

kan medføre uberegneligt Tab for Skibet uden stor Udfigt til Erstatning derfor af de Paagjældende for det Tilfælde, at deres Klage maatte findes ugrundet og maatte fremkalde af lidet bifaldsværdige Bevæggrunde; man har derfor anset det for rigtigt at fastholde Fordringen om, at det skal være Flertallet, der klager. Men til desforuden at kræve, at Flertallet skal forøges med en Befalingsmand, hvis der paa Skibet er andre saadanne end Føreren, og at det skal udgjøre mindst 3, synes der ikke at være tilstrækkelig Grund. Ved at fastholde den sidste Fordring vilde man i Virkeligheden ophæve al Klageret af den her omhandlede Art for Folk paa Skibe, hvis Mandskab — derunder, som sagt, ikke indbefattet Skipperen — ikke udgjør 3 Mand, og betinge den af Enstemmighed, hvor dette er Tilfældet. Flere Medlemmer have overhovedet været af den Formening, at det ikke vilde være rigtigt at betinge Klageretten af, at en Befalingsmand — hvis en saadan findes foruden Skipperen — tiltræder Klagen, idet de antage, at der jevnlig vil kunne være en vis Tilbøielighed hos Styrmandene til at stille sig paa Skibsførers Side ligeoverfor Folkene ved de her omhandlede Leiligheder; de foreslaa derfor, at man indskrænker sig til alene som Betingelse at fastholde, at det er Flertallet af Mandskabet, der klager. Andre Medlemmer af Udvalget dese imidlertid ikke denne Frygt for, at Styrmandene skulde lade sig paavirke af Skibsføreren, naar Spørgsmaalet er, om det er forbundet med pienlyntig Fare for Mennekeliv at gaa tilsøs med Skibet, hvorimod de i Lovforslagets Regel i § 12 om Nødvendigheden af, at en af Befalingsmændene slutter sig til Klagen, se en, om ikke nødvendig, saa dog meget naturlig og nyttig Garanti imod Misbrug af den omhandlede Klageret fra Mandskabets Side, hvorimod Fordringen om et Flertal neppe giver nogen Betryggelse, efter som det kan forudsættes, at der ofte vil være en meget større Tilbøielighed hos Folkene til i dette Stykke at slutte sig sammen, end der med Næmnelighed omvendt kan antages at være hos Styrmandene til at gaa sammen med Skibsføreren. — Naar det i Paragrafen som en Betingelse for, at der skal tages Hensyn til Mandskabets Klage, fordes, at dette nærmere angiver sine Grunde, og at Tilførelse derom gjøres i Logbogen, turde dette ikke være heldigt. En i almindelige eller vage Udtryk holdt Angivelse af Grundene til Klagen synes ikke at have nogen videre Betydning, medens det omvendt neppe er rigtigt at forlange en i Enkelthederne udført eller nærmere udviklet Fremstilling fra Folkenes Side. Det ses derhos ikke, hvorledes man har tænkt sig, at de klagende skulle fremtvinge Indførelsen af de angivne Klagegrunde i Skibsdagbogen, der selvfølgelig alene er undergiven Skibsførers Raadighed, saa lidt som, hvorledes der skal forholdes i det Tilfælde, at Skibsføreren ikke i Skibsdagbogen

gjengiver Klagepunkterne paa en for de Paagjældende tilfredsstillende Maade. Den hele Betingelse synes uden nogen Skade at kunne udgaa, da det overhovedet ikke er klart, hvilken praktisk Nytte derved er tilfattet. Et Skibsføreren iøvrigt i hvert Fald maa gjøre Tilførelse i Dagbogen om det Faktum, at nogle af Folkene have klaget m. v., anser man som en Selvfølge.

Udset fra Udvalget, der staa i Forbindelse med det Hovedforslag til Lovforslagets 2det Afsnit, angaaende Tilfyn med Belastningen, som nedenfor nærmere vil blive omhandlet, har Udvalget iøvrigt ifkun fundet Anledning til, hvad Lovforslagets første Afsnit angaar, at gjøre Forslag om nogle mindre væsentlige Tilførelser i § 4, 1ste Stykke, og i § 6, samt til nogle Smaaændringer i § 11. Herom anser Udvalget det ikke fornuddent at udtale sig nærmere i denne Betænkning, og en lignende Bemærkning gjøres med Hensyn til, at Udvalget foreslaar, at Formanden i Overbetsigtigelseskommissionen altid skal være retskundig (§ 10), og et Flertal, at Betalingen til Betsigtigelseskommissionens Medlemmer skal nedfættes med $\frac{1}{3}$ (§ 16.)

Det Spørgsmaal, som fornemmelig har været Gjenstand for Tvivl og Meningsforskjel i Udvalget, er, som ovenfor berørt, det, om og hvorvidt Skibsinpektørens Tilfyn ogsaa bør omfatte Skibenes Belastning. Bistnok maa det erkjendes, at Fare for Seiladsen ligesaavel kan foranlediges ved en usforaarlig Belastning — hvad enten nu Feilen ligger i, at Skibet overlastes eller i en urigtig Fremgangsmaade ved Stuvningen — som ved selve Skibets daarlige Tilstand, og forsaavidt kunde det synes at være det Naturlige og Rette ogsaa at lade Belastningsforholdene være undergivne det sagkyndige Tilfyn. Der er imidlertid herimod fra flere Sider gjort gjældende, at et saadant Tilfyn med Belastningen dels lettelig vil kunne medføre større Ulemper for Skibsfarten, dels ikke kan blive saa virksomt som Tilfynet med Skibene. Det forholder sig jo nemlig saaledes, at Skibsinpektørerne, ialtsald efterhaanden, ville vinde et saadant Kjenndskab til alle de Skibe, som der er Spørgsmaal om at føre Tilfyn med, at dette, ved særlig at rettes mod de, om saa tør siges, mistænkelige Skibe, baade kan udøves i fuldt tilfredsstillende Grad, saavidt overhovedet de menneskelige Evner række, og derhos i Reglen finde Sted under saadanne Forhold, at de store Ulemper ved en Stopning af Skibet i det Dieblit, da det er seilfærdigt, væsentlig kunne undgaaes. Anderledes forholder det sig med Belastningen. Her kan der ikke være Tale om et paa Erfaring begrundet Kjenndskab til de enkelte Skibe; hver Gang Belastning finder Sted, foreligger der et nyt Forhold. Et effektivt Tilfyn med samtlige Belastninger er i Virkeligheden en Umulighed, det vilde ialtsald ikke kunne gennemføres uden et overordentligt stort Apparat og navnlig