

megen Reservation om disse Punkter, men jeg er i min Opfattelse af dem bleven noget bestyrket ved at gennemlæse Udtalelserne fra den svenske og norske Kommission i deres næsten enslydende Betænkning. Kommissionen har som Udgangspunkt for disse Bestemmelser fastholdt, at de ikke indeholde Andet, end hvad enhver hæderlig Rheder for sit Bekommende vilde iagttage. Berettigelsen til et saadant Udgangspunkt er naturligvis hævet over enhver Tvivl; men Spørgsmaalet er, om dette Udgangspunkt i Virkeligheden ogsaa kan siges at passe paa de Bestemmelser, som i den Henseende ere truffene. Det forekommer mig nu rigtig nok, at man ogsaa maa have nogen Tvivl om, hvorvidt Kommissionen selv tør fastholde dette Udgangspunkt, thi det maa jo vel erindres, at med Hensyn til § 22 fremhæver Kommissionen selv, at denne Bestemmelse senere hen finder Anvendelse paa de Skibe, der gaa fra og til danske Havne, men ikke derimod paa saadanne Skibe, som paa Grund af haardt Veir, Havari eller lignende have søgt Ly i danske Havne, altsaa kun komme til Havn som Nødhavn, og det fremhæves i Kommissionsbetænkningen, at den hele Kreds af Bestemmelser for § 22's Bekommende ikke vil kunne finde Anvendelse paa Skibe, der gaa i udemigst Fart. Jeg tror nu, at de samme Grunde, der havde bevæget Kommissionen til at indskrænke Anvendelsen af § 22, ogsaa maatte føre til en lignende Indskrænkning, baade i § 20 og § 21. Jeg vil yderligere med Hensyn til § 21 henlede Opmærksomheden paa, at man ikke engang i den engelske Lovgivning finder noget Tilsvarende til denne Bestemmelse, og dennes Affattelse synes noget at røbe, at der saaledes ikke har været noget Forbillede, hvorefter den kunde dannes. Naar det hedder: „Lokomotiver, Dampkedler eller andre saadanne store og tunge Gjenstande, som ikke kunne anbringes i Lasten uden at nødvendiggjøre Foranstaltninger, som ville sætte Skibet, maa kun søres paa Dækket, naar Skibet er af saadan Størrelse og Bestaffenhed, at det ikke ved denne Dækslast udsættes for forøget Fare“, saa forekommer det mig rigtig nok, at det Udtryk „forøget Fare“ er saa ampelt og ubestemt, at det ikke er muligt paa et saadant Udtryk at bygge en Overtræbelse, som skulde kunne være Gjenstand for Straf. Jeg tvivler ogsaa om, at Forholdet er ganske klart mellem Bestemmelsen i § 21 om Dækslast, særlig det andet Punktum om Lømmerdækslast, og Bestemmelsen i § 22 med Hensyn til Dækslastens Høide, men jeg skal ikke nærmere komme ind paa dette Punkt. Hvad der fra svensk og norsk Side navnlig er blevet fremhævet imod saadanne Bestemmelser som den, der findes i §§ 21 og 22, er paa den ene Side det, at Spørgsmaalet om, hvad der kan søres som Dækslast, i en saa væsentlig Grad afhænger af Skibenes hele Konstruktion, og ogsaa af andre Forhold, Aarstiden, Rejsens Bestaffenhed osv., at det er aldeles umuligt

i en almindelig Form at afpasse en Regel, der kan være hensigtsmæssig for alle Tilfælde. Det gjøres med stor Styrke gjældende i disse Kommissioners Betænkninger, at det er uundgaaeligt paa den ene Side, at man ved saadanne Bestemmelser kommer til at paalægge en vis Kreds af Skibe en Indskrænkning i den Last, som de i Virkeligheden efter deres Konstruktion og efter Forholdene ere fuldkommen istand til at føre, og derved hæmmer man jo uden tilstrækkelig Grund en Del af Fragtfarten. Men paa den anden Side gjøres der i disse Kommissioners Betænkning gjældende — og det er en Betragtning, som ogsaa forekommer mig at have sin Betydning —, at der kan forekomme Skibe, som efter deres Konstruktion ikke bør føre en saa stor Dækslast som den, Lovgivningen giver Afgang til, og at der kunde være en vis Opfordring for Rhedere og Førrere af saadanne Skibe til at gaa saa vidt, som en almindelig Lovregel hjemler. Der ligger naturligvis nogen Misforstaaelse til Grund, hvis Rhedere og Skibsførere antage, at de saa ere dækkede for ethvert Ansvar; thi ved Siden af disse Specialregler er der jo den almindelige Bestemmelse i § 2 om Skibes Usødygtighed; men det vil ikke kunne undgaaes, at der er en stor Fristelse for Rhederier og Skibsførere til at gaa til den yderste Grænse, selv om det skulde være med en vis Fare for de Paagjældendes Liv. Den svenske Kommission har med Hensyn til et andet Punkt, som findes omtalt i § 21, gjort en Bemærkning som ogsaa forekommer mig at have sin Betydning. I § 21 siges det: „Dækslast, som fylder hele det aabne Dæk fra den ene Side til den anden, maa aldrig naae højere end til Underkanten af den faste Lønning“. Den svenske Kommission fremhæver, at saadanne almindelige Lovregler, der lade den faste Lønning danne Grænsen for Belastningen, ere uhenigtsmæssige af den Grund, at det meget let kan føre til, at den faste Lønning ved Skibets Bygning gives en større Høide, end den efter Skibets øvrige Konstruktion burde have. Det forekommer mig at være en Bemærkning, der ganske vist har sin Betydning. Hvad særlig Bestemmelsen i § 20 om Kornladninger angaar, saa er det i disse Kommissioners Betænkninger med Styrke blevet fremhævet, at de Forsigtighedsregler, der skulle iagttages med Hensyn til Ladninger af denne Bestaffenhed, ere meget forskellige efter Skibenes Størrelse, Aarstiden og i mange andre Henseender, og at det ikke kan siges, at der har sæstnet sig en bestemt Overbevisning om, hvad der paa disse Punkter bør kræves med Hensyn til en forsvarlig Suovning. Den norske Kommission udtaler, at der har været Forhandling mellem Assurancesforeningerne for at komme til et Resultat i saa Henseende, men at det under disse Forhandlinger har viist sig, at man ikke endnu havde vundet en saa stor Sikkerhed, at man har kunnet træffe en bestemt Overenskomst i den Henseende. Det an-