

tryffeligt Lovbestemmelse, maa formentlig anses fuldt begrundet i Særegenhederne ved Bodmerikforholdet. Forskrifterne om, at Bodmerilaan kun kan optages i Tilfælde af Nød, navnlig paa Grund af Søulykke, til Rejsens Fortsættelse, at Ladning særskilt kun maa forbødmes for Udgifter, der alene vedkomme den, osv., vilde paa den letteste Maade kunne omgaaes, dersom Erhververen af et Bodmeribrev kunde henstyre sig under, at det ikke af dette kan ses, at det er udstedt i Strid med disse Forskrifter. Hertil kan føjes, at da Bodmeribrevet jo betegner sig selv som Bodmeribrev, maa Erhververen vide, at Fordringens Retmæssighed er betinget af visse objektive Forudsætninger, om hvis Tilstedeværelse han derfor er opfordret til at forvise sig, ligesom det er Erhververens Sag, her som i Almindelighed ved Overdragelsen af Gældsbreve, at forvise sig om, at Udstederens Skyldbetændelse ikke lider af Mangler, der gør den betydningsløs (Umyndighed, Affindighed, Tvang.)

Den i § 179 indeholdte Bestemmelse, at Bodmerikreditor ikke bærer Tabet ved Havari og altsaa heller ikke skal deltage i de Bidrag, som i Tilfælde af Groshavari ved Fordelingen lægges paa de forbodmede Genstande, forsaavidt disses Værdi ikke ved Havariet eller de dem paahvilende Bidrag nedbringes under Bodmerikfordringens Størrelse, er i Virkeligheden kun en Anvendelse af den almindelige, ovenfor ved § 174 nærmere omtalte, Sætning, at Bodmerikreditor kun kan holde sig til de forbodmede Værdier, saaledes som de ere ved Rejsens Slutning, men ogsaa er berettiget til deri at søge Indbestignelse for hele sin Fordring, uden Hensyn til om de paa Rejsen maatte være formindskede eller forringede. Naar den heromhandlede Bestemmelse optages i Lovforslaget, i Overensstemmelse med den norske, svenske, finske og tyffe Sølov, er dette nærmest foranlediget ved, at den dog ikke gælder overalt; navnlig i code de commerce Art. 330 opstilles den modsatte Regel, at det er Bodmerikreditor, der har at udrede Bidragene til almindeligt Havari, hvilket iøvrigt hænger sammen med den franske Særets Opfattelse af Bodmerikforholdet, hvorefter Bodmerikreditor betragtes som en Slags Forsikringsgiver.

Den en Pantfætter i Almindelighed paahvilende Forpligtelse til at vise Omsorg for de pantfattede Genstande, som han beholder i sit Bærg, maa naturligvis end mere paahvile Skipperen overfor de forbodmede Værdier, eftersom alene disse hæfte for Gælden. Den hermed stemmende Regel i § 180, 1ste

Stykke, behøver derfor ikke nærmere Omtale, saalidt som Tilføjningen i 2det Punktum om, at Skipperen ikke maa udlætte de forbodmede Genstande for anden eller større Fare end forudsat, eller Slutningsætningen, at Skipperen er ansvarlig for den Skade, som foranlediges ved hans Overtrædelse af disse Regler. Det skal kun med Hensyn til denne sidste Sætning fremhæves, at her er Tale om et Ansvar for Skipperen personlig, hvorfra han ikke kan befri sig ved at henstyre sig under, at han har handlet efter Kedeers eller Ladningsejers Ordre; han har selv paataget sig Pligter overfor Bodmerikreditor og det gælder her, som tidligere oftere omtalt, at Skipperen, netop fordi han træder i Forhold til og har Pligter overfor flere Parter, hvis Interesser kunne være forskellige, har en vis selvstændig Stilling, der medfører, at han ingenlunde ubetinget kan være forpligtet til at rette sig efter hvad en enkelt Part, navnlig Kedeeren, forlanger at han skal gøre. — Naar det i Paragraffens 2det Stykke særligt fremhæves, at Skipperen ikke uden Nødvendighed maa forandre Rejsen eller afsvige fra den sædvanlige Vej — uden at det sker for at komme Mennesker til Hjælp, jfr. §§ 31 og 255 — eller udsætte de forbodmede Genstande for ny Fare, er dette forsaavidt kun en nærmere Udførelse af Hovedreglen i Paragraffens 1ste Stykke; hvad der bestemmes, med Hensyn til Skipperens Ansvar, naar han handler herimod, har imidlertid en særegen praktisk Betydning. Efter den almindelige Regel i D. L. s 4—5—7, at „naar Skipperen ved kendeelig Forseelse eller Forsømmelse forarsager Skibets Skade eller Ulykke, bør han svare med sin Person og alt sit Gods, indtil Bodmerikpengene ere betalte“, hvortil Bestemmelserne i norske Søfartslovs § 103 og finske Sølovs § 127 væsentlig svare, maatte det nærmest blive Bodmerikreditors Sag eventuelt at bevise, at Skipperens Forseelse var Skyld i Skaden, saavel som dennes Størrelse. Et saadant Bevis, t. Eks. for, at Skaden netop er forvoldet ved Deviationen og uden den ikke vilde være sket, turde det imidlertid vel i de fleste Tilfælde være meget vanskeligt for Bodmerikreditor at føre, og den praktiske Følge heraf bliver, at han for en stor Del prisgives Skipperens Vilkaarlighed. For at modvirke dette foreskriver § 180 i 2det Stykke, i Overensstemmelse med den tyffe Sølovs Art. 694 og den svenske Sølov af 1864 § 137, at, naar Skipperen paa en af de anførte Maader handler imod sin Pligt, og naar det derefter findes, at de forbodmede Genstande ere utilstrækkelige til at dække Bodmerikgælden, skal Formodningen være imod Skipperen eller for, at Tabet er