

deres Organisation og Skibets korte Ophold i hver Havn bevirke, at Konsulens Virksomhed kun undtagelsesvis paakalbes ved Mandfabs Af- og Paamonstring, Desertion o. s. v.

I det hele ses der saaledes ikke i de Indbendinger, der ere fremkomne fra adskillige Konsulater, at være tilstrækkelig Grund til at fravige Princippet i de bestaaende Bestemmelser med Mellemhavn og Afgiftsberegning efter Kvantiteten af det løse og indladede Gods, om der end kan være Detailler der trænge til at forbedres eller nærmere bestemmes, saaledes som det er foreslaaet i Paragrafens Nr. 1. Andre Landes Lovgivninger have formentlig ikke løst Opgaven paa nogen mere fyldestgørende Maade. I den svensk-norske Konsulinstruktion bestemmes det, at naar et Skib i flere Havne løser dels af samme Last eller indtager og udfylder Last, skal der i den første Havn, hvor Løsning eller Ladning finder Sted, erlægges hel Konsulatafgift, men i øvrige Havne kun halv Afgift, dog at Skib, der i samme Havn baade løser og lader, skal betale hel Konsulatafgift. Denne Bestemmelse angaar, som det af Definitionen ses, kun hvad der ovenfor er kaldt Mellemhavn i fri Fragtfart, og den danske Regel er i dette Tilfælde utige gunstigere for Skibet end den svensk-norske. Begge forlange hel Afgift i en Havn — den svensk-norske i den første, den danske i den sidste Havn, hvor Løsning af samme Ladning foregaar eller Indladning foretages — og halv Afgift i de øvrige Havne. Men medens efter den danske Bestemmelse den halve Afgift kun erlægges af det indladede eller opløsede Gods, og dette endda kun, hvis Godset overstiger $\frac{1}{10}$ af Skibets Drægtighed, erlægges det efter den svensk-norske Bestemmelse altid af Skibets Drægtighed, og det endda saaledes, at hvis det i Havnen baade løser og lader — hvad der vel i de fleste Tilfælde sker — skal fuld Afgift betales. Men den svensk-norske Bestemmelse tager derhos ikke Hensyn til de ejendommelige Forhold, der gælde for Skibe, der gaa i fast og forudbestemt Fart, idet Bestemmelserne er, at det er den samme Ladning, som løses og lades, medens under den faste Fart Ladningen idelig skifter, naar Løsning og Ladning foregaar i en Række af Havne. For denne Fart indeholder den svensk-norske Lovgivning altsaa ingen Bettelse, maatte fordi dette Spørgsmaal der ikke er blevet synderlig praktisk, hvorimod det for os er af stor Betydning. Det omvendte var derimod Tilfældet i den tyffe Lovgivning, der kun tilstod Bettelse for den periodiske faste Fart, men ikke for den fri Fragtfart, idet Skibe „i periodiske Farter med regelmæssige forud bestemte Afgangsterminer“ kun en Gang

i hvert Aar skulde betale Skibsgebyr i samme Havn — Skibsgebyret skulde altid erlægges efter Skibets Drægtighed, ikke efter det løse eller indladede Gods — dog var fritagelsen for de senere Gange betinget af, at der ikke forlangtes nogen særlig Embedsvirksomhed af Konsulen. Denne Bestemmelse er imidlertid senere afløst af den almindelige, for al Slags Fart gældende Regel, at naar Skibet ikke opholder sig længere end 48 Timer i en Havn, er det fritaget for at melde sig hos Konsulen, o: for at betale noget som helst Gebyr, „medmindre nogen særlig Embedsvirksomhed begæres af ham“. — Hvor tiltalende denne Regel end kan være, fordi den er simpel og omfatter al Slags Fart og gælder for alle Havne, saa vel Mellemhavn som Endehavn, saa synes det mindre klart, hvad der forstås ved „særlig Embedsvirksomhed“, og med de mekaniske Hjælpemidler, som nu lette Løsning og Ladning, ville Skibene formentlig ganske kunne unddrage sig Afgiftserlæggelse. Efter italiensk Lovgivning betaler Skib, som i Mellemhavn foretager delvis Løsning og Ladning, o: mindre end Halvparten af Skibets fulde Ladning, eller kun den ene af disse 2 Operationer, halvt Gebyr o: $3\frac{1}{2}$ Dre af hver Skibstons. For Dampskibe, der gaa i regelmæssig Fart, betales paa hvert af Rutenes Endepunkter (for saa vidt selvfølgelig det ene ikke ligger i Italien) c. 3 Dre af hver Skibstons, og det halve i Mellemhavnene. I Østrik betales Dampskibe i regelmæssig Fart halv Afgift, o: 9 Dre pr. Skibstons i alle Havne, uden anden Begrænsning, end at Afgiften ikke opkræves for større Drægtighed end 240 Tons. Saa vel i Italien som i Østrik ere Bestemmelserne saaledes betydelig byrdefuldere for Skibsfarten end hos os.

Til § 3.

Bed at tilføje „ordinære“ til de Skibsfartssager, for hvilke Konsulen ikke skal kunne oppebære noget særligt Gebyr, har Ministeriet villet forbeholde sig Afgang til paa Gebyrtaksten at optage Betaling for ekstraordinære Virksomheder af Konsulen, som særligt paabyrde ham Arbejde og Ansvar. Som saadanne kunne nævnes:

1. Udstedelse af Nationalitets- og Registrerings-Certifikat efter Registreringsloven. Da Skibet først ved dette Dokument bliver dansk, kan allerede af denne Grund Udstedelsen af det ikke henregnes til Handlinger, foretagne af Konsulen for et dansk Skib. Det er derfor billigt, at der erlægges et passende Gebyr for det