

at indlade uangivet eller urigtig betegnet Gods, imidlertid ikke med Føje kan beklage sig over, at han ikke faar Lov til at faa dette Gods affendt med Skibet, saaledes er det formentlig i sin Orden, at der skal betales Fragt for alt det omhandlede Gods, om det end bringes i Land eller kastes over Bord, idet Skibet ellers vil kunne lide et Fragttab derved, at det kommer til at jevle med et uoptaget Rum, hvori der kunde være indtaget andet Gods, hvorefter Fragt vilde være bleven betalt.

Bestemmelsen i § 117 om, at Skipperen ikke uden Afladerens Samtykke maa indlade hans Gods paa Skibets Dæk eller i dets Baade, og ej heller hænge det udenbords paa Skibets Sider, finder sin Forklaring derved, at Godset, naar det anbringes paa den anførte Maade, er særligt udsat for at stylles over Bord eller bestadiges. Det maa derhos med Hensyn til Dækslast erindres, hvad tidligere er omtalt, at medens Dækslast er kontributionspligtigt til almindeligt Havari, erstattes den ikke i saadant, naar den kastes over Bord eller liden Stude ved anden Foranstaltning, som træffes i Havsnød for at frelse Skib og Ladning, efter de nærmere derom i § 190 Nr. 2 givne Regler. Iøvrigt er der Anledning til at gøre opmærksom paa, at medens Læsning paa Dækket i § 117 forbydes af Hensyn til Afladeren, naar denne ikke giver sit Samtykke dertil, kan der ogsaa fra et andet Synspunkt betragtet blive Spørgsmaal om dens Utilledelighed, uden Hensyn til Afladerens Samtykke, nemlig set fra dens Færlighed for Skibet og de dervedværende Mennesker. Man har dog ikke i Lovforslaget ment at burde gaa saa vidt, som den engelske saakaldte Blimsollact af 15de August 1876, nemlig til i det væsentlige at forbyde Dækslast en vis Del af Aaret (mellem 31te Oktober og 16de April). Lovforslaget indskrænker sig i § 26 til at paahyde, at naar Dækslast kan føres, skal den forsvarlig sikres og anbringes saaledes, at den ikke i væsentlig Grad vanskeliggør Skibets Manøvrering; men dertil er rigtignok i sidste Stykke af § 26 føjet, at der ved Igl. Anordning kan gives nærmere Regler for Skibes Læsning, derunder ogsaa med Hensyn til Læsning paa Dækket. Og det turde være antageligt, at der ad den Vej vil blive gjort ikke ubetydelige Indskrænkninger i saadan Læsning, særligt maa ske for Skibe, der fare paa England, idet den nævnte engelske Lov af 1876 ogsaa, om end noget modificeret, bringes til Anvendelse paa fremmede Skibe, der løbe ind i engelske Havne med utilbørlig Dækslast.

§§ 118—125 handle, som ovenfor bemærket, om Liggedage. Derved forstaaes, som § 118 siger, den Tid, i hvilken Befragteren kan forlange, at Skipperen holder Skibet rede til Læsning uden Godtgørelse. Befragteren kan fremdeles forlange en yderligere bestemt Frist til Indladningen, men for denne yderligere Frist, de saakaldte Overliggedage, er Befragteren pligtigt at betale en vis Godtgørelse, de saakaldte Overliggedagspenge. Bestemmelserne herom gælde dog, som det fremgaar af § 123, ikke Styfgodsbefragtning, men kun, som det hedder i den svenske Tekst til § 118, hvor Skib er befragtet i sin Helhed eller for en vis Del.

Det er naturligt, at for at den Frist, der indrømmes Afladeren til at levere Ladningen, kan begynde at løbe, maa der gives ham Meddelelse af Skipperen om, at denne fra sin Side er rede til at modtage Ladningen. I § 118 hedder det derom, at Liggedagene begynde at løbe den første Søgnedags Morgen efter at Skibet er færdigt til at laste paa behørig Lasteplads og Skipperen derom har underrettet Afladeren; dertil knyttes dog den nærmere Bestemmelse, at hvis Underretningen først gives efter Kl. 4 om Eftermiddagen eller paa en Søn- eller Helligdag, regnes Liggedagene først at begynde at løbe fra den anden Søgnedags Morgen, altsaa fra Tirsdag Morgen, naar Underretningen gives paa en Søndag. Meningen hermed er, at der skal leevnes Afladeren nogen Tid til at forberede Begyndelsen af Ladningens Levering. Anmeldelsen fra Skipperens Side kan efter det anførte ikke med Virkning gøres førend Skibet paa Lastepladsen er færdigt til at laste; det er altsaa ikke tilstrækkeligt, at Skipperen opgiver, at Skibet t. Eks. den følgende Dags Morgen vil være parat paa Lastepladsen til at modtage Ladning. Paa den anden Side kan Skipperen naturligvis ikke være tjent med at ligge med Skibet parat til Indladning i en længere, maa ske uberegnelig, Tid som Følge af, at han ikke kan komme til at give Afladeren den foreskrevne Underretning om, at han er færdig, fordi Afladeren ikke er til at træffe; dette kan særligt være Tilfældet, hvor Afladeren er ube kendt for Skipperen, idet hans Ordre kan lyde paa at gaa til en vis Havn for der at indtage en vis Ladning for den, som der paa Stedet skal levere den i Genhold til passeret Kjøb og Salg eller anden Retshandel med Befragteren eller dennes Besuldmægtigede. For at Liggedagene kunne komme til at begynde at løbe maa der derfor i saadant Tilfælde gives Skipperen et Middel til paa anden Maade end ved Underretning til Ved-