

skal tilhøre danske Undersaatter o. s. v. Heller ikke paa dette Punkt kan der formentlig være nogen Frygt for, at en modificeret Regel skulde kunne give Anledning til internationale eller diplomatiste Vanffeligheder, idet der ikke er nogen almindelig folkeretlig Regel i Henseende til Spørgsmaalet om, hvorvidt det kan tilstedes Fremmede at eje Partier i Skibe, der sejle under Landets Flag. Medens foruden Norge ganske vist England og Tyskland i den Henseende have lignende Bestemmelser som gældende dansk Ret, tillades det i alt Fald i de fleste andre Lande, ligesom i den ny svenske Sølov, at fremmede maa eje Part i Landets Skibe for en vis mindre Del. Man vil saaledes formentlig kunne afgøre dette Spørgsmaal under Hensyn til, hvad der maa antages at være helbsdigst for Udviklingen af Landets egen Søfart, og der har i Udvalget været overvejende Stemning for paa dette Punkt at slutte sig til den svenske Sølov, og altsaa kun kræve, at Skibet for to Tredjedele skal tilhøre danske, med de fornødne Kvalifikationer, navnlig naar Ketten for her i Landet bosatte Udlændinge til at eje dansk Skib indskrænkes derved, at det Tidrum, hvori de skulle have været bosatte her, forlænges fra to til fem Aar, hvorfor bl. a. ogsaa Analogien af Reglerne for Erhvervelse af Borgerkab eller Næringsbevis, jfr. Lov om Haandværks- og Fabrikdrift m. m. af 29de Decbr. 1857 § 2 Nr. 4, synes at tale. Ved i Almindelighed at aabne Afgang for Udlændinge til for  $\frac{1}{3}$  at eje dansk Skib, antages det, at dels Ulemperne og Tabet ved en enkelt Skibsparts Overgang i Udlændings Eje efter Lovforslagets Bestemmelser ville formindstes, dels fremmed Kapital lettere trækkes ind i den danske Søfart, uden at dette betinges af Aktieselskabsformen.

Forandring i Lovforslagets § 1 i den anførte Retning vil selvfølgelig medføre nogen Ændring i §§ 5 og 20.

§ 14 har Udvalget troet, at der ikke vilde kunne være nogen Betænkelighed ved at følge det nyeste Sølovsudkast, for saa

vidt det, i det omtalte Tilfælde, giver Ketten, det er Søretten, Myndighed til at bestikke en midlertidig bestyrende Reber. At dette ofte vil kunne være af stor praktisk Bigtighed, synes ikke at kunne bestrides.

Mod Bestemmelsen i § 26, sidste Stykke, om, at der af Kongen skal gives nærmere Regler for Skibes Udrustning, Forsyning og Lastning, har der i Udvalget været rejst Indvendinger fra forskellige Synspunkter. Fra en Side er det gjort gældende, at Skibsfarten vilde kunne ikke lidet forulempes ved uheldige, navnlig alt for vidt gaaende Bestemmelser i den omhandlede Henseende, hvorfor det formentlig ikke er uden Betænkelighed at overlade til Regeringen at ordne Sagen ad Anordningens Vej. Fra en anden Side lægges der Vægt paa Bigtigheden af, at der gives saadanne nærmere Regler, navnlig til Betryggelse for Menneskeliv, men ogsaa fra dette Synspunkt formenes Sagen at burde være Genstand for Lovordning. Fra en tredje Side endelig fremhæves det, at medens nærmere detaillerede Regler i den omhandlede Henseende vistnok ere om ikke nødvendige, saa dog højst ønskelige, gaar det næppe an ved Lov at fastslaa deslige Detailbestemmelser, som formentlig i høj Grad ville paavirkes af Udviklingen i disse Forhold og derfor let jævnlig kunne ønskes ændrede. Under disse Omstændigheder har Udvalget anset det for rigtigst at overlade det til en nærmere eller fjernere Fremtids Lovgivningsmagt, efter de efterhaanden indvundne Erfaringer, at træffe Bestemmelse om, hvorvidt der bør gives nærmere Regler for Skibes Udrustning, Bemanding og Lastning, og om dette da skal og kan ske ved Lov eller for en større eller mindre Del maa overlades til administrativ Ordning. Man stiller derfor Forslag om at udelade den herhen hørende Bestemmelse i § 26, 3dje Stykke.

For Tydeligheds Skyld foreslaas de nedenfor anførte Tilføjesler til §§ 44, 60, 63, 133, 198, og 232, hvorved der formentlig ikke gøres nogen Forandring i Realit-