

kommende personlig at gøre sin Anmeldelse om at være færdig til at modtage Ladningen, og § 116 foreskriver til den Ende i sidste Punktum, at, hvor Afladeren ikke er kendt eller ikke til at træffe, skal Underretningen gives ved Befendtgørelse i Stedets Huis eller paa anden der brugelig Maade. Selvfølgelig maa Skipperen i Tilfælde af Strid om Berettigelsen af en saadan Befendtgørelsesmaade i det enkelte Tilfælde være belavet paa at godtgøre, at han ikke kendte eller burde kende Afladeren, eller dog opgæves havde gjort Forsøg paa at træffe ham.

At der maa tilkomme Afladeren en passende Tid til at levere Ladningen, men at han paa den anden Side ikke, og i ethvert Fald ikke uden at betale Godtgørelse, kan udhale Leveringen i uforholdsmæssig lang Tid, stemmer med Sagens Natur og er i Virkeligheden erkendt i alle Søretter; men Reglerne for dette Forholds Ordning ere forskellige, hvor der ikke i Certepartiet indeholdes nærmere Bestemmelser desangaaende. Medens der i den norske, den svenske og den finske Sølov for dette Tilfælde opstilles detaillerede Regler for, hvor lang Tid Afladeren kan disponere over til Indlastningen, med Tillæg ordentligvis af Overliggedage mod en vis Godtgørelse, er det i andre Lande almindeligt, at Reglen gives saaledes, at Afladeren i Mangel af særlig Bestemmelse i Certepartiet har en passende Ladetid, hvis Længde bestemmes efter Skif og Brug eller Skøn i det enkelte Tilfælde. Derpaa gaar t. Eks. den tyffe Søløvs Art. 569 ud og i væsentlig Overensstemmelse hermed, ja selv om med hvad der maa anses at være gældende Ret i Danmark, foreslog det særlig danske Sølovudkast af 1882, at til Liggetiden, naar intet er vedtaget om dens Længde, skulde regnes saamange Dage, som Indladningen (eller Losningen) efter Godsens Bestaffenhed og Mængde nødvendig udfordrer, naar den sker overensstemmende med Stedets Skif eller i Mangel af saadan med forsvarlig Hurtighed. Herester vilde altsaa Afgørelsen i de enkelte Tilfælde nærmest komme til at bero paa et Skøn. Under Sagens Overvejelse er man imidlertid ogsaa fra dansk Side kommen til den Erkendelse, at det norske-svenske System med lovbestemte Friste i Mangel af kontraktmæssige Bestemmelser er at foretrække, idet herved megen Strid og Usikkerhed undgaas. Fastsættelsen af Tidsfrister kan vel forsaavidt have nogen Betænkelighed, som en vis Vilskaarlighed ikke kan undgaas og navnlig Forholdenes Udvikling muligvis kan gøre de Friste, som nu maatte findes passende, mindre heldige i Tidens Løb. Men denne

Mulighed har man dog anset for at være af mindre Vægt, sammenholdt med de antydede Fordele ved klare og bestemte Regler, særligt fordi disse lovbestemte Friste jo kun ville faa en udfylgende Karakter og netop derved, at de gives, indeholde Dpfordring for de Paagældende til i Kontrakten at vedtage andre Regler, dersom Lovens Bestemmelser i det enkelte Tilfælde ikke findes fyldestgørende. I Lovforslagets § 119 gives derfor nøjagtige Regler for Liggedagens Antal, beregnede særskilt for Sejlskibe og for Dampskibe — for hvilke sidste større Hurtighed kræves — efter Skibets Størrelse. De enkelte Satser i den saaledes opstillede Skala have ikke blot været Genstand for de samlede Kommissioners omhyggelige Overvejelse, men ere navnlig grundede paa forskellige fra andre Sider, særligt fra de norske Sømandsforeninger, fremkomne sagtyndige Udtalelser.

Da Liggedagens Antal bestemmes under Hensyn til, hvor lang Tid der maa antages at medgaa til at besørge den paagældende Ladning henført til Skibet, naar dette Arbejde fremmes, med tilbørlig Hurtighed — hvilket Hensyn ogsaa maa forudsættes at være taget ved Liggetidens kontraktmæssige Bestemmelse —, opstaar det Spørgsmaal, hvorvidt Dage skulle tælles med, paa hvilke der ikke kan arbejdes. Den naturlige og almindelig gældende Regel i denne Henseende, som ogsaa er optagen i Lovforslagets § 119, er den, at det ikke vedkommer Skipperen, at der maatte være særegne Forhindringer for Afladeren i at arbejde paa Ladningens Levering — hvortil ogsaa maa henføres det Tilfælde, at Afladeren en eller flere Dage ikke tør levere Ladning, t. Eks. Korn, af Frygt for at den, efter dens særegne Bestaffenhed, skal tage Skade af Vejret —, hvormod det ikke bør komme Afladeren til Last, at Skibet er forhindret i at modtage Ladningen, t. Eks. paa Grund af Skibets eller Skibsredskabers Reparation, Storm eller Lavvande, der forhindrer Skibet i at ligge stille eller lægge til ved Bolværk, eller Sygdom blandt Mandstabet. Og det samme maa gælde, hvor Forhindringen rammer baade Modtagelsen og Leveringen; Skipperen kan saaledes ikke overfor Afladeren gøre gældende, at en eller flere Dage ikke ere blevne benyttede, fordi det var umuligt at levere Ladning t. Eks. paa Grund af at det var en forrygende Storm, naar den samme Omstændighed gjorde det umuligt for Skibet at modtage Ladning. Saaledes er ogsaa den norske Søfartslovs § 44 bleven forstaaet trods de der brugte Udtryk, at Liggetiden alene afbrydes af Grunde, som kun vedkomme Skibet. Med Hensyn til den Forhindring for Arbejde, som er begrundet i