

vismiddel og kan hindre et senere omkostningskrævende retsopgør mellem parterne.

Til § 365. Levering af skib i søen

Bestemmelsen er ny.

Stk. 1. Ved levering i søen – der ofte anvendes i praksis – er det nødvendigt, af hensyn til tidsbefragteren, at der gives underretning om, at skibet er blev leveret og om positionen. En sådan underretning skal gives uden unødigt ophold.

Stk. 2. Når manglen er til stede ved leveringen, og den er af en sådan karakter, at tidsbefragteren kunne have afvist at acceptere levering (dog uden at kunne hæve), skal skibet, i den situation, hvor det leveres i søen, alligevel anses som leveret. Fragt skal dog ikke betales for den tid, der går tabt ved udbedring af manglerne. Er manglen væsentlig, reguleres hæveadgangen af § 367, 1. pkt.

Med »første havn« tænkes på første havn, hvor besigtigelse er praktisk gennemførlig.

Til § 366. Kancelleringstidspunktet. Forsinket levering

En tilsvarende bestemmelse findes for såvidt angår rejsebefragtning i § 338.

Stk. 1. Første punktum svarer til gældende lovs § 146, stk. 2.

Det findes af betydning at anvende udtrykket »kancelleringstidspunkt« fremfor »kancelleringsdato« for ikke at give tidsbortfragteren op til et døgn at spille på.

Det bemærkes, at dersom blot én af de to betingelser er opfyldt: at skibet ifølge befragtningsskiftet skal være lasteklar på et bestemt tidspunkt, eller skibet er blevet meldt lasteklar, og dette rent faktisk viser sig ikke at være tilfældet, udløses tidsbefragterens hævningsret.

Stk. 2. Bestemmelsen svarer til gældende § 146, stk. 3. Det bemærkes, at tidsbefragteren bevarer retten til at hæve, dersom tidsbortfragteren giver meddelelse om, at skibet vil blive yderligere forsinket af samme eller andre grunde, uanset at tidsbefragteren undlod at reagere i første omgang.

Udvalget har overvejet at forlænge det angivne tidspunkt med et tillæg af 24 timer som

nyt kancelleringstidspunkt svarende til, hvad visse certepartier fastsætter, men er vejet tilbage fra at foreslå denne regel anvendt generelt. Ønsker parterne således at forlænge fristen med 24 timer, må dette angives specielt i certepartiet.

Stk. 3. Svarer til § 146, stk. 1.

Sølovens § 146, stk. 1, er baseret på en subjektiv vurdering af formålet, i overensstemmelse med forudsætningslæren, medens udkastets § 366, stk. 3, er søgt objektiviseret af retstekniske grunde for at gøre bestemmelsen lettere anvendelig i praksis.

Til § 367. Mangler ved skibet

Denne bestemmelse er ny.

Gældende kapitel 5 i søloven har en bestemmelse om følgerne af *forsinkelse* i forbindelse med levering af skibet, hvorimod man – hvis man skal følge købelovens systematik – f.eks. savner bestemmelser om følgerne af mangler ved det leverede og *vanhjemmel* i forbindelse med overtagelse af skibet. Særetlige tvister herom er hidtil blevet bedømt efter de almindelige obligationsretlige principper.

Formålet med indsættelsen af en mangelsbestemmelse i søloven er at fastslå gældende ret på området, således at søretspraktikere kan finde deklaratoriske bestemmelser herom samlet på ét sted. Udvalget har derimod vurderet det uden større direkte praktisk betydning at medtage en bestemmelse om *vanhjemmel* i søloven.

§ 367 svarer til købelovens § 42. Skibet må i langt de fleste tilfælde opfattes som en speciefydelse, og bestemmelsen dækker således de praktiske forekommende tilfælde.

Ligesom tilfældet er i medfør af købeloven, får tidsbefragteren adgang til at hæve aftalen – og dermed til at kræve eventuelt forudbetalt fragt tilbage – eller til at kræve forholdsmæssigt afslag i fragten, dersom skibet ved levering lider af en mangel. Tidsbefragteren må godtgøre, at den påberåbte mangel er af betydning for hans anvendelse af skibet inden for den aftalte fart.

Lider skibet ved leveringen af en mangel, kan dette dog betyde, at tidsfragt ikke skal be-