

Motiver til foranstaaende Lovudkast.

Ved en Række fra Tid til anden, nemlig under 9de August 1844, 7de Juli 1849, 31te Mai 1854, 1ste Februar 1860 og senest under 23de September 1863 udgaaede Bekjendtgjørelser, af hvilke den førstnævnte er udfærdiget gennem det daværende kongelige General-Toldkammer og Commercecollegium, de øvrige gennem Indenrigsministeriet, er der efter forudgaaet Forhandling med andre søfarende Nationer og med allerhøjest Bemyndigelse forekrevet forskellige Forholdsregler til Sagttagelse af Fører af Damp- og Seilskibe, for at undgaae Paaseiling.

Medens det er af indlysende Bigtighed, at disse af Omfarg for Skibsfartens Sikkerhed givne Bestemmelser overholdes, er der dog ikke ved den nugjældende Bekjendtgjørelse af 23de September 1863 — saa lidet som ved nogen af de tidligere gjældende — forekrevet Straf for sammes Overtrædelse; da Bekjendtgjørelsens Overholdelse saaledes ikke kan fremtvinges, maa den væsentligste Betryggelse for Efterlevelsen af de givne Forskrifter, foruden i Vedkommendes Interesse for egen Sikkerhed, søges i det eventuelle Erstatningsansvar, som Tilfidesættelsen kan have i Medfør. Indenrigsministeriets Opmærksomhed er imidlertid fra forskellige Sider bleven henvendt paa, at de givne Forskrifter jævnligen tilfidesættes. Saaledes har ikke blot Generalpostdirecteuren gjentagende forebragt, at der fra Førerne af forskellige Postdampskibe er blevet ført Klage over, at de paa Nattetiden ofte maae passere en stor Deel opankrede Skibe, som ikke vise den befalede Lanterne, hvorfor han har anmodet om, at den oftnævnte Bekjendtgjørelse af 23de September 1863 paaant maa blive indskræpet, men man har i afvigte Efteraar modtaget et af flere ansøgte Skibsførere og Skibsrederere undertegnet Andragende, hvori der anses over, at mange Skibe, især de mindre, undlade at føre de bestemte Lanterner, ligesom det ansøres, at det er i denne Omstændighed, at man nærmest maa søge Grunden til de i de senere Aar ved Natseilads temmelig hyppigt

indtrufne Sammenstød mellem Skibe. De nævnte Andragere have derfor anholdt om, at den omhandlede ministerielle Bekjendtgjørelse, der af mange Skibsførere opfattes saaledes, at den kan tilfidesættes uden Ansvar for den mulig derved bevirkede Skade, maa ophøies til Lov, idet Andragerne holde sig overbeviste om, at ingen Skibsfører i saa Fald vil løbe den Risiko, som da vil være forbunden med Tilfidesættelsen af de givne Forskrifter.

I en over dette Andragende af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn afgiven Betænkning er det vel udtalt — hvad Indenrigsministeriet ogsaa bestandig har forudsat —, at en Tilfidesættelse eller Overtrædelse af de i Bekjendtgjørelsen indeholdte Regler, forsaavidt disse nærmest maae anses som en videre Udførelse af enkelte positive Bestemmelser i Lovgivningen (navnligen D. L. 4—3—9) eller som stemmende med, hvad Forholdets Natur, almindelig Coutume og god Sømandsbrug tilliger, af Domstolene under almindelige Omstændigheder vil blive anseet som Forsømmelse, Skjødesløshed eller Uforsigtighed, og som Følge deraf blive tagen i den tilbørlige Betragtning som Moment ved Afgjørelsen af foreliggende Skadeserstatningspørgsmaal. Men det er tillige fremhævet, at det ialtsald er tvivlsomt, om ikke Betingelsen for, at Domstolene i paakommende Tilfælde ville karakterisere Tilfidesættelsen af de givne Regler som en Skjødesløshed og Uforsigtighed, der eventuelt maa føre til et større eller mindre Erstatningsansvar, netop er den, at disse Regler maae anerkjendes at være i Overensstemmelse med, hvad der tilliges af Forholdets egen Natur og god Sømandsbrug, og, om det end tør antages, at dette i Almindelighed vil være Tilfældet, og at navnlig de ved Bekjendtgjørelserne givne Detailbestemmelser, som jo vistnok i Regelen ville blive fulgte af Skibsførerne som Rettesnuor, ad denne Vej efterhaanden mere og mere ville blive antagne og hjemlede som stemmende med god Sømandsbrug, saa lader det sig dog ikke nægte, at der, fornemmelig i den første Tid