

dennes Ret derved vilde kræntes, siges i den efterfølgende § 110. Hvad der tilsigtes ved Bestemmelsen i § 28 er dette, at Skipperen, selv om han beregner Rederiet Fragt derfor, ikke ved i sin Kahyt m. v. for egen eller andres Regning at medtage Handelsvarer maa drive eller deltage i Handelsforretning eller Spekulation, hvorved han mulig kan komme i Strid med Rederiets Interesse, ligesom der ad den Vej let kunde opstaa Fristelser til Smugleri m. v., jfr. § 290. Det er i Overensstemmelse med disse Betragtninger, at man efterhaanden mere og mere er kommen bort fra det middelalderlige System, hvorefter Skipper og Mandstabs i Reglen havde Ret til at disponere over en vis Del af Rummet eller til fragtfrit at medtage et vist Quantum Varer, og navnlig at der i Lovforslaget ikke er optaget nogen til danske Lovs 4-1-27 svarende Bestemmelse om Skipperens og Mandstabs Ret til Føring, der forsaavidt bortfalder. — Der har under Forhandlingerne om Lovforslaget været rejst Spørgsmaal om i § 28 ogsaa at optage et Forbud for Skipperen imod i Kahytten uden Rederiets Tilladelse at medtage Passagerer, for egen Regning eller uden Betaling. Man har imidlertid fundet det rigtigst ikke at indføre nogen Bestemmelse derom i Loven, idet man er gaaet ud fra, at det ikke behøver at siges, at det er utiladeligt at medtage Kahytpassagerer uden Rederiets Samtykke, naar de leve paa Skibets Beføstning, ligesom det er en Selvfølge, at Skipperen ikke maa medtage Passagerer i sin Kahyt uden Fragt til Rederiet, naar Skibet overhovedet er et Passager-Fragtskib, medens det paa den anden Side synes at være smaa- ligt ubetinget at forbyde Skipperen i sin Kahyt, uden nogensomhelst Udgift for Rederiet, at medtage t. Eks. en Slægtning eller Bekendt, forudsat, som sagt, at Skibet overhovedet ikke medtager Passagerer mod Betaling. Dersom Rederiet af en eller anden særlig Grund ikke vil tilstede noget saadant, vil det jo staa Rederiet frit for at forbyde det, og et saadant Forbud maa Skipperen selvfølgelig respektere.

Bestemmelserne i Lovforslagets §§ 29 og 30, om at Skipperen ikke uden Nødvendighed maa være fraværende fra Skibet, naar det ikke er i Havn eller i Sikkerhed, at han bør sørge for den fornødne Kommando i sin Fraværelse, og at han, naar han forhindres fra at føre Skibet, bør gøre Meddelelse derom til Rederiet og, forsaavidt dettes Ordre ikke kan afventes, træffe midlertidige hensigtsmæssige Foranstaltninger, saavidt muligt efter Overlæg med Konsulen, hvem det endelig paalægges at foretage det fornødne, dersom

Skipperen bliver ude af Stand til at handle eller forsømmer sin Pligt, — ville findes stemmende med Forholdets Natur og behøve ikke nogen nærmere Forklaring. Undlader Skipperen paa den foreskrevne Maade at indhente Ordre fra sit Rederi eller at raadføre sig med Konsul, uagtet dertil havde Udgang, kan han vel efter Omstændighederne herved paadrage sig Ansvar, ligesom han kan gøre dette ved ikke at vise tilbørlig Omhu ved Valget af den nye midlertidige Fører af Skibet; men denne maa dog foreløbig respekteres som saadan af Mandstabet, Tredjemand og Rederiet, der navnlig ogsaa forbindes ved hans Optræden paa samme Maade som ved en af det selv valgt Skipperes Handlinger.

§ 31 handler om Skipperens Pligt til at fremskynde Rejsen saa vidt muligt. Derfor har han først at sørge for, at der ikke finder noget Ophold Sted ved Vosning og Lastning eller iøvrigt med Skibets Afreise, og derfor har han at udføre Rejsen uden Afvigelse fra den lige Vej, forsaavidt ikke Omstændighederne gøre saadan nødvendig eller dog tilstedelig. At Deviation ikke blot er tilstedelig men kan være en Pligt, naar det gælder om at redde Menneskeliv, følger af almindelige Retsgrundsætninger. Vanfæligere stiller Sagen sig, naar der er Spørgsmaal om at bjerger andet Skib eller Gods. Medens man paa den ene Side med særligt Hensyn til den Fordel, som et Skibs Besætning kan have af at bjerger paa Søen, jfr. § 228, maa være meget varsom med for saadanne Tilfælde Skuld at indrømme Deviationer, som ikke blot kunne medføre Tidstab, hvis Betydning for Redere og Ladningsejere kan være uvurderlig, men tillige udsætte det bjergende Skib for store Farer, bl. a. fordi dets Besætning ofte vil blive formindsket ved Afgivelse af en Del deraf til det bjergede Skib, — kan man paa den anden Side ikke helt se bort fra, at det næppe kan anses stemmende med Samfundets Interesse at lade maaste meget store Værdier gaa til Grunde, naar det lader sig gøre at redde dem uden virkelige Ulemper for nogen. Man har derfor formuleret Reglen saaledes, at intet Ophold maa gøres for at bjerger andet Skib og Gods, naar Bjergeringen ikke kan finde Sted uden Risiko for Skibet og uden væsentlig Ulempe for Rederen eller andre, hvis Interesse det er Skipperens Pligt at varetage (o: Ladningsejeres, Assurandørers, Bodmeritreditorers m. v.). Bestemtere turde det formentlig være vanfæligt at angive de Betingelser, hvorunder Deviation for at bjerger Skib og Gods er tilladelig. — Det har været under Overvejelse, om der, navnlig i