

internationale Ret, høre til en Ret, som helst burde være fælles for alle søfarende Samfund, kunde der jo dog i visse Tilfælde være Balg imellem, om vi skulde følge denne Ordning, som Svenskerne og Nordmændene foretrække, eller om vi ikke skulde følge den Ordning, som f. Eks. Englænderne og Amerikanerne foretrække. Det kan jo dog ikke nægtes, at det for den danske Skibsfart vilde være af større Betydning at staa i Samklang paa disse Punkter med det, der maa siges at være gældende europæisk-amerikansk Ret, for saa vidt det i noget Tilfælde kan konstateres, at der er Forskel mellem, hvad der gælder i den store vide Verden, og det, der hidtil har været gældende i Scandinavien. Men jeg erkender, at vi maa og bør jo vise en høj Grad af Resignation med Hensyn til denne Lovs Behandling. Det vilde føre mig alt for vidt, om jeg vilde gaa ind paa de enkelte Punkter, hvor der synes i Kommissionen at have været Uoverensstemmelse, og hvor der virkelig maa siges at være Tvivl. Der er jo umaadelig mange Punkter i Paragrafferne i denne Lov, hvorom der i Virkeligheden ingen Tvivl kan være. Søloven har udvirket sig, som allerede det 2det ærede Medlem for København (Mazén) har udviklet, fra Middeldalderen af nogenlunde ensartet, og der er mange Ting, der ere slaede i den Grad fast, at der ikke kan være Tale om at røre derved, hvad der vistnok heller ikke har været tænkt paa. Men saa er der jo mange Punkter, hvor Striden endnu er under Dommeren, om jeg saa maa sige, og hvor man i og for sig kunde være berettiget til at foretrække den ene Afgørelse fremfor den anden. Men ogsaa der mener jeg, som sagt, at vi bør vise Resignation, for saa vidt det maa erkendes at være uheldigt, om der skulde komme Uoverensstemmelser frem mellem de Regler, der komme til at gælde for Danmark og de andre scandinaviske Riger, for saa vidt vi ikke finde, at vi maatte kunne slutte os til, hvad der er almindelig europæisk Ret. Jeg maa endnu gøre den almindelige Bemærkning med Hensyn til Lovudkastet, at der er jo overmaade mange af Bestemmelserne i disse forskellige Afsnit, som erklære sig selv for at være rent deklaratoriske, det vil sige Bestemmelser, der skulle gælde, for saa vidt Parterne ikke have vedtaget noget andet. Ved Siden deraf er der vistnok i hvert Kapitel Bestemmelser, som ere ufravigelige. Nu forekommer det mig nok, naar man læser Kapitlerne igennem, at der undertiden kan være megen Bamselighed ved at afgøre, hvad der maa siges at være deklaratoriske, og hvad der maa siges at

være ufravigelige Regler. Men dernæst synes jeg nok, at det kan siges, at Loven er gaaet noget for vidt ved saaledes at ville give deklaratoriske Regler eller at skrive Kontrakter for Parterne. I Reglen overlader man til Parterne selv at skrive deres egne Kontrakter, og naar der er Tale om Personer i saadanne Stillinger, at de ere i Stand dertil, tror jeg ikke, at Lovgivningen skal indlade sig paa at skrive Kontrakter for Parterne. Det er et Indtryk, jeg har faaet ved at gennemlæse Kapitlerne om Redere og Forholdet mellem Redere at der er truffet Bestemmelser og Afgørelser, som maaste i visse Tilfælde ere de naturlige og at være de, der ligge nærmest for Rederne at vedtage; men gaar man hen og skriver Kontrakter om de Forhold for Rederne, saa gør man disse mindre omhyggelige i at ordne deres Forhold paa den Maade, som i og for sig vil stemme bedst med deres personlige og individuelle Forhold. Det er imidlertid traditionelt i Soreten, men jeg tror egentlig ikke, at Skipper, Redere og Mandstabs ville være Lovgivningsmagten taknemmelige, fordi den paatager sig at skrive Kontrakter for dem. Princippet er ogsaa noget farligt, thi skulde det gennemføres paa Retslivets Omraader i alle Retninger, saa vilde man komme til at gaa meget vidt og gøre et uheldigt Indgreb i, hvad der passende kan overlades til Parterne. Jeg skal blot nævne et Eksempel, som falder mig ind, hvor man har villet fastslaa i Loven, ganske vist som en deklaratorisk Regel, noget, som dog i allerhøjeste Grad afhænger, jeg havde nær sagt af lokale Forhold og i alt Fald af individuelle Forhold, og som Parterne selv kunne vedtage. Det er i Kapitellet om Befragtning. Der har man virkelig ment, at der skulde være noget bundet ved, at man i Loven slaar fast, at Skibene skulle have saa og saa mange Overliggedage, bestemte i Forhold til Skibets Registertons, forskelligt for Sejlskibe og for Dampskibe, og saa gaar man saa vidt med Hensyn til Godtørelsen for Overliggedage, at man ogsaa slaar den fast, idet man sætter den til 30 D. om Dagen for Sejlskib og 40 D. om Dagen for Dampskib pr. Register-ton efter Nettodrægtighed. Det er jo klart, at hvad der er passende Lige- og Overliggedage for et Skib afhænger ingenlunde alene af Skibets Størrelse, men i allerhøjeste Grad af Havneforholdene, Ladnings- og Væskeforholdene i den paagældende Havn. Er Anløbs- eller Bestemmelsesstedet et Sted, der har meget daarligere Havneforhold, hvor Ladning og Vækning maa foregaa under ugunstige Forhold, saa er det klart,