

sammenholdes nemlig med § 6, 1ste Stykke — at det, her handles om, i Reglen kun er de danske Skibe, som gaa i indenrigsk Fart; de, der gaa i udenrigsk Fart, vilde jo kun undertagelsesvis forlise eller lide Haveri i danske Farvande, Altsaa, de Skibe, vi egentlig have med at gjøre, ere Kystfartøier, Smaaskibe og Dampskibe. Nu vil jeg dog spørge, om det ikke vil være meget betænkeligt at paalægge Dampskibsførerne — lad os f. Ex. sige i det Dampskibsførelsestabs, som hos os har omtrent hele den indenrigske Fart i sin Haand — naar der sker et Uæf paa Maskinen eller Skruen, eller, kort sagt, der sker anden Skade ved et Dampskib, at der saa strax derom skal gjøres Anmeldelse og optages Søforklaring. Jeg henstiller blot denne Bemærkning, jeg er ikke sagkyndig, saa jeg kan ikke have nogen begrundet Mening derom, men det forekommer mig, at det er at gaa altfor vidt. Niemeget med Søforklaring har hidtil væsentlig været, at den optages af Hensyn til Assurandører, Ladningsseiere og andre i Skibet Interesserede, men navnlig Assurandørerne, for at de kunne se, hvorledes det er gaaet til. Nu have vi imidlertid i Kystfart en stor Mængde Smaaskibe, som eies af Skipperen selv; han har kjøbt Lasten og seiler selv med den. Der er f. Ex. en Mængde Skibe fra Marstal, der seile med Mursten fra Helsingborg omkring i Landet. Skibet er ikke assejureret, Ladningen er Skipperens egen og heller ikke assejureret. Naar nu en saadan Mand lider Haveri, bebyrder man ham jo i dette Tilfælde blot med en stor Mængde Omkostninger, som han ikke kan taale, og Tidsspilde vel at mærke; thi Liden kan have overmaade meget at betyde. I det Mindste har jeg i min Praxis oftere været i det Tilfælde, at en saadan Skipper har sagt: Jeg vil ikke anvende de Penge, thi Skibet er mit eget, og Ladningen er min egen; det Tab, der er derved, bærer jeg. Overligere Beføstninger vil det tidt være uheldigt at paalægge en saadan Skipper, saa jeg tillader mig at henstille til det arede eventuelle Udvalg Omveielse, om ikke denne Paragraf gaar en betydelig Del for vidt, navnlig ved uden videre at sige, at enhver Skade falder ind under denne Paragraf. Medens jeg er ved det, vil jeg dog omtale en Bestemmelse, som not er en Detailbestemmelse, men en Bestemmelse af en saa overordentlig Bigtighed for Forstaelsen af § 1, at jeg anser det nødvendigt at omtale den. Der staar nemlig i § 1, at „enhver Fører af dansk Skib . . . skal paa det første Sted, hvor Søforhør kan finde Sted uden Ophold af Reisen . . . gjøre Anmeldelse“. Hvem skal bestemme, om dette kan ske uden Ophold af Reisen eller ikke? Det er et meget vanskeligt Spørgsmaal at afgjøre. Lad os blive ved Dampskibsfarten. Der gaar et Skib fra Kjøbenhavn til Aarhus for Exempel, det lider Skade paa Veien, men ikke anderledes,

end at det kan gaa tilbage igjen. Skal saa Skipperen kunne sige: „Nei, jeg kan ikke gjøre Anmeldelse uden Ophold af Reisen“ og altsaa Intet gjøre. Men kommer han til Kjøbenhavn, er det Samme Tilfælde, thi han skal reise næste Dag igjen! Det er altsaa en Bestemmelse, der trænger til nærmere Forklaring, naar Naagjeldende ikke skal kunne unddrage sig helt at gjøre en saadan Anmeldelse. Det Udcast, som er trykt bag i Lovforslaget, giver temmelig udførlige Bestemmelser om Kompetencepørgsmaalet, det vil sige, hvilken Ret der i hvert enkelt Tilfælde skal optage Søforhøret. Derfor indskrænkes ogsaa § 1 sig til at sige, at det skal ske paa det første Sted, Skipperen kommer til. I Reglen vil Sagen vel ikke volde nogen Vanskelighed, men jeg skal dog spørge: Naar for Exempel et Skib er gaaet tabt, forlist i rum Sø, som det blev nævnt før, eller lignende, hvor skal saa en saadan Søforklaring optages? Skibet er for Exempel forlist i Nordøen, Mandskabet er kommet iland i Frederikshavn, men Skibet hører hjemme i Svendborg; saa vil det dog være mindre korrekt, om hele denne Sags Behandling skal henlægges til Frederikshavn. Jeg tror altsaa, at der mangler en Bestemmelse der. — Slutningen af § 1 siger, at hvor Førelsen af et fremmed Skib begjærer Søforhør optaget, skal det ske; jeg vil imidlertid blot henstille til det eventuelle Udvalg, om det ikke vilde være rigtigt udtrykkelig der at gjøre en Tilføining om, at vedkommende fremmede Konsul saavel som Tolken skulle være tilstede. Tolken bør nu i ethvert Fald altid være tilstede og Konsulen ogsaa saavidt muligt; det vil i alt Fald for dem, der beskæde Retten, i flere Henseender være en Behøvelighed og en Behagelighed at have begge de to Personer tilstede. — § 2 omtaler, hvorledes det gaar til med Søforhøret og siger, at Skipperen skal foranledige, at der berammes et Retssmøde. Det forekommer mig ikke heldigt at paalægge Skipperen en saadan Forpligtelse, især da han jo kan lade være at foranledige det. Naar Skipperen har gjort sin Anmeldelse til Retten efter § 1 med alle mulige Oplysninger, saa maa det være Rettens Sag at beramme Retssmødet og øvrige Forhør. Retten skal da, staar der videre „naar Omstændighederne tillade det“ foranstalte indkaldt „de i Sagen interesserede Personer“ d. v. s. Rbedere, Ladningsseiere osv. Det er en mindre væsentlig Bemærkning, jeg vil gjøre; men det forekommer mig dog heldigere, om man vilde overlade det til Retten at afgjøre, hvorvidt der var nogen Nødvendighed for at tilkalde saadanne Personer, end at sige, at det skal ske altid, endog saa ved offentlig Indstøining i „Berlingste Tidende“, „naar Omstændighederne tillade det“, thi det er et overordentlig vagt Udtryk. I de fleste Tilfælde, naar der er slet mindre Haveri paa et Skib etc., er der ikke nogen Nødvendighed derved, saa jeg tror, at man uden stor Risiko kan