

har kendt Underpant i Løsøre, og som Følge deraf er det ganske naturligt, at Sverige heller ikke admitterer Underpant i Skibe. Her i Danmark have vi jo Underpant i Løsøre, og her lader det til, at man holder stærkt derpaa; thi de Herrer ville erindre, at i sin Tid ved Konkurslovens Forelæggelse, da der blev gjort Forsøg paa i det væsentlige at komme bort fra Underpant i Løsøre, vilde man ikke indlade sig derpaa; men der blev holdt meget stærkt derpaa. Derfor er det en Ting, som er ganske naturlig i en svensk Lov; men det er dog et Spørgsmaal her i Danmark, hvor man har Underpant i Løsøre og i mange Tilfælde Underpant af en mere mislig Bestaffenhed, om der saa er Anledning til at udelukke dette Middel til at skaffe Penge, hvad Skibe angaar. — Dernæst er der et andet Spørgsmaal, som blev berørt af den samme cærede Taler, og som har været Genstand for megen Debat baade her og andre Steder, nemlig Spørgsmaalet om Betydning for Skipperen med Hensyn til hans Ansvar, naar der er Tvangslods om Bord; der har Lovforslaget fulgt det Princip, ikke at gøre nogen Forskel, om der er Tvangslods eller ikke Tvangslods, men i det hele lade Skipperen bære Ansvaret for Skibets Navigering, og kun opfatte Lodsens som Raadgiver. Jeg tror, at dette er noget, som er ret naturligt fra et dansk Standpunkt, eftersom vi saa godt som ikke kende Tvangslodser her. Men selv om vi havde nogle flere Tvangslodser af den Slags, som vi have, saa mener jeg dog, at Reglen bør være, som Lovforslaget har opstillet den. Thi naar man vil undersøge, om Skipperen bør fritages for Ansvar, fordi han har Tvangslods om Bord, bør Hovedopmærksomheden rettes paa, hvorledes Lovgivningen i det hele opfatter en saadan Lods' Stilling. Naar man, som f. Eks. i Tyskland, gaar ud fra, at Tvangslodsen ligesom tager Kommandoen, naar han kommer om Bord, er det naturligt, at man ogsaa fritager Skipperen for Ansvar, men hvor et saadant Forhold ikke gør sig gældende, er det ikke naturligt at fritage Skipperen for Ansvar, og hos os vil det ikke være naturligt af den Grund, at den eneste Forskel, vi gøre paa en Tvangslods og en Ikke-Tvangslods, er en Forskel, som ikke har noget med dennes Side af Sagen at bestille. Det er nemlig kun den Forskel, at den ene skal Skipperen betale, og den anden kan han lade være at betale. Oprindelsen til de Tvangslodserier, vi have haft i Danmark, er den, at man i smaa og lidet befærdede Farvande, for overhovedet at kunne saa Lods der, har maattet lægge den Forpligtelse paa Skibene, at de skulle bruge

Lods eller i alt Fald betale for Lods, hvilket er Hovedsagen. Men naar Begrebet Tvangslods reducerer sig til dette, er der formentlig ingen Grund til at stille andre Regler op for Skipperens Ansvar, naar han har en saadan om Bord, end naar han har en almindelig Lods om Bord, og derfor synes det mig, at Lovforslagets Regel paa dette Punkt er rigtig. Men det er jo for Næsten et meget udebatteret Spørgsmaal. — Hvad § 12 angaar, er det ligeledes et Spørgsmaal, som kan overvejes, om man, som det er Tilfældet i Sverige, skal foreskrive, at de forskellige Parthavere i et Skib skulle indfalde til et Møde, naar der skal tages Beslutning, eller om man uden videre kan tage Beslutning, naar der tilvejebringes over Halvdelen af Stemmerne. Det er et Spørgsmaal, som jeg tror hænger noget sammen med, hvorledes Partrederiet har udviklet sig i et Land. I Sverige, hvor der vistnok ikke kendes noget meget stærkt udviklet Partrederi, og hvor Rederiforetagender vistnok som oftest fremtræde i Form af Aktieselskaber, antager jeg ikke, at der ved en saadan Bestemmelse kan være store Betæneligheder, men i Norge vil den vistnok slet ikke kunne gaa an, fordi det der er Brug at udstykke Skibsparterne i det uendelige, saa at det ikke hører til Sjældenhederne, at der kan være 40—50 eller flere Parthavere i et Skib. Det er endog i Norge ikke ualmindeligt, at saa smaa Folk som Tjenestehynder have Skibsparter. Men naar der er en saadan Masse af Parthavere i et Skib, vil det let fremfalde en meget betydelig Forhaling, og som Følge deraf Skade, i alle de Tilfælde, hvor der skal tages hurtig Beslutning, hvis det skulde være nødvendigt at sammenfalde alle disse Parthavere, forinden der kan tages en gyldig Beslutning. Det er jo aabenbart meget lettere, at komme til en gyldig Beslutning, naar den administrerende Reder kan indskrænke sig til at henvende sig til nogle enkelte af de større Parthavere, som til sammen repræsenterer over Halvdelen af Skibets Værdi, og sikre sig deres Tilslutning. Hvilken af disse Regler der passer bedst paa vore Forhold, er noget, der fortjener Overvejelse, men jeg har Grund til at tro, navnlig efter nogle Oplysninger, som ere fremkomne i Anledning af Skibsregistreringsloven fra det herværende Bureau for Skibsregistrering, at man i Danmark paa sine Steder kender en meget stærk Udskyning med Hensyn til Skibsparter, saa at den samme Grund, som gør, at en Regel om Indfaldelse af alle Parthaverne er mindre heldig i Norge, ogsaa taler for, at det her til Lands vil være mindre heldigt at følge