

[Ministeren for handel, industri og søfart.] måneder efter, at den sidste af 15 sådanne tiltrædelser er blevet deponeret. Det kan altså ikke i øjeblikket nøjagtig siges, hvornår konventionen træder i kraft, men da Danmark hører til de søfarende nationer, der hver har over 1 mill. t handelsskibstonnage, kan Danmarks tiltræden eventuelt være medvirkende eller nødvendig til at sætte konventionen i kraft; og regeringen har ment, at Danmark ud fra sin tidligere stilling til dette internationale arbejde ikke bør holde sig tilbage i så henseende, men som hidtil være på linie med udviklingen på dette område. Dette synspunkt er støttet af de i denne henseende nærmest interesserede kredse: rederierhvervet, skibsværftsindustrien og de søfarende organisationer, der alle har udtalt sig for en ratifikation.

Ved Danmarks ratifikation af konventionen vil der altså — hvis ingen yderligere ratifikationer er sket i mellemtiden — foreligge den nødvendige tilslutning fra mindst 7 af de større søfartsnationer, og der vil da til konventionens ikrafttræden udkræves yderligere 5 ratifikationer fra lande med over eller under 1 million tons samlet handelsskibstonnage. Fra tidspunktet for Danmarks ratifikation og til konventionen træder i kraft, vil der således i henhold til artikel XI, b — den danske udgaves side 27 øverst — hengå i det mindste 1 år, og i dette tidsrum vil handelsministeriet da have lejlighed til at fortsætte og afslutte det allerede påbegyndte arbejde med at udforme de administrative forskrifter, der for Danmarks vedkommende skal sætte de nye konventionsregler i kraft i enkeltheder.

Hvad tilsynsloven angår, behandler den, som jeg før berørte, også rent nationale danske anliggender, såsom reglerne for skibstilsynets funktion og sikkerhedsregler, der falder udenfor sikkerhedskonventionens område; og det har ikke kunnet undgås, at udviklingen siden 1934, da loven sidst var til behandling på rigsdagen, også på dette område har medført ønskeligheden af visse ændringer. I denne forbindelse vil jeg gerne særlig fremdrage de foreslåede ændringer med hensyn til skibstilsynets ledelse og med hensyn til afgifterne til skibstilsynet. Hvad angår tilsynets ledelse, er det foreslået, at de nuværende stillinger som overskibsinspektør og overskibingeniør nedlægges og erstattes med en stilling som direktør under ministeriet. Ved denne omlægning, hvortil der tillige vil blive søgt hjemmel på det forslag til normeringslov for 1951—52, der senere vil blive rigsdagen forelagt, vil det kontor i handelsministeriet, der efter den nugæl-

dende ordning behandler de tilsynsmæssige og andre skibstekniske spørgsmål, blive nedlagt og dets sagområde og personale blive overført til det nye direktorat, der tillige vil bestride det nuværende overskibsinspektors funktioner. Herved skulle en ønskelig forenkling og koncentration i tilsynsarbejdet kunne opnås. Hvad angår afgiftsspørgsmålet, vil jeg udskyde mine bemærkninger herom til forelæggelsen af det næste forslag, jeg om lidt skal have den ære at fremsætte.

Også i loven om skibsfartens betryggelse er foreslået ændringer — omend af mindre betydning — udover, hvad ratifikationen af sikkerhedskonventionen medfører.

Fremfor at forelægge forslag til ændringer i de enkelte lovbestemmelser har jeg fundet det mere hensigtsmæssigt, og også for rigsdagen mere overskueligt, at forelægge begge love i deres fulde skikkelse med de ønskelige ændringer indføjet i teksten på de vedkommende steder, men jeg vil gerne her understrege, at der ikke herved er sket nogen principiel ændring i lovenes opbygning og system, og stort set heller ikke i deres principielle indhold.

Mange af de indføjede ændringer er af ren redaktionel art og behøver ingen nærmere forklaring; når således den nugældende tilsynslov i §§ 7 og 13 og den nugældende betryggelseslov i sin § 2 henviser til Londonkonventionen af 31. maj 1929, er det klart, at denne henvisning må ændres, hvis Danmark ratificerer den nye konvention af 1948.

Som jeg før nævnte, er navnlig tilsynsloven kun en rammeforskrift, og således har det været tilfældet lige siden 1920, idet det altid har været følt naturligt at henskyde de mange, som regel teknisk tilskårne regler til administrativ udfærdigelse; derfor får loven og således også de nu ønskede ændringer deri ofte en tilsvarende mere formel karakter, således at jeg ikke behøver at trætte det høje ting med udførligere redegørelser i så henseende.

Som et kort sammendrag af den nye konventions betydning kan jeg dog sige, at f. eks. det deri indeholdte kapitel om skibes forsyning med redningsmidler betyder en stor fremgang. Således er konventionen gået ind for, at visse redningsbåde skal være fremdrevet ved motor og ikke ved årer, ligesom redningsbåde i visse tilfælde kan fremdrives ved en skrue, der aktiveres ved de ombordværendes håndkraft; redningsbåde af stål eller andet metal er også indført, således at der fremkommer en forøgelse af sikkerheden i tilfælde af ildebrand, hvorhos disse metalbåde er mere stabile, f. eks. ved ikke at kunne knuses mod skibssiden under udsæt-