

standen er bleven ødelagt, men om der ved dens Undergang virkelig er lidt et Tab, og det er det, som altsaa Vædringsforslaget gaar ud paa at sige.

Vædringsforslaget til § 292 er, som det vil ses, foreslaaet for dog i Loven ogsaa at vise, at man har haft Dje for den Mulighed, at det ikke er Skipperen, der er den skyldige i Henseende til Mangel ved Skibes Forsyning, men at ogsaa Rederne kunne være dem, der bære Ansvar: Medens nu Lovforslagets Ufsattelse kun passer paa det Tilfælde, at Skipperen er den skyldige og Rederne ere medskyldige, have vi foreslaaet en Vædring, som ogsaa passer for det Tilfælde, at Forholdet er omvendt, saaledes at det er Rederne, der have nægtet, skønt Skipperen har indstillet at udføre, hvad Loven paabyder, men uden at det er sket, saaledes at Rederne der maa siges at være de egentlig ansvarlige. Det er i og for sig ikke nogen betydelig Realitet, men vi have dog ment, at det vilde være rigtig ogsaa i Loven at antyde, at Rederne i saa Henseende kunne have et selvstændigt Ansvar ved Siden af Skipperen.

Saa er der endnu kun et sidste Vædringsforslag, en Realitætsændring til § 293, som gaar ud paa at ændre Udtrykket „foranlediget Søulykke“ til „forvoldt Søfæde“. Vi have ment, at dette sidste Udtryk passede noget bedre til ogsaa at omfatte saadanne Tilfælde, som Udtrykket „foranlediget Søulykke“ i alt Fald ikke med samme Sikkerhed rammer, nemlig det Tilfælde, hvor Skipperen, efter at en Strandig er sket, efter den nervøse Ophidselse o. s. v., han har gennemgaaet forinden, beruser sig og derigennem bliver ude af Stand til at træffe de nødvendige Redningsforanstaltninger. Med andre Ord, vi ville ramme ikke blot det Tilfælde, hvor han har foranlediget Søulykken, men ogsaa det hvor muligvis andre have foranlediget den, men hvor han ved sin eftersølgende Udfærd bevirker, at Staden bliver større, idet de Redningsforanstaltninger, som kunde og burde være træfne, ikke ske paa Grund af, at han selv har sat sig ud af Stand til at træffe dem. Det skal være, efter hvad der er sagt, et ingenlunde upraktisk Tilfælde, at saadant noget indtræffer for Skipperens Vedkommende, netop efter at en Strandig er sket, og derfor have vi ment, det vilde være rigtigt at ændre Udtrykket saaledes, at det ikke blot kommer til at omfatte det Tilfælde, hvor han har foranlediget Søulykke, selv foranlediget en Strandig, men ogsaa det Tilfælde, hvor han selv efter Strandigen sætter sig ud af Stand til at gøre, hvad Øjeblikket kræver, og derved bevirker, at der indtræffer en Søfæde, som

ellers kunde være afværget. Det er kun det, som har været Djemedet med den Vædring, vi have stillet. Naturligvis, jeg fremhæver udtrykkelig, at det er kun Søfæde, der er Spørgsmaal om. Det er ikke anden Skæde, som kunde indtræde paa Land, f. Eks. derved, at Guds bortstjæles eller deslige; men kun Søfæde, som foranlediges paa en saadan Maade, at den kan betragtes med Udtrykket Søfæde.

Endelig er der Bestemmelserne om Lovens Omraade, Lovens Straftræden og Ophevelsesbestemmelserne, det er jo noget, som selvfølgelig skal søjes til. Vi have tænkt os, at 1ste Januar 1893 kunde være et passende Tidspunkt for Lovens Straftræden, for at der ogsaa kan være Tid til at træffe de Forberedelser, som de Lovforslag, der jo skulle træde i Kraft samtidig med denne Lov, udtræve. — Jeg skal foreløbig indskrænke mig til disse Bemærkninger og anbefale de af Udvalget stillede Vædringsforslag til Vedtagelse af det høje Ting.

B. Knudsen: Ved denne Sags første Behandling her i Tinget blev der af det ærede 4de Medlem for København (Det. Hansen) gjort den Bemærkning, at man maatte stille sig noget reserveret, tage noget Hensyn til, at dette Lovforslag havde en vis international Karakter, og at man derfor ikke helt kunde saa alle sine Ønsker opfyldte med Hensyn til de Vædringer, som man ønskede. Jeg har baaret mig ud paa samme Maade ved den Udvalgsbehandling; jeg har været Deltager i, idet jeg har indset, at de Ønsker, som jeg gerne vilde have opfyldte paa denne Lovs Omraade, ikke fuldt ud lod sig tilfredsstille paa Grund af, at Lovforslaget er udarbejdet paa en saadan Maade, at det skulde være saa vidt muligt overensstemmende med de Love af tilsvarende Natur, som dels ere givne i Sverige, og dels agtes indførte ogsaa i Norge. Jeg tillod mig ved første Behandling at udtale Ønsket om mere vidtgaaende Regler i Loven med Hensyn til, hvad der skulde forstås ved Skibets Sødygtighed. Jeg fandt mig ikke fuldstændig tilfredsstillet ved, at man paa lagde Skipperen Ansvar i saa Henseende, og mente tillige, at naar man gav Mandstabet Ret til at klage over Skibets formentlige Udygtighed, saa maatte Mandstabet have bestemte Regler at holde sig til, for at det ikke skulde tage fejl og forlange Bestigtgelse af Skibet, hvor det ikke kunde anses for at være nødvendigt eller rigtigt. Jeg er imidlertid kommen til at indse, at udførlige Regler i saa Henseende næppe vilde kunne lade sig indføre i denne Lov af de Hensyn, jeg tidligere har nævnt, fordi det vilde volde