

dertil og kan ikke paaregnes at ville udføre det forøgede Arbejde, som de vilde faa, med den fornødne Omhu og Interesse. Den Opgave, Konsulerne har i Øjeblikket, nemlig at skønne over, hvorvidt Førerens Domme er retfærdige, vil formentlig som Regel være lettere end at afsige Dom i første Instans, og der vil ikke nu blive forelagt Konsulerne saa mange Sager til Paakendelse, som hvis den antydede Ordning blev gennemført. Maaske kunde der være Tale om kun at give *udsendte* Konsuler Domsmyndighed i disse Sager, men da Antallet af udsendte Konsuler er ringe, vilde en saadan Ordning medføre, at der ofte gik lang Tid, før der faldt Afgørelse med Hensyn til Straffen for en Tjenesteforseelse. Og man er her ved Hovedgrunden til, at man har opgivet den antydede Ordning, nemlig at det — som det særlig fra svensk Side med Styrke er hævdet — er af Vigtighed, at Straffen for en Tjenesteforseelse følger umiddelbart efter Forseelsen. Hvis der ikke er Mulighed for hurtigt at straffe de Forseelser mod Disciplinen, der bliver begaaet paa et Skib, vil det næppe være muligt i Længden at opretholde en virkelig Disciplin. Kommissionen mener derfor, at det er nødvendigt, at der *ombord paa Skibet* findes en Myndighed, der kan paalægge Straf for Tjenesteforseelser.

Fra norsk Side har der været fremsat den Tanke, at Disciplinærmyndigheden burde henlægges til en *Disciplinærret* ombord, bestaaende f. Eks. af Skibsføreren som Formand, en Repræsentant for Skibsofficererne og en Repræsentant for Mandskabet, saaledes at Dommen skulde vedtages ved Stemmeferhed. Meddommerne skulde enten vælges af Skibsføreren eller muligt vælges af den Gruppe af Mandskabet, hvis Interesser de skulde varetage. De kunde enten vælges for en bestemt Rejse eller for Tid eller maaske for hver Gang, Retten skulde sættes. Tanken om en saadan Disciplinærret, der saavidt vides ikke er indført i noget Land, har imidlertid ikke fundet Tilslutning i Kommissionerne. Sammensætningen af Disciplinærretten frembyder ikke den Sikkerhed for retfærdige Afgørelser, som er tilsigtet. Det maa befrygtes, at de to Meddommere mere vil føle sig som Repræsentanter for særskilte Interesser end som upartiske Dommere, særlig vil den menige Sømand sikkert føle sig bundet, og stemmer han for Domfældelse af en Kammerat, vil han ofte faa vanskeligt ved at begaa sig i Omgangen med Kammeraterne. Det vilde derfor i Praksis let komme til at gaa saaledes, at den Meddommer, som er menig Sømand, stemte for Frifindelse, og at den endelige Afgørelse med Hensyn til Straffens Paalæggelse saaledes kom til at ligge hos Styrmanden eller Maskinmesteren; men paa et Skib med en vanskelig Besætning, vilde en saadan Ordning let medføre en alvorlig Svækkelse af Skibsførerens Autoritet.

Kommissionen er derfor naaet til det Resultat, at man ikke helt kan afskaffe Skibsførerens Straffemyndighed; men medens man saaledes i Princippet opretholder Førerens Straffemyndighed, ønsker man dog ikke, at denne skal bevares i videre Omfang end fornødent. Man foreslaar den derfor afskaffet i de Tilfælde, hvor der findes nogenlunde let Adgang til danske Domstole, jfr. nedenfor ad § 63. Endvidere har man for at undgaa Misbrug truffet mere detaillerede Bestemmelser om Maaden, paa hvilken den skal udøves, ligesom Straffesatserne er nedsat betydeligt.

Til § 62.

Denne Paragraf træder i Stedet for Sølovens § 102. Efter Søloven er det normale Straffemaksimum $\frac{1}{2}$ Maanedes Hyre. Man har ment, at det er tilstrækkeligt, naar Føreren har Hjemmel til at paalægge Straf med Tab af fra 1 til 7 Dages Hyre. Dernæst har man fundet, at Sølovens Gradering efter 5 forskellige Klasser Forseelser er noget vilkaarlig. Den er derfor opgivet samtidig med, at Strafferammen er begrænset som foran anført. Opregningen af Forseelser er udarbejdet væsentlig paa Grundlag af den Opregning, der nu findes i den norske Straffelovs § 426. I Opregningen findes et Par mindre Forskellig-