

arbejdet udkast til ny affattelse af kapitel 3. De nordiske lovudkast er gengivet som paralleltekster i bilag 1. Man har ikke fundet anledning til at foreslå væsentlige materielle ændringer i de tilbageværende bestemmelser i dette kapitel, men har dels søgt at gøre reglerne mere tidssvarende, dels at få gennemført en mere hensigtsmæssig redaktion af de bestemmelser, der er tilbage efter de tidligere foretagne lovændringer, der har efterladt adskillige „huller“ i paragraffølgen.

Medens det svenske udkast i det væsentlige både indholdsmæssigt og med hensyn til paragrafinddelingen er parallelt med det danske lovudkast, har den norske komité foreslået, at visse regler om skibsførerens tjenesteforhold, som endnu findes i kapitel 3 (bl. a. §§ 28, 59 og 60), overføres til sømandslovens kapitel 1. Ligeledes har man fra norsk side ønsket at overflytte bestemmelsen i § 34 om skibsførerens pligt til at medtage søfarende, som skal hjemsendes ved konsulatets foranstaltning, til sømandsloven. I finsk lovgivning er de tilsvarende bestemmelser placeret i sømandslovens § 88. Fra svensk og dansk side har man ikke fundet det hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at foreslå ændringer i sømandsloven, men har ment, at visse ønskelige justeringer eventuelt kan foretages, når spørgsmålet om en mere omfattende revision af sømandsloven til sin tid måtte blive aktuelt.

Der har dernæst under det nordiske samarbejde været enighed om, at visse regler i kapitel 3 bør placeres i det nye kapitel 13 i sammenhæng med de reviderede regler om søforklaring, jfr. udvalgets 1. betænkning. Dette gælder bl. a. bestemmelserne i sølovens §§ 35-39 om førelse af skibsdagbøger, maskindagbøger etc. og om adgangen til at gøre sig bekendt med dagbøgernes indhold. Disse regler, der efter udvalgets opfattelse indeholder alt for mange detaljer, foreslår man placeret som § 300 i stærkt forenklet form, således at der gives handelsministeren bemyndigelse til at fastsætte alle enkeltheder med hensyn til omfanget af og formen for førelsen af dagbøger, om disses indretning og om kontrol med bøgernes førelse.

Der har endvidere både under de nordiske drøftelser og i udvalget været enighed om ligeledes at flytte de nugældende regler i

§§ 41-42 om afholdelse af skønsforretninger og lugebesigtigelser m. v. til 13. kapitel som §§ 310-311 under hensyn til, at disse regler står i naturlig sammenhæng med og supplerer reglerne om søforklaring, der som nævnt er foreslået placeret som §§ 301-309.

Til lovudkastets enkelte bemærkninger skal følgende bemærkes:

#### Til § 25.

Medens sømandsloven — nu lov nr. 229 af 7. juni 1952 — indeholder de væsentligste regler om skibsførerens tjenesteaftale, hans myndighed om bord og hans forpligtelser over for besætningen, er der i sølovens kapitel 3 givet bestemmelser om skibsførerens tjenesteplichter iøvrigt, først og fremmest hans forpligtelser i forhold til rederen og ladningsejeren. Det har under de nordiske drøftelser af sølovens kapitel 3 vist sig vanskeligt på alle punkter at finde frem til en hel klar og systematisk afgrænsning mellem de to love. Fra norsk side har man som nævnt i de indledende bemærkninger foreslået visse bestemmelser overført til sømandsloven, medens man fra dansk, finsk og svensk side ikke har ønsket på nuværende tidspunkt at foretage ændringer i sømandsloven. For at klarlægge forholdet foreslår udvalget som ny § 25 optaget en generel henvisning til sømandslovens bestemmelser om skibsførerens retlige stilling. Det svenske udkast indeholder i § 25 en tilsvarende bestemmelse.

#### Til § 26.

Stk. 1 indeholder i forenklet form regler svarende til gældende sølovs § 26 om skibsførerens ansvar for skibets sødygtighed ved rejsens begyndelse. Reglerne i denne paragraf har i realiteten ikke undergået nogen ændringer, siden de blev givet i 1892, bortset fra at 3. stk. om adgang til at fastsætte nærmere forskrifter vedrørende skibets forsyning med lægemidler og om indladning og medtagelse af sprængstof m. m. tillige med et tillæg af 14. december 1903 også vedrørende sprængstof etc. er blevet ophævet i 1923, efter at disse forhold var dækket gennem den i mellemtiden gennemførte skibstilsynslovgivning.

Den i § 26, stk. 1, givne opregning af eksempler på forhold, der er af betydning