

Til § 20.

De hidtidige Maalingsgebyrer ere henholdsvis 10 og 5 p. pr. Commercelæst. Man har troet, næst at afsætte dem efter den nye Maaleenhed, at kunne forhøje dem lidt.

Til § 21.

Denne Paragraph behøver vistnok ingen videre Motivering. Der er herved blot at bemærke, at den ogsaa kan komme til at omfatte de Tilfælde, hvor Overtoldbestyrelsen, i Henshold til Slutningen af § 6, finder sig foranlediget til at tilføje en Maaling ved hervedværende Embedsmænd foretagen i Nabolandene.

Til § 22.

Hvad der er udtalt i denne Paragraph turde svare til Sagens Natur. At Maalebrevet ikke udelveres, forinden Omkostningerne ere betalte, og at et Skib ikke udelareres, forinden det har faaet sit Maalebrev, vil ikke altid være tilstrækkeligt. Omkostningerne for det stemplede Papir ere ikke omtalte her, deels fordi Maalebrevet ikke udstedes, førend det stemplede Papir er leveret, deels fordi dette ikke behøver at leveres førend til den Tid, da Maalebrevet skal udstedes.

Til § 23.

Den Forsøelse, en Skibsbygger begaaer ved at undlade Anmeldelse til rette Tid om Tidspunktet for et Skibs Maaling, er i og for sig vel ikke at betragte som særdeles betydelig, da den værste Følge deraf bliver den, at Maalingen skeer efter den midlertidige Methode istedenfor efter den fuldstændige. Da det imidlertid vil være ønskeligt, at Anvendelsen af sidstnævnte Methode udvides saa meget som muligt og ikke fraviges uden Nødvendighed, ligesom man ogsaa bør modvirke en altfor hyppig Gjentagelse af deslige Undladelser, saa er et Spillerum for Straffen indtil 50 Rd. anset for passende.

Til § 25.

Om end § 8 foreskriver Anmeldelse af enhver Forandring ved Ombygning, saa er

det dog kun nødvendigt at bestemme Straf for Ikke-Anmeldelse af saadanne Forandringer, der have en Forstørrelse af Skibet tilfølgende. Den Straf, der for tiden er sat herpaa, andrager 2 Rd. pr. Læst (Toldforordningen af 1ste Februar 1797 § 42). Denne Straf synes at være temmelig lav, og turde det være at foretrække at fastsætte indtil 10 Rd. for hver Ton, for at kunne afsætte Straffen efter Hensyn til Omstændighederne i de mødende enkelte Tilfælde.

Til § 26.

Der vil mulig ikke ofte blive Anvendelse for denne Paragraph; for Fuldstændigheds Skyld er den imidlertid optagen.

Til § 27.

Da Skibsmaalingen staaer i saa nøie Forbindelse med Toldvæsenet, vil det være baade det Naturligste og det Hensigtsmæssigste, at den samme Fremgangsmaade, der i Toldanordningerne er bestemt med Hensyn til de egentlige Toldforsøelsers Afstraffelse, ogsaa kommer til at gjælde for de i den nye særlige Maalingslov fastsatte Straffe.

Til § 28.

Da Lovens Ikræfttræden fordrer baade Udarbejdelsen af forskjellige store Instructioner og Anskaffelsen af Maaleapparater, tør dens Ikræfttræden først fastsættes til et Tidspunkt, der ligger en rum Tid efter dens Emanation.

Til §§ 29—31.

Da en Overgangsperiode ikke vil kunne undgaaes, har man, for ikke at gjøre Loven altfor indviklet, foreslaaet at samle Alt, hvad der bliver at bestemme med Hensyn til Overgangen fra det Gamle til det Nye, under Et og at optage det i Loven i Form af „Midlertidige Bestemmelser“.

I England er man ved Indførelse af Methodens af 1854 (Merchant Shipping Act Art. XXVII) gaaet frem paa den Maade, at man overlod det til Ciernen af de før hiin Methodes Indførelse alt maalte Skibe efter eget Valg at forlange Ommaaling mod at be-