

enkelt Kar, udleveret, stemme disse Regler ganske med D. L.'s 4—2—10, som forudsætter, at Købmanden er til Stede ved Losningen og der „klapper“ paa hvert enkelt Fad samt derefter paa Stedet tager sin Bestemmelse, om han vil „lade Skipperen beholde samme Fad for Fragten“. Derimod er det en Tilføjning, som iøvrigt ikke behøver nærmere Forklaring, naar det i Lovforslagets § 152 bestemmes, at Retten til Abandon bortfalder i det Tilfælde, at Varen er kommen om Bord i brøstfældig eller uforvarlig Beholder — at der altsaa er begaaet Fejl fra Afladerens Side —, naar Skipperen derom har gjort særlig Bemærkning paa Konnossementet efter § 147. Det er ikke tilstrækkeligt til at berøve Modtageren hans Ret til at abandonnere Varen, at Skipperen efter § 146 paa Konnossementet har gjort Paategning, hvorved han forbeholder sig Frihed for Ansvar for „Læk“ eller deslige; han maa ved Indladningen have gjort opmærksom paa den af ham foresundne Mangel ved Indpakningen og, naar dette ikke hjalp, have udtrykkelig paa Konnossementet anført, at Manglen er til Stede, og derved reserveret sig og sin Ret til Fragt imod Aflader og Modtager.

Lovforslagets § 153 udtaler som Regel, at Bortfragteren har at afholde alle Udgifter og Omkostninger, som ere forbundne med Rejsen fra Ladningens Modtagelse til dens Aflevering paa Bestemmelsesstedet. Denne Regel synes naturlig begrundet i Kontraktforholdet, hvorefter Nederiet mod en vis Betaling, Fragten, paatager sig at besørge Ladningen overført til det bestemte Sted, men Sagen har dog i ældre Tid været opfattet paa en anden Maade. Man betragtede nemlig tidligere de heromhandlede Udgifter, hvoraf nogle (Sikringsudgifter, Karantæneomkostninger, Bugserpenge) eksempelvis nævnes i 2det Punktum af § 153, som et Slaas Havari, det saakaldte ordinære eller lille Havari, i Mod sætning til det almindelige eller Gros-Havariet og det partikulære Havari, og man fordelte da de til det „ordinære“ Havari hørende Udgifter i et vist Forhold paa Skib og Ladning. I nyere Tid har man dog i de fleste Sølve opgivet denne Opfattelsesmaade og erkendt, at de paagældende Udgifter maa falde paa Skibet og altsaa bæres af Fragten, om enkelte Lande, t. Eks. England, end fremdeles have bevaret Fordelingsprincippet, i alt Fald for nogle af disse Udgifter, saasom Bugseringsomkostninger. Der kunde vistnok med Hensyn til enkelte Udgifter rejses Tvivl, saaledes for saadanne Karantæneomkostningers Vedkommende, der udelukkende finde Sted for Lad-

ningens Skyld. Man har dog ikke fundet Anledning til i Loven at gøre nogen særlig Undtagelse fra Reglen i den Henseende, men har ment at kunne overlade dette til kontraktmæssig Vedtagelse i det enkelte Tilfælde, saalænge det overhovedet anses rigtigt fra Statens Side at lade Omkostningerne ved den for det Almines Skyld foretagne Karantæne-Undersøgelse m. v. over paa de enkelte Personer, der maa underkaste sig samme. Foraaavdt der i den tyeste Sølvs Art. 622, der iøvrigt i det væsentlige stemmer med Lovforslaget, blandt de paagældende Udgifter nævnes „Udvisningsomkostninger“ — hvortil i det danske Udkast fra 1882 var føjet Indvisningsomkostninger —, turde der være Anledning til at bemærke, at man med beraad Hu ikke udtrykkelig har villet nævne disse Udgifter for ikke at give Anledning til Misforstaaelse. Ligesom det nemlig ikke kan betvivles, at Bortfragteren maa afholde de Udgifter, som ere forbundne med at ise Skibet ind i og ud af Havn, naar han i sin egen Interesse ønsker hurtigt muligt at faa Skibet bragt ind i eller ud af Havn, og det samme formentlig, i Mangel af anden Aftale, maa gælde, hvor Isningsomkostninger inde i Havn ere nødvendige for at faa Skibet bragt hen til den i Kontrakten vedtagne Last- eller Losseplads i Havnen, — saaledes kan det paa den anden Side næppe i Almindelighed siges, at Skipperen, uden Aftale derom, er forpligtet til paa Befragters eller Afladers Forlangende at gøre overordentlige Udgifter til Isning for at komme ind i eller ud af Havn nogle Dage tidligere. Det forstaar sig endelig af sig selv, at foraaavdt der bliver Tale om Udgifter, der gaa ind under Begrebet Gros-havari eller gøres til Bjergning af Ladningen, komme de herhen hørende Regler og ikke Bestemmelsen i § 153 til Anvendelse.

Med Hensyn til §§ 154—155 bemærkes, at da Skipperen ikke paa Befragtningskontrakten kan støtte noget Krav paa Ladningens Modtager, foraaavdt denne ikke er samme Person som Befragteren eller dog dennes fuldmægtig, maa der udfordres en særegen Retgrund for at Modtageren kan blive forpligtet overfor Skipperen. En saadan ligger imidlertid deri, at han lader sig Godset udlevere, hvortil han ikke kan være besøjet uden samtidig at anerkende de til Udleveringen knyttede Betingelser. I Overensstemmelse hermed foreskrives det i § 154, at Ladningsmodtageren ved at modtage Godset bliver forpligtet til at betale Fragt og hvad Skipperen iøvrigt maatte have at fordrø af ham i Medfør af Konnossementet eller andet Dokument — Befragtningskontrakt, Fragtbrev,