

godtgjorte Konsulerne, saaledes at de ikke have haft nødvendig at rekvirere Udenrigsministeriets Bistand. Selv om det imidlertid antages, at de paagældende Udgifter løbe op til 3 eller 4 Gange saa meget som de igennem Udenrigsministeriet indkrævede Beløb, ja selv om de et enkelt Aar maatte kunne løbe op til $\frac{1}{7}$ af den højeste Sum, som de omhandlede Udgifter i noget Aar, efter Opgivende, skulle have beløbet sig til i Norge, nemlig 200,000 Kroner, altsaa til c. 28,000 Kroner — hvilket dog neppe er rimeligt — vil det formentlig erkendes, at der her ikke er Tale om en Sum, der kan affrække fra at følge Norges og Sveriges Eksempel paa dette Punkt til Bedste for den danske Skibsart.

I § 67 bestemmes det, at naar Skipperen dør, beregnes der ham Hyre til Dødsdagen. Dette forstaar sig af sig selv, men det er fundet rigtigt, dertil at føje en Bestemmelse om, hvornaar Døden skal antages at være indtruffen, naar den maa forudsættes at være hidført ved en Ulykke, for hvilken man savner Data til at bestemme Tidspunktet. At der bliver noget vilkaarligt ved en saadan Regel, kan jo ikke undgaa.

§ 68 giver Regler for, hvorledes den en Skipper tilkommende Godtgørelse skal beregnes i Tilfælde af Tjenesteforholdets Ophør inden Rejsens Slutning, hvor den helt eller delvis bestaar i visse Procenter af Skibets Fragt eller anden efterhaanden faldende Indtægt af Rejsen. Det er klart, at Skipperen efter Omstændighederne vilde kunne faa enten for meget eller for lidt, hvis man afgjorde Sagen saaledes, at man tillagde Skipperen al den, men ogsaa kunde Indtægt af den nævnte Bestaendighed, som faldt netop i den Tid, da han var Fører af Skibet. Den ældre svenske Sølov af 1864 gav i sin § 25 den særegne Regel, at Godtgørelsen i det omhandlede Tilfælde skulde ansættes til 1ste Styrmands Hyre med 50 Procents Forhøjelse; men denne vilkaarlige Beregningsmaade synes i alt Fald ikke vel begrundet, forsaavidt der tales om Skipperens Godtgørelse for den Tid, i hvilken han har gjort Tjeneste. Her er det formentlig meget mere rationelt at tillægge Skipperen en saa stor Del af den ham tilfaldte Part i Fragten eller anden Indtægt af Rejsen, som den Tid, i hvilken han har været i Tjenesten, udgør af hele den Tid, som Rejsen medtager. Dette gør § 68 i det første Punktum. Forsaavidt Skipperen derimod foruden Hyre-Bederlag for den Tid,

hvori han har været i Tjenesten, tillige efter § 65 skal have Tillæg af Hyre eller Hyre-Bederlag for 1, 2 à 3 Maaneder efter den Tid, hvori Tjenesten har været, stiller Sagen sig noget anderledes. Her er der nemlig Rimelighed for, at Indtægterne, hvoraf Skipperen skulde have en Part, i alt Fald delvis ere fremkomne af Foretagender, med hvis Sværskættelse i de henholdsvis 1, 2 og 3 Maaneder Skipperen ikke har haft noget at bestille; der er derfor her heller ingen rimelig Grund til at beregne Skipperens Godtgørelse efter Udbyttet af disse ham forsaavidt uvedkommende Foretagender, hvormed han stundom aldeles ikke vilde kunne være tjent. Man har under disse Omstændigheder ikke vidst bedre, end for dette Tilfælde Vedkommende at acceptere den ældre svenske Regel, men saaledes, at Godtgørelsen sættes til dobbelt Styrmandshyre, dog ikke mindre end til den faste Skippergage, hvis denne er højere. Herpaa gaar det sidste Punktum i § 68 ud.

Det bestemmes sluttelig i § 69, at naar Skibet er udklareret for en Rejse og iøvrigt sejlferdigt, maa Skipperen ikke holdes tilbage for Gæld, og ej heller Beslag eller Udlæg gøres i nogen af hans om Bord værende Gjenstande, som udkræves til Tjenesten om Bord, — hvormed maa sammenholdes den tilsvarende Bestemmelse i § 76 for Mandstabs Vedkommende. Grunden til en saadan Bestemmelse er naturligvis at søge i Henhyn til de betydelige Interesser for mange forskellige Personer, som kunne sættes paa Spil, naar en Sørejse standses i sidste Øjeblik; en Kreditor bør ikke kunne benytte sig heraf til at udsætte sin Rettsforfølgning mod en Skipper eller hans Mandstab til det Øjeblik, da Skibet ligger rede til at sejle, for derved maaste at tvinge Nedere eller andre i Rejsens uopholdelige Begyndelse interesserede Personer til at betale for dem. Allerede D. L.'s 4—1—36 vedtænder sig denne Betragtning, idet den siger, at naar en Skipper ligger sejlrede paa sin Vind, da maa ingen forhindre hans Styrmand eller Baadsmænd for Gælds Sag o. s. v. Der er imidlertid, saavidt skænes, ikke tilstrækkelig Føje til, som den ældre danske Kommission gjorde, at indskrænke Reglen til at gælde for Mandstabs Vedkommende; de samme Grunde gælde med Henhyn til Skipperen. Lovforslaget slutter sig derfor i det Hele i denne Henseende til norsk, svensk og tysk Ret.