

## Reise- og tidscertepartier

(Certepartijus 1)

Kristina Siig – kms@sam.sdu.dk

### Succeskriterium (6\*45)

- Forståelse av forskjeller og likheter mellom de sedvanlige certepartityper
- Vesentlige forhold – reise- og tidscertepartier, herunder særlig liggetid og demurrage
- Vesentlige forhold – tidscertepartier, herunder særlig krav for offhire
- Interaksjonen mellom certepartijussen og kontrakter underlagt de beskyttelsespreseptoriske regler i sjøl. kap. 13

## Didaktisk tilgang

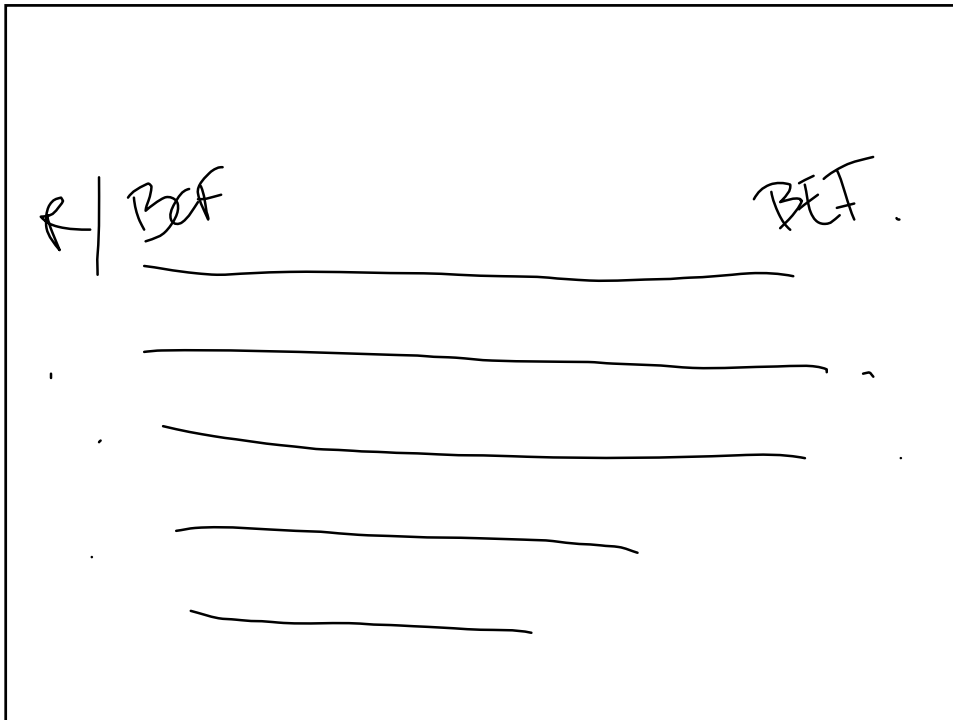
- Dette er et masterkurs...
- Forventer, at I kan lese allerede... ;-) Og at I har lest... :-D
- Praksisnært, anvendelsesorientert fokus
- Fokus på interaksjonen mellom juridiske muligheter og merkantil / forretningsmessig realitet
- Fokus på standardkontrakter, som rent faktisk anvendes i bransjen, frem for sjøl.'s bestemmelser
- Når relevant: Fokus på sjøtransporten som del av den internasjonale handelstransaksjon
- Synopsen: Et hjelpemiddel – vi når ikke alt – og ikke bruk den, hvis den ikke hjelper ...

- Lt start: ons 12.00
- Lt «teoretisk slutt» 4 \* 24 timer etter = søndag 23.59

Søn: 23:59

+ 8 timer for rengjøring. Dvs. Mandag 0800:

Ferdig onsdag klokken 18, dvs. 58 timer på demurrage



## Problem med «days of grace»

- 1) Tidshyren ikke gået inn... MEN: Reders utgifter fortsetter...
- 2) Stort problem: Hvis der er last om bord...

a) Tilbakeholdsrett / lien

b) «Prepaid» for godset??? Bortfrakter har ikke alltid noe krav på (ekstra-) betaling fra lastesiden, hvis de har betalt en gang og har konnossement der beviser dette. Bortfrakter er derimot utførende transportør og er direkte forpliktet til å ferdiggjøre transporten...

Derfor: Hvis der ikke betales: Etterlys betaling, gjør oppmersom på, at man kan trekke skipet, og informer straks om, at man ikke vil ta om bord mer last eller utstede fler konnossementer...

## Lastekrav under certepartier

### Problemstilling

1) Avtalefrihet under certepartier, men beskyttelsespreseptoriske regler under sjøl. Kap 13 eller liknende regulering.

2) «Siste bortfrakter» / reder vil normalt ende med å bli utførende transportør under sjøl. §§ 285 & 286, og kan sagsøkes av lastesiden og dermed komme til å ha en utgift, som han etter sin kontrakt med befrakter ikke skulle have haft.

### Løsningsmuligheter:

1) Få kontrakterne til å passe sammen – (congenbill / sjøl. §§ 253 og 325)

MEN: Det går ikke alltid, pga. anvendelsesområdet for preseptoriske regler...

SÅ: Behov for regress...

