

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

har været afholdt til nærmere fastlæggelse af de nye målingsreglers forståelse og gennemførelse.

Når denne konvention gennemføres, opnår de tilsluttede lande, at deres skibe, når de er målt i overensstemmelse med konventionen, får udstedt et målingsdokument, der kaldes internationalt målebrev. Dette målebrev er ved konventionen tillagt den beviskraft, at det uden videre lægges til grund under skibets anløb af havne i en anden medlemsstat; certifikatet beskytter skibet mod indskriden og kontrol f. eks. fra havnemyndighedernes side, medens den nu herskende ordning principielt tillader det enkelte land at skride ind og foranledige skibet helt eller delvis målt, dog at de enkelte lande i stort omfang har sikret sig herimod ved tosidede aftaler om gensidig anerkendelse af målebrev.

Denne ordning med anerkendelse landene imellem af målingsregler og målingsdokumenter har fundet udtryk i forslagets § 12, der giver regeringen hjemmel til at anerkende udenlandske målebrev som lige så gyldige som danske.

Den nævnte § 12 er således en hovedhjørnesten i forslaget.

De øvrige bestemmelser i forslaget handler om, hvorledes målingsreglerne er eller skal være udformet, og hvorledes de gennemføres i forhold til det enkelte skib, herunder hvorledes målingspligten håndhæves. Som det vil ses, har man ment at burde udforme den kommende lov således, at den kun mere i almindelighed angiver principperne for beregningen af et skibs tonnage og øvrige målingsdata, og jeg henviser herved navnlig til forslagets § 5 om begreberne brutto- og nettotonnage. Da de målingsregler, der er knyttet som bilag til Oslokonventionen, er stærkt teknisk præget og detaljeret udformet, egner de sig ikke til at blive optaget i en lov, idet noget sådant helt ville sprænge rammerne for, hvad man traditionelt forstår ved en lovs område. Hertil kommer, at reglerne må forudses fra tid til anden at undergå mindre ændringer, alt efter skibsbygningens udvikling. Det foreslås derfor i § 12, at de nærmere målingsforskrifter henskydes til administrativ afgørelse. Der har som bekendt fra tid til anden været rejst kritik

mod såkaldte ramme- eller bemyndigelseslove, men man har fundet det både forsvarligt og i dette tilfælde det eneste praktikable at foretage den sondring mellem lovens og det administrative stofs område, som her er foreslået. Som bilag til lovforslaget er omdelt oversættelse af det nævnte tillæg til Oslokonventionen, indeholdende de vedtagne internationale skibsmålingsregler, og det er disse regler, man også fra dansk side agter at sætte i kraft ved en bekendtgørelse, når konventionen træder i kraft pr. 1. januar 1955. Der er så meget mindre betænkelighed ved at følge den her nævnte fremgangsmåde med at henskyde målingsreglernes fastsættelse til administrativ afgørelse, som man fra ministeriets side overhovedet ikke kan sætte andet end netop de nævnte internationale regler ord til andet i kraft som national forskrift. Hertil er den danske regering forpligtet gennem sin ratifikation af konventionen, idet Danmark jo ellers ikke kunne stå som aktivt medlem af Oslokonventionens system.

Den her skitserede fremgangsmåde har et både tidsmæssigt og indholdsmæssigt nærliggende fortilfælde i den måde, hvorpå man gennem tilsynsloven af 28. marts 1951 sluttede sig til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1948; også den konventions regler var så omfattende og så teknisk specificerede, at det var ugørligt at optage dem i selve loven, som derfor i tilsvarende grad er kommet til at fremtræde som en rammelov, der angiver de ledende principper, og som er blevet udfyldt med regler fastsat ad administrativ vej.

Endelig har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering*. De foreslåede ændringer i skibsregistreringsloven er af født af Oslokonventionens forventede ikrafttræden, idet man efter konference med de andre ratificerende stater har fundet, at det internationale målebrev bør fremtræde som et selvstændigt dokument, medens målebrevet efter den gældende lovtilstand er optaget som et led i det nationalitets- og registreringscertifikat, som ethvert dansk skib skal være udstyret med. Det internationale målebrev er, som jeg før nævnte, en så vigtig hjørnesten i hele Oslokonven-