

dømme Skibets Evner og Forhold, ogsaa hvad Lastningen angaar.

Under disse Omstændigheder har man maattet foretrække at bygge videre paa de Grundregler, som er givet ved Søloven, og som sætter Skibsførerens Ansvarlighed for Skibets Sødygtighed i Spidsen. Det foreliggende Lovforslag indfører derfor en Bestemmelse om, at alle Passagerskibe, ogsaa de, der gaar i indenrigs Fart, samt Skibe, der regelmæssig befordre Passagerer, selv om de ikke i lovteknisk Forstand er Passagerskibe, herefter skal have saakaldet Lasteliniemærke og Fribordscertifikat. Paa denne Maade giver man Skibets Fører en vis Støtte i hans Bestræbelser for at sikre Sødygtigheden, hvad der ogsaa vil kunne faa Betydning i Tilfælde af, at et Rederi vilde lægge uberettiget Pression paa sine Førere i Retning af Skibenes Nedlastning, hvilket, om det end ikke er bevist, saa dog hævdedes at have fundet Sted i Sagen vedrørende „Thor“ og i hvert Fald teoretisk særdeles vel kunde tænkes. Der vil for Føreren blive et paalideligt Udgangspunkt for hans Bedømmelse af Situationen i de Foranstaltninger, der foreslaas her. Man har i øvrigt allerede tidligere beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. I 1909 indførtes Lastelinien, og under Behandlingen den Gang af, hvilke Skibe man burde kræve forsynet med Lastelinie, var man selvfølgelig inde paa de Spørgsmaal, der nu foreligger. Og det maa utvivlsomt erkendes at være et Hul i Skibstilsynsloven, naar man har ladet de her nævnte Skibe være udenfor Bestemmelserne om Lastelinie.

Gennemførelsen af disse udvidede Lasteliniebestemmelser vil medføre en særlig Konsekvens i Forholdet til Udlandet, thi det ligger i Sagens Natur, at udenlandske Passagerskibe, der gaar i Fart paa danske Havne, ikke bør være gunstigere stillet med Hensyn til Nedlastning end vore egne Skibe. Men Regeringen har ogsaa i Skibstilsynslovens § 3 den fornødne Hjemmel til at ordne disse Forhold overfor udenlandske Skibe paa betryggende Maade.

Sammenhørende med Grundbestemmelserne om Lastelinieområdet er Bestemmelserne vedrørende Fribordscertifikatet og den Afgift, som er nævnt i det foreliggende Lovforslags § 5 desangaaende.

Som jeg sagde, skulde dernæst Loven om Tilsyn med Skibe underkastes en Re-

vision for Afgiftsparagraffernes Vedkommende inden Aarets Udgang. Man har derfor fornuftigvis taget dette med i det Lovforslag, der her fremsættes. Det vil være bekendt, at Lovgivningsmagten har beskæftiget sig nogle Gange med Skibstilsynsspørgsmaalet og har fastholdt, som naar det drejer sig om lignende Kontrolllove, det Synspunkt, at Udgifterne ved Kontrollens Gennemførelse helt eller dog for en væsentlig Del burde bæres af de Virksomheder, med hvilke der føres Tilsyn. Ved Skibstilsynslovens Vedtagelse mente man, at Erhvervet gennem disse Afgifter burde udrede noget over Halvdelen af de samlede Udgifter ved Skibstilsynet. Der fandtes ikke paa det Tidspunkt sikre Holdepunkter for en Vurdering af Lovens finansielle Virkning, og man indsatte derfor en Revisionsbestemmelse med Henblik paa Afgiftstaksterne. Som det imidlertid nærmere vil fremgaa af de Bemærkninger, der er knyttet til det Lovforslag, jeg her har den Ære at fremsætte, har saavel Udgifterne ved Loven som Afgiftsindtægterne noget oversteget, hvad man paaregnete i 1920, saaledes at den virkelige Udgift for Statskassen er nogenlunde uforandret. Udgiftsforøgelse er væsentlig fremkommet ved senere fastsatte Regler om Dyrtidstillæg for honorarlønnede og ved Beregning af Dagpenge ved Tjenesterejser. For øvrigt har Udgifterne gennem de forløbne Aar været i jævn Nedgang efter at have været i Højden som Følge af disse Tillæg. Hvad Udgifternes Stigning angaar, kan det desuden anføres, at den samlede Tonnage i det forløbne Tidsrum er steget fra 0,8 Million til 1,1 Million Tons.

Fra Skibsrederierne er der i den forløbne Tid gentagne Gange fremsat Ønsker om betydelig Nedsættelse af Afgiftstaksterne. Men da Lovgivningsmagten havde fastslaaet det som sin Opfattelse, at ca. Halvdelen af Udgifterne ved Skibstilsynet burde afholdes gennem Afgifterne, har jeg ikke ment, det kunde antages, at Lovgivningen i dette Øjeblik skulde være tilbøjelig til at opgive dette Princip om Byrdernes Fordeling, og jeg har derfor ikke kunnet imødekomme de Ønsker, som jeg har forstaaet er til Stede i Skibsfartskredse, om en betydelig Reduktion af de nævnte Afgifter. Og naar man i Forbindelse med Spørgsmaalet om Afgifterne har været inde paa