

Færd i sjæerne Egne og paa lange Rejser, hvor det i Virkeligheden ikke kan undgaaes at der aabnes et stort Spillerum for mere eller mindre heldig Virksomhed, for Fejl og Forseelser fra deres Side. Derfor har allerede D. L.'s 4—2—5 indskrænket Tredjemands Ret i Henseende til de af Skipperen som saadan indgaaede Retshandler til „at efterkomme sin Skade hos Skibet og ikke hos Rederen“, og ej heller er det tvivlsomt, at efter nugældende dansk Ret antages Rederen kun at hæfte med Skib og Fragt for Skibsbesætningens skadegørende Handlinger. Reglen er altsaa den, at medens Rederen for de af ham selv eller gennem andre paadragne Forpligtelser hæfter personlig, helt ud med hele sin Formue, saa begrænses hans Ansvar for de Forpligtelser, som Skipper og Mandskab — den første udenfor udtrykkelige Fuldmagtsforhold — paadrager ham, kun med den Ejendom, som han paa en Maade har betroet Skipper og Mandskab, den saakaldte fortune de mer, det vil sige Skib og Fragt. Kun een Undtagelse gøres der fra denne Regel, i Overensstemmelse med Lov af 23de Februar 1866 §§ 30—31, til Gunst for Mandskabet, den nemlig, at Rederen altid bliver personlig ansvarlig for dettes Fordringer efter Hyre- og Tjenestekontrakter, selv om det er antaget af Skipperen ifølge dennes Stilling som saadan, uden nogen særlig Bemyndigelse dertil af Rederen; jfr. Forslagets § 25. — Naar „Skibsformuen“ siges at være „Skib og Fragt“, forstås naturligvis ved det sidste Ord Fragten for den paagældende Rejse; ligesom derhos den Omstændighed, at Fragten eller en Del af den maatte være forudbetalt, ikke kan fritage Rederen for at hæfte med sammes Beløb, saaledes er det ogsaa Meningen, at „Fragt“ skal betyde „Bruttofragten“, eller med andre Ord at Rederen ikke kan gøre Fradrag i Fragtens Beløb for de Udgifter til Udrustning, Hyre m. m., som skulde tækkes af Fragten.

Til i de omhandlede Tilfælde at indskrænke Rederens Ansvar til „Skibsformuen“, turde der være saa meget større Grund, som det vistnok kan forudsættes, at de Personer, som paa fremmede Steder træde i Forhold til Skipper og Mandskab, jævnlig ikke tage videre Hensyn til den sjæerne, dem maatte ubekendte, Reders personlige Forhold, hvorimod det i Reglen for dem har væsentlig Betydning, hvilken Værdi de saa at holde sig til i Skibet med Tilbehør. Ogsaa kan det her erindres, at vedkommendes Ret i denne Henseende væsentlig styrkes derved, at der for deres Krav tillægges dem Søpanteret i Skib og Fragt; jfr. Lovforslagets § 268, Nr. 4.

Naar det i Begyndelsen af § 7 hedder: „forfaavidt ej anderledes i denne Lov bestem-

mes“, siges hermed ikke just til de særlige Regler i Paragrafens 2det Stykke og i § 8, men navnlig til Bestemmelser som Lovforslagets §§ 174, 216, 224, hvorefter Rederen ej hæfter personlig for Bodmerigeld, Havaribidrag eller Bjergetøn. — Forfaavidt der i 2det Stykke tales om Forpligtelser, som Skipperen i denne sin Egenstab og „ikke i Henhold til særlig Fuldmagt fra Rederen“ paadrager sig, turde der maasse være Anledning til at bemærke, at den givne Regels Anvendelse ikke udeluktes derved, at Skipperen i Virkeligheden har haft en særlig Fuldmagt, naar han ikke har benyttet den, idet han overfor Tredjemand kun er traadt op med den ham som Skipper tilkommende almindelige Bemyndigelse; Medkontrahenten har i saadant Tilfælde ingen Føje til at gaa ud fra, at han har Ret til at holde sig til Rederen personlig. Det bemærkes endelig, at der i det særlige danske Lovudkast (fra 1882) var optaget Bestemmelser om, at Rederen dog hæfter personlig i de i § 7 2det Stykke omhandlede Tilfælde, naar han særligt har lovet at indstaa for en indgaaet Kontrakt's nøjagtige Opfyldelse eller gjort sig skyldig i en Forseelse, der maa medføre personligt Ansvar for ham; man har imidlertid anset dette for saa selvfølgeligt, at det maa være unødvendigt udtrykkeligt at sige det.

Hvad § 8 særligt angaar turde det være tilstrækkeligt at henlede Opmærksomheden paa, at Rederen kun hæfter for den Skade, som foraarsages af Skipper eller Mandskab ved Fejl eller Forsømmelse „i Tjenesten“, altsaa ved den Maade, hvorpaa Tjenesten udføres eller forsømmes. Der bliver saaledes ikke Spørgsmaal om Ansvar for Rederen for den Skade, som Mandskab eller Skipper gjør udenfor Tjenesten, t. Eks. under Vandlov, eller under Forhold, som Tjenesten vel maasse har givet Anledning til men som ikke vedkommer denne, t. Eks. under Klammeri med ikke til Skibet hørende Personer, der er opstaaet i Anledning af en Tjenestegerning. At Rederens Ansvar maa omfatte lige saavel Skadetilføjelser under Udførelse af Arbejde i Skibets Tjeneste af Personer, der ikke høre til det faste Skibsmandskab, som naar Skaden foraarsages af dette, synes ikke med Føje at kunne omtvistes. Paa dette Punkt har der dog baade i Teori og i Praksis været ikke liden Uenighed med Hensyn til den Skade, som foraarsages af visse autoriserede Personer, navnlig Lodsere og Stuvere, idet det er bleven gjort gældende, at forfaavidt saadanne Personers Bistand benyttes, burde Rederiet være frit for Ansvar for den Skade, de gøre. Det er dog mere og mere bleven erkendt, at der ikke er Grund til at gøre