

[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]

Da det Maal, der paa Forhaand var sat for Lasteliniekonventionen, var at fremme Sikkerheden paa Søen hele Verden over, saaledes som det fremgaar af mine indledende Bemærkninger, kunde Konventionen ingenlunde begrænse sig til at fastslaa selve Nedlastningen i de kontraherende Landes Havne. Man maatte gaa langt videre. Man maatte zonedele saa at sige al Verdens Have under den nøjeste Hensyntagen til de meteorologiske Forhold og Aarstider, der betinger de faktiske Forhold paa Søen, og herunder tillige tage saa meget Hensyn som gørligt til de naturlige og hævdvundne Veje, som Trafikken paa Søen har fulgt. Det er Resultaterne af dette meget omfattende Arbejde, der er nedlagt i Tillæg II., hvis Enkeltheder jeg ikke her behøver at komme ind paa. Blot skal jeg nævne, at Konventionen, for saa vidt angaar Havne, der ligger paa en Grænselinie mellem to Zoner, har bestemt, at en saadan Havn skal betragtes som liggende indenfor den Zone, fra eller til hvilken Skibet ankommer eller afgaar, samt at Sommersæsonen for Østersøen er fastsat fra 1. April til 31. Oktober. Konventionens Artikel 10 om Zonerne maa ses paa Baggrund af Bestemmelserne i Konventionens Artikel 1, hvorefter de kontraherende Regeringer blandt andet forpligter sig til at træffe alle Foranstaltninger til hel og fuldstændig Gennemførelse af Konventionen. Enhver Regering er saaledes forpligtet til at gennemføre Lasteliniekonventionens Bestemmelser overfor sine Skibe, hvor i Verden disse end færdes.

Forinden jeg afslutter denne Oversigt over Lasteliniekonventionen, der taget til sammen med den forudgaaede Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen er blevet betegnet som en stor Traktat, skal jeg endnu gøre et Par Bemærkninger, der har Interesse i Forbindelse med denne. Den ene angaar det nordisk-hollandske Samarbejde, den anden de mulige Omkostninger, der kan knytte sig til Konventionens Gennemførelse.

Ærede Medlemmer vil muligt erindre fra Behandlingen af Sikkerhedskonventionen i Fjor mine Udtalelser om, at de nordiske Lande i Forbindelse med Holland, der i disse Anliggender samvirker paa Grundlag af Københavns-Konventionen af 28. Januar 1926, virkelig havde været i Stand til at øve en tilfredsstillende Indflydelse paa Sikkerhedskonventionens Udformning. Det er paa Baggrund heraf

glædeligt at kunne konstatere efter Erfaringerne fra Lasteliniekonferencen, at denne Indflydelse har været voksende. Det betragtedes saaledes ved Konferencens Sammentræden som givet, at Ledelsen af den for den nordiske Skibsfart betydningsfulde Kommission angaaende Trælasterkibe maatte tilfalde et af de nordiske Lande, og efter en Aftale mellem disse indbyrdes, der bekræftedes af Konferencen, besattes den paagældende Formandsstilling med den danske første-delegerede. Samtidig besattes Formandsstillingen i Kommissionen angaaende særlige Skibstyper med den hollandske første-delegerede.

Overfor Spørgsmaalet om de eventuelle Omkostninger, der foranlediges ved Gennemførelsen af Lasteliniekonventionen, kan paa det nærværende Tidspunkt ikke gives ganske udtømmende Oplysninger. Omkostninger kan foranlediges fortrinsvis paa to Punkter, nemlig dels ved den udvidede Kontrol, der i Medfør af Art. 14 kræves med Hensyn til egne Skibe, dels ved Kontrollen med fremmede Skibe, der omhandles i Art. 16 og kun maa udøves af teknisk kvalificerede Tjenestemænd. Den udvidede Kontrol med egne Skibe vil dog mulig i nogen Grad kunne varetages af Klassifikationsselskaberne for de klassede Skibes Vedkommende, og saavel om denne Kontrol som angaaende Omfanget af Kontrollen med fremmede Skibe ønsker man, forinden videre foretages, at forhandle nærmere med Søfartsadministrationerne i de øvrige nordiske Lande.

Videre end til disse Oplysninger om Sagen tror jeg ikke, man i Øjeblikket kan komme, men man vil have forstaaet af Sagen, at Konventionen er af saa stor Betydning for de Mennesker, der betror deres Liv til Søen, enten det nu er som Sømænd eller paa anden Maade, at det er i høj Grad ønskeligt, at Konventionen bliver ratificeret og saaledes bliver gældende i den store internationale Trafik.

Jeg skal hermed anbefale det høje Landsting at slutte sig til Forslaget.

Villemoes: Det er jo rigtigt, at Hovedønsket ved Indførelse af internationale Lastelinier for Skibe er at fremme Sikkerheden for Menneskeliv og Gods paa Søen og da selvfølgelig særlig for Mennesker, det være sig Skibsmandskab eller Passagerer, gennem fælles Regler for de Grænser, hvortil Skibe paa internationale Rejser maa nedlastes, saaledes at Forholdene kan betrygges paa den mest effektive Maade,