

[Ministeren for handel, industri og søfart.] for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om tilsyn med skibe og forslag til lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse.*

De offentlige forskrifter, som kan samles under betegnelsen: Foranstaltninger til betryggelse af sikkerheden til søs er jo af meget forskellig art. Således er f. eks. alt vedrørende fyr- og vagervæsenet og overhovedet farvandsafmærkning en offentlig foranstaltning til betryggelse af skibsfarten. Også alle regler om skibsføreres og navigatørers faglige uddannelse sigter jo i virkeligheden til det samme: at betrygge sejladsen til søs, idet en høj faglig standard og et skærpet ansvar for navigatører og også for maskinmestre er medvirkende til højnelse af sikkerheden til søs.

I snævrere forstand er dog navnlig de to love, som jeg hermed forelægger, fundamentet for sikkerhed til søs, idet de vedrører dels skibenes konstruktive og øvrige tekniske tilstand, dels en række regler derudover om meteorologiske meddelelser af betydning for de søfarende, forskrifter om hjælp til nødstedte skibe i søen m. v.

Som det vil være tingets medlemmer bekendt, er regler af denne art efter deres natur meget internationalt præget, som de jo må være, når de angår skibsfarten og forholdene på alle verdenshavene. Spørgsmålet tog rent historisk set navnlig fart, efter at den store „Titanic“-ulykke i 1912 havde rusket offentlighedens bevidsthed op og åbnet blikket for, at de enkelte passagerliniereдеровs mere privatøkonomiske og konkurrencemæssige hensyn kunne komme i farlig konflikt med hensynet til de befordrede personers krav på sikkerhed. Den britiske regering, der altid traditionelt i såvel dette som andre spørgsmål vedrørende skibsfarten har indtaget en ledende stilling, tog af „Titanic“-ulykken anledning til at indkalde til en international konference, som den 20. januar 1914 vedtog en konvention om sikkerhed af menneskeliv på søen, der fastsatte nærmere regler om navnlig passagerskibes bygning, herunder deres vandtætte inddeling, skibes udrustning med redningsmateriel og radio og regler for en international vejrtjeneste og rapportering af isbjerge i nærheden af de mest benyttede ruter over Nordatlanten. Også Danmark tiltrådte denne konvention, så snart det internationale samarbejde kom i gang igen efter den første verdenskrig; denne tiltræden fandt udtryk i to love af 29. marts 1920 om tilsyn med skibe og om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, idet den førstnævnte lov tillige for Danmarks ved-

kommende gav retningslinier for det offentlige skibstilsyns organisation og virke.

Den nævnte konvention af 1914 trådte aldrig i kraft, internationalt set, hvilket derimod blev tilfældet for dens afløser, sikkerhedskonventionen af 31. maj 1929, som blev ratificeret af alle betydende søfartsnationer, herunder Danmark, hvilket gav anledning til, at såvel de to nævnte love som de administrative forskrifter blev betydelig forandret i 1930 og de derefter følgende år.

Som det var at vente, medførte verdenskrigen 1939—45, der ikke mindst udspillede på og over havene, et vældigt opsving i den tekniske udvikling også på det heromhandlede område, og talrige forbedringer og nye indretninger kom i stand, alt med det formål at sikre skibene og deres besætninger i tilfælde af forlis, således at alt, hvad der var muligt, blev gjort for at redde de søfarende, hvis indsats i tonnagekrigen var af så overordentlig betydning for hele krigsførelsen.

Da også udviklingen iøvrigt på dette område havde gjort 1929-konventionen forældet, rejstes der efter krigens ophør fra forskellige sider ønsker om at tage det internationale arbejde vedrørende sikkerheden til søs op til fornyet behandling, og den britiske regering indbød da atter til en søsikkerhedskonference, der afholdtes i London i månederne april—juni 1948, og hvor ialt ca. 30 nationer, derunder Danmark, var repræsenteret. Denne konference resulterede bl. a. i konventionen af 10. juni 1948, af hvilken eksemplarer vil blive omdelt.

Formålet med de her forelagte lovforslag er i første række at skaffe det fornødne lovgivningsgrundlag for, at Danmark kan tiltræde konventionen. Om dette ratifikations-spørgsmål vil jeg gerne gøre et par særlige bemærkninger.

Ministeriet har, som det fremgår af bemærkningerne til § 43 i forslaget til lov om tilsyn med skibe, indtil nu gennem udenrigsministeriet modtaget underretning om, at den britiske regering, USA, Frankrig, Holland, Norge, Sverige, Island, New Zealand og Den Sydafrikanske Union har ratificeret den nye konvention. Efter konventionens artikel XI, der vil findes på side 25 i det omdelte eksemplar af konventionen, kunne konventionen tidligst træde i kraft den 1. januar 1951, nemlig forudsat at den mindst 12 måneder forud for denne dato var blevet ratificeret af mindst 15 lande, heraf 7 lande, der har en tonnage på over 1 mill. brutton tons. Da denne betingelse imidlertid ikke er blevet opfyldt, vil den træde i kraft 12