

1) Den engelske Lovgivning adskiller skarpt mellem a) det strafbare Omraade ved Udfærdigelsen af et usødygtigt Skib, hvorved der gives en omhyggeligt afveiet Begrebsbestemmelse, hvorefter Domstolene staa frit ved Bedømmelsen af det enkelte Tilfælde, og b) Ordningen af den Afgang, der gives til Stopning af et Skib i det Tilfælde, hvor der er Grund til Mistanke, enten paa Grund af Mangler ved Skibets Skrog eller Udrustning, eller paa Grund af den Maade, hvorpaa det er lastet.

De Ændringsforslag, der sigte til paa dette Punkt at gennemføre en større Lighed mellem den engelske Lov og Udfærdigelsen, end der ved dettes nuværende Bestemmelser er naaet, (navnlig Nr. 2 og 3) turde i det Væsentlige ei være Andet, end hvad der i Virkeligheden har været tilfældet.

2) Vi have under Forudsætning af, at flere af de i andet Afsnit indeholdte Regler, navnlig §§ 20—22, bortfalde forenet os om at tilraade Indførelsen af Skibsinspektørinstitutionen med en saadan Ordning, at den i fornødent Fald kan optræde med tilstrækkelig Kraft, men med Sagtagelse af de Hensyn, der styldes Skibsfartens Interesser. (Sfr. navnlig Indstillingerne Nr. 8, 10, 12, 17, 20 og 24). Naar den nye Institution ved skjøn som Opdræden har vundet Tillid, kan dens Omraade muligt udvides i forskjellig Retning, navnlig som sagkyndig Konsulent for Regjeringen i Søgager, men vi anse det for at være vigtigt, at man ikke fra Først af lægger for stor Byrde paa den.

3) Ligesom den engelske Lov i Tilfælde af et Skibs Stopning som mistænkt giver Afgang til en Prøvelse af Stopningsgrunden ved en Myndighed, hvori søkyndige Medlemmer ere optagne, men som er aldeles forskjellig fra den kriminelle Proces, der anvendes, hvor der bliver Spørgsmaal om Strafs Anvendelse, saaledes have vi troet at burde foreslaa en Sammenfætning af Besigtelseskommissionen, hvorved Skibsinspektøren ei bliver Medlem af samme. Vi foreslaa nemlig, at Kommissionen sammensættes af en retskyndig Formand, (i Reglen vistnok en Underdommer) og tvende særligt Sagkyndige (Indst. Nr. 14, 15). Hermed stemmer og Sammenfætningen af Overbesigtelseskommissionen, hvis Formand foreslaas udnævnt af Kongen (i Reglen iblandt Overdommerne) og 4 særligt sagkyndige Medlemmer, der vilde være at udnævne af Sø- og Handelsretten (Nr. 23). Kommissionernes Myndighed bestemmes nærmere ved Forslagene under Nr. 19, 20, 24, 25, 27 og 28.

4) Vi erkjende, at der bør gives Mandskabet en lovhjemlet Ret til at forlange en Undersøgelse, naar Skipperen vil gaa til søs under Omstændigheder, hvor dette skjønnes at være forbundet med pienlytlig Livsfare, men naar den nye Institution med Skibsinspektører indføres, have vi saa meget mindre været i Tvivl om, at Betingelserne, hvorunder Mandskabet paa egen Haand kan standse

Skibets Afgang, bør ordnes anderledes end efter Udfærdigelsen. Det Forbillebe, vi her nærmest maa tilraade at følge, er det, som er givet ved den amerikanske Lovgivning. (Sfr. Indst. Nr. 29, 30 og 31).

5) Da Udvalget fandt Betænkeligheder ved den Anvendelse, som i Udfærdigelses § 9 var gjort af Forslagets Regler paa Skibe, der vare i Udlandet, udbad man sig en nærmere Forklaring fra Indenrigsministeriet om, hvorledes Regjeringen havde tænkt sig Bestemmelsen i § 9 gennemført.

I den Anledning har man modtaget følgende Skrivelse af 14de Januar d. A.:

„Under Henviisning til, at det i § 9 i Forslag til Lov om Forholdsregler mod Brugen af usødygtige Skibe er bestemt, at den Klage over et Skibs Usødygtighed, som skal tages til følge, naar den indgives af en nærmere bestemt Del af Besætningen, i fremmed Havn kan indgives til Konsulen, som derefter har at foranstalte et paalideligt Eftersyn af Skibet foretaget, saavidt muligt under Sagtagelse af de for saadanne Eftersyn paa Stedet gjældende Regler, har det ærede Udvalg i behagelig Skrivelse af 8de f. M. begjært nærmere Oplysning om, hvorledes vore Konsulatsforhold ere ordnede med Hensyn til slige Eventualiteter. Man har heraf taget Anledning til at gjøre den ovennævnte Bestemmelse i Lovforslaget til Gjenstand for fornyet Forhandling med Udenrigsministeriet.

Efter den bestaaende Lovgivning indskrænker Kontrollen med danske Skibes Sødygtighed i Udlandet sig til, at et Skib, som sammesteds bygges for dansk Regning eller ved Rjeb overgaar til dansk Eiendom, ikke kan sættes under dansk Flag, forinden det er befundet at være sødygtigt, i England, forsaavidt det gaar over fra en engelsk Eier, af Board of Strade's Inspektører, og i alle andre Tilfælde af det fransk-belgiske Selskab Bureau Veritas paa Stedet anfatte faste Synsmænd, jfr. Lov af 30te Marts 1876 samt Indenrigsministeriets sig dertil sluttende 2de Beskjendtgjøvelser af 15de April 1876 og 21de September 1878. Virksomheden af denne Bestemmelse er fuldstændig sikret, idet Konsulen i modsat Fald negter at meddele det midlertidige Nationalitets-Certifikat, jfr. Lov af 13de Marts 1867 § 13, uden hvilket Skibet intetsteds kan blive behandlet som dansk. Men udenfor dette Tilfælde har Konsulen hidtil intet Tilsyn udøvet med danske Skibes Sødygtighed, end ikke indirekte ved Afgjørelsen af Spørgsmaal om Mandskabets Afmønstring, idet Loven af 23de Februar 1866 ikke omtaler Skibets flette Tilstand mellem de Grunde, der kunne medføre Ophøret af Hyrekontrakten.