

amerikanske og den norske, se iøvrigt Grams Soret Side 85—86, ligesom det ikke kan nægtes, at den ved Kompossementer hyppigst benyttede Form, hvorefter Skipperen forbin-der sig selv og det af ham førte Skib, i alt Fald vel kunde fremkalde Tvivl om, hvad der skal gælde. Man har derfor anset det for rettest ikke at forbigaa dette Spørgsmaal i Taushed. At Skipperen bliver personlig ansvarlig, dersom han særlig har medforpligtet sig eller lovet at indestaa for Opfyldelsen af den afsluttede Retshandel, eller naar han har overfiredet sin Besørgelse eller paa anden Maade gjort sig skyldig i en Forseelse, der medfører personligt Ansvar for ham, — forstaar sig af sig selv, og en Tilføjning i den Retning har man derfor anset for overflødig. Det kan i Forbindelse hermed bemærkes, at, naar Skipperen indfrier en for Reder eller Ladningsejer indgaaet Forpligtelse eller gør Udlæg for Skib eller Ladning, har han naturligvis Krav paa Dækning derfor af Reder eller Ladningsejer og der tillægges ham for saadan Fordring i §§ 268 Nr. 4 og 276 Nr. 3 Søpanteret henholdsvis i Skib med Fragt og i Ladning; overfor Reder eller Ladningsejer personlig faar Skipperen imidlertid ikke bedre Ret end en anden Kreditor vilde have havt. — Om end Skipperen ikke personlig hæfter i de ovenomhandlede Tilfælde, kan Kreditor dog rette Søgsmaal imod ham paa Reders eller Ladningsejers Vegne med Paastand om at erkendes berettiget til at holde sig til Skib med Fragt eller til Ladning; jfr. § 282.

Hvad der udtales i Begyndelsen af § 59, at Skipperen er pligtig at erstatte al Skade, som paaføres Reder eller Ladningsejer ved Fejl eller Forsømmelse i Opfyldelsen af de Pligter, der paahvile ham overfor dem, — følger af almindelige Rettsregler og er i fuld Overensstemmelse baade med nugældende dansk og almindelig Soret; jfr. D. L. 4—2—8 til 11, 17 og 18. Naar der i Paragraffen er tilføjet, at den Omstændighed, at Skipperen har handlet efter Ordre ikke frigtager ham for Ansvar undtagen overfor den, som har givet Ordren, er dette begrundet deri, at der kan tænkes Tilfælde, hvor Skipperen ved at følge en ham, særlig af Rederiet, givne Forholdsordre vilde komme til at krænte andre i Rejsen interesseredes, navnlig Ladningsejeres, selvstændige Ret, som det er Skipperens Pligt at vaage over. Da Skibsraadet er blot raadgivende, ikke besluttende, er det en Selvfølge, at Skipperen ikke kan befri sig for Ansvar ved at følge dets Raad, naar han maa anse dette for urigtigt; man

har dog fundet det hensigtsmæssigt udtrykkelig at sige det. En anden Sag er det naturligvis, at hvor der kan være Tvivl, om Skipperen i det enkelte Tilfælde har handlet med tilbørligt Overlæg eller uagtsomt og letfindigt, vil det kunne være af stor Betydning, naar Skipperen til Bedste for sin Opsattelse kan støtte sig til et enigt Skibsraad eller et stort Flertal i et saadant. — Det stemmer ligeledes med almindelige Rettsregler og almindelig gældende Soret, at Skipperen er ansvarlig, som det foreskrives i § 59 2det Stykke, for Skade, som af Mandskabet forvoldes ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, naar han har ladet det mangle paa pligtmæssig Opmærksomhed, behørig Omhu ved Valget af Personerne eller behørig Tilsyn. Her er ingen unaturlig eller ubillig Strænghed imod Skipperen; inavere kunde det siges, at Grundtætningen i D. L. 3—19—2 maatte føre til en for Skipperen langt byrdefuldere Regel. Forsaavidt Betingelsen for Skipperens Ansvar efter Paragraffens 1ste Stykke er Fejl eller Forsømmelse og efter Paragraffens 2det Stykke dels Fejl og Forsømmelse af Mandskabet, dels Mangel paa behørig Opmærksomhed og Tilsyn fra Skipperens Side, turde der derhos være Anledning til at gøre opmærksom paa, at det vel følger af Forholdets Natur, og maa fastholdes for at ikke Ansvaret skal blive praktisk aldeles betydningsløst, at Skipperen ikke kan kaste Bevisbyrden for, at der er begaaet Fejl eller Forsømmelse, over paa den erstatningsjøgende, hvorimod det er ham, der maa — ligesom det alene er ham der kan — oplyse, at Skaden maa tilskrives tilfældige Omstændigheder eller Uheld og ikke har sin Grund i Forseelse eller Forsømmelse; men paa den anden Side er det dog ikke Meningen, at der i denne Henseende skulde fordres noget strængt Bevis fra Skipperens Side. Det maa være tilstrækkeligt, at der oplyses at have været Forhold og Omstændigheder til Stede, som gøre det begribeligt og sandsynligt, at Skaden ikke er foranlediget ved nogen Fejl eller Forsømmelse men ved Uheld. Og ligeledes kan det ikke kræves positivt bevist, at Skipperen har vist behørig Opmærksomhed og Tilsyn; man maa nøjes med, at der fremstilles Oplysninger, der gøre det antageligt, at han ikke har ladet det mangle paa „den Omsorg ved Udførelsen af sine Pligter, som det paahviler en god Sømand at vise“. I den nye svenske Sølov er efter Nigsdags Lovudvalgets Indstilling denne sidste Betegnelse sat i Spidsen af Paragraffen som karakteriserende; om der vindes noget derved, synes at kunne omtvistes.