

og Love, hvormeget der er løst eller ladet. Reductionen af det saaledes bestemte Quantum i Forhold til Skibets Lastevrægtighed foretages efter det almindelige danske Bestuvsningsreglement.

§ 4.

Forfættelig urigtig Angivelse fra Skipperens Side af Mængden af det løstede eller ladede Gods ansees med en Bøde af 20 Rd., som tilfalder Bombebøssen i Kjøbenhavn, hvorhos det

beføgne Gebyhr bliver at erstatte vedkommende Consularembetsmand.

§ 5.

Spørgsmaal, som opstaae om denne Lovs Anvendelse, afgjøres af Udenrigsministeriet.

§ 6.

Nærværende Lov træder i Kraft fra 1ste Marts 1867.

Motiver til foranstaaende Lovudkast.

Medens den danske Skibsfart neppe kan siges i det Hele taget at være ugunstigere stillet med Hensyn til Consulatsgebyhrer end andre Staters, og Diebliffet i alt Fald vilde være lidet beleiligt til en almindelig Nedsættelse af disse, saa kort efter at Consulerne ved Tabet af Hertugdømmerne have lidt et saa betydeligt Skaar i deres Indtægter, maa det dog erkjendes, at tvende Puncter i den her omhandlede Lovgivning allerede nu trænge til at forandres.

Efter de nugældende Bestemmelser, Forordningen af 4de August 1824 § 19 og Placat af 19de Februar 1845, gjælder Forpligtelsen til at erlægge et Consulatsgebyhr af 12 f. eller 6 f. R. M. pr. Commercialæst af Skibets Drægtighed efter Maalebrev, eftersom Skibet baade løses og lader i Havnen, eller det kun foretager en af Delene, i sit fulde Omfang, uanseet hvor ofte i Marets Løb Skibet anløber den samme Havn. Gebyhret erlægges dernæst i en Mellemhavn, som af Skibet kun anløbes paa Reisen for en ringe Deel af Ladningen, med det samme Beløb som i Hovedhavnen, der er Reizens Maal, og hvor den egentlige Ladning løses eller lades; thi paa begge Steder beregnes Gebyhret efter Skibets fulde Drægtighed.

Ubilligheden med Hensyn til disse tvende Puncter i vor Consulartart er indlysende, og Kjøbenhavns Grosserer-Societets Comitee har henvendt sig til Ministeriet med Andragende om deres Forandring. Med Hensyn til det Første er det med Rette fremhævet, at jo oftere og

regelmæssigere Skibet besøger samme Plads, desto mindre behøver det Consulens Hjælp udover de simple Formaliteter med Papirernes Paategning, og paa den anden Side forudsætter det hyppige Besøg den kortere Fart, og denne betinger atter den ringere Fragtfortjeneste af hver Reise, men det er ubilligt, at denne skal bære de samme Gebyhrer som den længere Reise og den større Fragtfortjeneste. Med Hensyn til det andet Punct er det bemærket, at en kort Standsning i en Mellemhavn kun volder Consulen meget ringe Arbeide, og at, saaledes som Forholdet nu er, Omsætningerne ved Anløbningen kunne overstige hele Fortjenesten og altsaa gjøre den hele Omsætning umulig.

Begge disse Ulemper have vistnok altid været tilstede, men de ere navnlig blevne bemærkelige, efterhaanden som Udførselen af vore Producter har fundet faste Handelspladser, og de ere betydeligt tiltagne og ville fremdeles tiltage, efter at Dampskibe bruges til Bæreforsel, og regulære Linier etableres med bestemte Endepuncter og mellemiggende Anløbshavne. Ubilligheden af at paalægge disse Dampskibe for hver Reise at betale det sædvanlige Gebyhr har ogsaa paa flere Steder allerede fremkaldt private Overeenskomster mellem Consulen og vedkommende Skibs Nhederi, men det maa vistnok erkjendes, at denne Maade at afhjælpe Lovens Mangler paa neppe kan ansees for at være tilfredsstillende.