

liges Side, hvilket ikke er udelukket ved Sølovsforslagets § 26, er et andet Spørgsmaal. Det kunde maasse synes, at det vil være for strengt imod Skipperen at paalægge ham Ansvar — baade civilretligt jfr. § 59, og strafferetligt, jfr. § 292 — for Skibets Mangler, naar han har gjort Rederiet opmærksom paa disse, men Rederiet ikke tager Hensyn hertil og beordrer Skipperen til ikke destomindre at tiltræde Rejsen. Den svenske Kommission fra 1877 foreslog derfor, i Overensstemmelse med den norske Søfartslov § 11, at naar Reder eller Befragter vilde have større Ladning indtagen end Skipperen ansaa forsvareligt, skulde Tvisten kunne fordres afgjort ved lovligt Skøn. Det maa imidlertid vistnok erkendes, at denne Udvej, som da heller ikke er fastholdt hverken fra svensk eller norsk Side, er lidet praktisk, da Rederen har det i sin Magt at afstedigge Skipperen, naar denne ikke vil føje sig efter ham. I mange Tilfælde vil det være alene Skipperen og ikke Rederiet, som har det nødvendige Kendskab til Skibet og i det hele den fornødne Sagskundskab. Der er derfor ikke andet at gøre end at fastholde den sagkyndige Skipperens Ansvar; jo mere dette fastholdes, desto større Vægt giver man ogsaa hans bestemte Optraeden overfor Reder og Befragter. Skulde det imidlertid indtræffe, at Skipperens bestemte Indsigelse ikke hjælper, saa er der ganske vist ikke andet for ham at gøre end at opgive sin Stilling, men dette maa man ogsaa kunne forlange af ham at han gør fremfor vidende at udsætte ikke blot Skib og Ladning, men ogsaa de ham betroede Menneskeliv for Fare. Afstedigges Skipperen i saadan Anledning, maa Bestemmelserne i § 65, om Skipperens Ret til Hyre m. m. i Tilfælde af vilkaarlig Afstedigelse, komme til Anvendelse. Det kan ibrigt her erindres, dels at der i § 87 gives Mandstabet en Ret til under visse Forudsætninger at forlange en Underjøgelse af Skibets Sødygtighed, dels at der i § 292 paalægges ogsaa Redere og andre Strafansvar, naar de have Skyld i, at et usødygtigt Skib gaar til søs, og det vil sikkerlig af Domstolene blive anset som en stærkende Omstændighed ved Straffens Ansættelse for dem, at de trods Skipperens Indsigelse have fremtvunget Skibets Afrejse. — Med Hensyn til Enkeltighederne findes der kun Anledning til at bemærke, at ligesom Skipperen ikke fritages for at føre Tilsyn med, eller for Ansvar for, Stuvningen, fordi denne besørjes af autoriserede Stuvere, saaledes gælder det samme, hvor Stuvningen udføres af Afladerens egne Folk. Om Skipperen end herved frigøres for Ansvar overfor Afladeren, fritages han dog ikke for Ansvar, forsaavidt

Stuvningens Tilbørlighed er af den største Betydning for Skib og dets Besætning; ogsaa overfor godtroende Erhverver af Konnossement paa Ladningen bliver Skipperen efter Omstændighederne ansvarlig. Ej heller fritages han for Ansvar derved, at det er Styrmanden der, som sædvanligt, tilser Lastning og Stuvning, idet Styrmanden udfører saadant Tilsyn paa Skipperens Ansvar. Noget andet er det, at ikke enhver Fejl, som maatte være begaaet, medfører Ansvar for Skipperen, naar han maa siges at have vist den Opmærksomhed og sørt det Tilsyn, som efter Forholdene med Billighed kan forlanges af en ordentlig og paapassende Skipper. — De nærmere Bestemmelser om Skibets Udrustning, Lastningen, Modtagelse af farlige Stoffer m. v. egne sig ibrigt ikke til Optagelse i selve Loven, bl. a. fordi de under Udviklingen af Trafikforholdene let kunne blive undergivne jævnlige Forandringer; det er derfor i sidste Stykke af § 26 bestemt, at nærmere Forrifter om disse Forhold kunne gives ved kgl. Anordning, som Skipperen da selvfølgelig er forpligtet til at overholde.

At de fornødne Skibspapirer — Nationalitets-Certifikatet, Skibsbemandingslisten, Toldklaringsbeviset og Ladningsdokumenterne (Certeparti, Konnossement, Fragtbrev) jfr. L. 13. Marts 1867 § 2 og 12; L. 26. Februar 1872 § 6, Udlast til Registreringslov § 31, Bl. 28. Oktbr. 1829 om Almindebreve — bør have om Bord, er ingen ny Forfrist. Følgen af, at den ikke efterkommes, er naturligvis, at Skipperen, foruden efter Omstændighederne at paadrage sig Strafansvar, bliver forpligtet til at erstatte den Stabe, som hidrører fra, at Skibet ikke er forsynet med de fornødne Brevstaber, jfr. § 249 Nr. 1. Som ny Forpligtelse er det fremdeles i § 27 paalagt Skipperen at have om Bord et Eksemplar af Søloven og af de Reglementer og Forrifter, som i Henhold til samme maatte være udfærdigede, jfr. sidste Stykke af § 26 og § 45 (Lov af 23. Febr. 1866 § 42), og Overtrædelsen af denne Forfrist medfører ifølge Lovforslagets § 286 Bødestraf.

I § 28 forbydes det Skipperen — under Erstatningsansvar — uden Rederens Samtykke i sin Kahyt eller andet ikke for Last bestemt Rum at medtage Handelsvarer. Det forstaar sig af sig selv, at Skipperen ikke hemmeligt maa medtage Fragtgods uden derfor at beregne Rederiet Fragt tilgode, da dette vilde være et bedrageligt Forhold. At han ej heller maa tage Varer med for andres Regning i sin Kahyt, paa aabent Dæk eller i andre Rum, som ikke i Almindelighed staa til Raadighed for et Skibs Befragter, idet