

det naturligvis er nødvendigt, at Ministeren ogsaa træffer saadanne Forholdsregler, at Staten har Sikkerhed i Assurancesummen for de Skibe, der eventuelt maatte forlise.

Handelsministeren (Slebsager): Jeg vil blot med Hensyn til den Henvendelse, der kom til mig, oplyse, at den skete i Begyndelsen af Februar Maaned gennem Landsretssagfører Elmquist i Svendborg, der kom, saa vidt jeg forstod, som Repræsentant for Rederne Kromann og A. P. Møller.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Ændringsforslaget
vedtoges uden Afstemning.

Lovforslaget, saaledes ændret,
vedtoges uden Afstemning.

Lovforslagets Overgang til tredje Behandling
vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 313).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Handelsministeren (Slebsager): Idet jeg henviser til Revisionsbestemmelsen i Lov Nr. 120 af 15. April 1925, har jeg herved den Ære at forelægge *Forslag til Lov om Ændringer i Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe.* Lovforslaget er blevet forelagt i det andet høje Ting og er med en enkelt uvæsentlig Ændring vedtaget uforandret.

Lovforslagene om Skibsregistrering og Skibsmaaling, der er færdigbehandlet her i Tinget, tilsigter, som det vil erindres, at knytte saavel Skibsmaalingen som Registreringsforretningen vedrørende Fartøjer

under 20 Tons sammen med Skibstilsynet. Men som jeg udtalte ved Forelæggelsen af disse to Lovforslag, har Statens Skibstilsyn samtidig været Genstand for en selvstændig Undersøgelse, der er foretaget af Ministeriet under Medvirken af Repræsentanter for Skibsrederne og særlige sagkyndige, og det er Resultatet af denne Undersøgelse, som herved fremlægges.

Anledningen til, at Revisionsbestemmelsen i 1925 blev indsat i Loven, var den, at Rederierne havde rejst Kritik vedrørende Skibstilsynets Forhold og da navnlig over den Omstændighed, at Staten ikke formelt havde anerkendt de store udenlandske Selskaber for Klassifikation af Skibe. Man antog, at en Ordning af dette Forhold vilde resultere i saa store Besparelser, at der derved kunde banes Vej for en væsentlig Nedsættelse af de hidtidige Afgifter for Certifikater, som er fastsat i den nuværende Lov, og skønt der paa dette Omraade ikke kunde være Tale om nogen betydelig Besparelse, var dog Spørgsmaalet om en tilfredsstillende Ordning af Forholdet mellem Staten og Klassifikationsselskaberne i sig selv af stor Betydning, og dette Spørgsmaal er, som man ogsaa vil se af Motiverne til Forslaget, i den forløbne Tid blevet løst ved en Samvirken mellem Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige gennem den saakaldte Københavns-Konvention af 28. Januar 1926, som allerede i Fjor er traadt i Kraft for alle de Stater, jeg her har nævnt. Efter denne Konvention, ved hvis Tilvejebringelse medvirkede ikke blot Repræsentanter for de nordiske Landes Statsadministration, men ogsaa Repræsentanter for deres Rederiorganisationer og Skibsførere, kunde dog de danske Rederes Ønsker om Revision og lavere Afgifter selvfølgelig ikke være bortfaldet, og da Regeringens Bestræbelser paa dette Omraade som paa ethvert andet Omraade maatte gaa ud paa at hidføre lavere Afgifter gennem den størst mulige Sparommelighed, har man ved de nu foretagne Undersøgelser og i Forstaaelse med Rederne og de særlig sagkyndige sat et betydeligt Arbejde ind paa at simplificere Tilsynsapparatet og hele Forretningsgangen, og ved dette Arbejde har man kunnet paavise Besparelser til i alt ca. 36 000