

niske Udvikling, der har fundet Sted, i øvrigt nøjere end hidtil fastslaaer Styrmandens og Maskinmesterens Stilling og under Hensyn til, at Grundregelen om Førerens ubetingede Myndighedsstilling selv sagt maa være gældende, ikke blot for saa vidt angaar disse Skibsofficerers Tjenestoomraade, men ogsaa overfor de Grene af Skibstjenesten, som Loven ikke umiddelbart anfører, saasom Lægetjeneste, Telegraftjeneste etc., har man fundet det hensigtsmæssigt at fastslaa det fornævnte Grundlag for al Myndighed paa en saadan Maade, at det klart ses, at Skibsføreren paa ethvert Omraade er den højeste Instans. Ud fra dette Synspunkt har man under Nr. 26 foreslaaet følgende Affattelse af § 44: „Skibsføreren har i alle Forhold den højeste Myndighed om Bord.“

Ændringsforslagene under Nr. 27 betyde, at det vil paahvile 1ste Styrmand at føre Tilsyn ikke blot med det underordnede Mandskab, saa vidt dette ikke ordentligvis staar under 1ste Maskinmesters Tilsyn efter Reglerne i § 47, men tillige med de øvrige Styr mænd. Regelen i § 45 bliver herved overensstemmende med baade norsk og svensk Lovtekst, og hvad almindelig Praxis kræver.

Ændringsforslagene under Nr. 28 og 29 er redaktionelle og tjener til at hidføre Overensstemmelse med sædvanlig maritim-teknisk Sprogbrug; Skibets Maskineri anses altid at medindbefatte Kedlerne.

Under Hensyn til de utaalelige Følger, som Rømningsuvæsenet i stigende Grad medfører, har man fundet det uheldigt helt at forlade Regelen i den gældende Sølovs § 106 om, at Rømningsmanden fortaber Retten til sine om Bord efterladte Ejendele. Ved Ændring Nr. 32 foreslaar man derfor § 53, 2det Stykke, affattet saaledes, at den gamle Regel opretholdes, men dog at Overskuddet ved Ejendelenes Salg anvendes til Fordel for trængende Sø mænd og ikke som hidtil tilfalder Rederiet.

Da Regelen i Lovforslagets § 54 om Sømandens Adgang til i rimeligt Omfang at medtage Ting til personligt Brug synes

ufuldstændig, idet den ikke forhindrer Medtagelse af Opium, Kokain og lignende, til hvilke der adskillige Steder i Udlandet er let Adgang, har man fundet det rigtigst at stille det under Nr. 33 nævnte Ændringsforslag, der tilsigter at afhjælpe denne Mangel.

Dansk Fiskeriforening har for Udvalget fremsat det Ønske, at Fiskerfarfartøjer og Fartøjer til Fisketransport helt holdes udenfor Sømandsloven ud fra den Betragtning, at Fiskeriet overvejende drives som personligt Selverhverv. Selv om en saadan Betragtning maade mulig til en vis Grad maatte kunne underbygges ved en nærmere Undersøgelse af Fiskeriets Forhold i denne Henseende, har der efter Sagens Natur ikke kunnet være Tale om at holde nogen enkelt Gruppe af Skibe udenfor Loven, thi denne vilde jo netop miste næsten enhver Betydning, hvis den ikke fastholdtes som det almindelige og fælles Retsgrundlag for Forholdet i alle Skibe, der færdes paa Søen. Ogsaa Sølovskommissionen deler dette Synspunkt, idet den i sin Betænkning udtrykkelig udtaler, at det er givet, at Loven maa anvendes paa et Fartøj, paa hvilket der findes Fører og Mandskab, uden Hensyn til om Fartøjet bruges til Fragtfart, Bugsering, Bjærgning, Fiskeri, Fangstvirksomhed eller Lystfart. Idet Fiskerfartøjerne hidtil stadig har været indbefattet under den gældende Sølov, uden at dette har forvoldt Ulempe, og da desuden hverken den svenske eller den norske Sømandslov har undtaget Fiskerfartøjer eller nogen anden Skibsgruppe fra Loven, har Udvalget ikke fundet Anledning til at foreslaa nogen Afvigelse fra det hidtidige Princip om Lovens altomfattende Karakter. Paa den anden Side maa det erkendes, at der findes Bestemmelser i Lovforslaget, der kan være mindre egnede til umiddelbart at bringes til Anvendelse paa Fiskeri, naar dette foregaar under saadanne Former, at der i Virkeligheden kun er Tale om personligt Selverhverv med fuld Andel i Risikoen; men en saadan Betragtning maade maatte i saa Fald ogsaa være berettiget i beslægtede Tilfælde udenfor Fi-