

som Erstatning for lidt Skade, men som Betaling for kontraktmæssig Udnyttelse af Skibet, har man fundet det rimeligt at lade Fragtens Størrelse være Udgangspunktet for Beregningen, men saaledes, at det Tal, der herved naas, skal korrigeres under Hensyntagen til den Forøgelse eller Formindskelse af Bortfragterens Udgifter, der er en Følge af, at Skibet ligger stille, eksempelvis forøgede Havneudgifter og besparet Brændsel. Godtgørelsen pr. Time vil være $\frac{1}{24}$ af den daglige Godtgørelse, hvilket man dog har anset det for unødvendigt at udtale i Loven.

Bestemmelsen i Paragraffens 2det og 3die Stykke stemmer med Sølovens Regler, dog med den med almindelig Praksis stemmende Modifikation, at om Sikkerhed stilles for ikke betalt Godtgørelse, kan Kravet ikke føres paa Konnossementet.

Til § 87.

En til den her givne Regel svarende Bestemmelse findes ikke i Søloven. Denne har vel i § 137, 2det Stk., en Bestemmelse for det Tilfælde, at Losning og Lastning sker i Sammenhæng for samme Persons Regning, men denne Regel vil ikke kunne anvendes paa det i nærværende Paragraf behandlede Forhold, der i Praksis har været Genstand for Tvivl. En Deling af den samlede Laste- og Lossetid med Halvdelen til Lastning og Halvdelen til Losning vil ikke altid give et rimeligt Resultat, fordi de to Transaktioner i mange Tilfælde ikke udkræver samme Tid. Da man ej heller har kunnet angive nogen anden bestemt Delingsnorm, har man formuleret Reglen derhen, at der til Lastningen kun maa anvendes saa lang Tid, at en rimelig Del af Tiden bliver tilbage til Losningen. Det maa da bero paa Forholdene i hvert enkelt Tilfælde, hvorledes Delingen skal foretages. Bliver der herefter anvendt for lang Tid til Lastningen, kan Bortfragteren ikke over for en Konnossementsindehaver paaberaabe sig dette, medmindre den til Lastningen anvendte Tid er angivet i Konnossementet, jfr. Forslagets § 160.

Den foran nævnte Bestemmelse i Sølovens

§ 137, 2det Stk. er udeladt, dels fordi Bestemmelsen knytter to fritstaaende Befragtningsaftaler sammen til en Enhed, hvilket fra et systematisk Synspunkt synes lidet tiltalende, dels fordi der efter Udtalelser fra Næringslivets Side ikke længere kan antages at være noget praktisk Behov for Reglen.

Til § 88.

Bestemmelsen træder i Stedet for Sølovens §§ 123 og 121.

Naar Aftalen angaar Stykgods, har man ikke ment at kunne lade de almindelige Regler om Lastetidens Længde være gældende, men har sagt, at denne maa bestemmes efter Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde. Det er ej heller skønnet naturligt at lade Bestemmelserne om Overliggetid komme til Anvendelse.

Løvrigt kommer Reglerne i de foranstaaende Paragraffer ogsaa til Anvendelse ved Stykgodsbefordring med den Modifikation, at Melding til Afladeren ikke er bundet til de i § 82 angivne Klokkeslet, men blot skal gives med rimeligt Varsel, og at i Linie- og Rutefart Melding overhovedet ikke kan kræves.

Lastning.

Til § 89.

Bestemmelsen i 1ste Stk. svarer til Sølovens § 116, 1ste Stk. Man har bibeholdt Udtrykket „ved Skibets Side“, saaledes at hvis Befragteren skal levere Godset over Skibets Ræling, vil en Bestemmelse herom i Certepartiet være nødvendig, medmindre der for Gods af den Art, Aftalen angaar, foreligger Sædvane for, at Befragteren skal levere Godset om Bord i Skibet, hvilket f. Eks. er Tilfældet med Hensyn til Laster af Kul, Korn og lignende bulk-Laster, naar Indlastningen foregaar ved Styrtning direkte ned gennem Lugerne.

Den angivne Arbejdsfordeling maa ogsaa være afgørende for, hvem der skal bære Omkostningerne ved Arbejdets Udførelse, og en direkte Udtalelse herom har man derfor anset for ufornøden.

En Forudsætning for Befragterens Forpligtelse til at levere Godset ved Skibets