

Udenfor betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om skibes registrering.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 471; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 29).

Udenfor betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer, de stillede ændringsforslag samt spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sættes til forhandling under eet.

**Ordføreren (M. Larsen):** Udvalget har afholdt to møder, ligesom der har været samråd med den højtærede handelsminister om spørgsmålet.

Der er fra udvalgets side skriftligt stillet et par spørgsmål; såvel disse som handelsministerens svar derpå findes optrykt som bilag.

Under udvalgsbehandlingen er der endvidere fra handelsministeren kommet meddelelse om, at den såkaldte Oslokonvention skal træde i kraft den 30. december i stedet for som i forslaget forudsat den 1. januar 1955. I den anledning har den højtærede minister stillet et ændringsforslag til forslag til lov om måling af skibe § 15, stk. 1, hvor ordene „1. januar 1955“ ændres til: „30. december 1954“.

Vedrørende forslaget til ændring i lov om skibes registrering foreslås en ændring til § 2, 1.—2. linie, hvor ordene „1. januar 1955“ ændres til: „30. december 1954“.

Jeg skal på udvalgets vegne anbefale de af den højtærede minister stillede ændringsforslag og lovforslaget til vedtagelse.

**Baagø-Hansen:** Da jeg ikke kunne være tilstede ved lovforslagets første behandling, vil jeg tillade mig ved denne lejlighed at sige et par ord.

Der er, som det allerede ved første behandling blev udtalt fra alle sider, grund til at glæde sig over, at der nu er udsigt til indførelse af ensartede regler på et for

handelen og skibsfarten så vigtigt område som skibes måling. Når vi tænker på det nordiske samarbejde, som på mange måder kan opvise så store resultater, må det anses for helt urimeligt, at f. eks. danske fiskerbåde, som bragte fisk til Sverige eller hentede fisk i Sverige, hvis de ikke havde et appendixmålebrev, kunne komme ud for forsinkelser og ret betydelige udgifter til ommåling, blot fordi Sverige har benyttet den tyske regel ved fradrag af maskinrum, medens vi i Danmark benytter den engelske regel.

Løvrigt er det sådan i vore dage, at et skibs tonnage ikke blot danner grundlag for beregningerne af havnepenge og eventuelle andre offentlige udgifter, men også danner grundlag for afgørelsen af, hvor meget det kan medføre af last, og hvorledes skibets indretning, bemanning, udrustning, proviantering m. v. skal være.

Det er herefter umiddelbart indlysende, at skal der opnås lighed i vilkårene for de forskellige landes udnyttelse af skibsfartserhvervet og dermed adgang til fri konkurrence, må fastsættelsen af skibenes tonnage ske efter ensartede regler. Den i lovforslaget omhandlede Oslokonvention, der er afsluttet mellem en række lande, indfører sådanne ensartede regler for måling af disse landes skibe, og vedtager vi nu dette lovforslag, er der fra den 30. december i år fuld overensstemmelse mellem de fire nordiske lande, Island, Norge, Sverige og Danmark, også på dette område. Det er også betydningsfuldt for dansk skibsfart, at Holland har givet sin tilslutning, men samtidig kan jeg ikke andet end udtale håbet om, at også vor nabostat Vesttyskland snart vil tiltræde konventionen.

Jeg har bemærket mig, at det er bestemt i konventionen, at et efter de hidtil gældende forskrifter gyldigt nationalitets- og registreringscertifikat eller nationalitetsbevis fortsat vil kunne tjene som bevis for et skibs tonnageforhold, og at indførelsen af det i forslaget omhandlede nye internationale målebrev vil ske gradvis for alle nuværende opmålte og registrerede skibe, når enten salg eller ombygning og ommåling finder sted. Det ville også blive en næsten umulig opgave med eet slag at foretage en sådan ommåling, og samtidig ville den være forbundet med betydelige udgifter.