

[Ministeren for Søfart og Fiskeri.]

for højeste Standard i et af vedkommende Regering anerkendt Klassifikationselskab, skal anses som havende tilstrækkelig Styrke for de ved Konventionen tilladte Minimumsfribord. Hvad angaar de Skibe, som ikke opfylder Reglerne for højeste Standard, og naturligvis ogsaa de uklassede Skibe, skal den paagældende Myndighed gøre en Forøgelse i Fribordet svarende til den ringere Styrke, og til Vejledning ved Myndighedernes Behandling af dette vanskelige Spørgsmaal opstiller Konventionen ret detaljerede Styrke-Normer, som den ikke-sagkyndige vanskeligt kan bedømme.

En særlig Omtale maa gives af de forskellige Arter af Skibe, som her i særlig Grad kommer i Betragtning: Dampere, der fører Træ-Dækslast, Tankskibe og de specielle Skibstyper, der nærmer sig Tankskibstypen. Som en 4de Skibsgruppe, der har Krav paa Omtale, kunde jeg endelig nævne De eksisterende Skibe, det vil sige Skibe, til hvilke Kølen er lagt forud for den 1. Juli 1932, den Dato, paa hvilken Lasteliniekonventionen er fastsat at skulle træde i Kraft, forudsat at mindst 5 Ratifikationer til den Tid er deponeret hos den britiske Regering.

Jeg skal kort omtale hver af disse Grupper. For *Sejlskibenes* Vedkommende kan jeg derimod nøjes med at henvise til Bemærkningerne. Desværre har Sejlskibene jo ikke længer nogen større Interesse.

Regler for Nedlastning af *Trælasterkibe*, som jeg for Kortheds Skyld vil kalde den første Gruppe, har man i mange Aar haft i de nordiske Lande og i Holland, medens de Forenede Stater, der først i den allernærmeste Tid har faaet en Lastelinie-lovgivning (Lov af 2. Marts 1929, traadt i Kraft 2. September 1930), har udviklet en Praksis, hvorefter Trælasterkibe kan nedlastes endog meget dybt. England derimod har ikke hidtil haft Regler, som tillod en dybere Nedlastning af Trælasterkibe end af andre Skibe. Trælastarten er som bekendt af den største Betydning for de nordiske Landes Skibsfart. De nordiske Regler, der er fælles for Danmark, Norge og Sverige, har udelukkende været gældende for mindre Skibe og for Førelse af let Trælast, som f. Eks. Fyrretræ og lignende. De hollandske Regler og den amerikanske Praksis har derimod ikke skelnet mellem Trælasterens Art, og de amerikanske Erfaringer gælder væsentligst større Skibe.

Konventionens Afgørelse af Nedlastningsspørgsmaalet for Trælasterkibe kan,

hvad angaar de Skibsstørrelser, der anvendes af de nordiske Lande, i det hele betegnes som en Stadfæstelse af de fællesnordiske Regler. Der er imidlertid fastsat en Begrænsning for Højden af Dækslasten i Vintertiden, medens Sondringen mellem let og tung Trælast er bortfaldet sammen med den særlige nordiske Regel om, at Halvdelen af Rumlasten skal bestaa af let Trælast.

Tankskibene har udgjort Lasteliniekonferencens ubetinget vanskeligste Problem. Fra alle Sider har man ganske vist i Princippet længe været klar over, at Tankskibenes Konstruktion, deres særlige Lugesikring og deres Adgang til selv under de vanskeligste Forhold i Søen at kunne befri sig for en større eller mindre Del af Ladningen, maatte gøre det fuldt berettiget at give disse Skibe en dybere Nedlastning end Skibe af sædvanlig Art. Men fra dette Synspunkt og til at fastsætte Regler for Tankskibenes Nedlastning Verden over, maatte der naturligvis være et stort Skridt. Den hidtidige Tilstand var den, at intet Land havde særlige Regler for Tankskibene, hvilket i Praksis maatte betyde, at de Lande, der i det hele taget havde en Lastelinie-lovgivning, simpelt hen lod deres almindelige Dødvægt-Fribord være gældende ogsaa for Tankskibe. Jævnside hermed havde de Forenede Stater udviklet en Praksis, medførende en overordentlig dyb Nedlastning af Tankskibene, og da Staterne dertil ejer Verdens største Tankskibsflaade, medens England har den næststørste og Norge den tredje i Rækken, har man heri Omridsene af de store Vanskeligheder, som Konferencen maatte imødegaa i dette Spørgsmaal. Og en Lasteliniekonvention, der ikke indeholdt en Løsning af Tankskibsspørgsmaalet, vilde naturligvis i Praksis være uden Værdi. Til Trods for de udprægede Modsetninger i Opfattelsen, lykkedes det dog sluttelig Konferencen at løse Spørgsmaalet om, hvor dybt Tankskibene maa nedlastes, og Konventionen fastsætter da nu for disse en vis Reduktion i Dødvægt-Fribordet, der for et Tankskib paa 450 Fods Længde andrager ca. 12 pCt. for et Skib uden Overbygninger og ca. 15 pCt. for et normalt Overbygnings-skib, overalt naturligvis under den Forudsætning, at bestemte konstruktionsmæssige Betingelser foreligge opfyldt. Konventionens Tankskibsafsnit maa sammenholdes med en Bestemmelse i den til Konventionen knyttede Slutprotokol, der giver de Forenede Stater en særlig Ret til at forlange indkaldt en fornyet Conference