

her i Folketinget undlod at give Loven en indgaaende og omhyggelig Overvejelse, Paragraph for Paragraph, om vi, af en vis Utaalmodighedsfølelse for at faa Loven gennemført saa hurtigt som muligt, lode os forlede til en mindre omhyggelig mindre grundig Behandling, end der i og for sig er Anledning til.

Disse almindelige Bemærkninger vilde jeg gøre om Lovens Behandling i det hele. Jeg vil derefter gaa over til at fremsætte nogle faa Bemærkninger om nogle Details i Lovforslaget. Jeg skal ikke være vidtløftig; hvis man vilde gaa ind paa en detailleret Gennemgaaen af Lovforslaget, vilde man let komme ud over alle Grænser. Det drejer sig til med her for en stor Del om rent specielle Spørgsmaal, Spørgsmaal, som overhovedet slet ikke egne sig til indgaaende Drøftelse her i denne Sal, allermindst ved første Behandling. Jeg mener ogsaa kun rent eksempelvis at ville fremdrage nogle enkelte Punkter tagne af et Par enkelte Afsnit. Mange af de Betragtninger, som det ærede Medlem fra Møen (Bojsen) har gjort gældende, have ogsaa min Tilslutning. Han har navnlig gennemgaaet Begyndelsen af Loven, hvad der vedrører Partzrederier, hvad der vedrører Mandskabets Stilling m. m. Jeg skal derfor ikke komme nærmere ind paa de Spørgsmaal, som han allerede har omtalt, men kun bemærke, at § 26, den Paragraph, der indeholder Bestemmelserne om usødhgige Skibe, forekommer ogsaa mig at være ikke ret vel antagelig i sin nuværende Skikkelse. Det er saa store og vigtige Anliggender, her er Tale om, at man sikkert ikke bør overlade til lgl. Anordning at træffe Bestemmelser desangaaende. For saa vidt det er nødvendigt derom at fastsætte nærmere Forskrifter, tror jeg ubetinget, at det bør ske ved Lov.

Hvis jeg skulde gøre nogen mere almindelig Indvending mod Lovens hele Karakter, skulde det nærmest være den, at den bærer Præget af, at Nædernes Interesser have været stærkere repræsenterede i Kommissionen end enten Købmændenes eller Skippernes. Det kommer frem paa flere Punkter, at der foreslaas Forandringer fra den nuværende Ret, som i ikke ringe Grad gaa i Retning af at begunstige Nædernes Stilling. Jeg skal først fremdrage nogle Spørgsmaal vedrørende Forholdet mellem Næder og Skipper. En af de Bestemmelser, som er bleven fremdraget fra danske Skibsføreres Side med Ansættelse over, at den er alt for rigorøs, findes i Lovforslagets § 59. Der staar her: „Skipperen er pligtig at erstatte al Skade, som paaføres Næder eller

Ladningsejer ved Fejl eller Forsømmelse i Opfyldelsen af de Pligter, der paahvile ham.“ Dette Udtryk, at Skipperen skal erstatte al Skade, som paaføres ved en Fejl fra hans Side, maa sikkert siges at være overordentlig vidtrækkende i sine Følger. Der udtales ganske vist i Motiverne, at saaledes er Forholdet allerede efter den nuværende danske Ret; men jeg tillader mig med al Respekt for Motivernes Forsatter dog at nære nogen Tvivl om, hvor vidt dette virkelig er Tilfældet. Ordet „Fejl“ efter almindelig Sprogbrug omfatter jo enhver Handling, der i sit Resultat viser sig at være uheldig, at være forkert, ligegyldigt, om Handlingen i sig selv ikke skyldes til nogen Forsømmelighed eller Mangler paa Pligtopfyldelse. Maar jeg giver min Tjener en Ordre om et eller andet, han skal besørge i Byen, og han enten af Dumhed misforstaar det, eller han hører galt, eller han opfatter forkert, hvad jeg siger til ham, og han kommer tilbage og har gjort noget andet end det, jeg har sagt til ham, saa har han begaaet en Fejl. Men jeg tror dog, at det vilde være lovlig vidt, hvis man i ethvert Tjenesteforhold ubetinget skulde kunne paalægge den, man i det givne Tilfælde benytter som sin befuldmægtigede, at erstatte enhver Skade, der kan blive Følge af en Fejl, han begaar uforsætlig, og uden det kan siges, at han ved Udførelse af Hvervet har ladet det mangle paa skyldig Omhu. Der bliver i selve Motiverne benyttet et Udtryk, som efter min Opfattelse er forreftere, og som det forekommer mig burde erstatte Ordet „Fejl“. Det er Ordet „Forsømmelse“. Der staar et Steds i Motiverne „Forsømmelse eller Forsømmelse“. En Forsømmelse er noget andet end en Fejl, og jeg antager ogsaa, at det, man nærmest har tænkt sig, at der skulde foreligge fra Skipperens Side, er en Forsømmelse. Derimod synes det mig, at Udtrykket Fejl er saa vidtrækkende, at det vistnok vilde drage mange Handlinger med ind under sig, som Skipperen ikke burde blive erstatningspligtig for. Det samme kommer igen for Mandskabets Vedkommende i § 78, hvor det samme Udtryk ogsaa bruges. — Et andet Forhold mellem Skipperen og Næderiet omtales i § 60, hvor der staar: „I Regnskabet skal Skipperen godskrive Næderiet enhver særskilt Godtgørelse, som han har modtaget af Fragter, Ladningsejer, Leverandør eller andre, med hvem han i Egenkab af Skipper har haft at gøre.“ Nu er det bekendt, at i tidligere Tider lønede man Skipperen for en stor Del ved særlige Procenter af Fragten, som kaldes Kaplat. Dette er gaaet af Brug, og nu er det i Almindelighed Regel, at det Tillæg til Fragten, der endnu ofte