

[Handelsministeren.]

klaring, blev dengang ikke gennemført, fordi man på daværende tidspunkt endnu ikke var klar til lovgivning om disse spørgsmål i alle de nordiske lande. Regler om fordeling af bjærgeløn blev dog gennemført i Sverige og Norge i sidste halvdel af 1964, medens man først nu i samtlige fire lande har tilendebragt arbejdet med udarbejdelse af nye lovregler om skibsbøger, søforklaring m. v. I mellemtiden har det danske udvalg i sin 2. betænkning, der blev afgivet i maj 1965, fremlagt udkast til revision af reglerne i sølovens kapitel 3 om skibsføreren og kapitel 7 om havari. Disse to emner er også færdigbehandlet i de øvrige nordiske sølovskomiteer, og der har under de forhandlinger, som derefter har fundet sted mellem de departementer, hvorunder sølovgivningen i de nordiske lande henhører, været enighed om også at søge sølovskomiteernes forslag om de to sidstnævnte emner lovfæstet.

Det foreliggende lovforslag omfatter heretter de nævnte fire emner: skibsføreren, havari, fordeling af bjærgeløn og regler om skibsbøger, søforklaring m. v.

Med hensyn til lovforslagets enkeltheder og forholdet til de hidtil gældende regler kan jeg i det hele henvise til de til lovforslaget knyttede bemærkninger, herunder til det danske udvalgs udførlige motiver, der er optrykt som bilag til lovforslaget. Der er samtidig hermed udarbejdet tilsvarende lovforslag i de øvrige nordiske lande om de tilsvarende emner — for Norges og Sveriges vedkommende dog bortset fra spørgsmålet om fordeling af bjærgeløn, der som nævnt allerede er blevet lovfæstet på et tidligere tidspunkt — og der er mellem de pågældende departementer i de fire lande truffet aftale om, at man skal tilstræbe at få denne lovgivning gennemført snarest muligt, således at de nye regler skulle kunne træde i kraft i samtlige lande den 1. januar 1967. Som nævnt i bemærkningerne er det af særlig betydning, at reglerne om søforklaring kan blive ensartede og træde i kraft på samme tidspunkt på grund af det samarbejde med hensyn til optagelse af søforklaring inden for det skandinaviske område, som lovforslaget forudsætter.

Jeg skal i øvrigt indskrænke mig til at fremhæve den betydning, det må tillægges, at den nordiske retsenhed, der siden 1890-

erne har bestået på sølovsområdet, fortsat bevares og udbygges. Ligeledes vil jeg gerne understrege, at lovforslaget med ganske få ændringer følger de af sølovsudvalget udarbejdede udkast, om hvilke der på alle væsentlige punkter har været enighed inden for udvalget.

Efter lovforslagets § 2 skal tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved en ministeriel bekendtgørelse, og som allerede nævnt sigter man her på den 1. januar 1967 som ikrafttrædelsesdag. Om dette vil lykkes, er det ikke muligt at sige med sikkerhed, men der vil til sin tid blive forhandlet med de øvrige lande om tidspunktet for lovreglernes ikrafttræden, der bør være det samme for alle fire lande.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig hermed for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i lov om måling af skibe*.

Skibenes brutto- og nettotonnage danner som bekendt bl. a. grundlaget for beregning af havneafgifter og andre offentlige afgifter.

Det er derfor af stor praktisk betydning, at målereglerne i de forskellige lande bygger på de samme principper, og man har i mange år arbejdet på at tilvejebringe et fælles internationalt anerkendt målingssystem. Et skridt i denne retning blev taget, da der i Oslo i 1947 på grundlag af et i folkeforbundet udarbejdet forslag blev vedtaget en konvention om et ensartet system for måling af skibe, men denne konvention er indtil nu kun ratificeret af lande, der repræsenterer ca. 25 pct. af den samlede verdens-tonnage.

Efter at Den mellemstatslige rådgivende Søfartsorganisation (IMCO) blev oprettet, er spørgsmålet taget op i denne organisation, og som et foreløbigt resultat af overvejelserne vedtog organisationens generalforsamling i oktober 1963 en rekommandation om den målingsmæssige behandling af shelterdæks- og andre åbne rum i skibe. Herefter skal det ikke længere være afgørende for, om et rum i skibets øverste mellemdæk eller over det øverste dæk skal medregnes i tonnage, om dette er lukket permanent og vandtæt, men kriteriet skal fremtidig være rummenes udnyttelse, således som denne