

Stuvning og rigtige Aflevering, saabelsom for Bedrageri, Fejl og Forseelse fra Skipperens eller Mandstabs Side, men derimod ikke for „Fejl i Dømdømme“ hos Kaptajn, Officerer eller Mandstabs. Det 17de tydske Juristmøde i 1884 vedtog ligeledes med stort Flertal en Resolution, hvorefter det skulde forbydes Kederne at udelukke eller indskrænke den dem paaliggende Ansvarlighed for Skade paa Gods, som forvoldes ved Skipperens eller Mandstabs dolus eller culpa, saabelsom at forandre Bevisbyrereglerne i dette Forhold. I samme Retning gik et i de nordamerikanske Stater i 1884 og i 1885 forelagt Lovforslag, og det samme maa væsentlig siges om et af Flertallet paa den i Efteraaret 1885 i Antwerpen forsamlede Congres international de droit commercial vedtaget Forslag, der dog indskrænkede Kederernes Ansvar for Skipperens og Mandstabs Fejl til Bedrageri og grov Slødesløshed (culpa lata). Striden er imidlertid ikke endt hermed; Kederierne have ikke givet tabt, og det kan anføres, at umiddelbart ovenpaa Antwerpen-Kongressen optoges Sagen paany til Drøftelse af Hamburghs Handelskammer og Kederiforening i Forbindelse med Bremens Handelskammer m. fl. — Medens det efter det foransførte er naturligt, at Spørgsmaalet ogsaa maatte blive Genstand for gentagen Drøftelse og Overvejelse paa de scandinaviske Sølovskommissioners Møder, der for en stor Del fandt Sted omtrent samtidig med de ovenfor berørte Møder, vil det ses, at der ikke desto mindre ikke i Lovforslaget, hverken i § 146 eller paa andet Sted, t. Eks. ved Behandlingen af Spørgsmaalet om Kederernes Ansvar for deres Undergivne, findes optaget nogen Bestemmelse, der vedrører dette Spørgsmaal. Det siges vel i § 146, at det der omtalte Forbehold ikke fritager Kederne for Ansvar for Skade, der er dem tilregneligt efter § 142, men der udtales ikke noget om, hvorvidt Kederne kunne tage andre Forbehold, hvorved de forvare sig mod Ansvar navnlig for Skibets Sødygtighed, Skipperens og Mandstabs Fejl osv. Grunden hertil er den, at man har troet, at det ikke vilde være rigtigt at foregribe den Løsning, som maatte fremgaa som Resultat af den endnu ikke afsluttede, saa at sige internationale Forhandling om Sagen, saa meget mindre som Spørgsmaalet i alt Fald hidtil ikke kan siges at være bleven af stor praktisk Betydning for Nordens, og særligt ikke for Danmarks Vedkommende. Lovens Tausshed vil naturligvis føre til, at der maa erkendes ikke at være nogen Lovhindring for i Certepartier og Konnossementer at vedtage Bestemmelser, der indskrænke det Kederierne

efter Lovens paahvilende Ansvar til Erstatning for tabt eller bestadiget Fragtgod.

Naar der er nogen Grund til at frygte for, at Gods er gaaet tabt eller er bleven bestadiget under Rejsen, paalægges det i § 42 Skipperen, væsentlig af Hensyn til Kederiets eventuelle Erstatningsansvar, at lade afholde Besigtigelsesforretning førend Godsjet udeliveredes, ligesom det paalægges ham at tilkalde Besigtigelsesmænd ved Lugernes Nabning og Løsningen, hvor der kan opstaa Spørgsmaal om, at Skade er foranlediget af Mangler ved Stuvningen, Garneringen, Lugernes Forstakning eller deslige. I Lovforslagets § 148 gives der ligeledes Ladningsmodtageren Abgang til ved Skibets Ankomst til Løsfestedet at lade afholde en Besigtigelsesforretning over Godsjet for at konstaterer dets Tilstand, hvor der er Grund til at antage, at det er bestadiget, samt for, hvis dette bekræfter sig, saa vidt muligt at oplyse Marsagerne dertil. Hvis Skipperen foranstalter Besigtigelse, behøver Ladningsmodtageren naturligvis ikke at gøre det, hvorimod han, eller den, der møder paa hans Vegne ved Besigtigelsen — hvortil han efter de almindelige Regler om Skønsforretningers Optagelse jo, saa vidt muligt, bør varfles — kan indskrænke sig til at paase, at Skønsmændene tage det tilbørlige Hensyn til alle de Momenter, som formenes at burde tages i Betragtning. Unnlader Skipperen derimod at foranstalte Besigtigelse, kan der være god Dpfordring for Ladningsmodtageren til at sikre sig Bevis for Godsjets Tilstand inden det udeliveredes til ham. Vel er han ikke affaaren fra at fremkomme med Indsigelser paa Grund af Godsjets Tilstand, fordi han har taget imod det uden Besigtigelse; men ligesom almindelige Handels- og Omsetningshensyn kræve, at deslige Klager maa fremkomme saa snart som muligt, og ligesom navnlig Skipperen med Joje kan forlange, at Klager over Godsjets Bestadigelse paa Rejsen ikke udskydes saa længe, at det gøres vanskeligt for ikke at sige umuligt for ham at oplyse de Data, hvorpaa han i alt Fald mener at kunne begrunde sin Ansvarsfrihed, saaledes bliver selvfølgelig et Skøn over Godsjets Tilstand ved Udelveringen, og om Marsagerne til dets mulige Bestadigelse, af ringere Betydning, jo længere Tid der hængaar efter Udelveringen inden det optages. § 148, 2det Stykke, foreskriver derfor, at naar Ladningsmodtageren vil gøre Indsigelser efter Udelveringen, maa han begære Skøn inden Udgangen af næste Søndag. I den tydske Sølovs Art. 610 og i den svenske Sølov af 1864 § 107 gives der vel Ladningsmodtageren en Frist af 48 Timer efter Løs-