

der tilføies: „eller paa anden Maade“. Den er en vigtig Ventil, den findes ikke i det danske Regjeringsforslag. Jeg nævner dette ene Exempel til Ansueliggjørelse af, hvad jeg før antydede om den engelske Lov, hvorledes den paa faamange Maader har været forsigtig, uagtet den i visse Retninger er gaaet meget stærkt frem, stærkere end at vi kunne følge med. Jeg tør maafte 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 Vanskelighed, 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 forskjellige 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 Vørgivningsmagten dog ikke give den hele Ordning fra sig og overlade den til Anordningsmyndigheden. Det maa erindres, at Ansvaret for, at der gaas tilbørlig frem i disse Retninger, hviler paa Skipperen, i hvilken Henseende almindelige Straffebestemmelser ere optagne i Udfastet, ligesom det ogsaa vil erindres, at Skibsinspektøren har Myndighed til overhovedet at gribe ind, hvor de loobestemte Betingelser ere tilstede, hvilket ligesaa vel kan ske paa Grund af Mangel ved Lastningen, 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 „Dæklast, som fylder hele det aabne Dæk fra den ene Side til den anden, maa aldrig naae højere end til Underskantsen af den faste Lønning“, og der tilføies: „Samme Bestemmelse gjælder for Dæklast af Tømmer, Manter, 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 herovr 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 Ahdere, som ville gjøre Alt, hvorfor Loven overhovedet ikke kunde ramme dem, vilde benytte denne Bei, der er til saaledes gennem Lønningens

Indretning at skaffe sig saa fordelagtige Vilkaar, som de paa nogen Maade tro at kunne forsvare. Ved denne Paragraf og § 22 kunde jeg ligeledes henvise 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 Wintermaaneberne, naar de finske og nordboenske 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 tredje Afsnit. Heri ere Straffebestemmelserne, som i Regjeringens Udkast tildels ligesom vare forberedte ved en Tilføielse i en tidligere Paragraf, samlede og affattede, hvad Hovedreglen angaar, med den engelske Lovs Forbillede for Die, saaledes at den samvittighedsfulde Frihed i Prøvelsen af de enkelte Tilfælde, som vanskeligt kan undværes, er udtrykkeligt hjemlet Domstolene. Dertil knytter sig den nye § 23, der har holdt sig nøiagtig indenfor de Straffebestemmelser, som fandtes i Lovudkastets tilsvarende Paragraf. Paa dette, som paa flere andre Punkter, har der været forskjellige 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 Lovforslag. Det er ikke endnu forelagt Rigsdagen. I nærværende Lovforslag 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 Sulykke Sted, hvorved der paaføres Ladningen betydelig Skade, om ikke den Pligtforbømmelse, som i saa Tilfælde vises af Skipperen, 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 Overveielse mellem 2den og 3die Behandling. Hermed tror jeg at kunne slutte.

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