

Formanden: Sammen med denne sag foretages de under punkterne 5 og 6 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov nr. 150 af 7. maj 1937 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 5281; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2317).

og

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om skibes registrering af 1. april 1892 med ændringer af 4. maj 1927.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 5275; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2318).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Qvist Hansen: De to af de tre lovforslag, der her foreligger til behandling, er rent tekniske foranstaltninger, idet man ønsker at ajourføre de pågældende love og gå bort fra den guldværdi, der er nævnt i lovforslagene. Denne guldværdi er forladt af de allerfleste af de nationer, som har tilsluttet sig disse internationale konventioner, og jeg kan derfor på mit partis vegne anbefale, at man vedtager de to lovforslag og sikrer dem en hurtig og smertefri gang gennem det høje ting.

Med hensyn til forslag til lov om ændringer i lov om skibes registrering af 1. april 1892 med senere ændringer vil jeg gerne sige, at det forekommer mig, at dette lovforslag griber ind i de lovforslag med hensyn til skibes registrering, måling o. s. v., som vi i forvejen har liggende i udvalg, og jeg vil derfor henstille, at man henviser dette lovforslag til det samme udvalg, som behandler de fire øvrige forelagte lovforslag med hensyn til skibe og skibsfart.

Hermed anbefaler jeg lovforslaget til hurtig behandling i det høje ting.

Damsgaard: I henhold til en international konvention af 1924 om begrænsning af redernes ansvar for skibes last, som også er ratificeret af Danmark, er denne ansvarsgrænse i sølovens § 255 fastsat til 145 kr. i guldværdi pr. ton af skibets drægtighed. Af de interesserede lande er det vist kun Sverige, der beregner efter guldværdien, og den højtærede minister med-

delar i bemærkningerne til lovforslaget, at Sverige også står overfor at ændre dette med guldværdien. For danske redere betød den høje ansvarsgrænse, som fremkom ved beregning efter guldværdien, at de på dette område blev ringere stillet end de fleste andre landes redere. Iøvrigt har den højtærede minister i bemærkningerne til lovforslaget givet god motivering for, at beregningen efter guldværdi forlades, og det er jo det, den foreslåede ændring går ud på.

Jeg kunne ønske at spørge, om man i ministeriet har overvejet at forhøje det beløb, der her er tale om, når man nu går bort fra guldværdien, eller om det beløb, der er fastsat, ikke kan ændres i henhold til konventionen.

Lignende synspunkter kan anføres til forsvar for ændringerne i loven om gennemførelse af konventionen om konnossementer. Begrænsningsbeløbet for erstatninger for beskadigelse af gods, der losses og bortfragtes fra skibe, er her beregnet til 1800 kr. for hver enhed gods. Da de øvrige lande, der tidligere havde den samme bestemmelse om guldværdi, nu helt eller med visse forbehold er gået over til at regne efter de respektive landes valutakurser, foreslås det, at også Danmark stryger bestemmelsen om guldværdi.

Jeg vil gerne på mit partis vegne anbefale disse to lovforslag til hurtig vedtagelse.

Pointen i det tredie lovforslag, der foreligger, forslaget om ændringer i lov om skibes registrering, er, at den registrering, der tidligere er foretaget ved skibsinspektorerne i København, Svendborg og Aalborg, centraliseres i København. Det er altså en centralisering, der finder sted. Jeg vil ikke sige, at en sådan tendens altid er af det onde, absolut ikke, men da jeg skønner, at der mellem dette lovforslag og lovforslaget om tilsyn med skibe, som vi i øjeblikket behandler i et folketingsudvalg, er en vis tilknytning, var det dog måske hensigtsmæssigt, om dette forslag blev henvist til det samme udvalg, som i øjeblikket behandler bl. a. lovforslaget om tilsyn med skibe. Også af en anden grund, nemlig den, at der kan være anledning til at overveje den nye udgift, man pålægger de helt små fartøjer, passagerbåde, fiskerfartøjer o. lign. under 20 t brutto. Det er jo muligt, at det er helt små beløb, der er tale om. Jeg vil gerne spørge, om den højtærede minister kan sige noget om størrelsen af de beløb, der herved vil blive pålagt disse små fartøjer.