

[Indenrigsministeren.]

der skulle være større politisk mulighed for at gennemføre ordningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om fremmede statsskibe m. v.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3657; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1232).

Første næstformand (Arnth Jensen): Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om rettens pleje af 11. april 1916. (Udlæg m. v. i fremmede statsskibe).

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 3689; fremsættelsen findes i tidenden sp. 1394).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Hækkerup: Det foreliggende forslag til lov om fremmede statsskibe m. v. har, såvidt jeg forstår, til hensigt at udrydde eksisterende tvivl om de fremmede statsskibes materielle og processuelle retsstilling, og jeg forstår på den højtærede handelsminister, såvel på bemærkningerne som forelæggelsestalen, at begrundelsen for nu at fremsætte dette lovforslag og ønsket om senere at ratificere konventionen er ønsket om at fremme den skandinaviske retsenhed også på dette område. Herom vil jeg gerne sige, at mit parti meget vel forstår den begrundelse, såvist som mit parti altid har ønsket at fremme den skandinaviske retsenhed. Jeg vil gerne føje til, at jeg også meget vel kan se, at det er i alle søfartsnationers vitale interesse, at der tilvejebringes ensartede regler på dette område, og dette må til syvende og sidst være den reelle begrundelse for de foreslåede regler. Men der rejser sig her spørgsmålet om, hvor ensartede reglerne bliver.

Det er ikke i forslaget ej heller i bilagene oplyst, hvilke regeringer der i 1926 undertegnede konventionen. Den højtærede minister har som bilag optrykt konventionen af 1926, men har udeladt underskrifterne, hvoraf man kunne have fået oplysning herom, og jeg vil da gerne spørge, hvilke regeringer

der dengang medarbejdede. Det fremgår derimod af bemærkningerne til lovforslaget, hvilke stater der har ratificeret konventionen, og der synes jeg, det straks falder i øjnene, at så fremtrædende søfartsnationer som England og USA ikke har ratificeret, ligesom jeg også hefter mig ved, at Sovjetunionen, som i denne forbindelse måske har særlig interesse, ej heller har ratificeret. Det har desværre ikke længere nogen aktuel interesse, at Estland har ratificeret, og den betydning, det har, at et land som Ungarn har ratificeret, er fra danske synspunkter til at overse.

Jeg forstår, at det har været et motiv for den højtærede minister, at den belgiske regering som depositarmagt nu har rettet henvendelse til den danske regering, og det ville interessere mig i denne forbindelse, om ministeren kunne oplyse, om lignende henvendelser er rettet til andre regeringer, og om ministeren er vidende om, hvordan andre regeringer har reageret på en sådan eventuel henvendelse.

Jeg tror ikke, det undgås, at spørgsmålet bliver rejst, om der virkelig er nogen nødvendighed for at gennemføre dette lovforslag og ratificere denne konvention. Det spørgsmål vil blive rejst, om der i de forløbne år — det er jo mere end 25 år siden spørgsmålet blev taget op til forberedende behandling — har vist sig praktisk trang til bestemmelser af denne art. Jeg ved ikke, om ministeren er i stand til at besvare spørgsmålet, eventuelt på grundlag af oplysninger om de erfaringer, man har indvundet i Sverige og Norge, som i en halv snes år har haft bestemmelser af denne art.

Jeg skal ikke ved denne første behandling — idet jeg regner med, at forslaget henvises til et udvalg — i detaljer gennemgå konventionen eller lovforslaget, så meget mere som der jo ikke er grund til at tro, at der kan opnås nogen ændringer i konventionen uanset bestemmelserne i artikel 14, men jeg vil nøjes med at nævne nogle hovedpunkter.

Det fremgår af konventionens artikel 1, at statsskibe i henseende til fordringer, der angår benyttelsen af skibene, er underkastet de samme regler om ansvar og de samme forpligtelser, som gælder for private skibe. Men herefter tilføjes i artikel 3 den undtagelse, som normalt vel nok er reglen, at krigsskibe og andre skibe, der tilhører eller benyttes af en stat, og som, i det øjeblik da fordringen opstår, udelukkende anvendes i ikke-kommerciel statstjeneste, er undtagne fra hovedreglen, og da det vel ikke er normalt, i hvert fald bortset fra folkedemokratiske stater, at staten driver kommerciel rederivirksomhed, har jeg forstået det så-