

[Justitsministeren.]

ningen på mit bord, men jeg har selv siddet som medlem af Grønlandsudvalget af 1960, så jeg ved godt, hvad jeg siger, og hvilken relation det havde til betænkningen. Når der takkes for den beredvillighed og imødekommenhed, pengeinstitutterne har vist, tror jeg, takken i nok så høj grad går på det besværlige arbejde, man har haft med at foretage disse undersøgelser.

Det er klart, at der er visse forudsætninger, der skal opfyldes; men om disse forudsætninger lader sig opfylde i den nærmeste fremtid, er vel et spørgsmål. I det omfang det står til mig, skal jeg imidlertid gerne bidrage til, at forudsætningerne for at skabe bedre kreditmuligheder i Grønland etableres, og jeg anser det stadig for en væsentlig forudsætning for, at det grønlandske erhvervsliv får den opløstning, som jeg forstår vi alle ønsker.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Lis Groes: Jeg foreslår, at de tre lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om fragtaftaler ved international vejtransport.

(Lovforslaget (nr. 58) findes i tillæg A. sp. 823, fremsættelsen i tidenden sp. 1820).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Tastesen: Når det fremsatte lovforslag om fragtaftaler ved international vejtransport bliver vedtaget, træder Danmark endnu et skridt på det europæiske samarbejdes vej. Vore store transportfragt-biler er et dagligdags syn på de europæiske landeveje, og det vil derfor være helt i overensstemmelse med vor holdning til internationalt samarbejde, at vi tiltræder konven-

tionen fra 1956 om fragtaftaler ved international godstransport. Konventionen har til formål at sikre en ensartet juridisk behandling af de indgåede fragtaftaler samt en ensartet behandling, hvis uheld skulle opstå under transporten eller godset skulle blive beskadiget eller bortkomme.

Lovforslaget er jo temmelig omfattende med i alt 48 paragraffer. Det skyldes, at vi i princippet skal følge konventionens ordlyd. Selv om vore muligheder for at ændre i det fremsatte lovforslag er meget begrænsede, bør vi dog i et udvalg foretage en grundig gennemgang af lovforslaget, for det er nemlig rigtigt, som den højtærede justitsminister siger i sin fremsættelse af lovforslaget, at det indeholder en lang række komplicerede regler om fragtaftalers indgåelse, om fragtbrevs oprettelse, om det civile ansvar, der påhviler fragtføreren ved forsinkelse, beskadigelse og bortkomst.

Konventionen, hvis officielle bogstavbetegnelse er CMR, trådte i kraft i juli 1961 og omfatter nu de fleste europæiske lande, som Danmark har et omfattende handelssamkvem med. Det har været nødvendigt for vore eksportvognmænd straks at sikre sig at komme ind under de nye regler, og det har man gjort ved at tegne en kollektiv eksportansvarsforsikring i et tysk forsikringsselskab, og fra 1. august 1962 har danske eksportvognmænd været forsikret efter konventionens bestemmelser.

Det må være naturligt, at disse retsbestemmelser nu bliver generelt gældende i Danmark. På visse områder bryder man med hidtil gældende danske retsprincipper, men da forslaget kun vedrører den internationale godstrafik og ikke den almindelige danske godstrafik, skulle vi ikke kunne nære betænkeligheder herved.

Det forekommer mig i øvrigt, at det er et meget stort ansvar, chaufførerne hos vore eksportvognmænd efterhånden har fået. Mange vognmænd er jo samtidig speditører og ejere af et meget stort antal eksportautomobiler, og det vil sige, at de ikke selv følger med i godstransporten ud til de mange handelspladser i Europa. Chaufføren har for det første det store ansvar, som det altid vil være at være fører af et lastbiltog med hovedvogn og påhængsvogn. Dernæst kræves det af ham, at han kan