

om „usødygtige Skibe“, medens Indholdet helt igjennem paabyder de „sødygtige Skibe“ de samme Byrder og Gener som de „usødygtige“, og uden at hjemle de første nogen egentlig Regres imod Misbrug af Magten.

Vor Hovedindsigelse mod Lovudkastet er altsaa den, at Udcastet ikke har indskrænket sig til at give Regler for, hvorledes der skal forholdes, naar der er Frygt for eller Klages over, at et „usødygtigt“ Skib er isærd med at forlade Havnen for at gaa tilfjøs, men har indladt sig paa den al fri Virksomhed tilintetgjørende Forholdsregel ved præventive Foranstaltninger at ville forhindre Muligheden af, at et usødygtigt Skib kan blive ført over Søen.

I dette Diemed gives der Inspektørerne Ret til et almindeligt Tilsyn med alle Skibe, med Bemyndigelse til, naar de selv ville, og uden Hensyn til, om nogen Klage er fremkommet, at anstille Undersøgelse i det Omfang, som man maatte finde rigtig. Det er altsaa en almindelig Inspektions Ret, der nedlægges i disse Mænds Hænder, en Ret, der kan og vil blive udøvet uden Hensyn til Skibenes Kvalitet, og uden at der kan tages tilstrækkeligt Hensyn til, om en saadan Undersøgelse vil være til Skade for Skibets Fart. Denne Myndighed bliver netop saa meget farligere, som Lovens Formaal, som alt bemærket, er det praktisk Uudsørlige: at afværge Muligheden af, at et usødygtigt Skib kan blive ført over Søen. Men hertil kommer, at denne Tilsynsret udøves, uden at der haves nogen som helst Regres for det Tab, der tilføies.

I det af den nedsatte Kommission udarbejdede Lovforslag var der dog aabnet Udgang, om end efter vor Formening langt fra tilstrækkeligt, til nogen Regres, men, saaledes som Forslaget er forelagt af Regjeringen, ere alle de Hensyn, som ikke kunne undlades at tages lige overfor de forskjellige Interesser, som ere tilstede ved et belastet Skib, nemlig Rhedernes, Førerens og Mandstabsets Assurandørens og Ladningsøierens, aldeles forvundne og en fuldstændig diktatorisk og ansvarstr Myndighed lagt i de Personers Hænder, som ansættes som Skibsinspektører.

Det er i saa Henseende saa meget mere paafaldende, at netop denne Forandring er foretaget i Kommissions-Udkastet, som der til den i samme § 16—17 indeholdte Ansvarspflicht er fjøiet den Indskrænkning saavel i Privates (§ 7) som i Statskassens (§ 15) Erstatningspligt, at denne kun indtræder, naar Besigtigelses-Kommissionen eller Oversynet erklærer, „at der ikke har været nogen rimelig eller fornuftig Grund til at stoppe Skibet,“ hvorved man afviger fra den i alle andre Henseender i den Danske Lovgivning gjældende Regel, at alle Fogedforretninger (og hvad Andet er Stopning af et Skib ved Skibsinspektøren) ske under vedkommende Embedsmænds fulde personlige Ansvar.

Ikke mindre abnormt og i ligesaa stor Strid med vore Retsføvaner er Bestemmelsen i § 11, at Skibsinspektøren er Medlem af og endogsaa Formand for den Besigtigelses-Kommission, til hvilken hans egen Kjendelse appelleres.

En anden Hovedmangel ved Lovudkastet er den, at der hverken for Skibsinspektørens personlige Besøg (§ 5) eller for Besigtigelses-Kommissionens Eftersyn (§ 11) eller for Oversynet og dets Tilstedekommen efter Indenrigsministeriets Foranstaltning (§ 14) er fastsat nogen som helst Tidsgrense, indenfor hvilken disse eller hver af disse Forretninger skulle være tilendebragte; endogsaa Kommissionsudkastets Bestemmelse i § 4, at Skibsinspektørens Besøg skulle finde Sted paa enhver rimelig Tid, er forvundet i Regjeringens Forslag.

Det ved en Stopning eller blot en forudgaaende Undersøgelse foranledigede Tidstab er saaledes fuldstændig uberegneligt — men vi indrømme paa den anden Side, at, naar en passende Tidsskrift sættes for Opholdet, f. Ex. af et halvt eller et helt Etmaal — hvad der burde være et Maximum, da vilde de Skibs-Inspektørerne paalagte Forretninger ikke kunne udføres af 3 Personer, men vilde mindst udtræve 30 saadanne, naar alle Skibe, baade sødygtige og usødygtige, undergives deres Tilsyn.

Allerede den Omstændighed, at den hele Institution er underlagt Indenrigsministeriet, der jo ikke kan antages at være i Besiddelse af særligt maritimt Kjenndskab og derfor i høert enkelt mødende Tilfælde vil have at henvende sig til Marineministeriet, maa jo paa hvert enkelt Stadium medføre betydelige Ophold.

Det vilde forekomme os langt heldigere, om det hele Apparat blev direkte underlagt Marine-ministeriet, hvorved imidlertid Nødvendigheden af, at der fastsattes bestemte Tidssfrister, ingenlunde bortfaldt, men deres Overholdelse ifkun blev nogenlunde mulig.

Skal Lovforslaget derfor forhindre Brugen af „usødygtige Skibe“ uden samtidig at indvirke hemmende paa den danske Skibsfarts Udvikling ved at indføre Byrder og Gener for „sødygtige Skibe“, da maatte det efter vor Formening undergaa den Forandring, at dets Bestemmelser kun gjaldt den første Slags, forsaavidt som man ikke vilde anfse det for fyldestgjørende, at Skibsinspektørernes Virksomhed blev indskrænket til at handle efter indløben Klage, og §§ 1 og 4 maatte som Følge deraf helt bortfalde, eventuelt forandres i Overensstemmelse med Foransførte.