

stants paa et Skjøn. Jeg kan forsikre de Herrer om, at Dommerfunktionen beror i Virkeligheden i mangfoldige Tilfælde paa et Skjøn. Jeg kan derfor ikke anse dette i og for sig for at være nogen Indvending, og jeg tror, at det er et fornuftigt almindeligt Princip, at man ikke i en Lov skal give Regler, om hvilke man veed, at de i en nær Fremtid bør undergaa en Forandring, idet Forudsætningerne for dem ville være med andre faktiske Forudsætninger, hvor en vis Skit og Brug vil uddanne sig og oversfløe Loven enten paa den ene eller den anden Maade. Det er naturligt at henvise Bestemmelser af denne Art til Regulering af Anordningens Bei; man skal ikke sætte Lovgivningsmagten i Virksomhed, hvergang der er Spørgsmaal om en Forandring af en eller anden Detail i saa Henseende. Med Hensyn til den høitærede Indenrigsministers Ytringer om §§ 20—22, at ogsaa disse ville være nødvendige, for at Skibsinspektørerne kunne have Noget at rette sig efter og at gaa frem efter, saa vil det allerede skjønnes af, hvad jeg har tilladt mig at bemærke; at dette kan jeg i og for sig ikke anse for at være rigtigt. Jeg tillod mig netop igaar at fremhøve den Fare, som disse Bestemmelser have, og jeg skal gjentage dem idag. Efter hvad der er oplyst af den svenske og norske Kommission, kan en Sagtagelse af disse Regler, en bestemt Efterfølgelse, Efterleven af disse Regler finde Sted under saadanne Forhold, at Skibet maa erkjendes for at være usjódygtigt; Skibets Konstruktion kan være en saadan, at en Belastning med Dæklast indenfor de Grændser, der ere angivne i § 22, kan medføre Skibets Usjódygtighed. Det er efter min Mening en forterkt Situation, som derved kommer frem, naar Skibsinspektøren, paa en Maade efter hvad der er hans Pligt, stopper et saabant Skib, fordi det i Virkeligheden er usjódygtigt, og lige der overfor henviser vedkommende Skibsfører til, at han har dog handlet i Overensstemmelse med de Regler, der findes i § 22, og som ere givne med Hensyn til de almindelige Forhold, men som netop ikke passe for dette konkrete Tilfælde, idet dette Skibs Konstruktion ikke kan taale en saa betydelig Dæklast. Dette er efter min Mening afgjørende imod at beholde en Bestemmelse af dette Indhold. — Da jeg engang har Ordet, vil jeg tillade mig at gjøre en Bemærkning i Anledning af, hvad det ærede 4de Medlem for 1ste Kred (Carstensen) nys bemærkede. Jeg tror ikke, at han har Ret i, at det er den norske Kommissions Mening at vælte et Ansvar over paa Skibsførerne, som ikke ogsaa vil indtræde efter den Bestemmelse, som indeholdes i Udlastets § 2. Her er et Omraade, hvor den norske Kommissions Betænkning, ligesom ogsaa den svenske og vor Kommissions Betænkning, mødes; det er nemlig ved at indføre Straffebestemmelser lige overfor

det Forhold at deltage i Udræbningen af Skibe, som maa erkjendes for at være usjódygtige i den Betydning, der nævnes i § 2. Det er paa ingen Maade den norske Kommissions Mening at gaa videre i den Retning, at paalægge Skibsførerne et yderligere Ansvar end det, der efter Forholdenes Natur i den Henseende maa antages at paahvile dem. Naar det af den norske Kommission særligt er fremhævet, at det er Skibsføreren, som i første Række maa bære Ansvaret, er det af særligt Hensyn til, at det i mangfoldige Tilfælde netop ogsaa er Skibsføreren, og ham alene, der maa have Ansvaret for Skibets Usjódygtighed. Ræderen vil i mange Tilfælde ikke være sagkyndig paa dette Omraade, navnlig med Hensyn til Spørgsmaalet om Bemanningen og i andre Retninger; men dertil kommer, at i mange Tilfælde vil Ræderen være fraværende, og det er netop da Skibsføreren, der er den nærmeste til at tage Beslutning. Det er jo i Virkeligheden ogsaa ham, at Ræderen har overladt Alt, hvad der vedrører Skibets Udrustning. Dermed er naturligvis paa ingen Maade benægtet, at ogsaa Ræderen i mange Tilfælde kan isalde Strafansvar; negter han f. Ex. Skipperen den pekuniære Understøttelse, som er nødvendig for at bringe Skibet i sjódygtig Stand, er han med andre Ord sig bevidst, at han udræber et usjódygtigt Skib, isalder han naturligvis Ansvar, ligesom han ogsaa gjør det, naar han paa andre Maader deltager i den lovsfriddige Handling, som det maa siges at være med Bevidsthed at lade et usjódygtigt Skib gaa i Fart.

**Indenrigsministeren (Steel):** Det ærede Medlems Bemærkninger lige overfor, hvad jeg har anført mod hans Foredrag igaar, ville ganske vist have til Følge, at de King, han har gjort opmærksom paa, ville blive gjorte til Gjenstand for Overveielse. Det vil jo være en overmaade let Sag at rette den Mangel, der maaske kan ligge i en mindre tydelig Angivelse af Lovforslagets Omraade paa enkelte Steder. Det har ikke været mig saa isinesaldende, som det har været det ærede Medlem; men som sagt, jeg tvivler ikke paa, at denne Sag vil blive gjort til Gjenstand for Overveielse, og at man vil tage det Hensyn til det ærede Medlems Bemærkninger, som hans Starpsindighed paa dette Omraade vistnok med Høie forlanger. Jeg kan ikke frasalde min Mening om og min Opfattelse af, at Skibsinspektørens Virksomhed i første Instants, naar den skal opfylde sin Hensigt, nemlig paa en hurtigere Maade at se at tilvejebringe en Afslutning af Forhold, der i Særdeleshed vil være i den paagældende Skibsførers Interesse, vil praktisk være mæglende. Jeg kan forstaa, at det ærede Medlems juridiske Sands modsætter sig, at en Mand, der tager en Bestemmelse med Hensyn