

i udgangspunktet var præceptive i indenrigsfart, samtidig med at Kongen blev givet adgang til under forudsætning om gensidighed at bestemme, at det samme skulle være tilfældet i fart mellem Danmark og andre bestemte stater. Ved kongelig anordning af 31. december 1938 blev der truffet sådanne bestemmelser for fart mellem Danmark, Norge og Sverige, ved kongelig anordning af 30. december 1939 for fart mellem Danmark og Finland.

Ved revisionen af den gældende sølovs bestemmelser om befordring af gods ved lov nr. 294 af 23. maj 1973, blev det præceptive ladningsskadeansvar for indenrigs og nordisk fart opretholdt. I sølovsudvalgets 4. betænkning (nr. 642/1972) s. 30, der blandt andet behandler befordring af gods, anfører udvalget: »Man har i overensstemmelse med den gældende sølovs § 122 fastsat, at de ufravigelige bestemmelser, jf. stk. 1, skal gælde, uanset om konnossement er udstedt eller ej, når der er tale om nordisk fart, ligesom reglerne i stk. 2 om konventionens anvendelse skal gælde for sådanne befordringer«.

Under de nordiske forhandlinger er spørgsmålet om præceptive ansvarsregler blevet drøftet. Fra dansk side fandt man, at der ikke var grund til at ophæve de præceptive regler, man allerede havde. Fra norsk side blev der henvist til det præceptive ansvars baggrund, og det blev understreget, at præceptive ansvarsregler fortsat var stærkt ønskelige af hensyn til den norske kystfart, og desuden af hensyn til den del af landets eksport og import, som blev befordret med skib over korte strækninger. Fra svensk og finsk side så man ikke længere behov for en præceptiv regulering, men man mente på den anden side, at den nuværende præceptive regulering heller ikke virkede uhensigtsmæssigt. Af hensyn til den nordiske retsenhed var de svenske og finske udvalg derfor villige til at foreslå, at det præceptive ansvar blev opretholdt.

Efter § 313, *stk. 3*, er aflasterens krav på ombordkonnossement efter § 329, *stk. 1 og 2*, ved rejsebefragtning præceptivt i fart som nævnt i § 252, *stk. 1 og 2*, dvs. i fart, som falder ind under stykgodskapitlets geografiske virkeområde.

*Stk. 4* er for såvidt overflødig, men minder om at præceptivitet ved befragtning af skib også kan følge af, at stykgodskapitlet kommer til anvendelse, når der er udstedt konnossement, og det bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren af konnossementet, jf. §§ 316, 338 og 374.

#### **Til § 314. Befragtning af et bestemt skib. Full last**

*Stk. 1, første punktum* svarer til den gældende sølovs § 73. Det samme gælder ved passagerbefordring, jf. den gældende sølovs § 176. Udtrykket »gælder befragtningsaftalen et bestemt skib« omfatter både det tilfælde, at aftalen oprindelig gjaldt et bestemt skib, og det tilfælde, at et bestemt skib senere anmeldes i henhold til aftalen, jf. sølovsudvalgets 4. betænkning (nr. 642/1972) s. 15 og 41.

I mange tilfælde aftales det, at bortfragteren skal have ret til at opfylde aftalen med et andet skib end det aftalte eller i øvrigt bruge andre skibe. *Andet punktum* giver udfyldende regler for sådanne substitutionsklausuler. En aftale om substitutionsret for bortfragteren giver ikke denne ret til at bruge skib, som er mindre egnet til befragterens formål med befragtningsaftalen end det skib, som er specificeret i befragtningsaftalen. Hvad som ligger i »lige så egnede«, må afgøres i det enkelte tilfælde ud fra befragterens formål med aftalen. Ved afgørelsen må der imidlertid ses bort fra atypiske formål, som befragteren ikke har gjort bortfragteren opmærksom på ved aftaleindgåelsen. - Skibets lastekapacitet, hurtighed og udrustning for behandling og opbevaring af lasten vil normalt være de vigtigste momenter ved afgørelsen.

Alternativet »ret til at erstatte det aftale skib med et andet« dækker de situationer, hvor bortfragteren ikke vil have anledning til at bruge flere skibe under opfyldelsen af aftalen, f.eks. ved et rejsecerteparti for en enkelt rejse. Alternativet »i øvrigt at bruge andre skibe« dækker tilfælde, hvor det kan være aktuelt for bortfragteren at bruge forskellige skibe under opfyldelsen af aftalen, f.eks. ved konsekutive rejser eller kvantumskontrakter, hvor bortfragteren ønsker at bruge forskellige skibe til de