

der tilføies: „eller paa anden Maade“. Den er en vigtig Ventil, den findes ikke i det danske Regjeringsforflag. Jeg nævner dette ene Exempel til Ansueliggjørelse af, hvad jeg før antydede om den engelske Lov, hvorledes den paa saamange Maader har været forsigtig, uagtet den i visse Retninger er gaaet meget stærkt frem, stærkere end at vi kunne følge med. Jeg tør maasse paa dette ene Sted oplæse en Passus af den norske Betænkning, hvor det siges, at „de specielle Regler med Hensyn til Kornladninger, som den engelske Lov indeholder, baade ere mindre nødvendige og heller ikke i alle Dele hensigtsmæssige; navnlig møder den Vanfærlighed, at der er saa stor Forskiel paa de Forsigtighedsregler, der udfordres paa lange Reiser, og de, der udfordres paa korte Reiser, samt paa de store og de smaa Skibe, at en ensartet Regel ikke kan passe overalt, men naar Reglerne maa indrettes efter de forskellige Tilfælde og den Erfaring, som efterhaanden vindes, vil det vanskeligt kunne ordnes paa en tilfredsstillende Maade ved en Lov, som maa været beregnet paa at gjælde for længere Tid“. Og her kan Lovgivningsmagten dog ikke give den hele Ordning fra sig og overlade den til Anordningsmyndigheden. Det maa erindres, at Ansvoaret for, at der gaas tilhørlig frem i disse Retninger, hviler paa Skipperen, i hvilken Henseende almindelige Straffebestemmelser ere optagne i Udfæstet, ligesom det ogsaa vil erindres, at Skibsinspektøren har Myndighed til overhovedet at gribe ind, hvor de lovbestemte Betingelser ere tilfæde, hvilket ligesaa vel kan ske paa Grund af Mangel ved Løsningen, som det kan ske paa Grund af Mangel ved Skibet selv; den almindelige Afgang til Stopning efter første Afsnit er bevaret uden Hensyn til, om disse Paragrafer i andet Afsnit gaa ud. Noget Lignende, om end paa en anden Maade, som saaledes, tror jeg, kan indvendes imod § 20, vil formentlig ogsaa kunne indvendes med Hensyn til § 21. Her er ogsaa Noget kommet frem, som ikke har Hjemmel i den engelske Lov. § 21 indeholder den Regel „Dækslast, som fylder hele det aabne Dæk fra den ene Side til den anden, maa aldrig naae højere end til Underranden af den faste Lønning“, og der tilføies: „Samme Bestemmelse gjælder for Dækslast af Tømmer, Planter, Bræder og Spir af hvilken som helst Slags, være sig tungt eller let, selv om den ikke optager hele Dækket osv. Det er vanskeligt at vide, hvad der egentlig ligger i denne Regel, thi hvorledes vil man indrette sig med den faste Lønning? Det Hele beror jo paa den, og naar der ikke er nogen Regel om dens Anbringelse, tror jeg nok, at man ogsaa uden at være Skibsbygger kan sige, at det er meget tvivlsomt, hvorledes det Hele vilde stille sig, især da det ikke kan betvivles, at de Medere, som ville gjøre Alt, hvorfor Loven overhovedet ikke kunde ramme dem, vilde benytte denne Wei, der er til saaledes gjennem Lønningens

Indretning at staffe sig saa fordelagtige Billaar, som de paa nogen Maade tro at kunne forsvare. Ved denne Paragraf og § 22 kunde jeg ligeledes henvisse til den norske Kommissionsbetænkning, men jeg skal indskrænke mig til den Bemærkning, at den danske Kommission ved § 22 selv erkjender, at den her foreslaaede Bestemmelse ikke har synderlig praktisk Betydning. Der siges udtrykkelig, at Danmark kun indfører høist ubetydelig Trælast i Vintermaanederne, naar de finske og nordsvenske Havne ere lukkede. Deraf udledes den Slutning, at Bestemmelsen i denne Paragraf neppe vil møde Modstand, men det har ikke holdt Stik. Man kan vende Sætningen om og sige, at efter Kommissionens egne Præmisses er der neppe nogen sær Grund til at opstille en i praktisk Henseende lidet vigtig Regel, mod hvilken der i alt Fald kan gjøres ikke saa almindelige Indvendinger.

Tilbage staar saaledes kun det tredie Afsnit. Heri ere Straffebestemmelserne, som i Regjeringens Udfæstet tilbørlig ligesom vare forberedte ved en Tilfæde i en tidligere Paragraf, samlede og affattede, hvad Hovedreglen angaar, med den engelske Lovs Forbillede for Die, saaledes at den samvittighedsfulde Frihed i Bevølsen af de enkelte Tilfælde, som vanskeligt kan undværes, er udtrykkelig hjemlet Domstolene. Dertil knytter sig den nye § 23, der har holdt sig nøjagtig indenfor de Straffebestemmelser, som fandtes i Lovudfæstets tilsvarende Paragraf. Paa dette, som paa flere andre Punkter, har der været forskellige Tvivl, men de ere holdte tilbage, for ikke at reise flere Spørgsmaal, end nødvendigt. Her paa dette Punkt vil jeg dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at jo længere jeg har set paa den hele Sammenhæng, desto mere er det mig tvivlsomt, om det gaar an rent at lade et Forhold ligge, hvortil der er taget særligt Hensyn i det svenske Lovforflag. Det er ikke endnu forelagt Rigsdagen. I nærværende Lovforflag er der nemlig kun fastsat højere Straffe for de Tilfælde, hvor Reisen maa siges at medføre særlig Fare for Menneskeliv, medens det ikke er fordret, at nogen Ulykke skal være sket. Det Spørgsmaal ligger imidlertid nær, om man ganske kan se bort fra de Tilfælde, hvor der under lignende Forhold finder en Søluffe Sted, hvorved der paaføres Ladningen betydelig Skade, om ikke den Pligtforsømmelse, som i saa Tilfælde vises af Stipperen, kan være større, end at en Straf af Bøde fra 10—1,000 Kr. er tilstrækkelig, om der ikke i saadanne Tilfælde bør kunne gaas til højere Bøder eller simpelt Fængsel, men det vil jo i Forbindelse med enkelte andre mindre Spørgsmaal kunne komme under Overveelse mellem 2den og 3die Behandling. Fermed tror jeg at kunne slutte.

**Sarald Hansen:** Da jeg allerede i den separate Udtalelse, som findes i Betænkningen