

rige, i Sammenligning med, hvad Forslaget her gaar ud paa. Jeg skal kortelig nævne de Punkter, som ærede Medlemmer for Næsten ville kunne finde ved en flittig Gennemlæsning af Motiverne til Lovforslaget. Det første Punkt af nogen Vigtighed er § 1, hvor der gives Regler for, naar et Skib kan siges at være dansk. Det kræves der som Betingelse for at være dansk og føre dansk Flag, at samtlige Bartejere skulde være danske, og dette er overensstemmende med nu gældende dansk Ret, og, saa vidt mig bekendt, ogsaa norsk, men ikke overensstemmende med den svenske og heller ikke med den nu vedtagne ny svenske Søl.lov. Der gælder den Regel, at for at være svensk Skib og sejle under svensk Flag kræves kun, at mindst to Tredjedele ejes af Svenske. Jeg kan ikke nægte, at ved et flygtigt Blik paa denne Bestemmelse forekommer det mig, at der ikke er saa ganske ringe Anledning til at foretrække den svenske Bestemmelse. Dersom man fastholder den Bestemmelse, at danske Skibe skulle ejes udelukkende af Danske, saa vil det medføre, at man afstærer udenlandsk Kapital fra at anbringes i danske Skibe, og det forekommer mig ikke, at man bør gøre det, naar der ikke kan siges at være tvungende Grunde for det. Det Hensyn, som gøres gældende fra dansk-norsk Side, er navnlig et, og det er Hensynet til de Forvillinger, som i Tilfælde af Krig kunne ventes at indtræffe paa Grund af et saadant sammenblandet Forhold. Der kunde da fremkomme Spørgsmaal, om et Skib kunde siges at være neutralt, naar en Del af det ejedes af Undersaatter af en krigsførende Magt. Det er ganske vist, at der deri kunde være nogen Betænkelighed over for Lovforslaget, men det forekommer mig dog, at denne Betænkelighed ikke kunde føre videre end til at vedtage en Bestemmelse om, at intet saadant Skib, der ikke var ren dansk Ejendom, overhovedet kunde udflaeres i Krigstid. Det vilde være en Byrde at lægge paa de paagældende Skibe, og de maatte altsaa selv veje, om Interessen for at bevare Forholdet var stor nok til at udsætte sig derfor. For øvrigt forekommer det mig, at der er god Grund til at indrette sin Lovgivning efter Fredsregler og ikke at beregne den for de Undtagelsestilfælde, som dog lykkeligvis Kriegen er. Dersom man fulgte den svenske Regel, vilde man ogsaa komme bort fra Bestemmelserne i §§ 5 og 20, som give Regler for, hvorledes man skal forholde sig, naar en Part i et Skib kommer over i en Udlandings Eje. Det fører efter Reglerne i §§ 5 og 20 til, at en saadan Part skal afhændes paa en Maade, som

ikke altid svarer til Ejerens Interesser. Det ved man jo, at naar et Salg skal foregaa ved Tvang, fremkommer ikke altid den virkelige Værdi. Jeg henstiller dette første Punkt til Overvejelse, idet man jo vil arbejde i Retning af Overensstemmelse i den skandinaviske Søl.lovgivning, dersom man vil foretrække den svenske Ordning paa dette Punkt.

Det andet væsentlige Punkt er § 3, hvor der handles om Pantet i Skibe. Der afviger den svenske Lovgivning fra, hvad der her er foreslaaet, paa en Maade, som jeg ikke vil anbefale at følge, idet man i Sverige overhovedet ikke anerkender Pant i Skibe. Den hele Pantretsinstitution i Skibe kendes ikke i Sverige. Her har det danske Lovforslag holdt sig til den bestaaende Ret, og det er vist netop en af de væsentlige Fordele ved det foreliggende Lovforslag, at det i Forbindelse med det dertil hørende SørejestreringsLovforslag, som ogsaa er foreslaagt i denne Samling, ordner dette Forhold paa en mere betryggende Maade end hidtil, saa at et Skibspanteregister herefter vil blive ført. I § 8 skal jeg nævne et Punkt, som, hvis det ikke var saa temmelig betydningsløst for os, vistnok efter en almindelig Betragtning vilde have ført til, at man havde foretrukket den svenske Ordning. I Sverige har man nemlig fastslaaet den Regel, at Keder og Skib ikke ere ansvarlige for den Skade, som forvoldes ved Tvangslods. Hvor der findes Tvangslodsleri, og hvor altsaa et Skib er tvunget til at benytte Lods og overlade ham Kommando om Bord, bestemmer den svenske Lov, at der skal Skibet være frit for Ansvar for, hvad der sker under Lodsens Kommando. Det synes at være en efter almindelig menneskelig Tankegang fornuftig Regel ikke at gøre nogen ansvarlig for noget, han ikke har Indflydelse paa. Den danske Lov anerkender imidlertid ikke dette, men gør Skibet ansvarligt for, hvad det gør, naar det er ført af en Tvangslods. Det har imidlertid kun lidet at betyde her til Lands, idet vi kun, hvad der ogsaa er oplyst i Motiverne, have Tvangslodsleri paa et Sted, nemlig i Odense Kanal. Men kommer altsaa et Skib med Tvangslods om Bord i Odense Kanal, og der foregaa et Sammenstød, er Skibet ansvarligt derfor til Trods for, at det er Tvangslodsen, der har ført Kommandoen. Der vækkes ikke stort derover derved, at Skibet igen kan gøre Ansvar gældende mod Lodsen, thi han vil næppe være i Stand til at erstatte den Skade, han selv har fremfaldt.

Et andet Punkt, som jeg tillægger større Interesse, er § 12, hvor der handles om