

alvorligt, ikke alene i maritim Henseende, men ifølge andre Paragraffer i Søloven ogsaa i materiel Henseende. Naar man derhos endvidere ser hen til, at ifølge de gamle Bestemmelser — Anordningen af 1867 og den senere Anordning af 1887 — Bøden kun er 200 Kr., kan jeg ikke ret godt indse Grunden, hvorfor man har villet stille Bøden op til 500 Kr., saa meget mere, som det høje Ting vil se, at i de Tilfælde, som det her gælder om, forudsættes der ikke at ske nogen Skade, hvormod Begyndelsen af den gældende § 294 angaar Tilfælde af Sammenstød, ved hvilke der sker Skade. Man kunde derfor synes, at denne Tilføjelse maatte have lidt rimeligere Straffebestemmelser, end der er foreslaaet. Der er ganske vist i Bemærkningerne til Lovforslaget henvist til, at Bødens Størrelse er valgt i Tighed med, hvad Søloven bestemmer „for lignende Forsømmelser, jfr. Sølovens §§ 287, 288 og 289“; men hertil vil jeg dog gøre den Bemærkning, at det forekommer mig ikke at være lignende Forsømmelser, som ere nævnte i de tre Paragraffer, idet de Forsømmelser, som der ere omtalte, ere ganske anderledes personlige og direkte fra Skibsførerens Side, end dem, der kan være Tale om efter dette Tillæg til § 294. Som bekendt indeholdes de Regler, hvorefter man skal gaa for at undgaa Sammenstød, i den gld. Anordning af 1887, og heri findes en stor Mængde Bestemmelser, hvis Opfyldelse ikke er afhængig af Kaptajnen eller Skibsføreren alene, men afhængig af hele Mandstabet, lige ned til den menige Mand. Der kan være Forsømmelser med Hensyn til at efterse Ankerlanterne, Sidelanterne, under Sejladsen, med Hensyn til om Kloffesignalet lyder i taaget. Vejrs osv., alt sammen noget, som, naar det forsømmes, kan medføre Sammenstød. Men naar der er forudsat, at der ikke sker noget Sammenstød, synes det mig, at Bøderne blive noget vel rigelige. Jeg skulde for min Part ønske, at Kaptajnen under saadanne Forhold blev idømt en nogenlunde rigelig Bøde, hvorfor jeg meget gerne vilde se, at man ikke overskred Størrelsen af den Bøde, man havde i den tidligere Anordning, nemlig 200 Kr. Hvorvidt saadanne Forandringer, som dem, der her tilfigtes i Søloven, skulde kunne ventes opfatte, indtil der i det hele taget foreligger en Revision af Søloven, som fra flere Sider ønskes, i alt Fald i maritime Kredse, derom turde vi maasse vente en lille Udtalelse fra den højtærede Indenrigsminister. Skulde der virkelig ligge noget som helst i Luften om, at en saadan Revision kunde ventes, vilde det maasse være heldigst at samle de Indvendinger, man har

at gøre, eller de Ændringer, man har at stille, indtil en saadan Revision foreligger. Hvis ikke, vilde der jo for saa vidt ikke være noget at sige til, at man blev ved de gamle Bestemmelser.

**C. Sage:** De to Paragraffer, hvoraf dette lille Lovforslag bestaar, vedrøre Emner, som ikke staa i nogen indbyrdes Forbindelse med hinanden. Det ærede Medlem, der just talte, anbefalede, at man hvad angaar § 2 ikke skulde gaa saa højt med Bøderne, som her er foreslaaet, nemlig indtil 500 Kr., men at man burde blive staaende ved det Maximum, som hidtil for den Art Forseelser har været gældende, nemlig 200 Kr. Det forekommer mig, at der kan være Rimelighed deri, saa meget mere, som jeg gaar ud fra, at en Pligtforsømmelse af denne Art fra Skipperens Side vil komme til at falde ind under § 293, for saa vidt der ved Pligtforsømmelsen bliver foranlediget Søskade. Hvis dette er rigtigt, tror jeg, at man uden al Betænkelighed kan blive staaende ved 200 Kr. som Maximum i § 294. — Hvad Lovforslagets § 1 angaar, har jeg nogle flere Bemærkninger at gøre. Denne Paragraf gaar ud paa at fastsætte Strafansvar for Afladeren, for saa vidt han tilfidsætter de Forskrifter, der fastsættes med Hensyn til Forsikelse af Sprængstoffer og ildsfarlige eller ætsende Varer. Jeg er fuldstændig enig i, at saadanne Straffebestemmelser ikke bør mangle, og jeg er heller ikke i Tvivl om, at en sliq Forseelse eventuelt bør kunne rammes med en streng Straf; thi det er en Selvfølge, at Tilfidsættelse af denne Art Forskrifter endog vil kunne medføre Fare for Menneskeliv og for Skibets Undergang; vi have jo for en Del Aar siden i vore egne Farvande haft et Eksempel af den Art i Dampskibet „Aurora“. Derimod er jeg ikke sikker paa, at Paragraffen, saaledes som den dels oprindeligt er affattet, dels nu er kommen til at foreligge efter nogle Ændringer, der ere foretagne i Landstinget, rammer det, som er ønskeligt, nemlig at bringe denne Forseelse til at falde ind under tilstrækkelig strenge Straffebestemmelser. Det er et lidt indviklet Fortolkningsspørgsmaal, som det her drejer sig om, og jeg maa bede om Undskyldning for, at jeg for at gøre Sammenhængen klar nødgages til at gaa lidt nærmere ind paa Enkeltheder. I Sølovens § 26 er der opregnet en Række Pligter, som paahvile Skipperen. Han skal, inden Rejsen tiltrædes, paase, at Skibet er i sødygtig Stand, at det er behørigt udrustet og bemanded, at det er tilstrækkelig forsynet med Proviant, Vand, Vægemidler, Kul o. s. v.,