

[Formanden.]

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om skibsregistrering.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i søloven.

Mødet hævet kl. 13²⁸.

27. møde.

Fredag den 23. november kl. 13.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om forlængelse af lov om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Folketingsmand Karlskov Jensen har meddelt mig, at han ønsker til indenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Billiger indenrigsministeren, at en købstads socialkontor bruges til udsendelse af partipolitiske agitationsskrivelser?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingsmand Heilesen har meddelt mig, at han ønsker til socialministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvad er begrundelsen for, at pelsdyr-farme i visse tilfælde henføres under loven om almindelig arbejderbeskyttelse og ikke i fuld udstrækning under loven om landbrugets arbejderbeskyttelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. *Karlskov Jensen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændringer af lov om folkeskolen m. fl. forslag. Til at indtræde i det nævnte udvalg

i stedet for *Karlskov Jensen* har vedkommende gruppe udpeget *Krogh*, som herefter er valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje

og

forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Valgt blev: *Kai Jensen, Th. Carlsen, Heising, Horn, Aage Knudsen, M. Larsen, Axel Ivan Pedersen, Holmberg, Alfred Bøgh, Jens Chr. Christensen, From, Thisted Knudsen, Poul Sørensen, Støhr Johansen, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Skytte og Kirkegaard.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om skibsregistrering.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 369, fremsættelsen i tidenden sp. 937).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i søloven.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 453, fremsættelsen i tidenden sp. 937).

Lovforslagene sattes til forhandling.

M. Larsen: Det foreliggende forslag til lov om skibsregistrering støtter sig meget nøje til en betænkning afgivet af et sagkyndigt udvalg, der nedsattes i 1952 af handelsministeriet. Det var lovmæssigt set ikke noget nyt område, kommissionen gik i gang med, idet der gennem mange år har været både en sølov og en skibsregistreringslov, men på grund af gentagne ændringer gennem de sidste 60—70 år var den gældende skibsregistreringslov blevet noget uoverskuelig og som følge deraf besværlig at arbejde med. Dertil kom, at der nu forelå et nyt problem, nemlig spørgsmålet

[M. Larsen.]

om grønlandske skibes optagelse i skibsregistret.

Kommissionen afgav betænkning i 1955. Jeg vil gerne complimentere kommissionen for dens arbejde; det har været særdeles grundigt, og betænkningen er fyldig og velskrevet. Den bringer naturligvis en masse henvisninger til andre love, først og fremmest til søloven og tinglysningsloven. Den indeholder endvidere en masse sammenligninger med svensk, norsk og finsk lovgivning inden for samme område. Studiet af betænkningen er ingenlunde let, men meget interessant læsning. Kommissionen har sluttet sit arbejde med at udarbejde et udkast til en skibsregistreringslov og et udkast til bekendtgørelse om skibsregistrering.

Handelsministeren har i sit lovforslag stort set fulgt kommissionens lovudkast. Kun på ganske enkelte punkter er der sket afvigelse, bl. a. med hensyn til det eneste punkt, hvorom der har været uenighed i kommissionen; her følger handelsministeren kommissionens flertal. Jeg er dog ikke så sikker på, at det ikke er mindretallet, der har ret.

Endvidere har kommissionen forhandlet med de nordiske broderlande for om muligt at få tilvejebragt et samarbejde, der kunne resultere i ensartede regler i de nordiske landes lovgivning om visse grundspørgsmål, navnlig spørgsmålet om tonnagerelsens betydning for registreringspligten, om nationalitetskrav, om flagføring, om skibscertifikaters indretning og om forholdet til panthavere. Samarbejdstankens realisering vanskeliggøres noget ved, at i Norge, Island og Finland er skibsregistreringspligten decentraliseret, i Sverige og Danmark er den centraliseret, men samtidig væsensforskellig. Ensartethed i dette spørgsmål vil derfor ikke fremkomme i denne omgang.

Lovforslaget er inddelt i tre afsnit, der omhandler henholdsvis registrering af større skibe, registrering af mindre skibe og almindelige bestemmelser.

I afsnit I fastslås det, at ethvert dansk skib, der har en registertonnage af 20 tons brutto eller derover, af ejeren skal anmeldes til registrering. Anmeldelsen skal indeholde oplysninger om skibet og dets ejer, skibets navn og hjemsted, byggeår og byggested, art og type med meget mere. Skibets ejer

skal være dansk. I interessentskaber, aktieselskaber og partrederier, der ønsker, at deres skibe skal sejle under dansk flag, skal mindst to tredjedele af ejerne, henholdsvis af bestyrelsens medlemmer, være danske statsborgere.

Registreringen sker ved indførelse i et for hele landet fælles skibsregister. I skibsregistret har hvert skib sit blad. På skibsbladet indføres alt om skibet: navn, keningsbogstaver, mål m. m. Bladet følger skibet, og en genpart opbevares i skibsregistret, jfr. søloven. Registerbladet er således både en slags dåbsattest og vandelsattest for skibet og dermed en beskyttelse i juridisk henseende, men det er samtidig en underretning for eventuelle købere og i det hele for folk, der ønsker at sætte penge i skibe. Af registret skal også fremgå, hvilke pante- og skadesløsbreve der er udstedt for skibet.

Et skib udslettes af skibsregistret, såfremt ejeren ikke længere kan anses for at være dansk, eller hvis skibet må anses for at være forlist.

Afsnit II omhandler registrering af mindre skibe m. m. Bl. a. fastslås det, at skibe, hvis registertonnage er mindre end 20 tons brutto — det er altså de skibe, der ikke skal i landsregistret — skal tilmeldes fartøjsfortegnelsen.

Endelig indeholder afsnit III de almindelige bestemmelser, bl. a. om lån med panteret i skibe, skadesløsbreve m. m.

Med hensyn til lovens gennemførelse sker der det meget væsentlige, at Grønland skal udgøre et særligt distrikt sideordnet med de øvrige distrikter, jfr. § 56, stk. 3.

Der kunne stilles en del spørgsmål angående de forskellige paragraffer, f. eks. vedrørende udslettelse af registret og vedrørende rettighedsregistret, det drejer sig særlig om §§ 34, 41, 43 og 55; men jeg vil finde det mere rimeligt, at lovforslagene underkastes en kort udvalgsbehandling, og i øvrigt vil jeg gerne på mit partis vegne anbefale lovforslaget til en hurtig og villig behandling.

Med hensyn til lovforslaget om ændringer i søloven er der foreslået visse ændringer i denne, fortrinsvis af redaktionel karakter, for at bringe skibsregistreringsloven og søloven i overensstemmelse med hinanden. De ændringer, der foreslås for at tydeliggøre

[M. Larsen.]

søloven, går bl. a. ud på, at ejerne for at anses for danske enten skal være a) danske statsborgere, b) danske statsinstitutioner og kommuner, c) stiftelser og foreninger, hvis ledelse udelukkende består af danske statsborgere, der er bosat her i riget, d) partrederier, hvoraf mindst to tredjedele ejes af danske statsborgere, og hvis bestyrende reder er dansk og har bopæl her i riget, e) aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar, der har valgt en bestyrelse, når mindst de to tredjedele af denne består af danske statsborgere, der er bosat i riget, eller f) andre selskaber, hvori mindst to tredjedele af deltagerne er danske statsborgere, der er bosat i riget.

Ved registreringen tildeles der skibet kendingsbogstaver, der tillige tjener som registreringsbogstaver. Kendingsbogstaverne indhugges i skibet og må ikke forandres eller fjernes.

Jeg vil på mit partis vegne gerne anbefale også dette lovforslag om ændringer i søloven til en hurtig og velvillig behandling.

Conrad Koføed: Den gældende lov angående skibsregistrering er fra 1892, og der er senere foretaget flere ændringer, som kan gøre loven besværlig at administrere. Da Danmark er en af de ældste søfartsnationer, og da vor skibsfart har så stor betydning for vort øvrige erhvervsliv, er det vel rimeligt, at der tilvejebringes så klare retningslinjer som muligt vedrørende søloven og især vedrørende skibsregistreringen. Derfor er det glædeligt, at den kommission, som blev nedsat i 1952, har kunnet afslutte sit arbejde med en betænkning, der nu er resultatet i de to lovforslag, som behandles i dag.

Til den nugældende sølov er der foreslået et par ændringer. Efter gældende regel skal to tredjedele af parthaverne i et partrederi have dansk indfødsret. Denne regel foreslås nu udvidet til at omfatte interessentskabers medlemmer og bestyrelsen for aktieselskaber og andre selskaber. Endvidere er der i søloven en regel om, at personer, som har boet her i landet i fem år, kan ligestilles med danske statsborgere. Denne bestemmelse udgår efter forslaget, idet kommissionen ikke har anset det for nødvendigt at bibeholde den, især da der foreslås dispen-

sationsbestemmelser i skibsregistreringslovens § 1.

Efter den nugældende skibsregistreringslov er der registreringspligt for skibe på 20 tons brutto og derover. Dette bibeholdes ved lovforslaget om skibsregistrering. Det offentlige stiller rimelige krav om dokumentation af danske interesser. Det er hensigten, at skibene skal registreres, på samme måde som f. eks. motorkøretøjer registreres af politiet.

I § 1 står der, at ministeriet for handel, industri og søfart i særlige tilfælde kan tillade registrering af skibe, selv om betingelserne herfor efter sølovens § 1 ikke er opfyldt. Her er der altså en dispensationsbestemmelse, som kan benyttes, når det drejer sig om personer uden dansk indfødsret, som har boet her i landet i fem år.

Der kan måske rejses tvivl om, hvor meget man kan henlægge til distriktsregistreringskontorerne, til toldkamrene. Men efter hvad jeg ved, bliver der af statens skibsregistreringskontor, hvor man har de udførlige oplysninger, tilstillet distriktsregistreringskontorerne udskrifter. Dette spørgsmål kan muligvis drøftes i udvalget.

Angående de mindste skibe er der en nydannelse. Som hidtil skal skibe under 20 tons brutto optages i fartøjsfortegnelsen, der føres lokalt af distriktskontorerne, men der åbnes ifølge lovforslaget adgang til registrering af skibe mellem 5 og 20 tons. Herved skabes der mulighed for pante-rettigheder i sådanne mindre skibe, f. eks. fiskerfartøjer, og denne adgang vil sikkert blive benyttet. Jeg tror derfor, det vil være af værdi at få dette indført.

I kommissionen var der ikke helt enighed om, hvorvidt lystfartøjer fremtidig skal kunne optages i fartøjsfortegnelsen. Sverige, Norge og Nordtyskland kræver, så vidt jeg ved, ikke certifikat, men det kan altså begæres. I henhold til betænkningens bilag 7 er der nogle, der er for registrering, medens kommissionsflertallet foreslår lystfartøjer undtaget. Det er også en ting, som vi vel får lejlighed til at drøfte i udvalget og derfor ikke skal tage nærmere stilling til nu.

For at kunne drage fartøjer, der er hjemmehørende i Grønland, ind under loven, er det naturligt, at der oprettes et særligt registreringsdistrikt deroppe, men

[Conrad Kofoed.]

da man må træffe særlige forberedelser dertil, kan loven først træde i kraft på et senere tidspunkt i Grønland.

Jeg kan på mit partis vegne sluttelig sige, at vi ser med velvilje på lovforslagene og håber, at de ændringer, der er foreslået, må blive til gavn for vor skibsfart.

Baagø: De foreliggende lovforslag er som tidligere nævnt resultatet af et omfattende og dygtigt kommissionsarbejde, der har strakt sig over 3 år, og hvis endelige resultat foreligger i den afgivne betænkning. Betænkningen har — som også tidligere nævnt — fået enstemmig tilslutning fra alle kommissionens medlemmer undtagen med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt lystfartøjer skal registreres, idet tolddepartementets repræsentant i kommissionen, toldforvalter Rasmussen, Svendborg, med udførlig motivering har foreslået registreringen af disse mindre skibe opretholdt.

Den højtærede minister har i det store og hele fulgt kommissionens udkast til en ny skibsregistreringslov og til nogle ændringer i den gældende sølov, og jeg kan ikke se, at de mindre afvigelser, der forekommer, kan give anledning til bemærkninger. Det må efter min opfattelse anses for ønskværdigt, at de foreslåede ændringer i søloven gennemføres, og fra vor side vil vi ikke her ved første behandling gå nærmere ind på lovforslagets enkelte bestemmelser, idet vi går ud fra, at der vil blive lejlighed hertil i et udvalg.

Hvad derimod forslaget til en ny registreringslov angår, vil jeg gerne gøre nogle bemærkninger. Det har længe været påkrævet, at den gældende registreringslov af 1. april 1892 med de i tidens løb foretagne ændringer og med de tilføjelser og forandringer, der i form af handelsministerielle bekendtgørelser er kommet til tid efter anden, blev erstattet af en lov, hvori samtlige bestemmelser fandtes samlet. At en rationalisering og modernisering af forretningsgangen ved registreringsforretningerne og af selve formen for registrering samtidig måtte være mulig, har de, der har arbejdet med registreringen, længe været klar over. Man behøver blot at tænke på, hvorledes anvendelsen af nutidens kontormaskiner på så mange områder har medført simplifice-

ringer, større sikkerhed og mere ensartethed. Det kan i denne forbindelse nævnes, at der allerede er gået adskillige år, siden man på et beslægtet område, nemlig med hensyn til det almindelige pantergisters indretning og tinglysningen af panterrettigheder i fast ejendom, gennemførte omfattende ændringer efter moderne principper.

Det forekommer mig, at kommissionen har haft held til at finde frem til en praktisk og alligevel sikker form for indretningen af et skibsregister og også for førelsen af dette register. Der er ingen tvivl om, at der fremtidig vil kunne spares både tid og penge ved benyttelsen af den foreslåede fremgangsmåde. Der er heller næppe tvivl om, at den foreslåede adgang til at lade mindre skibe på mellem 5 og 20 brutto registertons optage i skibsregistret vil kunne afhjælpe et længe følt savn. Ejerne af disse mindre skibe vil sikkert herefter lettere kunne opnå lån, idet registreringen af den pågældende pantrettighed i det officielle skibsregister frembyder langt større sikkerhed for långiveren, end tilfældet er under den nugældende lovgivning, hvor sikkerheden består i tinglysning efter løsørereglerne. Den nye bestemmelse vil sikkert også bevirke, at handelen med disse mindre skibe lettes, idet en køber fremtidig ved undersøgelse af skibsregistret nemt kan skaffe sig vished for, hvilke hæftelser der hviler på det skib, han er i færd med at købe.

Som allerede nævnt har forslaget bestemmelser om undladelse af nogen som helst form for registrering af lystfartøjer mødt modstand fra tolddepartementets side, idet man herfra har gjort gældende, at dels den eksisterende told på lystfartøjer og dels lettelserne i de almindelige toldformaliteter, som tilstås lystfartøjer, gør det påkrævet, at registreringen — og dermed udstedelse af lystfartøjscertifikater for alle lystfartøjer — opretholdes.

Jeg skal ikke her ved første behandling tage endelig stilling til spørgsmålet, men blot tillade mig at bede om, at dette forhold må blive gjort til genstand for en nærmere drøftelse i det udvalg, der bliver nedsat.

Fra vor side kan vi give tilslutning til, at der på den i forslaget angivne måde åbnes adgang til, at denne lov senere hen, når man anser tidspunktet for at være inde, udstrækkes til også at gælde for Grønland.

[Baaga.]

Endelig vil jeg gerne til slut gøre nogle bemærkninger om spørgsmålet vedrørende toldvæsenets medvirken til gennemførelsen af den foreslåede lov.

Fra gammel tid har toldvæsenet varetaget en betydelig del af de forretninger, der er forbundet med skibes registrering, ja, indtil 1892 henhørte ledelsen af og tilsynet med registreringsforretningerne endogså helt og holdent under toldbestyrelsen. Fraset en 5-årig periode, 1928-1933, hvor handelsministeriet overdrog de nyoprettede skibsinspektorater at varetage kontrollen med registreringen i provinsen, hvilket afstedkom en hel del forvirring og en mængde omsvøb inden for dette arbejde — forhold, som fremkaldte mange gnidninger og irritationer toldvæsenet og skibsinspektoraterne imellem — har toldvæsenet stedse varetaget disse forretninger og gjort det på en sådan måde, at den øverste ledelse, registreringsbureauet i København, altid har kunnet anerkende dette arbejde. Det føles da også helt naturligt og rigtigt, at man siden 1933 på ny udelukkende har gjort brug af toldvæsenet ved udførelsen af registreringen af de mindre skibe i provinsen og ved forberedelsen af registreringsforretningerne for de større skibes vedkommende, hvilken registrering som bekendt foregår ved hovedregistret her i København.

Fra et antal registreringskontorer på 44 i 1882 er antallet faldet til i øjeblikket 13, d. v. s. at 13 toldkamre ud over landet er distriktsregistreringskontorer.

Udviklingen, navnlig af fiskeriet, har imidlertid medført, at mange flere toldsteder end disse 13 i dag er hjemsted for meget betydelige fiskerflåder, og det spørgsmål er derfor nærliggende, om antallet af distriktsregistreringskontorer ikke bør øges ganske væsentligt. Jeg har nok bemærket, at såvel kommissionen som den højtærede minister er gået ind for bevarelsen af disse distriktsregistre med det nuværende antal, men jeg for mit vedkommende må bestemt anse det for påkrævet, at der sker en betydelig udvidelse. Vi må ikke glemme, at alle fartøjs ejere i provinsen rent umiddelbart betragter det toldsted, de hører til, som deres eget registreringskontor, som det sted, hvor de kan henvende sig om råd og oplysninger, og

hvor de kan få vederlagsfri hjælp til udfærdigelsen af alle papirer og dokumenter o. s. v. registreringen vedrørende, og således bør det også være. Adgangen til denne tjensteydelse fra staten bør være så let som muligt for de pågældende borgere, og enhver form for centralisation bør undgås.

Skibsregistret her i København ville blive ilde stillet, hvis det alene og uden toldvæsenets medvirken skulle gennemføre denne lovgivning. Blot en ting som lokal-kendskab er af uvurderlig betydning i de her omhandlede forhold. Det er derfor letforståeligt, at man har ønsket at bevare toldvæsenets medvirken ved lovens gennemførelse i praksis.

Ved gennemlæsning af lovforslaget støder man gang på gang på udtryk som „toldkamre“ og „toldvæsenets medvirken“ som distriktskontorer o. s. v., og dette siger noget om, at toldvæsenet i udstrakt grad vil få med denne lovgivning at gøre i tiden fremover. Jeg går derfor også ud fra, at såvel toldadministrationen som praktiske udøvere af registreringsforretningerne inden for toldvæsenet vil blive taget med på råd, når forhandlingerne i henhold til forslaget § 56, stk. 2, skal foregå. Ja, jeg lægger afgørende vægt på, at noget sådant sker.

I denne forbindelse vil jeg for øvrigt gerne spørge den højtærede minister, om ikke der kan gives tilsagn om, at forhandlinger om inddelingen i distrikter og godkendelse af toldkamre som distriktskontorer samt om toldvæsenets medvirken i øvrigt ved registreringsforretningernes gennemførelse vil blive taget op mellem centraladministrationen og de interesserede parter inden for toldvæsenet snarest, altså samtidig med at udvalgsarbejdet foregår, således at resultatet af disse forhandlinger kan foreligge, inden udvalgsbetænkningen skal afgives. Jeg ville sætte megen pris på, om ministeren ville give et sådant tilsagn.

På mit partis vegne skal jeg i øvrigt tilsige en velvillig behandling af begge lovforslag, idet vi fra vor side i princippet kan give tilslutning til deres gennemførelse.

A. C. Normann: Med den harmoni, der her er kommet til udtryk mellem ordførerne indbyrdes, som jeg ikke skal bryde, og som formentlig også vil være gældende mellem

[A. C. Normann.]

ordførerne på den ene side og den højtærede minister på den anden side, kan jeg fatte mig i korthed.

Det radikale venstre vil ud fra en positiv indstilling gerne deltage i en udvalgsbehandling, som jeg ikke har fornemmelsen af behøver at blive ret langvarig. Det er mit indtryk, at der i lovforslaget om registrering af skibe er gennemført en langt bedre systematisering af reglerne end i den hidtidige lov, hvorimod de reelle ændringer jo er få og små.

Jeg tror, det er rigtigt, at man har bevaret 20 tons grænsen for den obligatoriske registrering.

Den vigtigste nydannelse er måske den frivillige adgang til at få skibe helt ned til 5 t registreret. Jeg tror, den højtærede minister herved har gjort bl. a. en hel del af fiskerne en god og rimelig tjeneste, således som betingelserne for en del af fiskernes låne- og finansieringsmuligheder nu engang ligger. Jeg tror, det er godt, at den højtærede minister har haft mod til at foreslå, at lystfartøjer fremtidig ikke skal optages i fartøjsfortegnelsen. Det er ligefrem opmuntrende for en gangs skyld at se, at det også kan lade sig gøre, at det offentlige slækker på en én gang indført kontrol.

Også lovforslaget om ændringer i søloven indeholder bestemmelser, der løsner bånd, som det i en lang periode næppe har været nødvendigt at bevare. Jeg havde for nogle dage siden den sorg at måtte tale strengt alvorligt til den højtærede minister i anledning af en stik modsat tendens, nemlig da vi behandlede forslaget til ændringer i aktieselskabsloven. Nu, da der er grund til at takke ministeren, skynder jeg mig for balancen skyld at bevidne den højtærede minister min respekt.

Jeg kan på det radikale venstres vegne anbefale begge lovforslag til en velvillig behandling.

Lynnerup Nielsen: Det forslag til lov om skibsregistrering, som her foreligger, hviler i det væsentlige på en kommissionsbetænkning og bryder ikke på afgørende måde med den hidtil gældende lov. Distriktskontorerne uden for København opretholdes. En bibeholdelse i princippet af denne ordning er sikkert stadig nyttig; det gælder i særlig

grad for de mindre skibe, især fiskerflåden. Den fakultative registrering af skibe mellem 5 og 20 tons er der sikkert et udbredt ønske om at få gennemført. Derved gives der ejerne af disse mindre skibe lettere lånemuligheder, og de bliver fri for at gå den vej, de hidtil har været nødt til at gå, nemlig vejen gennem tinglysning efter de regler, der gælder for løsøre. Herefter får panterettigheder i disse skibe en retsstilling, som almindeligvis kun gives panterettigheder i større skibe.

At en lovgivning som denne også kan have betydning for Grønland, er uden for al tvivl, eftersom den grønlandske flåde er blevet stærkt forøget gennem de senere år, især fiskerflåden; jeg finder det naturligt, at der bliver mulighed for at inddrage den under lovgivningen. At det kan trække ud med at gennemføre ordningen for Grønlands vedkommende, er imidlertid lige så naturligt, da der i Grønland må ske et forarbejde, som ikke kan være tilendebragt før lovens endelige vedtagelse; dens ikraftsættelse dér må derfor ske ved kgl. anordning. Mit parti kan i det store og hele føle sig tilfreds med dette lovforslag.

Jeg kan ligeledes give tilsagn om vor medvirken til gennemførelse af lovforslaget om ændringer i søloven, hvori de væsentligste ændringer er, at det nu kun kræves, at to tredjedele af et aktieselskabs bestyrelse skal bestå af danske sttstaborgere, og at kravet om, at bestyrelsens medlemmer skal være aktieejere, ophæves.

Vi kan som sagt i princippet give de to lovforslag vor tilslutning.

Søren Olesen: Også retsforbundet kan anbefale, at loven om skibsregistrering bliver omskrevet på et moderne sprog og føres à jour i forhold til ændringer, der er sket med hensyn til tinglysning og på andre retsområder. Vi mener, at det er vigtigt og rigtigt, at sådanne ældre love, selv om der ikke er sket store principielle ændringer, føres à jour på de områder, hvor der er lejlighed til det. Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme ind på de enkelte punkter, som udvalget antagelig får lejlighed til at behandle.

I lovforslaget om ændringer i søloven går man ind for en lettelse for fremmede og dermed fremmed kapital til at lade skibe

[Søren Olesen.]

indregistrere her i Danmark. Man har dog lagt hovedvægten på danske statsborgere som ejere af danske skibe; det gælder især skibe i privat eje. I aktieselskabers bestyrelse skal to tredjedele af medlemmerne være danske. Jeg mener principielt, at man bør give de frieste muligheder også for fremmede til at indregistrere deres skibe under dansk mærke. Hvis man i øvrigt forlanger reglerne overholdt, kan jeg egentlig ikke se nogen grund til at afvise et eventuelt ønske om at gå lidt videre. Vi hilser i alt fald den ændring, der her foreslås, med tilfredshed og håber, at den må betyde en lettelse også for udvidelsen af den danske handelsflåde.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Jeg takker samtlige ordførere for den enstemmige tilslutning, de har givet til de to lovforslag.

Jeg vil også takke for de smukke ord, der er blevet sagt om kommissionens arbejde; det vil være mig en glæde at bringe bedømmelsen videre til kommissionens formand, professor van Eyben, der har gjort et stort arbejde inden for denne kommission.

Der har kun været peget på et par enkelte spørgsmål i dag, f. eks. spørgsmålet om toldvæsenets medvirken ved skibsregistrering. Jeg kan oplyse, at man allerede har ført forberedende drøftelser med toldvæsenet; jeg kan derfor ganske roligt give tilsagn om, at disse forhandlinger vil blive ført videre, nu da lovforslaget er fremsat.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

M. Larsen: Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957-58 har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 27. november kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Fremsættelse af lovforslag.*

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om skibsregistrering og
forslag til lov om ændringer i søloven.

3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957-58.

4) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af lov om bortsalg af visse brugte personmotor-køretøjer.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 13⁴⁰.

28. møde.

Tirsdag den 27. november kl. 14.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker her i tinget mundtligt at fremsætte:

Forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1957 til 31. marts 1958, og at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om statsgaranti ved betalingsaftaler med udlandet og om udstedelse af statsforskrivninger i forbindelse med sådanne aftaler.