

lede Opmærksomheden paa, at det naturligvis ikke er Meningen med disse Straffebestemmelser, at enhver Rheder, som sender et Skib tilhøs, der viser sig at være usødygtigt, eller enhver Skibsfører, som forestaar et saadant Skib, skulde straffes; men Betingelserne for Strafbarhed i den Henseende ere naturligvis de almindelige subjektive Tilregnelighedsbetingelser. Jeg vil nu indrømme, at jeg nok tror, at den Maade, hvorpaa disse §§ 2 og 25 ere affatte, ikke just i alle Henseender er ganske hensigtsmæssig, at ikke Vndringer i den Henseende kunde være nødvendige; men jeg skal ikke komme nærmere ind paa saadanne Enkeltheder. Derimod vil jeg dog henlede Opmærksomheden paa, at man vistnok, naar man overhovedet kommer ind paa at give i større Udførelighed Straffebestemmelser for Tilfidsættelsen af de Pligter, der paa vilde Skibsføreren for at sikre Seiladens Fremme, da maa medtage abfilligt Andet end det, der findes i det foreliggende Lovudkast. Det vil være nødvendigt at medtage et Stykke, ganske vist kun et lille Stykke, af den paatænkte Sølov. Jeg skal endnu blot med Hensyn til § 25 gjøre opmærksom paa en i Regeringsudkastets Motiver indeholdt Bemærkning om, at „forfaavidt der i Udkastets § 27 udtrykkelig er tilfagt den Rheder eller Skibsfører Straffrihed, der kan godtgjøre, at det under de forhaandenværende Omstændigheder var forsvareligt at sende Skibet tilhøs i mangelfuld Tilstand, har man ikke anset det nødvendigt at bibeholde denne Bestemmelse, til hvis Motivering der iøvrigt heller Intet indeholdes i Kommissionens Betænkning.“ Forholdet er da dette, at Kommissionen i det Forslag, som er blevet gjort af den paa dette Punkt, har, som forøvrigt ogsaa ellers, fulgt den engleste Lovgivning, og for dens Vedkommende kan det oplyses, at, naar der er gjort den Undtagelsesbestemmelse, som Kommissionen ogsaa har omtalt i sit Udkast, skyldes det Hensynet til en vis Kredt af Tilfælde, som kunne møde. Der sigtes navnlig til den Kombination, at et Skib lider Savari og maa søge Nødhavn, men ikke kan repareres fuldstændigt i denne Nødhavn. Det er saa anerkjendt, at, naar Skibet maa gaa bort fra denne Nødhavn hen til et andet Sted, hvor det kan reparere ordentligt, og dette sker under saadanne Omstændigheder, at det kan antages for nogenlunde forsvareligt, kan der ikke være Tale om at paalægge Skibsføreren det almindelige Ansvar for Skibets Usødygtighed. Denne hele Betragtning er vistnok rigtig, og det forekommer mig derfor, at der ikke er tilstrækkelig Hæie til at udelade den Undtagelsesbestemmelse, som findes i Kommissionens Udkastet, men ikke i Regeringens. Hvad Hovedindholdet af Skibsinspektions-Institutionen angaar, da skal jeg ikke negte, at jeg for mit Vedkommende har været i megen Tvivl, om den kunde anses for at være nødvendig, og var den ikke nødvendig, burde man ikke indføre den; thi den vil ganske

vist medføre Beføstninger, og det er ikke umuligt, at den kan blive til nogen Byrde for Skibsarten her i Landet; men jeg vil dog ikke negte, at, som Sagen stiller sig for mig idetmindste, tror jeg, at man maa tage Regeringens Udkast paa dette Punkt tilfølg. Jeg skal angive de Betragtninger, som i den Henseende have været de afgjørende for mig. Hvor hæderlig vor Stand af Skibsarbejdere og Skibsførere i Almindelighed er, tror jeg dog, at man maa faae det Indtryk ved at læse de forskellige Beretninger, der i saa Henseende kan være Tale om, at der dog ogsaa fra danske Havne og under dansk Flag udrhædes Skibe, som ikke kunne erkjendes for at være fuldkommen sødygtige. Jeg erkjender nu vel, at hvis man vedtager klare og udtrykkelige Straffebestemmelser for Overtrædelse af Skibsføreres og Rheders Pligter med Hensyn til at sørge for Skibenes Sødygtighed, vil dette dog have nogen Betydning, i Særdeleshed naar disse Straffebestemmelser gjøres mere effektive derved, at der anordnes en alvorlig og paalidelig Undersøgelse om Ulykkestilfælde, altsaa, at man faar Lovbestemmelser i denne Retning, som den ærede sidste Tale mente. Jeg indrømmer ogsaa, at nogen Garanti har man i de private Interesser, i Lebnings-eiernes og Assurandørernes Interesser, navnlig i de Fordringer, de ville stille med Hensyn til Skibenes Klassifikation; men jeg tror dog ikke, at det erkjendes, at disse Garantier i og for sig afgive noget fyldestgjørende Bærn mod den Fare, at der ogsaa under dansk Flag sendes usødygtige Skibe tilhøs, hvorved der foranlediges Tab af Mennekkeliv og Tab af overordentlig store Verdier. Jeg kan ikke negte, at Kommissionens Udtalelser paa dette Punkt forekomme mig at være i det Hele overbevisende. Der er et Moment, som jeg særlig skal dvæle ved, nemlig Mandstabs Stilling. Naar det efter at være paamønstret opdager, at Skibet er usødygtigt i en eller anden Retning, gjaelder ganske vist efter dansk Ret den Regel, at Skibets Usødygtighed berettiger Mandstabet til at træde tilbage fra Forhyringen, derom kan der i Virkeligheden ikke være nogen Tvivl, og ogsaa paa dette Punkt turde der maasse fra Kommissionens Side være nogen Misforstaaelse. Men Vanskeligheden ligger i: hvorledes skal Mandstabet kunne tilveiebringe den fornødne Oplysning om Usødygtigheden? Mandstabet er i Virkeligheden, som Forholdene stille sig, faktisk udsat for ved Magt at blive tvungen til at gaa ombord paa et usødygtigt Skib, og tiltales Mandstabet for Desertion, kan det være muligt, at der ikke kan tilveiebringes de fornødne Oplysninger om Skibets Usødygtighed, der skulde kunne medføre, at de Vedkommende bleve frikendte. Endnu mindre kan det ventes, at den usagkyndige Politimyndighed skulde gribe til det meget energiske Strid at stoppe, at standse et Skib for at forhindre, at der skete det Næst-