

Undtagelse fra Hovedreglen undtagen i alt Fald for Tvangslodfers Vedkommende, idet det i alle andre Tilfælde til Dels beror paa Rederiets Fuldmagtig, Skipperen, om og hvilken Person der antages til at udføre den paagældende Tjeneste, og det derhos ingenlunde kan siges, at Skipper, eller efter Omstændighederne anden Befalingsmand paa Skibet, derved bliver fritagen for at opfylde sin Pligt som Fører af Skibet eller for den deraf flydende Forpligtelse til at føre Tilsyn med den Maade, hvorpaa enhver om Bord udfører sin Gerning. Hvad særligt Tvangslodfer angaar, da giver vel den tyfte Sølov i Art. 740 den Regel, at Skibet ikke hæfter for Sammenstød, hidførte ved Fejl af en Tvangslods, og i det endelige — senere af den svenske Rigsdag vedtagne — svenske Sølovsforslag blev der, ifølge den svenske Højesterets Udtalelse, gjort den Vending, i Modfætning til det danske og norske Kommissions Sølovsforslag, at der paa det paagældende Sted i den heromhandlede § 8 foran Ordene „forretter Skibstjeneste eller udfører Arbejde om Bord“ indstlydes: „paa Grund af Rederens eller Befalingsmænds oppdrag“, hvorved det var Meningen at udelukke Rederens Ansvar for Tvangslodfer. Det turde imidlertid være den almindelige Retssopfattelse, ikke blot i Danmark og Norge men hos de fleste bjærende Nationer, at der ikke er tilstrækkelig Grund til at gøre en speciel Undtagelse fra Hovedreglen for Tvangslodfers Vedkommende, og særligt fortjener det Opmærksomhed, at medens der i England efter Merchant Shipping act af 1854 ikke paa- hviler Rederens Ansvar for Skade, som bevislig alene er forarsaget ved Fejl af en Tvangslods, det vil sige en Lods, som Skipperen paa visse, tvært mod meget faa, Steder under Bodeansvar er forpligtet til at tage om Bord og overlade Kommandoen, blev det af det overvejende Flertal i en Lovkomite, som i 1888 blev nedsat for at drøfte en Del Spørgsmaal vedrørende Lods væsenet, vedtaget at udtale, at „Reglen om Rederens Fritagelse for Ansvar for Tvangslodfers Fejl ikke lader sig forsvare, den er en Fare for Liv og Ejendom paa Søen“. Spørgsmaalet har særligt for Danmarks Vedkommende faare liden praktisk Betydning, idet Benyttelse af Tvangslods kun er paabudt i Odense Kanal, jfr. Lov 13. Juni 1879 §§ 12, 15 og 16 samt Bekf. af 20. Juni s. A. Et særegent praktisk Hensyn, der taler for uden Undtagelse at lade Rederiet, det er Skibet med Fragt, bære Ansvar for den Skade, som forarsages af dem, der udføre Arbejde i Skibets Tjeneste, i saadan Tjeneste, er dette, at det vilde være meget uheldigt,

og næppe forsvarligt, at lade et ved Fejl fra et andet Skibs Side paafejlet Skibs Net til at forlange Erstatning for den derved forvoldte Skade i Virkeligheden være afhængig af, om det paafejlende Skib var under Kommando af en Tvangslods eller af en af Skipperen antagen Lods eller af Skipperen selv; thi den Udvej at henvise den skadelidende til at søge Erstatning hos selve Tvangslodsen vil naturligvis i de allerførreste Tilfælde have nogen praktisk Betydning.

Hvad der udtales i § 8 2det Stykke, at Rederen fra sin Side kan holde sig til den, der har forvoldt Skaden, er vistnok noget, der forstaar sig af sig selv; man har dog troet, at det vilde være ret hensigtsmæssigt udtrykkelig at sige det, navnlig ogsaa fordi en lignende Udtalelse findes paa et andet Sted i Lovforslaget, nemlig i § 191, sidste Stykke.

Endnu skal det kun bemærkes, at det ikke er bleven anfjet for rigtig at inkludere sig paa i §§ 7 og 8 at give særlige Regler for det Tilfælde, at Skipperen tillige selv er Reder — Eneleder eller Partreder —, idet det formentlig, naar der spørges om hans Ansvar, maa komme an paa de særlige Omstændigheder, hvorvidt han maa anses at have handlet som Reder eller som Skipper, og hvorledes Tredjemand i den Henseende har maattet opfatte Forholdet. Er han traadt op som Reder i de indgaaede Kontraktforhold, maa han naturligvis hæfte personlig (helt eller efter sin Andel i Skibet), og det samme maa gælde, naar han ved egne retskrænkende Handlinger udenfor Kontraktforhold paadrager sig Ansvar. Har han derimod under sine Forhandlinger med Tredjemand holdt sig indenfor Rammen af den en Skipper i Almindelighed tilkommende Myndighed uden at hentyde til, at han er Reder, vil Tredjemand, der herefter maa forudsettes at være gaaet ud fra, at han kun kunde holde sig til Søformuen (Skib og Fragt), ej heller kunne gøre en større Ret imod Skipperen personlig gældende, fordi han bagefter faar at vide, at denne tillige var Reder.

I de følgende Paragraffer i det 2det Kapitel, §§ 9 til 23, gives en Række Regler om det saakaldte Partrederi, om end en enkelt Bestemmelse, nemlig i § 10 om at Sagsøgeren i Sager angaaende Rederi- Ansøgninger har Valget mellem Rederiet og Skibets Bærning, ogsaa maa komme til Anvendelse, naar Skibet tilhører en Eneleder eller et Handels- eller Aktie-Selskab. Medens der ikke er nogen Anledning til at omtale de andre Former, hvorunder Rederi kan drives af flere i Forening, responsible Handels-