

Synopsis

17 feb. 2014
nifs07/kms

CERTEPARTIFART

A. GENERELT OM BRUG AF SKIB

Reders kommercielle udnyttelse af skibet som formueobjekt (i faldende orden efter rederens grad af kontrol over skibet)

Transport af egen last
Liniefart
(Trampfart)
Rejsebefragtning (almindelig)
Kvantumskontrakter (V/C / COA)
Konsekutiv rejsebefragtning
Tidsbefragtning
Bareboatbefragtning
Salg



B. REJSEBEFRAGTNING

1. Situation

- liniefart: Sende en pakke
- rejsebefragtning: forudbestille en taxa

2. Kapitel 14. Anvendelsesområde, præceptivitet mv.

2.1 Hvilke aftaler

- § 321, stk. 1: Befragtning af skib, inkl. konsekutive rejser
- § 321, stk. 2, nr. 6: Ved delbefragtning af skib: Sondringen til stykgods synes at gå ved, hvilket transportdokument, der benyttes

2.2 Geografisk anvendelsesområde

- § 322, stk. 2: Finder anvendelse i interskandinavisk fart og i indenrigs fart i de skandinaviske lande
- § 322, stk. 4: finder anvendelse ellers, hvor dansk ret finder anvendelse

2.3 Præceptivitet

Udgangspunkt: §322, stk. 1: Aftalefrihed, dvs.: anvendelsesområdet som angivet ovenfor er det deklatoriske anvendelsesområde

Modifikation 1; § 322, stk. 2, jf. § 347: Rejsbefragtning i indenrigsbefordring i Norden samt interskandinavisk fart underlagt de almindelige regler i om lasteskadepkrav samt forældelsesreglen.

Modifikation 2: Konnossementsudstedelse

- 1) § 322, stk. 3: Hvis sølovens kap. 13 skal anvendes på aftalen, kan man ikke aftale, at der ikke skal udstedes konnossement, se § 338
- 2) § 322, stk. 4: Hvis der er udstedt konnossement, finder dels konnossementsreglerne samt de almindelige lasteskaderegler anvendelse i det omfang, konnossementet er på tredjemands hånd.

3. Hvordan kommer aftalen i stand

Mæglere, se hertil Gencon box 1, box 24 og klausul 15

4. Aftalens genstand

Brug af skib til sørejse fra lastehavn til lossehavn, med bestemt last, indenfor et bestemt tidsrum, mod betaling af fragt.

5. Skibet

5.1 Hvilket skib

- Gencon cl. 1, box 5-6-7
- *rammebeskrivelse* (genusydelse)
- *vessel to be named* (genusydelse, indtil skibet er nomineret)
- *bestemt skib* (species ydelse). jf. § 323, stk. 1: BOF kan kun opfylde med dette skib, og hvis skibet går hænderligt under, har han hverken ret eller pligt til at opfylde med et andet skib, se hertil § 350.
- *bestemt skib med substitutionsklausul* (speciesydelse for det oprindeligt nominerede skib, derefter ny speciesydelse for det substituerede skib) NB: Substitution er en *ret* for BOF, ikke en pligt. Substitutionsklausuler kan som deklaratorisk regel benyttes flere gange, jf. § 323, 1. pkt.

5.2 Hvilke egenskaber

Sødygtigt og lastedygtigt

- § 339: § 262, stk. 2, gælder som deklaratorisk baggrundsret
- anses som garanteret under engelske ret. Dansk ret???
- hvis sødygtighedsforpligtelsen ikke opretholdes under hele rejsen har BEF de beføjelser, der følger af § 349 jf. § 351
- NB. Gencon 1994, cl. 2, stk. 1: Lastekrav accepters kun i tilfælde af Owners' eller Manager's egenfejl mht. udvisning af "due diligence" i forbindelse med at holde skibet sødygtigt

6. Lastehavn og lossehavn

6.1 Hvilke havne

- begge havne udpeget
- fra lastehavn til lossehavn i BEF's option (normalt udspecificeret; krav til valget i § 328, stk. 1).
- fra lastehavn til "range" i BOF's favør
- nærklausul (hvis man ikke rimeligvis kan komme til den havn, der er forudsat i aftalen, da kan man losse i en havn nær ved. Deklaratorisk nærklausul på lossehavnen i sølovens § 340).

6.2 Hvor i havnen

- "port" eller "berth" charter, normalt aftalt direkte. Sølovens § 328, stk. 1 angår "port", søl § 329, stk. 1, angår "berth"
- ved port charter må BEF på et senere tidspunkt (men ikke for sent) anføre berth, se hertil om krav til valget af berth ved port charter, § 329, stk. 1.
- Gencon box 10 og 11

6.3 Retsvirkningen af valget mellem port og berth charter

Tankegang, generelt: BOF bærer risikoen for de hændelser, han med rimelighed kunne tage i betragtning ved aftalens indgåelse. Dvs.: hvis han ved, hvilken havn han skal til, har han opfyldt forpligtelsen når han kommer dertil, dvs. det er ikke hans risiko, hvis lastepladsen ikke er ledig. Hvis han har accepteret et berth charter, bærer han som

generel, "angloamerikansk" hovedregel risikoen for forsinkelse helt til han kommer til lastepladsen. Dansk ret dog (deklaratorisk): BOF kan melde skibet lasteklart, uanset om han kan komme til lastepladsen. BEF har jævnt hen risikoen for al forsinkelse/congestion i havnen. Er også reel hovedregel i certepartierne.

7. Lasten

- Gencon box 12
- BOF har krav på hele den kontraktsmæssige last, ellers bliver BEF erstatningsansvarlig jf. § 352, stk. 1, alt andet lige i form af dødfragt
- NB.: Muligheden for at fastsætte en frist, og så evt. hæve jf. § 353, stk. 2.
- farligt gods: § 342: Samme beføjelser for BOF som v/ liniefart, dog: Ansvar jf. § 357 et præsumptionsansvar for BEF, ikke et strikt ansvar (ofte ikke BEF's egen last)

8. Tidsmæssige betingelser

8.1 Generelt om tidsforpligtelsen

- i aftalen: ofte blot en lay-can, fulgt op af en due dispatch-forpligtelse til at bringe skibet hurtigt og forsvarligt til lossehavnen
- § 339 jf. § 262, stk. 1: Due dispatch-forpligtelse deklaratorisk regel
- brud på forpligtelsen: Mulighed for erstatning jf. §§ 349 og 351

8.2 Forsinkelse med leveringen af skibet

- spot prompt
- ahead (due diligence)
 - o fra spot til lastehavn
 - o afslutte engagement og gå til lastehavn (mellemrejse-due dispatch)
 - o ofte: due dispatch, dog ikke senere end ...

- lay-can, § 348, stk. 1 (objektiv betingelse)
- interpellationsret, jf. § 348, stk. 2
- ved kansellering: Erstatning jf. § 351, dvs. ingen mulighed for begrænsning af erstatningen (ikke en lasteskade jf. § 275 og 276) (Anderledes jf. § 347)
- Gencon: Box 21, cancelling date, cl. 9: Cancelling clause, box 8: Present position, cl. 1: Proceed to loading port.

8.3 Særligt om forsinkelse med udførelse af laste- og/eller losseoperationer

- 1) BOF får betaling for gods*strækning. Dvs. han bærer forsinkelsesrisikoen (se bilag 1 til synopsis 4). Reguleringen af liggetid samt overliggetid/demurrage i laste- og lossehavn kompenseres via et dagbodssystem BOF for eventuelle forsinkelser.
- 2) Liggetid er den tid, der i c/p er afsat til lastning og losning. Dette tidsforbrug er betalt over fragten. Overliggetid/demurrage er den tid der går med lastning/losning ud over det aftalte. Denne betales der overliggetidspenge eller demurrage for. Dette er en dagbod, der løber kontinuerligt fra det tidspunkt, liggetiden overskrides. "*Once on demurrage always on demurrage*". (Bemærk, at der nogen gange er aftalt "omvendt demurrage", såkaldt "despatch", hvis man ikke bruger hele liggetiden. Dette er ikke den deklatoriske regel, men hvis det er aftalt, er den deklatoriske regel, at det er halv demurrage-takst.)
- 3) Liggetiden er fastsat i c/p. Specielle termer og deres betydning kan ses i Voyage Charter laytime Interpretation Rules 1993 på Bimcos hjemmeside. I tillæg dertil husk SHINC/SHEX (evt. unless used)
- 4) For at liggetiden kan begynde at løbe, skal der være givet NOR. Denne gives p.t. ofte pr. E-mail. (Mundtlig NOR bør være fyringsgrund ...). NOR kan kun gives, hvis skibet er på

rette sted (jf. ovenfor pkt. 6) og klar til at tage imod lasten. Derudover skal NOR normalt gives i alm. kontortid, og der vil ofte (hvis ikke pipeline/pumpet last) gå et vist antal timer fra NOR til liggetiden begynder at løbe, sådan at BEF kan gøre klar på landsiden. Hvis det viser sig, at der er givet NOR uden at skibet var klart, består to muligheder; enten at ekstra tid til klargøring går fra beregningen, eller at der skal en helt ny NOR til.

- 5) Beregningen af liggetiden sker ved en sammenholdelse af fx Laytime Statement, og den aktuelle klausulering.
- 6) Al tid, der overskrider liggetiden, er demurrage, med mindre det relaterer sig til en hændelse, BOF bærer risikoen for. Se eksempler herom nedenfor under pkt. 11.

9. Fragten

Generelt: Fragten er BOF's væsentligste modydelse. Hvis der ikke er aftalt en bestemt fragt er det en kraftig indikation på, at aftale slet ikke er indgået.

9.1 Fragtrisiko

Hovedregel: BOF må få al lasten frem til lossehavnen, for at fragten er optjent, se hertil § 344, stk. 1.

Modifikation: Nærklausuler eller andre klausuler der angiver, at fragt kan være optjent selvom enten ikke hele lasten kommer frem eller lasten kommer et andet sted hen, "*cargo lost or not lost*"

Reaktion ved manglende opfyldelse af forpligtelsen:

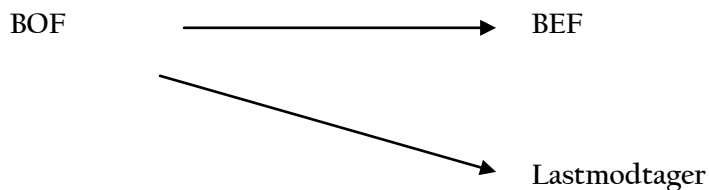
- skibet ikke helt frem til lossehavn: Afstandsfragt jf. § 341
- Lasten ikke "i behold" (i betydningen: fysisk til stede): Ikke fragt for denne del af lasten; dog ikke v. "inherent vice" eller andet svigt på BEF-siden. (Engelsk ret: *Asfar v. Blundell* [1896] 1 QB 123: Lasten skal være i behold i forretningsmæssig forstand (Dadler i Themsen kunne ikke bruges til

menneskeføde, men godt til sprit, var ikke i behold.)
Skandinavisk ret (måske): Blot fysisk til stede, se Høeg
Carrier, ND 1948.13 NH, hvor olieskadet korn godt kunne
bruges til kraftfoder (Dog: Statens Kornforretning var
lastmodtager, og solgte selv kraftfoder).

- Modregning i lastekrav: Ofte aftalt: Freight to be paid in full.
Under engelsk ret også den deklaratoriske hovedregel.

9.2 Fragtdebitor

9.2.1 Generelt



Sølovens udgangspunkt: Befragteren forbliver ansvarlig. I c/p dog som
hovedregel "cessor-clause", hvilket også var modellen i den gamle
sølovs § 117. Hvis "cessor-clause": 1) BOF holder sig til modtageren, 2)
BOF går på lasten, 3) BOF går på BEF.

9.2.2 K/M udstedt

BOF kan rette et fragtkrav mod en godtroende ihænderhaver af et K/M
hvis (og kun hvis) dette er i overensstemmelse med konnossementets
tekst, se hertil søl. § 325 jf. § 299, stk. 3.

- prepaid: intet fragtkrav mod ihænderhaveren (se hertil Gencon
cl. 4.b)
- freight collect: BOF kan gå på ihænderhaveren jf. § 345, stk. 1,
jf. § 269.

BOF forpligtet til først at søge kravet dækket af ihænderhaveren v.
cessor clause eller hvis det er klart, at BOF ellers udsætter BEF for tab
(ihænderhaver insolvent: BOF må ikke udlevere godset).

9.3 Tilbageholdsret i lasten

Hvis modtageren ikke kan/vil betale fragt, har BOF retentionsret og detentionsret efter dansk (og også udenlandsk) baggrundsret. Derudover indeholder C/P'erne en lien-klausul. (Lien: Et eller andet sted mellem tilbageholdsret og håndpanteret i dansk terminologi).

Husk: Tredjemand der har indløst K/M i god tro ekstingverer BOF's retentions- og detentionsret.

9.4 Udøvelse af tilbageholdsretten

Lovreguleret tilbageholdsret med hurtigere effektivering: Søl § 345 jf. § 69, jf. § 270 ff: Fragt samt andre krav vedrørende godset har søpant i last, hvilket afstedkommer ret til oplægning af godset for modtagers regning jf. søl. § 271 samt mulighed for salg af godset jf. søl § 272.

10. Lasteskadekrav under rejsecertepartier

10.1 Regulering

- præceptiv anvendelse af lasteskade. og konnossementsreglerne, hvis det følger af §§ 322, 347, 325 og 338
- i andre situationer: ofte "krasse" ansvarsfraskrivelser, som i Gencon cl. 2. Flere og flere c/p'er har dog nu lasteskadeansvarsregler ad modum Haag-Visby-reglerne.

10.2 Konnossementer udstedt under rejsecertepartier – konflikter og løsninger

10.2.1 Konnossementets retsvirkning i forskellige relationer

- på BEF's hånd: En kvittering for modtaget gods samt prima facie-bevis med mulighed for modbevis vedr. godsets art,

mængde og tilstand samt transportaftalens indhold, jf. § 299, stk. 1 og stk. 2.

- på godtroende tredjemands hånd: Selvstændig transportaftale, rettigheder og indsigelser ekstingveres, "Conclusive evidence", da modbevis jf. § 299, stk. 3, ikke kan føres.

10.2.2 Modstridende transportdokumentation eller ansvarsregulering

- C/P mellem BEF og BOF, gods udleveret til tredjemand, der har indløst konnossementet i god tro, og konnossementet har ikke samme indhold som C/P (dvs. ikke tramp-K/M, i stedet linie-K/M, fx).
- C/P og K/M principielt enslydende, (tramp-K/M fx), men en præceptiv ansvarsregulering "fanger" forholdet til tredjemand, enten via konnossementsregler ad modum sølovens § 299 jf. §§ 275 ff, eller via geografiske anvendelsesregler for præceptive reguleringer uafhængig af konnossementsudstedelse, ad modum sølovens § 322, stk. 2, jf. § 347.

10.2.3 Afhjælpning af problemet

- afstemmelse af aftalegrundlaget (tramp, fx) for at opnå "back-to-back"-vilkår og
- regres
 - o lovbestemt, jf. søl. § 338, fsv. der er forskelle i *aftalegrundlaget*
 - o aftalebestemt regres, jf. fx *Baltim* cl. 9: Charterers to indemnify, samt *Gencon* cl. 10, 2. pkt.
 - o efter baggrundsretten: Som følge af funktionsfordelingen, voldgiftssag *Jobs Oldendorf*: Regres kan følge alene af den interne funktionsfordeling. (NB: *Vestkyst 1, NH*, "Gl. *Gencon* cl. 2 nok et skjold, men ikke et sværd).

II. Eksempler – liggetid, demurrage, congestion mv.

Forudsæt i det følgende:

- at sølovens deklaratoriske regler udfylder aftalen (alternativt rejsecerteparti efter eget valg)
- at "almindelig arbejdstid" starter kl. 07.30 og slutter klokken 15.30
- at middagspausen slutter kl. 12.30
- at "almindelig kontortid" er fra 08.30 til 16.30

Eksempel 1: Tanker v/c

Klausul: Laytime 26 running hours, whether permitting

Fakta:

- mandag kl. 16.30: Skibet ankommer til lastestedet (pipeline, "off port")
- mandag kl. 16.45: Skibets kaptajn giver NOR til aflaster

Spørgsmål 1: Hvornår begynder liggetiden at løbe jf. søl. § 332, stk. 4?

Fakta:

- tirsdag: Dårligt vejr fra kl. 13.00-15.00 nødvendiggør at arbejdet indstilles i dette tidsrum
- onsdag: kl. 09.00 går en af skibets rørledninger i stykker. Den repareres, men arbejdet kan først genoptages kl. 11.00
- onsdag kl. 19.00 afsluttes lastningen

Spørgsmål 2: Hvem bærer, efter sølovens system, ansvaret for de to perioder, hvor arbejdet ikke kunne udføres? (§ 333, stk. 2)

Spørgsmål 3: Skal befragter betale demurrage, og i så fald for hvor lang tid?

Eksempel 2: Kornlast

Klausuler:

- ship to proceed to dock A, berth 23, Port of Rotterdam

- laytime: 3 working days, SHEX, whether permitting

Fakta:

- torsdag kl. 09.00: Skibet ankommer til havn I (præsumptivt) lasteklar stand. Dock A, berth 23 er optaget. Kaptajene giver straks NOR til aflaster. Informerer også denne om, at han ikke kan komme til lastepladsen endda.
- torsdag kl. 14.00: Skibes lægger til lasteplads 23. Kaptajnen giver aflasteren besked herom

Spørgsmål 1: Hvornår begynder liggetiden at løbe?

Fakta:

- fredag kl. 07.30: Det viser sig, at nogle af skibets lastrum ikke er tilstrækkelig rengjorte. der er støv mv. efter skibets sidste rejse, der bestod af træspåner. Aflasteren beordrer skibet tilstrækkeligt rengjort.
- fredag kl. 13.00: Lastrummene er rengjorte, og lastningen påbegyndes umiddelbart.

Spørgsmål 2: Hvornår udløber liggetiden?

Eksempel 3, kullast

Klausuler:

- port of loading: Rotterdam
- port of discharge: Aarhus
- laytime
 - o loading: 2 working days, SHEX unless used
 - o discharge: 2 working days, SHEX unless used

Faktum:

- ved afsejling fra Rotterdam bruges kun 1½ arbejdsdag på lastning. Man afsejler tirsdag eftermiddag

- onsdag, 09.00: Kaptajnen informerer lastejeeren om, at man er ud for Århus havn, klar til at losse. Han anmoder lastejeeren om at udpege "berth". Det gør lastejeeren, men det viser sig, at den pågældende plads allerede er i brug. Kaptajnen beder derfor lastejeeren om at udpege en alternativ lasteplads og lægger til kaj ved en venteplads.
- onsdag 14.00: Lastejeeren meddeler, at der ikke kan findes alternativ lasteplads, så man må vente, til den oprindelige lasteplads bliver ledig. Dette forventes ikke at ske før torsdag kl. 12.00.
- torsdag kl. 11.00: Forhaling til lasteplads påbegyndes.
- torsdag kl. 12.00: Skibet er klart til losse, men der kan ikke losses, grundet frokostpause.
- torsdag kl. 12.30: Frokostpausen slutter, losningen påbegyndes.

Spørgsmål 1: Hvornår begynder liggetiden at løbe?

Spørgsmål 2: Hvornår udløber liggetiden?

Forudsæt at befragteren aftaler med stevedorene, at de arbejder over lørdag formiddag fra kl. 09.00 til 14.00. Hvilken indvirkning har det på opgørelsen af liggetid og/eller demurrage?

C. TIDSBEFRAGTNING

1. Skibets egenskaber og tilstand, Søl. § 372, stk. 2 og 3

1.1 Det korrekte skib (næsten altid navngivet, derfor species, se hertil § 393)

1.2 I kontraktsmæssig stand

- Baltim cl. 1, jf. boxes 5-12
- NYPE, l. 1-12

Ellers misligholdsbeføjelser efter købelovens princip, se hertil Søl. §§ 376 og 377, 2. pkt.

Almindelig aftaletolkning afgør, om en egenskab er tilsikret, eller alene angivet efter bedste overbevisning.

Skibet skal, ud over de specifikt stipulerede egenskaber naturligvis være sødygtigt og lastedygtigt efter de almindelige regler derom. Hvis skibet ikke er sø- og lastedygtigt, behøver befragteren ikke at acceptere det. Bortfragteren kan dog stille skibet klart indtil udgangen af lay/can, men hvis han ikke når det, kan befragter benytte sin hæve-option. Husk at man i engelsk ret arbejder med "warranty of sea worthiness".

1.3 Særligt om fartsvigt:

Normalt angivet som "abt." Der er domstols- og voldgiftspraksis for, at "abt." giver rum for et udsving på 0,5 knob. Bemærk yderligere, om der er givet udtryk for at skibet er "capable of" (som i Baltimes preamble l. 12 og NYPE l. 9-10, eller fx "at an average speed of no less than" (Shelltime 4, (vistnok))). Der er yderligere praksis på, at hvis fartssvigtet ikke er så væsentligt at man kan hæve beregnes et meget udførligt forholdsmæssigt afslag efter flg. formel:

1) Tidstabet findes som flg:

$$\text{tid i søen } x = \frac{(\text{lovet fart} - \text{reel fart})}{\text{lovet fart}}$$

2) Den aftalte fragtrate ganges på det således udfundne tidstab.

Beregn det forholdsmæssige afslag i disse eksempler:

Gas carrier, 3500 m3 capacity

Aftalt: Average speed abt. 16,5 knots

Viser sig: Average speed alene 14,5 knots

Skibet har sejlet på c/p i 150 dage

Aftalt fragt: USD 230.000/30 days

Cape size bulk carrier, 172.000 ts deadweight

Aftalt: Guaranteed average speed 17 knots

Viser sig: Average speed 14,5 knots

Skibet har sejlet på c/p fra 0101 2001 til (og med) 3112 2002

Aftalt fragt: USD 39500/day

1.4 Særligt om overforbrug af bunkers: Forholdsmæssigt afslag beregnes ligeledes ikke som "rundt beløb" men som det faktiske overforbrug. Bemærk, at der ved for lav fart ofte vil være et modkrav på mindre forbrug af bunkers fra bortfragter side.

2. Skibets levering og tilbagelevering, Søl. § 372, stk. 1

2.1 Hvornår

- Baltime cl. 1, jf. cl. 7, jf. boxes 14 og 16
- NYPE l. 14-15, jf. l. 91 -93

2.2. Hvor, Søl. § 388 og 389

- Baltime box 21 jf. cl. 7
- NYPE cl. 4, særligt l. 53-55

2.3 I hvilken stand

- on-hire og off-hire besigtigelser, stipuleret i søl. § 373, samt 374, stk. 2 jf. § 388.
- Baltimel. 7, l. 109-110
- NYPE cl. 4, l. 54

3. Funktionsfordelingen under tidscertepartier – se skema bagest.

Betydning i forhold til

- hvem, der bærer udgifterne
- hvornår skibet går off-hire
- om der er regresadgang

4. Fragtforpligtelsen

NYPE cl. 5, "semi-monthly in advance". Ved brud på forpligtelsen: BOF kan straks trække skibet. Baltimel. 6: Pr. 30 days in advance. Kan også straks trække skibet. SøL. § 390: Forskudsvist for 30 dage ad gangen. I alle tilfælde: Krav på fuld fragt (NB: NYPE 93 cl. 17, l. 234 og 235).

Sølovens system: Betaling af det fulde krav, men BOF skal stille sikkerhed for et omtvistet krav. (Ofte modregnes i off-hire beløb fra sidste måned. Giver anledning til tvist især i et stigende marked, idet BOF bruger det som undskyldning for at trække skibet.)

SøL. § 391: Anti technicality clause: 72 timers "days of grace". Se tilsvarende NYPE 93, cl. 11.

5. Off-hire

SøL. § 392 – "går tabt"

Baltimel. 11 – "any time lost", > 24 hours, "service immediately required"

NYPE cl. 5: "the time thereby lost", NYPE 93 cl. 17 dog: "same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom".

6. Cargo claims ...

6.1 I forholdet mellem BOF og BEF:

- Baltimore: Cl. 13, 1. led jf. cl. 9, 3. punktum: Cargo claims er alt andet lige BOF uvedkommende
- NYPE 46???
- NYPE 93 cl. 27: Afgøres efter "Interclub Agreement"
- Søl: § 383, stk. 1

6.2 I forholdet mellem BOF og tredjemand

- Baltimore: BOF skal udstede K/M – men "charterers to indemnify" – så ansvarlig over for tredjemand, men får pengene retur af BEF, se hertil cl. 9, 3. pkt.
- NYPE cl. 8: "to sign bills of lading as presented".
- NYPE 93 cl. 30: same som Baltimore
- Søl. § 382, stk. 1, 1. pkt. , jf. § 383, stk. 2, jf. § 325

6.3 Regres: Søl. § 382, stk. 1, 2. pkt. jf. "indemnify-bestemmelserne" i c/p.

Bortfragter	Befragter
<p><i>Nautisk ledelse:</i> Bestemmer kurs, fart (generelt), rute, etc. mellem de havne, BEF bestemmer. Kaptajnen har dog veto-ret – og –pligt, mht. uforsvarlige pålæg fra BEF's side.</p> <p><i>Baltimel. cl. 9, NYPE cl. 8-11, NYPE/NYPE 93, cl. 26 eksplisit</i></p> <p>BOF skal, jf. søl. § 378, udføre de rejser, der følger af certepartiforpligtelsen. dog ikke rejser, der vil udsætte skib eller besætning for fare, eller BOF for væsentlig ulempe (se i øvrigt § 373, stk. 3, vedr. farligt gods)</p> <p>Krigsfare: BOF kan bestemme, at skibet skal forlade området, jf. § 394.</p> <p><i>Baltimel. cl. 21; ej direkte i NYPE, men "Safely afloat" i cl. 6. Rider vil normalt blive sat på.</i></p>	<p><i>Kommerciel ledelse:</i> § 378, stk. 1: BEF bestemmer, hvilke rejser, skibet skal udføre inden for den fart, periode mv., der er aftalt, med den last, der er aftalt, og BEF bestemmer hvilke fragt- og transportaftaler, der skal indgås.</p> <p>BEF bestemmer, hvilke havne- og lastepladser, der skal bruges. Har dog en "nautisk forpligtelse" til at sikre sikker havn (always lie safely afloat), jf. SøL. § 385, stk. 2 (præsupptionsansvar).</p> <p><i>Baltimel. cl. 2, 1,5 NYPE, præambelen, l 18-35</i></p>
<p>Bemander skibet og betaler den faste løn til mandskabet ombord.</p> <p><i>Baltimel. cl. 3, NYPE cl 1</i></p>	<p>Hyrer stevedorer, havnearbejdere mv. og står i det hele tage for laste- og losseoperationen, se § 381, stk. 1.</p> <p><i>Baltimel. cl. 4, NYPE cl.2</i></p>
<p>Betaler de faste udgifter</p> <ul style="list-style-type: none"> - renter og afdrag på skibspantebreve el. anden finansiering af skibet - forsikringer - løbende vedligehold - proviant, vand mv. <p>Skal i det hele taget sørge for og afholde udgifterne ved, at skibet til stadighed er i den stand, der kræves jf. certepartiet.</p> <p><i>Baltimel. cl. 3, NYPE cl 1</i></p>	<p>Betaler jf. § 387, de udgifter, der flyder af hans ordrer om brug af skibet, særligt</p> <ul style="list-style-type: none"> - bunkers, jf. § 380 - vand, jf. § 380 - udgifter til havneanløb, kanal gennemfart mv. - ekstra forsikringer, fx krigsrisikotillæg, jf. § 394, stk. 2, - overarbejdstid i havn, jf. § 381, stk. 2, 2. pkt. <p><i>Baltimel. cl. 4, 1,7 NYPE cl.2</i></p>