

forsaauidt der i de følgende Paragraffer gives Regler for Varigheden af Skipperens Tjeneste. Beregningen af hans Ghyre m. m., ere de kun deklaratoriske, det vil sige at de ikke komme til Anvendelse, hvor Parterne ikke have vedtaget noget andet; se t. Eks. § 62 om Ophør af Skipperens Tjeneste, sammenholdt med § 83, hvor der til Betryggelse for Mandstabet gives en modsat Regel.

Bestemmelsen i § 25 om, at Skipperen antager og afstediger Skibsmandstabet, er stemmende med nugældende dansk Ret — se D. L.'s 4—1—1 — saavel som med almindelig Særet og Forholdets Natur, da Skipperen har Ansvar for at Skibet bliver tilstrækkelig bemanded, jfr. § 26, som for den af Mandstabet ved Kejl eller Forsømmelse i Tjenesten forvaldte Skade, naar han ikke har vist behørig Opmærksomhed og Tilsyn, jfr. § 59, 2det Stykke. Det har vel været under Overvejelse, om der ikke burde gives Maskinmesteren i alt Fald en Medvirkning ved Maskinfolks Antagelse, men hertil er dog ikke fundet at være tilstrækkelig Sæbe, eftersom det tør forudsættes, at Skipperen til Dækning af sit eget Ansvar ikke vil unblade at raadføre sig med Maskinmesteren, naar dertil er Grund, og det derhos synes rigtigt at fastholde Skipperens overordnede og ansvarshavende Stilling. Særligt staaer det naturligvis i Nederiets Magt at gøre Indskrænkninger i Skipperens almindelige Myndighed til at antage Skibsmandstabet, hvilke Indskrænkninger Skipperen da selvfølgelig maa respektere, om de end ikke kunne gøres gældende overfor Tredjemand, der i god Tro lader sig forhyre af Skipperen uden at kende disse Indskrænkninger; jfr. Princippet i § 51. — Tilføjeelsen i § 25, at Skipperen ikke maa antage nogen i Tjeneste for en Tid, for hvilken han, Skipperen bitterligt, er bunden ved en anden Hyrekontrakt; behøver ikke nogen Forklaring; det skal kun erindres, at Overholdelsen af denne Forskrift søges sikret ved en Straffebestemmelse, der findes i det almindelige Straffekapitel, § 285.

I §§ 26 og 27 gives Regler for Skipperens Forpligtelse til at paase, at Skibet og det dertil hørende er i behørig Orden inden Rejsen tiltrædes. Hvad der saaledes foreskrives i § 26 med Hensyn til Skibets Tilstand, Udrustning og Lastning, er i Princippet ikke noget nyt, se D. L.'s 4—2—9, 17 og 18, om der end ikke er givet udtømmende Lovregler om Skipperens Pligter i denne Henseende eller om Tilsynet med Opfyldelsen af dem — bortset fra de specielle Regler om Tilsynet med Dampfærtsjer efter L. af 24. Marts 1875, jfr. Bef. 28. Juni s. N. og L.

af 20. Novbr. 1876 § 10, og fra Lov om Udvandrerens Befordring af 1ste Maj 1868 § 3 med dertil sig sluttende Reglementer. Naar det imidlertid er anset rigtigt i Lovloven at gaa ind paa en nærmere Fremstilling af, hvad det er Skipperen bør have sin Opmærksomhed henvendt paa, er dette naturligt begrundet i den overordentlig store Betydning, som denne Sag har, ikke blot for Nederiets, Ladningsejeres og andre Vedkommendes økonomiske Interesser, men fornemmelig for Mennekkelig. Det vil være bekendt, hvilken Bevægelse der i sin Tid blev vaak, ogsaa i de nordiske Lande, ved Englænderen Blimjolls Bestræbelser for ad Lovgivningens Vej at opnaa saavidt muligt Betryggelse mod Brugen af usødygtige Skibe. Som i Sverige og Norge saaledes blev der ogsaa i Danmark (under 24de Januar 1876) nedsat en Kommission til Overvejelse af disse Forhold, hvilket førte til Afgivelse af en Betænkning, hvori der tilraadedes Lovforslag dels om mere tilfredsstillende Undersøgelse i Tilfælde af Søulykke dels om offenkelt Tilsyn med Skibes Sødygtighed. Det turde imidlertid ogsaa være bekendt, at der navnlig overfor det sidstnævnte Forslag rejste sig stærke Indsigelser, maasse mindre i Danmark end i Sverige og Norge, hvor man navnlig frygtede for administrative Foranstaltningers lammende Indflydelse paa Søfartens Udvikling. Ligesom der nu i nærværende Lovforslag vil findes optaget en Række Bestemmelser, se navnlig §§ 40 og 41, jfr. §§ 37, 293 og 296, der i Forbindelse med det samtidige dermed fremkommende Forslag til Lov om Oprettelsen af Søretter m. m. sigte til at indføre en omhyggelig og sagkyndig Undersøgelse angaaende Søulykker og Marsagerne til saadanne, saaledes har man været enig i den Betragtning, der er bleven gjort gældende i vore Nabolande, at det virksomste Betryggelsesmiddel imod Ulykker til Søs som Følge af Skibes Usødygtighed eller utilbørlige Udrustning m. m. maa søges i Skibsførerens Ansvar for, at alt i denne Henseende er i Orden, og deri, at han er sig dette Ansvar fuldt bevidst. Heraf følger imidlertid igen, at der er al Opfordring for Lovgivningen til ikke blot at indkøpe dette Ansvar, men navnlig ogsaa til at fremstille paa en overfuelig Maade de forskellige Momenter, hvorpaa Skipperen har at henvende sin Opmærksomhed, naar han skal varetage den ham paahvilende Pligt at paase, at Skibet er i sødygtig Stand. Det er dette, man har søgt at gøre i Lovforslagets § 26; om der da ved Siden af denne Skipperens detaljerede fremstillede Tilsynspligt skal anordnes et hertil ligere administrativt Tilsyn fra det Offent-