

den Regel, om hvis Forstaaelse der vel derhos i de enkelte Tilfælde nok kunde rejses Tvivl, fast i Loven. I Virkeligheden maa det komme an paa, hvad der efter Ordene i Kontrakten og andre tilstedeværende Momenter maa antages at have været Parternes Mening. Man har derfor ikke ment, at der burde optages en Bestemmelse som den tydste i Loven.

Den i § 113 givne Regel, at Godset ikke uden Befragterens Samtykke maa forsendes med andet Skib — undtagen naturligvis i Nødsstilsælde — behøver ej heller udførlig Begrundelse. Det turde være tilstrækkeligt at henvise til, at det ene Skib kan være meget bedre og yligere end det andet, og at det derfor ogsaa er Reglen, se Lovforslagets § 254. 2det Stykke, at Forsikring for Gods taber sin Gyldighed, naar Godset forsendes med andet Skib end det ved Forsikringen opgivne. Hvor Vortfragteren sig skyldig i den Kontraktstrænkelse at sende Befragterens Gods med andet Skib end det bestemte, forstaaer det sig af sig selv, at han bliver pligtig til at erstatte Befragteren al den derved forvoldte Skade; næppe turde det derimod være rigtigt, som i det ældre danske Udfast fra 1882, at give Reglen saaledes, at Befragteren er berettiget til Erstatning for den Skade, som „derefter“ sker, hvis det skulde være Meningen dermed at betegne, at Erstatning skal gives for al den Skade, som sker efter at Godset er indladet i det urigtige Skib, selv om Skaden ikke bevirkes derved. Ganske vist kan det maaste i enkelte Tilfælde være vanskeligt nok at afgøre, om den skete Skade ogsaa vilde være indtruffen, hvis Godset var bleven affendt med det betingede Skib; naar imidlertid Vortfragteren, hvem Bevisbyrden nærmest maa paaligge, virkelig godtgør, at det efter Omstændighederne maa antages at forholde sig saaledes, ses det ikke rettere, end at der mangler Nætsgrund til ikke desto mindre at paalægge ham en Erstatningsforpligtelse. — Man har i Forbindelse med denne Paragraf rejst det Spørgsmaal, om der ikke maatte være Anledning til at give særlige Regler for det Tilfælde, at Vortfragteren vel ikke stiller et andet Skib til Disposition end det i Kontrakten ommeldte, men har angivet dets Bestaffenhed paa en Maade, som viser sig ikke at være stemmende med de virkelige Forhold. At der i saadant Fald kan foreligge et Kontraktbrud, der berettiger Befragteren til at træde tilbage og forlange Erstatning, naar Skibet er væsentlig forskelligt fra, hvad der er opgivet, er klart; en Regel herom behøves ikke. Det, man nærmest har haft for Øje, er imidlertid det i den ældre svenske

Solovs § 76 — i Vighed med fransk og hollandsk Særet — omhandlede Tilfælde, at Skibet efter sit Maalebrev ikke har den opgivne Drægtighed og derfor ikke kan indtage en saa stor Ladning, som i Befragtningskontrakten forudsat. Hermed kunde der efter Omstændighederne vel være Spørgsmaal om at sætte i Klasse det Tilfælde, at Skibet viser sig at kunne indtage en større Ladning end opgivet — hvilket navnlig kan blive generende for Befragteren, hvor han har forpligtet sig til at levere „fuld Last“ mod en vis efter det indladede Gods beregnet Fragt —, ligesom det ogsaa er bleven gjort gældende, at der maatte lægges Vægt paa, om Skibets Lastevne svarer til den opgivne. I sidste Henseende bemærkes imidlertid, at det ikke turde være rigtigt at paalægge Vortfragteren Ansvar, fordi det viser sig, at Skibet ikke netop kan indtage den opgivne Ladnings-Kvantitet, idet et Skibs Bæreevne kan være i høj Grad ulige ved forskellige Slags Varer og for samme Varer være ikke lidet forskellig efter deres tilfældige Bestaffenhed. Hvad Drægtigheden angaar, kan det næppe heller anses hensigtsmæssigt — eller stemmende med almindelig Koutume —, at enhver ubetydelig Forskel mellem Maalebrev og Opgivende skulde medføre Ansvar, og derpaa gaar den ældre svenske Solovs § 76 heller ikke ud. Den bestemmer derimod, at en Forskel af  $\frac{1}{20}$  af det i Maalebrevet opgivne Rumfang ikke skal komme i Betragtning. At slaa noget saadant fast i Loven har man imidlertid ikke fundet Anledning til. I Almindelighed vil der uden Tvivl, naar i Befragtningskontrakten en vis Lastevne eller Drægtighed opgives for det paagældende Skib, til saadan Angivelse være føjet et cirka, „omkring“ ell. desl., og efter Koutume vil der herigennem være aabnet Afgang til ikke i den omhandlede Henseende at tillægge saadanne mindre Forskelligheder Betydning, som der kan være Rimelighed for ikke at tage Hensyn til; ad denne Vej turde Spørgsmaalet løses bedre og naturligare end ved en fast lovbestemt Grænse.

Af §§ 114—117, der handle om Indladningen, giver § 114 Regler for, paa hvilket Sted i den paagældende Havn Skibet skal henlægges for at modtage Ladningen. Er en bestemt Plads vedtagen i Kontrakten, er Sagen naturligvis hermed afgjort. I andet Fald er det Befragteren af Skibet — eller, hvis der er flere Befragtere, da disse tilfammen, forsaavidt de ere enige —, som har Ret til at anvise Pladsen, forudsat, at den anviste Plads er „befvem“, det vil sige, at Skibet der kan ligge flot og sikkert samt