

for sødygtigheden, må i dag anses for at være dels forældet, jfr. navnlig at der tales om kulfyrede dampskibe, dels ret tilfældigt valgt og vedrørende forhold, som nu er dækket udførligt af nyere lovgivning og dertil hørende administrative forskrifter om skibes bemanning og om skibes udrustning og udstyr, jfr. bl. a. bekendtgørelse nr. 396 af 15. november 1952 om forskrifter for skibes bygning og udstyr. De hidtil gældende regler i § 26, stk. 2, om nødvendig garnering, underlag etc. for ladningen foreslås erstattet af en i overensstemmelse med konossementsloven (lov nr. 150 af 7. maj 1937) § 3, 1, c., formuleret regel om, at skibet skal være i forsvarlig stand til modtagelse, befordring og bevaring af ladningen. Disse regler indgår — ligesom reglerne om udrustning, bemanning og proviantering — under sødygtighedsbegrebet, og er derfor ikke medtaget.

Reglerne i stk. 2 om dækslast og om ballast er ikke medtaget, da disse påbud må anses for dækket af de generelle krav om sødygtighed. Man har derimod bibeholdt reglen om skibsførerens ansvar for, at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at dette påbud ikke kan være til hinder for, at lugerne står åbne i særlige tilfælde, f. eks. af hensyn til ventilation af lastrummet eller under sejlads på floder og i beskyttet farvand. I modsætning til den norske komité, der har ment at dette resultat kan udledes af udtrykket „forsvarligt lukket og skalket“, har udvalget fundet det hensigtsmæssigt at præcisere den anførte fortolkning ved at tilføje, „medmindre forholdene tillader andet“.

§ 26, stk. 2, i udkastet svarer ganske til nugældende sølovs § 32, der fastslår skibsførerens pligt til under rejsen at opretholde skibets sødygtighed. Det er fundet naturligt at samle reglerne om skibsførerens ansvar for skibets sødygtighed såvel før som under rejsen i samme paragraf. Regler om bortfragterens ansvar for skibets sødygtighed findes i § 72.

Den foreslåede formulering af § 26 stemmer i øvrigt overens med det norske udkast § 26, bortset fra at dette har udeladt reglen i stk. 2, 2. pkt. (gældende lovs § 32, 2. pkt.), og de svenske og finske udkast er i realiteten af samme indhold.

Til § 27.

De foreslåede regler svarer med mindre redaktionelle ændringer til gældende sølovs § 29. De øvrige nordiske udkast har tilsvarende bestemmelser, men har tilføjet et nyt stk. 1, der gengiver reglen i sømandslovens § 44, stk. 2, om, at den øverste tilstedeværende styrmand i førerens fravær eller forfald træffer de afgørelser, som ikke kan opsættes. Fra dansk side har man, som nævnt ovenfor, ikke ment på nuværende tidspunkt at burde foreslå ændringer i sømandsloven, men er iøvrigt enig med de øvrige nordiske komiteer i, at bestemmelsen systematisk har en sådan sammenhæng med bestemmelserne i sølovens § 27, at den ved senere revision af sømandsloven bør overflyttes til denne paragraf.

Til § 28.

Den foreslåede regel omhandler samme forhold som gældende sølovs § 30, men er udvidet til også at omfatte det tilfælde, at skibsføreren afgår ved døden. Bestemmelsen om, at den øverste styrmand træder i skibsførerens sted i de nævnte tilfælde, hvor skibsføreren ikke kan udføre sine pligter, findes nu i sømandslovens § 44, stk. 2, men hører systematisk hjemme i sølovens 3. kapitel. Medens det norske udkast foreslår § 44, stk. 2, i sømandsloven strøget, har udvalget dog, som ovenfor i bemærkningerne til § 27 anført, ikke ment at burde foreslå ændringer i sømandsloven, men henstiller, at en sådan ændring eventuelt gennemføres i forbindelse med en senere revision af denne lov.

Reglen om, at rederen uopholdeligt skal underrettes om det passerede, stemmer med sølovens § 30. Derimod har man udeladt bestemmelsen i § 30 om konsulens medvirkning ved antagelse af anden midlertidig skibsfører. En sådan bestemmelse må anses for overflødig under nutidens gode kommunikationsforhold, hvor der normalt altid hurtigt vil kunne indhentes forholdsordre fra rederen.

Til § 29.

Den foreslåede bestemmelse om, at skibsføreren skal sørge for, at navigeringen og behandlingen af skibet sker på en måde, der er forenelig med godt sømandsskab, findes ikke i gældende sølov, hvorimod den svenske sølovs § 32 indeholder en mere detaljeret regel om dette forhold. Der har under det