

**[Ministeren for Handel, Industri og Søfart.]**

Lov Nr. 94 af 13. Marts 1942 og udløber med Udgangen af indeværende Maaned. Paa samme Maade som Loven om erhvervsøkonomiske Foranstaltninger, Vareforsyning m. v. er Hovedloven for de ekstraordinære Foranstaltninger paa Landjorden, er Fragtnævnsloven Hovedloven for Skibsfartens Forhold og danner, som ærede Medlemmer vil erindre, bl. a. Grundlaget for Nedsættelsen af det Fragtnævn, hvorigennem en væsentlig Del af Skibsfartens Forhold administreres under den foreliggende ekstraordinære Situation.

Selv om det Forslag, jeg har den Ære at fremsætte, i Hovedsagen kun drejer sig om en Forlængelse af den gældende Lov, har jeg foretrukket at fremlægge et fuldstændigt Lovudkast. Grunden hertil er den, at det er fundet hensigtsmæssigt at foreslaa nogle Ændringer i og Tilføjelser til enkelte af Lovens Regler, og denne Supplering af Lovreglerne faar man bedst Overblik over, naar Lovteksten ses i Sammenhæng. I Forslaget er de paagældende Ændringer og Tilføjelser angivet med Kursiv i Lovteksten.

Jeg gaar ud fra, at man fra alle Sider vil være enig med mig i, at det, saaledes som Forholdene ligger i Dag, fortsat er nødvendigt at have en Bemyndigelseslov til Regulering af Skibsfartens Forhold, og jeg skal derfor ikke ved denne Lejlighed gennemgaa Lovens enkelte Regler, som vil være ærede Medlemmer bekendt fra tidligere Behandling her paa Rigsdagen, men nøjes med at knytte nogle Bemærkninger til de Punkter, hvor det er fundet hensigtsmæssigt at foretage Ændringer eller Tilføjelser.

Den første Ændring indeholdes i § 1. I den nugældende Lov er der foretaget en nærmere Opregning af, hvorledes Repræsentanterne i Nævnet, der udnævnes af Ministeren, skal fordeles mellem de forskellige Rederiforeninger. Det foreslaas nu at ændre Formuleringen derhen, at Fragtnævnet udnævnes af Handelsministeren, saaledes at Nævnet foruden Repræsentanter, der bringes i Forslag af Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, kommer til at omfatte et alsidigt Kendskab til de Sider af Erhvervslivet, der i særlig Grad er interesserede i de under Nævnet hørende Spørgsmaal. I den senere Tid er der fra Smaaskibsrederne gentagne Gange fremsat Anmodning om en udvidet Repræsentation i Fragtnævnet, og hele dette Spørgsmaal

er for Tiden Genstand for nærmere Overvejelse og Forhandling mellem de interesserede Parter. Som nævnt i Bemærkningerne til Lovforslaget vil man med den foreslaaede nye Formulering af § 1 staa noget friere med Hensyn til eventuelt at kunne indskrænke Nævnets Medlemstal, saafremt der bliver Tale om Ændringer i Nævnets Sammensætning. Det gælder her, som det gælder paa alle andre Omraader, at det paa den ene Side er af stor Vigtighed at naa den rigtige Afvejelse af de i Betragtning kommende Interesser og paa den anden Side at undgaa, at Nævnet bliver saa talstærkt, at det kommer til at virke tungt og besværligt, et Forhold, der vil virke skadeligt for alle Parter. Det er min Opfattelse, at det ved den foreslaaede Formulering vil lykkes at finde en passende og hensigtsmæssig Sammensætning af Nævnet, saaledes at dette ogsaa fortsat bliver et haandterligt og handledygtigt Nævn.

I § 4, der indeholder Forskrifterne om Fragtankenævnet, foreslaas det, at den Frist, der er fastsat for Indankning af de af Fragtnævnet givne Paalæg m. v., forlænges fra 3 Dage til 8 Dage. Erfaringen har vist, at 3 Dages Fristen var meget knap tilmaalt, og i Overensstemmelse med Ankenævnets Ønske foreslaas det derfor at forlænge Fristen til 8 Dage.

I det nye Stykke, der er indføjet i § 6, foreslaas det, at Handelsministeren kan forbyde, at der foretages Ombygninger eller Forandringer af danske Skibe, ligesom Ministeren kan forbyde, at danske Skibe ophugges. Det behøver vist ikke nærmere Paavisning, at Samfundet har den allerstørste Interesse i, at den forhaandenværende Tonnage bevares, saaledes at det bliver muligt at opfylde de Transportopgaver, som for Tiden er lagt paa dansk Skibsfart. Det er derfor fundet rimeligt at give Bemyndigelse til, at der eventuelt kan udstedes Forbud mod at ophugge danske Skibe eller foretage saadanne Ombygninger eller Forandringer af Skibene, at de ikke længere kan benyttes i Transportøjemed. Vi har mødt enkelte Tilfælde, hvor Skibe, der hidtil har udfyldt en Plads inden for Transportbehovet, er benyttet til Lægttermateriale eller er blevet ombygget til Bjærgningsskibe. Under Hensyn hertil er det fundet hensigtsmæssigt, saafremt Forholdene gør det nødvendigt, at skabe Adgang til at kunne gribe ind, saaledes at man har Haand i Hanke med, at Skibene ikke gaar ud af Fragtfarten.

Endelig skal jeg nævne Tilføjelsen til § 9, der omhandler Lovens Straffebestem-