

Det er i Harmoni med de ovenfor omhandlede Bestemmelser, naar § 146 giver Skipperen Ret til ved en Paategning paa Konnossementet at forbeholde sig Frihed for Ansvar for den ved Afleveringen af Godsset forefundne Bestadigelse af dette, naar det ved Indpakningen ikke er muligt at kontrollere dets Tilstand eller Indpakningens Forsvarlighed. I Lighed med, hvad ovenfor er bemærket til § 145, er Forudsætningen ogsaa her, at det ikke lader sig gøre at se, om Godsset er bestadiget eller om Indpakningen er forsvarlig; kan det ses, at Godsset er bestadiget eller Indpakningen usforsvarlig, maa Skipperen — som allerede ovenfor ved § 142 omhandlet — gøre en udtrykkelig Bemærkning derom paa Konnossementet, forsaavidt Forestillinger overfor Afsladeren ikke frugte. Men fremdeles er det ej heller Meningen, at et saadant Forbehold skulde kunne fritage for Ansvar i de Tilfælde, hvor de ved Udleveringen af Godsset forefundne Mangler eller Bestadigelser maa antages at være foranledigede ved Fejl eller Forsømmelighed fra Skipperens eller Mandstabs Side. Dette siges udtrykkelig i det sidste Punktum af § 146, naar det hedder, at saadant Forbehold ikke fritager for Ansvar, hvis Bestadigelsen eller Formindsfelsen maa antages at være opstaaet paa saadan Maade, at Rederiet er ansvarlig derfor i Medfør af § 142, det vil med andre Ord siges, naar Bestadigelsen ikke maa anses hidført ved Omstændigheder, der ere Rederiet utilregnelige. Det, som der opnaas ved et i Konnossementet med Føje taget Forbehold „fri for Læs, Bræk eller Skade“, eller lignende, er altsaa i Virkeligheden dette, at medens Reglen i Almindelighed er den, at Skipperen bliver ansvarlig for Bestadigelsen, medmindre han gør det antageligt, at den er en Følge af Søulykke m. v., som det ikke stod i hans eller Mandstabs Magt at afværge, vendes Forholdet saaledes om, naar hint Forbehold er taget, at Skipperen bliver ansvarsfri for de forefundne Mangler, medmindre det af Modtageren gøres antageligt, at Skylden ligger paa Skibets Side, idet navnlig Godsset var ubestadiget og Indpakningen forsvarlig ved Indladningen. Dette stemmer bl. a. med den tyffe Sølov, der i Art. 659 ligesvem siger, at den omtalte Klausul fritager for Ansvar for Brud, Lækage eller Bestadigelse indtil der føres Bevis for Skyld fra Skipperens eller en Person's Side, for hvem Vortfragteren er ansvarlig.

Efter hvad der alt er bemærket ved §§ 142 og 146 turde det være unødvendigt at anføre videre med Hensyn til Lovforslagets § 147.

Derimod findes der at være Anledning til her at henlede Opmærksomheden paa den Strid, som i det sidste Aarti i den kommerstille og juridiske Verden har været ført om, hvorvidt der i Lovgivningen bør sættes bestemte Straffer for Rederiernes Frihed til ved Klausuler i Konnossementerne at betinge sig Frihed for Ansvar navnlig for den ved Skipperens og Mandstabs Fejl og Forseelser foranledigede Skade. Spørgsmaalet herom er navnlig af stor praktisk Betydning i de store, faste Dampskibsruiter, hvor de store Selskaber faktisk tilvende sig et Slags Monopol og hvor derfor de enkelte Afsladere, navnlig de smaa, faktisk saa at sige blive nødte til at undertaste sig de Vilkaar, som de mægtige Rederier blive enige om at opstille. Og ikke alene maa det erkendes at være i sig selv urigtigt, at Ansvaret for Skipper og Mandstabs lastes fra Rederierne over paa Befragterne og at disse, forsaavidt det overhovedet er muligt at sikre sig derimod igennem Assurance, komme til at bære Byrden og Udgifterne herved; men det er ej heller uden Betydning for en heldig Udvikling af Søarten, om Rederierne ved Frihed til i væsentlig Grad at fraskrive sig Ansvar for det dem betroede Gods fristes til at vise mindre Omhu ved Valget af deres Følt og til overhovedet at have mindre Interesse i, at der ved Sørejser iagttages al den Forsigtighed, som Hensyn ikke blot til store Formuesværdier, men navnlig ogsaa til Menneffeliv kræver. Det ommeldte Spørgsmaal har sat saa store Kræfter i Bevægelse paa begge Sider, at det ikke er forunderligt, at man ikke endnu er naaet til en Afgørelse, hvorom der kan siges at være tilvejebragt en væsentlig Samstemning, og at der paa de forskellige Møder, hvor Sagen har været gjort til Genstand for Drøftelse, har vist sig at være Tilbøjelighed til at gaa i forskellig Retning, efterdem Rederne eller Købmændene — eller Juristerne — havde Overtaget. En udførlig Fremstilling heraf turde her næppe være paa sin Plads; det maa være tilstrækkeligt at nævne de vigtigste foreløbige Afgørelser. Paa et Møde i Liverpool i 1882, af „Association for the reform and codification of the law of nations“, hvor Rederne vare i Flertal, vedtoges en Konnossements-Formular, hvorefter Rederierne kunde fri sig saa at sige for alt Ansvar for Skipperens og Mandstabs Fejl og Forseelser, men dette fremkaldte en stor Modstand, der førte til, at det paa det næste Møde i Hamburg i 1885 bl. a. vedtoges, at Rederiet dog skulde være ubetinget ansvarligt for Skibets Udrustning og Sødygtighed, for Varernes