

[Hækkerup.]

ledes, at artikel 3 i virkeligheden er den vigtigste.

Jeg vil også pege på bestemmelsen i artikel 5 om den bevidnelse, den fremmede stats diplomatiske repræsentant kan møde med som bevis i retten. Det er en meget vidtgående bestemmelse, men en bestemmelse, som jeg for mit vedkommende tror er naturlig og nødvendig, og som jo også har fundet optagelse i lovforslagets § 5.

Endvidere nævner jeg bestemmelsen i artikel 7, hvorefter enhver kontraherende stat i krigstid ved en erklæring kan suspendere anvendelsen af konventionen, forsåvidt angår problemet arrest, beslag eller tilbageholdelse ved udenlandsk domstol — en bestemmelse, der er optaget i lovforslagets § 4, og som jeg finder både nødvendig og rigtig.

Når jeg endelig nævner artikel 9, er det, fordi jeg vil bede den højtærede handelsminister udtale sig om den, da jeg ikke forstår den. Der står nemlig i artikel 9:

„Senest ved udløbet af en tidsfrist af to år fra dagen for undertegningen af konventionen at regne træder den belgiske regering i forbindelse med de høje kontraherende parters regeringer, der har erklæret sig rede til at ratificere den, med det formål at få afgjort, om der er anledning til at sætte den i kraft.“

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om denne konvention da ikke er sat i kraft mellem de stater, der allerede har ratificeret den. Jeg synes, bestemmelsen her i § 9 kan skabe berettiget tvivl herom.

Om tillægsprotokollen vil jeg kun gøre et par enkelte bemærkninger. Den tjener til at klargøre forskellige uklarheder i den oprindelige konvention. Der er først dette problem om skibe, der er befragtet af en stat på tid eller for en bestemt rejse. Her synes jeg, det er helt rimeligt og naturligt, at man er nået til enighed om, at disse skibe er undtaget, og det er også anerkendt i det lovforslag, den højtærede handelsminister her har fremsat.

Det andet vigtige problem, der er rejst, er spørgsmålet om betydningen af tidspunktet for erhvervelse af ejendomsretten til et skib. Jeg ser, at der i andet afsnit af tillægsprotokollen står, at det er en aftale, at ejendomsretten til et skib, erhvervet af staten, eller statens benyttelse af samme på det tidspunkt, hvor foranstaltninger til arrest o.s.v. finder sted, skal betragtes som faldende sammen med den eksisterende ejendomsret eller effektive benyttelse, i det øjeblik fordringen opstår. Jeg må forstå denne bestemmelse således, at der ikke kan foretages eksekutive

skridt overfor et fremmed skib med hensyn til fordringer, der er opstået, før staten erhvervede skibet. Jeg støtter denne opfattelse på bestemmelsen i § 3.

Jeg skal iøvrigt ikke gøre flere bemærkninger, men blot sige, at da lovforslaget stemmer overens med norsk og svensk lov, er vi fra vor side indstillet på et velvilligt samarbejde om sagens fremme.

Om det andet til behandling værende lovforslag om ændringer i lov om rettens pleje af 11. april 1916 skal jeg blot sige, at dette slutter sig som en konsekvens til den højtærede handelsministers lovforslag og jo blot går ud på, at udlæg, udpantning, arrest og forbud kun kan anvendes overfor fremmede statsskibe og skibsladninger overensstemmende med den nu foreslåede særlovgivning. Dette lovforslag kan jeg anbefale som en ren konsekvens af det andet.

Per Federspiel: Formålet med dette lovforslag er jo fra dansk side at yde et bidrag til tilvejebringelsen af ensartede retsregler om fremmede statsskibes retlige stilling. Fra gammel tid har man opretholdt den folkeretlige sædvane, at fartøjer, der tilhører en fremmed stat, normalt ikke kan gøres til genstand for retsforfølgning. Men i visse tilfælde har denne afgrænsning kunnet volde tvivl, navnlig i tilfælde, hvor skibe åbenbart anvendtes i andet øjemed end udøvelsen af egentlige statsfunktioner som krigsskibe, ekspeditionsfartøjer og lign., men hvor de slet og ret benyttedes til almindelige handelsmæssige formål. I sådanne tilfælde falder begrundelsen for indrømmelse af ekstraterritorialrettigheder eller, som det her kaldes, immunitet bort. Det er denne afgrænsning mellem de tilfælde, hvor et fartøj fungerer som organ for statsmagten, og de tilfælde, hvor et skib alene tjener handelsformål for statens regning, som man har forsøgt at foretage i denne konvention med tilhørende protokol fra 1934, der er optrykt som bilag til lovforslaget. Jeg vil dog i denne forbindelse gøre opmærksom på, at der i lovforslaget anvendes ordet „ikke-forretningsmæssig“, medens konventionen og tillægsprotokollen anvender udtrykket „ikke-kommerciel“. Det kan naturligvis have været en vis trang til sprogrensning, der har gjort sig gældende, men der er nu alligevel en lille nuance, idet en stat meget vel kan drive kommerciel virksomhed i den forstand, at den kan købe varer og fordele dem, men det er meget sjældent set, at en stat har drevet forretningsmæssig virksomhed.

Princippet i denne konvention kan mit parti tiltræde, forsåvidt som vi anser det