

frit med hensyn til udformningen af sådanne regler. Sølovskomiteerne har valgt at udforme generelle bestemmelser, der afspejler gældende nordisk og angelsaksisk retspraksis og certepartipraksis. I udkastet har man erstattet betegnelserne »bortfragter« og »befragter« med henholdsvis »tidsbortfragter« og »tidsbefragter« for at tydeliggøre og adskille anvendelsesområdet for disse bestemmelser, sammenholdt med andre bestemmelser i befragtningskapitlet.

Det bemærkes, at de generelle bestemmelser om befragtning i udkastets §§ 312-316 finder anvendelse, og det følger specielt af § 313, at bestemmelserne kan fraviges ved aftale.

## LEVERING AF SKIBET

### Til § 363. Skibets tilstand og udrustning

*Stk. 1.* Det er fundet hensigtsmæssigt indledningsvis at udtrykke tidsbortfragterens hovedforpligtelse.

*Stk. 2* svarer til gældende sølovs § 138. Dog er det understreget, at det relevante tidspunkt for bedømmelsen af, om tidsbortfragteren har opfyldt sine forpligtelser, er *leveringen*. I afsnittet om udførelse af rejserne reguleres tidsbortfragterens forpligtelser nærmere for tiden efter leveringen.

Ordene »påbudt certifikater« er tilføjet, hvorved tænkes på almindelige lovpligtige certifikater, herunder forsikringscertifikater. Det bemærkes, at »skibets tilstand« antages at omfatte sødygtighed i vid forstand, dvs. at skibets sikkerhedsmæssige tilstand, herunder det tekniske og navigatoriske udstyr, proviantering og bemanning, er omfattet af tidsbortfragterens forpligtelser, jf. bemærkningerne til § 262 i stykgodskapitlet.

Under udvalgsbehandlingen har det været overvejet at ændre tidsbortfragterens forpligtelser til at påse, at skibet opfyldte de krav, der måtte stilles i den »pågældende« fragtfart, det vil sige i netop den fart, parterne havde aftalt i certepartiet. Herved ville tidsbortfragteren have påtaget sig forpligtelserne i forbindelse med det eventuelle ekstraudstyr, der måtte blive en følge af, at skibet sejlede ud over almindelig fragtfart. Udvalgets medlemmer har imidlertid

ikke kunnet anbefale at ændre retstilstanden på dette punkt, idet store problemer kunne påregnes at opstå, når aftalen f.eks. sluttes »World Wide for 12 måneder«. Der er imidlertid ingen tvivl om, at de krav, tidsbortfragteren skal sørge for er opfyldt vedrørende det enkelte certeparti, kan variere meget fra fart til fart.

Som bestemmelserne er formuleret, svarer den til den gældende funktionsfordeling ved tidsbefragtning, hvor tidsbortfragteren har den nautiske kontrol med skibet og tidsbefragteren den kommercielle.

*Stk. 3.* Bestemmelsen er ny, men svarer til gældende praksis.

Ordet »bunkers« anvendes i lovtæksten fremfor »brændsel«, da »bunkers« nu i almindelighed bruges i forbindelse med skibsfart, jf. f.eks. sølovens § 267, der stammer fra en lovændring fra 1974.

For bunkers betales den pris, som er gældende i nærmeste, anvendelige bunkershavn. Anvendelig bunkershavn er en havn, som skibet kan anløbe sikkert, og hvor det er sædvanligt at få leveret bunkers af aftalt eller egnet kvalitet. Uanset om skibet bunkrer i nærmeste, anvendelige bunkershavn, er det bunkersprisen i denne havn, der er afgørende. Prisen vil dog som regel fremgå af aftalen.

### Til § 364. Besigtigelse

*Stk. 1.* Denne bestemmelse om besigtigelse er ny. Det er især almindeligt inden for tørlastfarten at anmode om sådanne besigtigelser. Besigtigelsen af skibet omfatter ud over selve skibet også den udrustning, som måtte være af betydning for den fart, skibet er sluttet for.

*Stk. 2.* Bestemmelsen fastslår blot den regel, at omkostningerne ved de i stk. 1 nævnte besigtigelser deles lige mellem parterne. Det bemærkes, at det er nettotabet, der skal fordeles mellem parterne. Finder besigtigelsen sted efter leveringen, fortsætter tidshyren således med at løbe, medens besigtigelsen foregår, i det omfang tidsbefragterens udnyttelse af skibet ikke hindres. Uden tidstab for parterne er det alene omkostningerne ved besigtigelsen, der skal betales med halvdelen af hver.

*Stk. 3.* En sådan besigtigelse tjener som be-