

4. Aug. 1824, at de ere skyldige at hve saadant Vædthjælp. — I den tytte Seemannsordning af Decbr. 1872 § 28 erklæres Skipperen berettiget til at hæve Hyrefkontrakten og antage en anden i hans Sted, naar Sømanden udebliver over 24 Timer; en saadan Bestemmelse har man dog ikke fundet Anledning til at optage i Loven, efter som 24 Timer efter Omstændighederne, saasom naar Taler er om Dampskib i fast Rute, kan være for langt et Tidsrum for Skipperen at afvente, og paa den anden Side Forløbet af 24 Timer ingenlunde altid er tilstrækkeligt til at karakterisere den udeblevne som Kontraktbrøder. Lovforslaget har indskrænket sig til, i Lighed med L. 1866 § 14, i § 300 at udtale, at Fraværelse eller Udeblivelse i en vis Tid medfører Formodning for, at den Paagældende har villet rømme, naar det ikke efter Omstændighederne maa antages, at han ikke har havt til Hensigt at unddrage sig sin Tjeneste. Fristen er dog forkortet fra 2 × 24 Timer i L. 1866 § 14 til 24 Timer, idet dette Tidsrum formentlig er langt nok til, at de tilfældige Hindringer, som kunne have været til Stede for Sømandens Møde i rette Tid, kunne være fjernede, og der jo overhovedet kun er Tale om en Formodning, der ikke faar nogen Virkning, naar det gøres antageligt, at den Paagældende ikke har villet rømme.

Om § 76 er ovenfor talt i Anledning af Forslagets § 69 for Skipperens Vedkommende.

I §§ 77—81 gives Regler om Mandskabets Pligter i Henseende til sømmelig Opførsel, Lydighed imod Foresatte, Omjorg for Skib og Gods o. s. v. Hvad der foreskrives i §§ 77—78 for Mandskabet i Almindelighed, derunder ogsaa dets Ansvar for Skade, som bevirkes ved dets Fejl, Vigepligtighed eller Forsømmelse, stemmer med Forholdets Natur og gældende Ret; jfr. navnlig Lov 23. Februar 1866 § 1. Med § 78, 2det Stykke, maa Straffebestemmelsen i § 301 sammenholdes. At bestemme Arbejdstidens daglige Længde under almindelige Forhold, jfr. tytte Seemannsordning af 1872 § 31, kan der ikke vel være Tale om, da Søfolks Arbejde er og nødvendig maa være meget forskelligt og uregelmæssigt fordelt, idet den ene Dag kan medføre stor Træthed, medens der til Gengæld andre Dage kan være saare lidet at bestille. Naar der i den særlig danske Kommissions Udlast fra 1882 med Hensyn til Lydighedspligten var gjort en Tilføjning om, at de Foresatte ved deres Arbejdsordrer saavidt muligt bør

tage Hensyn til enhveres Stilling om Bord, har man, med al Anerkendelse af det rigtige i denne Sætning, dog ikke anset det for hensigtsmæssigt at optage den her, da det dels er vanskeligt at trække bestemte Grænser imellem de forskellige Søfolks Forretninger om Bord, i Særdeleshed under overordentlige Forhold, og det dels synes noget betænkeligt i denne Paragraf ligesom at give en Slags Anvisning paa, at der kan være Tilfælde, hvor en Skipper eller anden Foresats Befalinger gaa for vidt, og hvor der derfor kunde være Spørgsmaal, om de Paagældende vare forpligtede til at adlyde. Derimod er der gjort en Tilføjning i den anførte Retning i Lovforslagets § 44 om Skipperens Forhold overfor sine Underordnede. — Bestemmelserne i §§ 79 og 80 om de Styrmænd og Maskinmesteren særlig paahvilende Pligter stemme ligeledes med de gældende Regler. Hvor der er flere Styrmænd paa et Skib, fordeles Forretningerne imellem dem, og derefter har da enhver af dem sit Ansvar; dog forstaar det sig af sig selv, at i Tilfælde som de, der omtales i § 79, 2det Stykke, er det nærmest 1ste Styrmænd, der træder i Stedet for Skipperen, saa at der kun bliver Spørgsmaal om 2den Styrmænd o. s. fr., naar 1ste Styrmænd er forhindret i at fungere. Om Skipperens Ansvar for Styrmændens Udførelse af sin Gerning og hans Medansvar for Styrmændens og Maskinmesterens Førelse af Dagbøgerne er talt ovenfor ved § 26 og 36. — I § 81 gives der særlig den Regel, at Skibsmandskabet ikke uden Skipperens Tilladelse maa medtage Varer for egen eller andres Regning; sker det, kommer Bestemmelsen i § 28 til Anvendelse, det vil sige, at den Paagældende er pligtig at betale gangbar Fragt til Rederen for Godset og erstatte al forvoldt Skade. Af Hensyn til de, efter Omstændighederne meget alvorlige Ulemper, der kan flyde af, at der om Bord medføres toldpligtige Varer, som ikke ere opgivne paa Skipperens Manifest eller Varesfortegnelse, eller endog Ting, som kunne udsætte Skib eller Ladning for Fare eller Risiko, bestemmes det fremdeles i § 81, 2det og 3dje Stykke, dels at Skipperen kan lade Mandskabets Gjemmer undersøge, naar der er Grund til at nære Mistanke om, at Varer ere ulovlig medtagne eller farlige Ting bragte om Bord, dels at det ulovlig medtagne kan bringes i Land eller, hvis det først opdages efter at Skibet er gaaet til søs, tages over Bord, naar der er Fare eller Risiko ved at beholde det. Hertil kan føjes, at efter § 190 Nr. 1 godtgøres ikke i almindeligt Havari Gods, der er indladet i