

brud, der, allerede efter den gjældende Ret og endnu mere, hvis § 2 bliver Lov, vilde foregaa, ved, at et usødygtigt Skib gif tilføs. Man kunde nu med denne Rreds af Tilfælde for Die spørge: men kunne vi ikke undvære Skibsinspektionsinstitutionen; er det ikke rigtigst med Hensyn til disse Tilfælde at gaa den Vej, som man er gaaet i Lydsland ved „Seemanns-Ordning“ af 1872 og i Nordamerika, nemlig at give Skibsmandskabet, der klager over, at Skibet er usødygtigt i en eller anden Retning, under visse Betingelser en Ret til at fordrø offentlig Underjøgelse af Skibets Usødygtighed, og hvis Besværingen findes grundet, da med den Birkning, at Besværingen afhjælpes. Jeg tror nu imidlertid, at Forholdene stille sig saaledes, at en Lovbestemmelse i den Retning vil gaa Rhederiernes Interesse for nær, og jeg tror, at den i Virkeligheden vil paaføre Rhederierne større Memyer, end Skibsinspektionsinstitutionen, naar den ordnes og gennemføres paa en fornuftig og hensigtsmæssig Maade. Naar der vælges de rette Mænd til disse ansvarsfulde Embeder, navnlig Mænd i Besiddelse af den fornødne Konduite, ville disse efterhaanden vinde et saadant Kjendstak til de danske Skibe og Skibshederier, at de i Tilfælde af Klager fra Mandstak, og navnlig i Tilfælde af temerære Klager, ikke ville kræve lang Tid for at foretage det Gtersyn, i Henhold til hvilket de kunne erklære Skibet for stiftet til at seile. Det vil ikke i Tilfælde af temerære Klager være noget stort Ophold eller rettere sagt, det vil være et forsvindende Ophold, der bliver Tale om under saadanne Omstændigheder. Men Sagen stiller sig anderledes efter tydsf og amerikansk Ret. Her skal der udnaevnes en Kommission, som ikke kjender Noget til Skibet i Forveien, og der skal anstilles Underjøgelse om, hvorvidt Besværingerne have været grundede eller ikke. Det kan være meget vanskeligt, naar Skibet er lastet, og det vil under alle Omstændigheder meget ofte kræve en forholdsvis længere Tid; men jo længere Tid der hengaar, desto større Tab er Rhederiet udsat for, og det kan kun lidt hjælpe Rhederiet, at Skibsmandskabet, der har klaget uden Grund, skal straffes, og at det kan faae Erstatning, som Mandstakbet er ude af Stand til at udrede. Jeg tror derfor, at Skibsinspektionen i Virkelighed ogsaa paa dette Punkt vil være mere i Rhederiernes Interesse end Foranstaltninger i anden Retning, og jeg er med den ærede sidste Taler enig i, at den Frygt, som er, synes det, temmelig udbredt fra Rhederiernes Side mod hele Institutionen, er noget overdreven. De hæderlige Rhederier, de, som opfyldte deres Pligt i alle Maader, ville ikke forulempes af Skibsinspektionen, det er kun de Rhederier, som ikke opfyldte deres Pligt, for hvem denne Institution ganske vist kan blive brydsom. Det gjælder saaledes om, naar man selv erkjender, at Skibsinspektionen maa siges i og for sig at være hensigtsmæssig, at indlemme

denne nye Institution paa en hensigtsmæssig Maade i vor nugældende Retsordning. Dette er ikke noget let Arbejde, og man mangler i den Henseende ganske Forbilleder. England med sine storflaaede Institutioner paa dette Omraade kan ikke afgive noget som helst Mønster for os, og de Lande, med hvilke vi i retslig Henseende iøvrigt have mest tilfælles, have ikke denne Institution og, som jeg bemærkede før, de synes idetmindste for Norges og Sverrigs Bedkommende heller ikke at ville have den. I Parentes maa jeg blot bemærke, at de Udtalelser, der i den Henseende foreligge fra den norske og svenske Kommission om et saadant offentligt Tilsyn, har jeg ikke kunnet erkjende i alle Maader Rigtigheden af, og derfor har paa dette Punkt den Konklusion, hvortil disse Kommissioner ere komne, ikke noget Afgjørende for mig. Det er imidlertid ikke noget uoverkommeligt Arbejde, at indpode denne Institution i vor nuværende Retsforfatning, et andet Spørgsmaal er det derimod, om denne Opgave i alle Maader kan siges at være hensigtsmæssig løst af Regeringsudkastet. Jeg har nogen Tvivl i saa Henseende, men jeg skal dog ikke komme nærmere ind herpaa, undtagen med Hensyn til et enkelt Punkt, som jeg dog maa berøre. Det forekommer mig at være meget betænkeligt at lade den Skibsinspektør, som har stoppet Skibet, være Formand for den Besigtigelseskommission, til hvilken Skibsinspektørens Afgjørelse i den Henseende indantes. Det synes dog at kunne forudsættes, at Skibsinspektøren i Besigtigelseskommissionen, i hvilken han er Formand, vil fastholde den Opfattelse, han allerede tidligere har gjort gjældende, og en Kjendelse til Frigjørelse af Skibet vil derfor ordentligvis ikke kunne ventes, medmindre de to andre Medlemmer af Besigtigelseskommissionen have dissentieret og overstemt deres Formand. Dette, at Skibsinspektøren saaledes danner et Led i selve Besigtigelseskommissionen, træder paa en eiendommelig Maade frem i Udkastets § 15, som en tidligere Taler har berørt. Her er det nemlig bestemt, at saafremt Besigtigelseskommissionen eller Oversynet i den Kjendelse, ved hvilken Skibet frigives, erklærer, at der ikke har været nogen fornuftig eller rimelig Grund til at stoppe Skibet som usødygtigt, paahviler der Statskassen en vis Forpligtelse. Men her paalægges det altsaa — det maa være Mening — Besigtigelseskommissionen, for hvilken Skibsinspektøren er Formand, at udtale et Skjen over, hvorvidt Skibsinspektøren har havt nogen fornuftig eller rimelig Grund til at foretage de Skrib, han har gjort, og hvis Følge altsaa er et særligt Ansvar for Statskassen. Dette kan dog umulig gaa an. Der er et andet Punkt i denne § 15, som ogsaa forekommer mig lidt overraskende. Det er andet Stykke; naar det her hedder: „I modsat Fald — det er: naar den Erklæring, jeg før nævnte, ikke afgives — afholdes de nævnte Omkostninger af