

stillebe, nu finde deres Udkomme, vilde Opfyldelsen af Lovens Bestemmelser medføre saa store Udgifter, at denne Virksomhed og dette Erhverv absolut maatte ophøre. — The Merchant Shipping Act undtager blandt andre jo alle Skibe under 80 Tons, bestjættede udelukkende i Kystfart.

Det har jo ganske vist heller ikke kunnet være enten Kommissionens eller Ministeriets Hensigt at ville give Bestemmelserne Anvendelse paa denne Slags Seilads; som ogsaa i § 2 udtrykkelig udtales, omfatter Lovforslaget kun saadanne Tilfælde, „hvor det vil være forbundet med pienlyntig Fare for Menneskeliv at sende Skibet til søs i den Fart, hvortil det er bestemt“ — hvilket ikke gjælder den sidstnævnte Slags Fart, selv om der maatte være Mangler af ovennævnte Art tilstede, idet Seiladsen jo overalt gaar langs med Kysterne og paa stærkt befærdede Farvande.

Det bør ogsaa i saa Henseende fremhæves, at der i England, hvorfra Bevægelsen er udgaaet, ikke har været Tanke om, at Indskrænkningerne skulde gjælde for den omhandlede Fart (Mr. Milfolls Forordninger gif i sin Tid ud paa, at der skulde gives Regler for „Løggaaende Skibe“, se Kommissionens Betænkning, Side 28).

De Tilfælde, i hvilke Skibsinspektøren ifølge § 5 er forpligtet til at stride ind, bør ganske sikkert ogsaa forandres for Punkt c's Vedkommende.

Saa vel ifølge Kommissionens som ifølge Regeringens Udkast skal saadan Besigtigelse finde Sted, „naar en Fjerdedel af et Skibs Besætning, dog mindst 3 Mand, i den Anledning henvender sig til Skibsinspektøren“.

Man har her fulgt den tydske Lovgivning, medens det dog sikkert laa nærmest at slutte sig til enten den engelske eller den amerikanske, der bestemmer, den første, „at Henvendelsen skal ske af en Fjerdedel, dog mindst 5 Mand“, den sidste „af en Officer og Flertallet af Besætningen“.

Vi vilde anse den i den amerikanske Lov indeholdte Bestemmelse for den hensigtsmæssigste, navnlig for Dampskibes Vedkommende, paa Grund af Uensartetheden af Besætningens Bestanddele i disse, hvorfor der formentlig burde tilføies en Bestemmelse om, at Henvendelsen bør ske i god Tid og ikke f. Ex. lige før Skibets Afgang. — Det tør vel sikkert erkendes for hævet over enhver Tvivl, at, hvis der virkelig er Anledning til at paakalde Skibsinspektørens Indstriden, da vil det altid være let at samle Flertallet af Besætningen om Klagen, — hvormod en Begrænsning af Antallet som foreslaaet, let kan blive et Redskab for Hævnsjælfelse eller Drilleri imod Kapitaen eller Kibeder.

Erstatningspligten ifølge §§ 2 og 15 bør vistnok ogsaa ikke blot omfatte henholdsvis Omkostninger ved Besigtigelsen, Tab ved Opholdet eller for Statsassens Vedkommende det „paaristelige Tab ved Opholdet“, men i alle Tilfælde „ethvert af Opholdet flydende Tab“, hvilket ogsaa vil fremme med den i Ministeriets Bemærkninger til § 15 giivne Fortolkning.

At tillægge Konsulerne i fremmede Havne den i § 9 indeholdte Dommermyndighed synes os at være i høj Grad misligt, navnlig naar Hensyn tages til, hvorledes disse Embeder i mange Havne ere besatte, og vi tillade os derfor at anbefale, at den herom handlende Del af Paragrafen udgaar.

I § 10 bør Besigtigelsespligten gjøres afhængig af, at Skibet ved at hugge eller støde paa Grund har taget Skade; det hænder nemlig ved mange inden- og udenlandske Havne, saasom Grenaa, Odense, Königsberg og mange andre, at Skibene ved hver eneste Rejse støde paa Grund, men uden at de derved tage nogensomhelst Skade.

Endelig tillade vi os at anbefale, at hele andet Afsnit af Loven (§§ 18—24) udgaar, og derimod optages i Instruksen for Skibsinspektørerne, saaledes at der ad administrativ Vej kan blive foretaget de Forandringer i samme, som Erfaringen maatte vise nødvendige.

Idet vi nu i det Foransørte have tilladt os at fremhæve de væsentligste Indvendinger, som vi ved Lovudkastet finde Anledning til, skulle vi til Slutning tillade os at tilføie, at, hvis vi imod selve Lovens Retning nære nogen Betænkelighed, da udspringer denne især af, at saa meget maa overlades til de vedkommende Skibsinspektørers personlige Skjøn, uden at det bliver muligt derfor at give mere end Regler i al Almindelighed — og at en saa stor Del af vor Skibsfarts Velfærd, selv om man vedtager de af os foreslaaede Indskrænkninger, bliver lagt i Enkeltmands Haand, saa at Alt kommer til at afhænge af Valget af de paagjældende Personligheder.