

Søassurancekompani af 2den April 1850 § 179 og derhos stemmer i det væsentlige med den engelsk-amerikanske Opfattelse.

Det skal endnu, med Hensyn til dette Kapitel, bemærkes, at der paa flere af de Stadier, som Lovforslaget har gennemgaaet, har været Tale om at optage en Paragraf, der bl. a. i Tilghed med den tyfste Sølvs Art. 443, gav Regel for, hvad der skal anses som Tilbehør til et Skib og som saadant følge med dette. Navnlig fandtes i de af de 3 Kommissioner i 1887 afgivne Udkast en Paragraf, der indeholdt, at „under et Skibs Tilbehør indbefattes alle Rederen tilhørende Genstande, som ere bestemte til Skibets Brug, navnlig ogsaa dets Vaade, dog ikke Proviant, Kul, Brændsel og Olie.“ Ligesom Kommissionerne imidlertid ikke vare blinde for, at en Bestemmelse, der var affattet i saa almindelige, tilbøls svævende, Udtryk, i Virkeligheden ikke vilde være af stort Værd, saaledes erkendte man paa Delegeret-Mødet i Stockholm i Oktober 1890 det begrundede i de Grindringer, som fra den svenske Højesterets Side vare fremsatte imod den nævnte Paragraf, og endes derfor om at lade den udgaa, imod at der i Kapitlet om Sopaneret, i § 268, sidste Stykke, ved Omtalen af Skibets Tilbehør indfødes en Tilføjning om, at „dertil ikke regnes Proviant, Kul eller andre Massiforbrødenheder.“ Derved er formentlig det egentlige positive Indhold af den tidligere paatænkte Paragraf optaget paa et Punkt, hvor Bestemmelsen vel nærmest vil kunne være af praktisk Betydning.

Til 2det Kapitel.

Om Rederi.

Den nu gældende positive danske Ret indeholder ikkun saa og lidet udtømmende Regler om Rederes Retstillings, om deres Forpligtelser overfor Tredjemand, navnlig forsaavidt der bliver Spørgsmaal om Ansvar paa Grund af de af Skipperen indgaaede Retshandler eller hans eller Mandstabs Forfeelser, om Forholdet mellem flere Medredere, den korresponderende eller bestyrende Reders Myndighed, et Partrederis Opløsning osv. I det væsentlige indskrænke de gældende Lovbestemmelser sig til D. L. 4-2-5, 4-2-14 og 4-1-34 og 35, hvilke Artikler derhos tilbøls ere tvivlsomme og næppe aldeles helbige. Lovforslaget har derfor forsøgt i

det 2det Kapitel at give nærmere Retzregler for disse Forhold, i Hovedsagen iøvrigt ikke blot væsentlig overensstemmende med den almindelige europæiske Søretsopfattelse, men ogsaa med hvad der maa anses at være anerkendt i dansk Retzanvendelse.

Kapitlets 2 første §§, 7 og 8, indeholde de almindelige Regler om det Omfang, hvori Rederier hæfte, det vil sige Regler, der komme til Anvendelse uden Hensyn til Rederiets nærmere Veffaffenhed, hvad enten det bestaar af en Enkeltmand, eller er et Partrederi, et responsabelt Handelselskab eller et Aktieselskab. I § 7 udtales først, som Hovedreglen — hvorfra de følgende Indskrænkninger altsaa forsaavidt ere at anse som Undtagelser, om end de Tilfælde, som de angaa, praktisk turde være de hyppigst forekommende — at Rederen hæfter personlig, det vil sige med hele sin Formue, for de Forpligtelser, som han selv eller gennem andre paadrager sig, forsaavidt ej anderledes i denne Lov bestemmes. Denne Hovedregel er selvfølgelig stemmende med almindelige Retzgrundfættninger; naar den er stillet i Spidsen af Reglerne om Rederens Ansvar, er det dels for, som paa-peget, at hæbde Hovedreglen, dels for skarpere at fremhæbe Betydningen af den Indskrænkning, der i de følgende Bestemmelser gøres i Rederens Ansvar i Tilfælde, hvor han dog ifølge Forholdets Natur ikke kan fritages for at svare til de af andre paadragne Forpligtelser. I Virkeligheden er denne Indskrænkning af Rederens Ansvar i de paa-gældende Tilfælde en i Villighed grundet Gunst, der vises Rederen, forsaavidt almindelige Retzregler i alt Fald i mange af disse Tilfælde maatte føre til at anse Rederen for fuldt ansvarlig. Tanken er jo imidlertid den, at ligesom det er vel beføjet, at Tredjemand, som forurettes ved Handlinger, som Rederens naturlige Fuldmægtig, Skipperen, foretager for Rederiet, eller ved Fejl og Forfeelser, som Skipper eller Mandstabs i Rederens Tjeneste begaar, maa kunne i den Anledning holde sig til Principalen, og ligesom det utvivlsomt i høj Grad vilde lamme den hele Rederivirksomhed, naar Tredjemand i disse Forhold henvistes til alene at holde sig til den vel ofte lidet formuende Skipper, medmindre han påsede paa at forlange udtrykkelig Fuldmagt for denne fra Rederen inden han indlod sig med Skipperen, eller til de vel saagodt som altid formueløse Matroser m. m. —, saaledes vilde det paa den anden Side være at gaa Rederen for nær, og maatte faktisk umuliggøre enhver Rederivirksomhed, hvis Rederen skulde være underkastet et ubegrænset Ansvar for Skipper og Mandstabs