

bugserende og det bugserede Skib overfor Tredjemand, altsaa overfor det andet Skib, hvormed Sammenstød finder Sted, er at anse som en Erubed. Om derfor end Bugserfartøjet overfor det bugserede Skib maa staa til Ansvar for den Skade og den Erstatningsforpligtelse, som paaføres det ved Fejl fra Bugserfartøjets Side, er det dog det bugserede Skib, der overfor Tredjemand maa betragtes som Hovedmanden, til hvem han paa første Haand har at holde sig. Dets Rederi maa forsaavidt svare for Fejl af Bugserfartøjets Besætning, som om de vare begaaede af Besætningen paa dets eget Skib, i hvis Tjeneste Bugserfartøjet med Besætning paa en Maade kan siges ved den paagældende Vestsighed at have arbejdet.

Den "Skade" paa Skib og Ladning, som efter Omstændighederne skal erstattes, kan naturligtvis ikke indskrænkes til den Dødeliggelse, Beskadigelse eller Forstyrrelse, som er en umiddelbar Følge af Sammenstødet; Begrebet Skade omfatter ogsaa de indirekte Følger af Ulykken, saasom Omkostninger ved Opholdet for Reparationens Skyld, Tids-tab o. s. v. Der kan her, som i andre Tilfælde, hvor der er Tale om Stadeserstatning, opstaa vanskelige og tvivlsomme Spørgsmaal om, hvor langt man skal gaa i Udstrækningen af Begrebet om indirekte Følger af den lidte Skade, om man t. Eks. skal tage Hensyn til det Tab, der lides ved, at Konjunkturerne forandre sig under Opholdet, at der indtræder Fallissementer, at der paadrages Konventionalsstraffe for ikke tilbørlig Opfyldelse af en indgaaet Kontrakt m. v. Herpaa turde der imidlertid ikke være Anledning til at gaa nærmere ind, eftersom disse Spørgsmaal ikke ere særlige for Søretten.

Naar det i § 222 udtales, at for den Erstatning, som skal tilsvares i Henhold til § 220, hæfter Rederen med Skib og Fragt — det kan tilføjes: med Søpanteret efter § 268 Nr. 4 — forsaavidt Sammenstødet er foraarjaget af nogen, for hvem han i Medfør af § 8 bærer Ansvar, er denne Bestemmelse i Virkeligheden kun en ligefrem Anvendelse af Reglen i den nævnte § 8. Til hvad der ovenfor er bemærket med Hensyn til denne Paragraf, kan der henvises, jærlig forsaavidt angaar det ved Sammenstøds-Materien jævnlig omdiskuterede Spørgsmaal, om Rederiet ogsaa bærer Ansvar for det ved Lodsens Fejl bevirkede Sammenstød, navnlig naar den antagne Lods er ansat i offentlig Tjeneste eller endog Tvangslods. Særegen Betydning faar § 222 ved Fremhævelsen af, at Skib og Fragt hæfter for Stadeserstatningen, medens der ikke tales

noget om, at Godset hæfter, eller at Ladningsejerne i noget Tilfælde kunne komme til at hæfte for den Skade, som det af dem befragtede Skib ved Sammenstød tilføjer andet Skib eller detses Ladning. Saavel i den tyffe Lov, Art. 736, som i den svenske Lov af 1864 § 174 siges det udtrykkelig, at Ladningen aldrig er erstatningspligtig i de her omhandlede Tilfælde; dette turde imidlertid, eftersom der jo ikke paahviler Ladningsejerne men kun Rederne Pligt til at svare for Skippers og Mandstabs Forhold, være saa selvfølgerigt, at man har anset det for overflødigt at optage en Udtalelse herom i Lovloven paa dette Sted.

Foruden de 3 ovenomhandlede Paragraffer indeholder det 8de Kapitel ikkun 2 Paragraffer. Den ene, § 219, gaar ud paa i Lovloven at optage den for Tiden ved Lov 21. Juni 1867 lovhjemlede Ret til ved tgl. Anordning at foreskrive nærmere Regler for, hvad der paa Skibe skal iagttages for at undgaa Sammenstød, hvilke Regler jo væsentlig ere af international Karakter. Indholdet af den sidste Paragraf, § 223, er allerede Lov, se Lov 23de Marts 1888 § 2, men bør formentlig findes i Lovloven. Videre Kommentaar turde her ikke behøves; det bemærkes kun, at man vedblivende har maattet anse det for rigtigt at gøre det givne Raad om at yde Bistand og at opgive Skibets Navn m. v. virksomt ved at opstille en, iøvrigt afbeviselig, Formodning for, at den Skipper, der søger at unddrage sig Forpligtelsen til at hjælpe og at vanskeliggøre det for det andet Skib at finde ham og rejse Søgmaal imod ham, ikke er uden Skyld i Sammenstødet. Dette stemmer ogsaa med engelsk Særet, ligesom den hele Bestemmelse oprindelig skyldes et fra den engelske Regering udgaaet Initiativ.

I Lovudkastet fra 1882 fandtes (i dets § 299) endnu nogle Bestemmelser om, at den Skade, som er en Følge af hensigtsmæssige Opførelser for at undgaa Sammenstød, skal fordeles over Værdierne af samtlige Skibe og Ladninger, til hvis Redning Opførelsen gøres, og altsaa forsaavidt Reglerne om almindeligt Havari bringes til Anvendelse. Man har imidlertid ikke fundet Anledning til at optage saadanne Bestemmelser i Lovloven. Det forholder sig jo nemlig saaledes, at de Opførelser, der frivillig gøres for at frelse Skib og Ladning fra den fælles Fare af et truende Sammenstød, ifølge Reglerne i det 7de Kapitel om almindeligt Havari maa blive at fordele som saadant paa det Skib, om Bord paa hvilket Opførelserne ere gjorte, detses Fragt og Ladning. Spørgsmaalet er altsaa, om man