

fragterens Fortjeneste — Nettofragten — først fremkommer, naar samtlige Omkostninger ved Rejsen er dækket. Omkostningernes Hovedposter er Hyre og Underhold til Skibsfører og Mandskab samt, naar der er Tale om maskindrevne Skibe, Forbrug af Maskinfornødenheder under Rejsen, hvormed i Almindelighed maa forstaaes Tiden fra og med Lastningens Begyndelse til og med Losningens Slutning, samt endelig Bortfragterens Omkostninger til Lastning og Losning i videste Betydning og hans Udgifter i Afgang- og Ankomsthavnene. Som Omkostninger, til hvilke der i det mindste maa tages et vist Hensyn, inden Bortfragterens virkelige Nettofragt fremkommer, maa ogsaa nævnes de under Rejsen paaløbende Forsikringspræmier af forskellig Art, Slid paa Skib og Udrustning samt Andel i Rederiets Generalomkostninger. Hvad der saaledes ved Rejsebefragtning saa at sige er samlet paa een Haand, nemlig hos Bortfragteren, fordeles ved Tidsbefragtning paa Bortfragteren og Befragteren. For at Bortfragteren ved Tidsbefragtning skal faa samme Nettofragt for en Rejse som ved Rejsebefragtning, behøver Tidsfragten for Rejsen ikke at udgøre et til Bruttofragten ved Rejsebefragtning svarende Beløb, idet denne Tidsfragt ikke for Bortfragteren skal dække andre Hovedposter end Lønning og Underhold til Skibsfører og Besætning. Den Tidsbefragteren tilkommende Rejse- eller Konnossementsfragt skal for ham dække, foruden den paa Rejsen faldende Tidsfragt, de Omkostninger ved Rejsen, som Befragteren skal bære og desuden normalt en Vinding for Befragteren.

I denne Paragraf behandles 2 særlige Spørgsmaal, der staar i Forbindelse med det anførte.

I første Stykke behandles Spørgsmaalet om Pligten til med Fragten at bidrage til almindeligt Havari.

I den Udstrækning, Fragten er en Reder- eller Bortfragterinteresse og ikke alene er en Risiko for Befragteren eller Ladnings-ejeren, skal i Henhold til Sølovens §§ 209 og 210 Fragten bidrage til almindeligt Ha-

vari efter Halvdelen af den Fragt, som er fortjent ved Rejsens Ende og den Erstatning, der godtgøres i Havariberegningen for tabt Fragt. Naar Bidragsværdien er bestemt til Halvdelen af den ved Rejsens Ende fortjente Fragt, har det ikke hermed været Meningen at faa frem en Slags Nettofragt som Bidragsværdi. I Overensstemmelse med Groshavariets almindelige Principper har man i Stedet haft til Hensigt i Bruttofragten at gøre Fradrag for de Omkostninger, som Bortfragteren vilde have sparet, hvis Rejsen var blevet afbrudt som Følge af Havariet. Vanskeligheden af med nogenlunde Nøjagtighed at bestemme disse Omkostningsbeløb har gjort, at man i Søloven for Simpelheds Skyld har bestemt Fradraget til Halvdelen. Paa dette Omraade har man i de nu over hele Verden almindeligt anvendte York-Antwerp Regler af 1924 anvendt en mere eksakt Regel.

Hverken i Søloven eller i York-Antwerp Reglerne tages der imidlertid ved Bestemmelsen af Fragtens Bidragsværdi Hensyn til andet end Forholdene ved sædvanlig Rejsebefragtning, og Spørgsmaalet opstaar da, hvorledes Sagen skal bedømmes, naar der foreligger Tidsbefragtning. Det synes herved klart, at i saadanne Tilfælde vil en Beregning af Bidragsværdien efter, hvad der er sagt ovenfor, ikke være rationel hverken for Bortfragteren eller Befragteren. Bortfragteren løber ikke nogen Risiko for Rejsefragten, men kun for den Del af Tidsfragten for Rejsen, som han vilde miste, hvis Fartøjet gaar tabt, men behøver paa den anden Side ikke at bære Omkostninger i Bestemmelsehavnen eller ved Losningen. Befragteren ejer ganske vist Rejsefragten, men skal til Gengæld herfor bære foruden de nys nævnte Omkostninger og Losningsudgifter en større Udgift end Hyre til Skibsfører og Mandskab, nemlig Tidsfragten til Bortfragteren.

Der har dog i lang Tid været almindelig Enighed om, at en Havariinteressent, som ikke har nogen Andel i Fragten, ikke vil kunne være tilfreds med eller pligtig at finde sig i, at Fragtens Bidragsværdi bereg-