

rener mellem ballast- og lasterejserne.

Udover befragteren valgdgangen således, at ballastrejserne overstiger lasterejserne med mere end det tilladte, kan bortfragteren kræve erstatning for det tab af fragt, denne er påført ved, at ballastrejserne har oversteget det tilladte, jf. *stk. 3, andet punktum*. Vedrørende erstatningsudmålingen henvises til Thor Falkanger: *Konsekutive reiser, Arkiv for Sjørett, bind 8, Oslo 1965-1967, s. 1-243 på s 100-103*. Det er den samlede længde af ballast- og lasterejser under certepartiet, som er afgørende i forhold til *stk. 3, første punktum*. Bortfragteren vil derfor kun kunne hæve, når vilkårene for påberåbelse af anteciperet misligholdelse foreligger, og det anteciperede kontraktsbrud er væsentligt.

Efter *stk. 4* kan befragteren ikke ændre valg af havn eller rejse. Denne udfyldende regel er i overensstemmelse med, hvordan klausuler om valget tolkes, hvis klausulen ikke giver befragteren fortrydelsesadgang, jf. Per Gram: *Frak-tavtaler, Tanu-Nordli, Oslo 1977, 4 utg., s. 54*.

Til § 320. Lasteplads

Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs §§ 77 og 78, med enkelte formuleringsforskelle uden realitetsbetydning. Den eneste nævneværdige forskel er, at der i udkastets § 320, *stk. 2, andet punktum*, er brugt en formulering, der stærkere end den i den gældende sølovs § 77, *stk. 2, andet punktum*, fremhæver bortfragterens pligt til at vælge en anden lasteplads, hvis befragteren ikke har anvist lasteplads, og det heller ikke er muligt at lægge skibet på en sædvanlig lasteplads.

LASTETID

Den gældende sølovs regler om laste- og lossetid er ikke længere tidsvarende. Særlig vigtigt er det, at den gældende sølov har regler om længden af overliggetiden, også når denne ikke er fastsat i aftalen, jf. den gældende sølovs § 85, og at sølovens regler om tilbagetræden, jf. § 131, og anden forsinkelse fra befragterens side, jf. § 96, er knyttet til de deklatoriske regler om overliggetidens længde.

I international kontraktspraksis er det nu sædvanligt at aftale liggetidens længde, og efter hvilken rate godtgørelsen for overliggetid skal beregnes (»demurrage« raten). Det er ikke sædvanligt at fastsætte nogen længde for overliggetiden. Udgangspunktet er, at skibet er forpligtet til at ligge til lastning så længe, som befragtere behøver til for at fuldføre lastningen. Forsinkes lastningen ud over liggetiden, må befragteren betale »demurrage«, men har iøvrigt ikke andet erstatningsansvar. Sådant forsinkelsesansvar kan efter engelsk ret kun blive aktuelt i tilfælde af forsinkelse efter, lastningen er afsluttet (»damages for detention«). Disse principper betyder også, at selv lang tids forsinkelse med lastningen ikke vil give bortfragteren nogen ret til at hæve eller ret til at anse befragteren for at have trådt tilbage fra fragtaftalen, sml den gældende sølovs § 131.

Som følge af reglerne om overliggetid af fast længde i den gældende sølovs § 85 og bortfragterens ret til at anse befragteren for at have trådt tilbage ved udløbet af overliggetiden, jf. den gældende sølovs § 131, adskiller nordisk søret sig væsentligt fra engelsk ret. Udvalget er derfor kommet til, at der her er behov for ændringer i den gældende sølovs regelværk. Ved udformningen af den nye regulering af lastning- og forsinkelsesspørgsmålene har udvalget lagt følgende principper til grund:

- (1) Når overliggetidens længde ikke er fastsat i befragtningsaftalen, forpligtes skibet til at ligge til lastning i den tid, befragteren behøver til at få skibet lastet, mod at få aftalt eller lovmæssig godtgørelse for overliggetiden.
- (2) Forsinkelse fra befragterens side efter lastningen bedømmes som almindeligt kontraktsbrud.
- (3) I tilfælde af forsinkelse med lastningen kan bortfragteren hæve, hvis godtgørelse for overliggetid ikke bliver betalt efter påkrav med rimelig frist, eller hvis bortfragteren påføres væsentligt tab eller ulempe, selv om godtgørelse bliver betalt rettidigt.

Disse principper er reflekteret i udkastets § § 321, 325, 326, 346 og 347.

Til § 321. Lastetiden