Håndbogsreol 2

1. BETÆNKNING

AFGIVET AF

UDVALGET TIL REVISION AF SØLOVEN

angående

I.
Fordeling af bjærgeløn

II.
Begrænsning af rederansvaret

III.
Søforklaring

ex. 2

BETÆNKNING NR. 315

1962

A/S J. H. SCHULTZ — UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI — KØBENHAVN

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

Indledning 5

Nordisk samarbejde 6

Udvalgets hidtidige arbejde 6

I. Udkast til lovbestemmelser om fordeling af bjærgeløn 8
Bemærkninger til lovudkastet 9

II. Udkast til lovbestemmelser om begrænsning af rederansvaret 17
Bemærkninger til lovudkastet 19

III. Udkast til lovbestemmelser om søforklaring 32
Bemærkninger til lovudkastet 34

Bilag.

1. Nordiske paralleltekster vedrørende fordeling af bjærgeløn 46
2. International konvention om begrænsning af rederansvaret (Bruxelles 10. oktober 1957) 54
3. Nordiske paralleltekster vedrørende begrænsning af rederansvaret 69
4. Skrivelse fra Danmarks nationalbank af 2. december 1961 84
5. Skrivelse af 11. august 1960 fra Dansk Fiskeriforening, Vestjysk Fiskeriforening og Forsikringen af danske Fiskefartøjer 85
6. Skrivelse af 1. august 1960 fra Rederiforeningen af 1895 87
7. Skrivelse af 2. juli 1960 fra Rederiforeningen for mindre skibe 88
8. Nordiske paralleltekster vedrørende søforklaring 89
9. Skrivelse af 23. november 1961 fra præsidenten for sø- og handelsretten i København 104
10. Skrivelse af 13. juni 1962 fra direktør Iver Hoppe, Rederiet A. P. Møller 106

Indledning.

Spørgsmålet om revision af visse bestemmelser i de nordiske landes sølove, der som bekendt bygger på det i de sidste årtier af forrige århundrede påbegyndte og senere fortsatte nære samarbejde mellem sølovskomiteer i Norge, Sverige og Danmark, blev rejst bl. a. i forbindelse med det i 1952-1955 stedfundne nordiske samarbejde vedrørende skibsregistreringslovgivningen, og for så vidt angår spørgsmålet om fordeling af bjærgeløn allerede under den nordiske sømandslovrevision, der fandt sted i årene 1949-1951. På et møde i det stående udvalg for nordisk lovsamarbejde i 1955 blev det vedtaget, at der fra norsk side skulle tages initiativ til iværksættelse af et lovsamarbejde vedrørende søloven, der i første række skulle omfatte reglerne om søforklaring og om fordeling af bjærgeløn, men eventuelt også ændringer i andre bestemmelser i de nordiske sølove, hvorom der måtte opstå spørgsmål under arbejdet i de nationale sølovskomiteer, som man forventede nedsat.

Efter at der i slutningen af 1956 var blevet udnævnt en norsk sølovskomité, og efter at man også fra svensk og finsk side havde erklæret sig villig til at deltage i et nordisk lovsamarbejde, nedsatte handelsministeriet den 18. juni 1957 et udvalg til revision af søloven.

I forbindelse med udvalgets nedsættelse blev der fra ministeriets side angivet følgende retningslinjer for udvalgets arbejde:

„Udvalgets hverv vil bestå i at undersøge og til handelsministeriet gøre indstilling om, hvilke ændringer det måtte findes påkrævet eller ønskeligt at søge gennemført i søloven. I første række bør udvalget overveje spørgsmålet om revision af reglerne om fordeling af bjærgeløn (sølovens § 228), reglerne om søforklaring (sølovens § 40) og reglerne om havari (sølovens kap. 7), men udvalget vil i øvrigt være beføjet til også at behandle andre spørgsmål om ændring i de gældende lovregler, som måtte fremkomme under udvalgets arbejde.

Udvalget er bemyndiget til at træde i forbindelse med de udvalg, der er eller måtte blive nedsat i de øvrige nordiske lande med tilsvarende opgaver, idet bemærkes, at Norge efter de trufne aftaler kan forventes at ville tage initiativet til iværksættelse af et sådant lovsamarbejde mellem de nordiske lande."

Udvalget fik følgende sammensætning:

Professor, dr. jur. *Carl Rasting,* formand.

Skibsreder *K. Bülow Jensen,* udpeget af Søfartsrådet.

Kontorchef *J. Christiansen,* Handelsministeriet.

Forbundsformand *Sv. From Andersen,* udpeget af Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes forbund og Dansk Sø-Restaurationsforening.

Direktør *Bruno Hjort,* udpeget af Grosserer-Societetets Komité.

Direktør *Iver Hoppe,* udpeget af Søfartsrådet.

Præsidenten for Sø- og handelsretten, *R. A. Hove,* udpeget af Justitsministeriet.

Kaptajn *J. Kastrup Olsen,* udpeget af Danmarks Skibsførerforening.

Maskinmester *H. P. Larsen,* udpeget af Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Eadiotelegrafistforeningen af 1917.

Direktør *Peter Leth,* udpeget af Assurandør-Societetet.

Ekspeditionssekretær *E. Lysgaard,* Handelsministeriet,

Højesteretssagfører *Bent Nebelong*, udpeget af Industrirådet.
Professor, dr. jur. & phil. *Alf Ross*, udpeget af Provinshandelskammeret.
Fuldmægtig *E. Trolle Hansen*, udpeget af Udenrigsministeriet.

I stedet for fuldmægtig Trolle Hansen indtrådte ekspeditionssekretær i Udenrigsministeriet J. D. Scheel i sommeren 1958 i udvalget, men afløstes i foråret 1961 af fuldmægtig i Udenrigsministeriet G. A. F. Blæhr.

Til at varetage udvalgets sekretariatsforretninger beskikkedes ekspeditionssekretær i handelsministeriet E. Lysgaard.

Nordisk samarbejde.

I overensstemmelse med de for udvalgets arbejde fastsatte retningslinjer har der været etableret et snævert samarbejde med den fornævnte norske sølovskomité, for hvilken professor, dr. jur. Sjur Brækhus er formand, samt med de i Sverige og Finland i begyndelsen af 1958 oprettede tilsvarende komiteer, der ledes af henholdsvis justitierådet Erik Hagbergh og forvaltningsrådet, jur. dr. Rudolf Beckman. Samarbejdet har dels medført en nær kontakt mellem sølovskomiteernes formænd cg sekretærer og en omfattende udveksling af materiale, dels har der været afholdt regelmæssige møder mellem repræsentanter for de 4 sølovskomiteer. Konferencer med deltagelse af et større antal medlemmer fra sølovskomiteerne har således været afholdt i Oslo i august 1958 og i København i august 1959. Endvidere har et redaktionsudvalg bestående af komiteernes formænd og sekretærer, suppleret med enkelte andre komitémedlemmer, afholdt møder i. Stockholm i marts og august 1960 samt i Helsingfors i august 1961.

En række af de til revision optagne emner er blevet færdigbehandlet på det nordiske plan; dette gælder således de i nærværende betænkning behandlede spørgsmål om søforklaring, begrænsning af rederansvaret og om fordeling af bjærgeløn. Andre afsnit af søloven således reglerne om partrederi, skibsførerkapitlet, havarikap tiet samt visse regler i befragtningskapitlet, herunder spørgsmålet om, hvorvidt de Såkaldte Haagregler bør indarbejdes i søloven, er fortsat under drøftelse mellem de nordiske komiteer.

Udvalget finder anledning til at understrege, at det stedfundne nordiske samarbejde har været overordentlig værdifuldt og til stor gensidig nytte for lovrevisionsarbejdet. Det har, som det vil fremgå af bemærkningerne til de i nærværende betænkning fremsatte lovforslag, i altovervejende grad vårret muligt at nå frem til praktisk taget overensstemmende lovregler, og der har under lovsamarbejdet været lagt stor vægt på i videst mulig udstrækning at bevare og videreføre den nordiske retsenhed på sølovgivningens område.

Udvalgets hidtidige arbejde.

Udvalget har indtil nu afholdt 33 plenarmøder og har afsluttet behandlingen af de i kommissoriet særligt fremhævede spørgsmål om søforklaring og om fordeling af bjærgeløn samt spørgsmålet om indarbej delse i søloven af reglerne i Bruxelles konventionen af 1957 om begrænsning af rederens ansvar.

Der har under det nordiske samarbejde været enighed om at give behandlingen af disse 3 spørgsmål prioritet forud for andre emner, og disse områder er da også som ovenfor nævnt blevet færdigbehandlet på nordisk plan. Betænkning om rederansvaret er afgivet af den norske komité i februar 1961 og af de svenske og finske komiteer i løbet af sommeren 1961. Endvidere foreligger der fra den norske komité 2 betænkninger om henholdsvis fordeling af bjærgeløn og om ændring af reglerne om assistance og assistancegodtgørelse.

Som et foreløbigt resultat af udvalgets arbejde foreligger de nedenfor under afsnit I-III gengivne lovudkast vedrørende de 3 ovenfor nævnte emner med tilhørende udførlige bemærkninger. Af praktiske grunde har man valgt at opstille 3 selvstændige lovudkast med dertil knyttede bemærkninger. Det er dog udvalgets opfattelse, at de foreslåede lovamdringer så vidt muligt bør søges gennemført; hvert for sig eller samlet uden at afvente de yderligere forslag til ændringer i søloven, som udvalget senere agter at fremkomme med vedrørende forskellige til drøftelse optagne spørgsmål, som

endnu ikke er færdigbehandlet på nordisk plan eller i udvalget.

Man ønsker specielt at henlede opmærksomheden på, at der navnlig fra rederside er givet udtryk for stor interesse i en snarlig gennemførelse af de foreslåede nye regler om søforklaring.

Idet man med hensyn til udvalgets overvejelser og konklusioner i øvrigt ganske skal henvise til de til lovudkastene knyttede bemærkninger og bilag, skal man sluttelig fremhæve, at de foreliggende lovudkast — bortset fra de i bemærkningerne til § 301 i udkastet vedrørende søforklaring nævnte mindretal — enstemmigt er tiltrådt af udvalgets medlemmer.

København i oktober 1962.

Gunnar **Blæhr.**	K. Biilow Jensen.	J. Christiansen.	Sv. From-Andersen.
Bruno Hjort.	Iver Hoppe.	Robert Hove.	J. Kastrup Olsen.
H. P. Larsen.	Peter Leth.	E. Lysgaard, sekretær.	Bent Nebelong.
	Carl Rasting, formand.	Alf Ross.	

I.

Udkast til lovbestemmelser om fordeling af bjærgeløn.

§ 1.

I søloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937, foretages følgende ændringer:

1. *§ 150, stk. 2,* affattes således:

Stk. 2. Har skibet foretaget bjærgning, tilfalder den i § 229, stk. 1, omhandlede godtgørelse for udgifter til brændsel, hyre og kost til skibsfører og mandskab befragteren. Bortfragterens andel i den del af bjærgelønnen, der skal fordeles mellem reder, skibsfører og mandskab, deles lige mellem bortfragteren og befragteren.

2. I *§ 224, stk. 1* og *4* ændres „nød" til „fare".

3. I *§ 227, stk. 1,* ændres „nød" til „fare".

4. *§§ 228-229* udgår og erstattes af følgende:

§ 228. Tvister bjærgere indbyrdes om bjærgelønnens fordeling, bestemmes denne af retten under hensyn til de i § 225 angivne omstændigheder.

§ 229. Har et skib på rejsen bjærget noget, bliver af bjærgelønnen først at godtgøre den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib, ladning eller anden ejendom om bord, samt udgifter til brændsel og til hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen, samt sådan særlig godtgørelse som omhandlet i stk. 2. Af resten tilfalder tre femtedele rederiet, medens den resterende del af bjærgelønnen fordeles med en tredjedel til skibsføreren og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til enhvers hyre. Skibsførerens andel skal dog altid mindst udgøre det dobbelte af den højstlønnede sømands andel. En lods om bord i det bjærgende skib deltager i fordelingen, selv om han ikke er ansat i rederiets tjeneste; der tillægges ham i så fald en andel svarende til højeste styrmands hyre.

Stk. 2. Har nogen under bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig[1] fare, kan der forlods ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned, efter at bjærgningen er afsluttet.

Stk. 3. Overenskomst, hvorefter skibsfører eller mandskab skulle nøjes med mindre andel af bjærgelønnen end i stk. 1 foreskrevet, er uden gyldighed, medmindre de pågældende er forhyret med et skib, som driver bjærgningsvirksomhed, og skibet er særlig udrustet hertil, eller overenskomsten er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende, eller når i øvrigt særlige grunde såsom formålet med skibets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er lønnet, måtte tale for en anden fordeling end ovenfor fastsat.

§230. Er bjærgningen udført af et dansk statsskib, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, finder reglerne i § 229 tilsvarende anvendelse. Dog kan der ved kongelig anordning fastsættes særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, som ikke tilfalder staten.

§ 231. Så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, sender rederen enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tilligemed en plan for bjærgelønnens fordeling efter reglerne i § 229, stk. 1.

Indsigelser mod fordelingen må fremsendes til rederen inden tre måneder, efter at den i stk. 1 omhandlede meddelelse er afsendt.

§ 232. Bjærgere har ret til at modsætte sig, at bjærget skib forlader stedet, eller bjærget gods bortføres, så længe de ikke er fyldestgjorte for bjærgelønnen, eller sikkerhed er stillet for samme.

§ 2.

Denne lov træder i kraft den

Bemærkninger til lovudkastet.

Medens regler om bjærgning og bjærgeløn forekommer allerede i den ældre sølovgivning, bl. a. Danske Lovs 4. bog, er regler om fordelingen af bjærgeløn først gennemført i dansk lovgivning ved søloven af 1. april 1892, der i § 228, stk. 2, indeholder følgende bestemmelse:

„Har et skib på rejsen bjærget noget, bliver af bjærgelønnen først at godtgøre den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib eller ladning; derefter får rederiet to tredjedele, hvis det bjærgende skib er dampskib, men halvdelen, hvis det er sejlskib, og resten deles lige mellem skibsfører og mandskab; dettes part fordeles i forhold til enhvers løn. Overenskomst, hvorefter skibsfører eller mandskab skulle nøjes med mindre andel end her nævnt, er uden gyldighed, medmindre skibet er særlig udrustet for bjærgning, eller overenskomsten gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende."

Reglerne om bjærgning i sølovens 9. kapitel blev ændret ved lov nr. 103 af 29. april 1913, der var foranlediget af Danmarks tiltrædelse af Bruxelles-konventionen af 1910 om tilvejebringelse af visse ensartede regler om hjælp ved bjærgning til søs. Ifølge konventionens art. 6, stk. 3, skal fordelingen mellem rederen og skibsføreren og de øvrige personer, der står i det bjærgende selskabs tjeneste, afgøres efter det pågældende skibs nationale lovgivning. Fordelingsreglen i sølovens § 228, stk. 2, blev derfor ikke berørt ved den nævnte lovrevision i 1913 og har således været uforandret gældende siden 1892.

Det samme gælder de ganske tilsvarende regler, der findes i de norske og svenske sølove, medens den finske sølovs regler om fordeling af bjærgeløn, der gennemførtes i 1923, indeholder en lidt afvigende regel, idet restbeløbet — efter at rederen har fået 2/3 (eller ½ hvis det drejer sig om et sejlskib) af den samlede bjærgeløn — fordeles med 2/3 til skibsføreren og 1/3 til mandskabet. I tysk ret har man samme legale fordelingsregel som efter de skandinaviske sølove, men rederen får dog forlods dækket ikke blot den skade, det bjærgende skib har lidt i anledning af bjærgningen, men også visse merudgifter til brændsel og hyre, som er påløbet i anledning af bjærgningen. I engelsk-amerikansk ret har man ingen legal fordelingsregel med hensyn til bjærgeløn, men fordelingen foretages skønsmæssigt af domstolene. Også efter fransk og belgisk ret sker fordelingen ved domstolene, medens der efter hollandsk ret er adgang til at indbringe den af rederen foretagne fordeling af bjærgelønnen for domstolene eller eventuelt søge sagen afgjort ved voldgift. Efter foreliggende oplysninger om praksis i de ovenfor nævnte lande, hvor fordelingen sker ved domstolene, tillægges der i almindelighed rederen 2/3 eller 3/4 af bjærgelønnen. Mandskabets andel fordeles i almindelighed i forhold til hyren.

Spørgsmålet om ændring af sølovens regel om fordeling af bjærgeløn blev som nævnt i indledningen til nærværende betænkning rejst under de nordiske forhandlinger om revision af sømandsloven, der fandt sted i 1949-1951, uden at dette dog resulterede i noget konkret forslag, da spørgsmålet måtte betragtes som liggende uden for sømandslovskomiteernes mandat. Ønsket om en ændring af fordelingsreglen har både under de nævnte forhandlinger og også senere navnlig været fremført af de skandinaviske sømandsforbund, der har foreslået den mandskabet tilfaldende andel forøget dels ved en reduktion af rederiets andel i bjærgelønnen, dels ved at skibsføreren stilles på linje med mandskabet, således at der kun tillægges ham en bjærgelønsandel i forhold til hans hyre eller i hvert fald en lavere andel i bjærgelønnen end efter gældende lov. Som argument for en ændring af fordelingsreglen har man fra sømandsside navnlig henvist til, at reglen ikke længere kan anses for tidssvarende og rimelig i betragtning af de langt højere skibs- og ladningsværdier, der er tale om i vore dage, og når henses til den relativt større besætning, der nu til dags beskæftiges om bord i det enkelte skib. I særdeleshed har man henvist til, at det ikke skønnes rimeligt, at skibsføreren skal have lige så meget i bjærgeløn som hele den øvrige besætning tilsammen, og det er bl. a. fra maskinmesterside understreget, at dette forhold må betragtes som særlig grelt i forhold til maskinchefen og andre ledende officerer, hvis indsats kan

have været af afgørende betydning for bjærgningsforetagendets heldige udførelse. Den meget betydelige **forskel,** der efter de gældende fordelingsregler består mellem skibsførerens og skibsoffieerernes anparter i bjærgelønnen, harmonerer efter denne opfattelse ikke med den, siden reglerne blev lovfæstet i 1892, stedfundne udvikling, der har medført en betydelig udjævning mellem skibsføreren og officererne i social og indtægtsmæssig henseende. Fra skibsførerside har man ikke kunnet acceptere dette argument for en nedsættelse af skibsførerens anpart i bjærgelønnen, men har principielt ønsket at fastholde den gældende fordelingsregel, idet man navnlig har understreget, at skibsføreren har det fulde ansvar for bjærgningsforetagendets heldige forløb, et ansvar der ikke er blevet mindre i betragtning af de langt større værdier, det nu **til** dags kan dreje sig om. Man har dog fra skibsførerside ikke villet afvise en begrænset revision af fordelingsreglerne.

Fra reder- og assurandørside har man under drøftelserne i udvalget navnlig gjort gældende, at fordelingen si bjærgeløn næppe kan betragtes som et problem af social karakter for de søfarende. Antallet af tilfælde, hvor der kan blive tale om fordeling af bjærgeløn, er i vore dage så ringe, at det for den enkelte skibsfører eller sømand må betragtes som noget meget sjældent og vel nærmest som en slags lotterigevinst at få bjærgeløn udbetalt. Man tillægger det afgørende betydning, at reglerne udformes således, at de tilskynder til udførelse af bjærgning, og i så henseende indtager skibsføreren en særstilling og bør som den for bjærgningens udførelse ansvarlige have en klækkelig anpart af den eventuelle bjærgeløn.

Drøftelserne i udvalget har i øvrigt foruden om selve f ordeli igsreglen navnlig drejet sig om to spørgsmål: hvorvidt der bør være adgang for rederen til forlods i bjærgelønnen at fradrage visse udgifter, der er påløbet i forbindelse med bjærgningen, samt spørgsmålet om, hvorvidt der bør være adgang til. af bjærgelønnen at yde en særskilt belønning til personer, der under bjærgningen har gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller har udsat sig for særlig fare. Hvad det første spørgsmål angår henvises til de udførlige bemærkninger nedenfor til lovudkastets § 229, stk. 1. Med hensyn til spørgsmålet om belønning af særlig indsats henvises til bemærkningerne til § 229, stk. 2. Det skal i øvrigt anføres, at der inden for udvalget såvel som under de nordiske forhandlinger har været fuld enighed om det hensigtsmæssige i, at man bevarer de gældende søloves system, hvorefter fordeling af bjærgelønnen sker efter en fast i loven fikseret fordelingsregel. Der har ligeledes været enighed om, at den i de gældende love foreskrevne forskel på fordelingsnormen, efter som det bjærgende skib er et sejlskib eller et maskindrevet skib, nu er uden praktisk betydning og derfor kan ophæves.

De i det foregående nævnte spørgsmål blev meget indgående drøftet på den nordiske konference i København i august 1959, hvor redernes og de søfarendes organisationer var fyldigt repræsenteret. Da det ikke ved denne konference lykkedes at nå til fuld enighed om fordelingsreglerne og spørgsmålet om adgang til forlods fradrag af udgifter og om særskilt belønning af særlig indsats, enedes man om. at henskyde det til de fire komitéformænd at søge tilvejebragt et kompromisforslag, der eventuelt kunne finde tilslutning fra alle sider. Under de påfølgende møder i det nordiske redaktionsudvalg er det derefter lykkedes at nå til enighed om en fordelingsregel, hvorefter nettobjærgelønnen fordeles med 60 pct. til rederen, $13y_3$ pct. til skibsføreren og 26% pct. til mandskabet.

Også om reglernes formulering i øvrigt er der på de nævnte nordiske møder på alle væsentlige punkter tilvejebragt enighed, og det som resultat heraf udarbejdede lovudkast er derefter med ganske uvæsentlige ændringer tiltrådt af det samlede udvalg. De fire nordiske lovudkast er optrykt som paralleltekster i bilag 1.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 150.

Efter sølovens § 150 skal bortfragteren, hvis det bjærgende skib er tidsbefragtet, af sin bjærgeløn yde befragteren godtgørelse for tidsfragt og udgifter til brændsel, der påløber i anledning af bjærgningen. Resten af bortfragterens andel i bjærgelønnen deles herefter lige mellem bortfragter og be-

fragter. Reglen om godtgørelse for brændselsudgiften må ses på baggrund af, at det ved tidsbefragtning påhviler befragteren at sørge for brændsel til skibets fremdrift. Når der nu i henhold til lovudkastets § 229, stk. 1, gives adgang til af bjærgelønnen forlods at godtgøre bl. a. den merudgift til brændsel, som påløber under bjærgningen, må reglen i § 150, stk. 2, nødvendigvis ændres.

I overensstemmelse med det norske udkast har man fundet, at det vil føre til den mest retfærdige og hensigtsmæssige fordeling, hvis man tillægger tidsbefragteren også det beløb, der efter § 229, stk. 1, fradrages bjærgelønnen som godtgørelse for hyre og kost til skibsfører og mandskab, men derimod ikke som efter gældende lov giver tidsbefragteren nogen refusion for tidsfragt i det tidsrum, der er medgået til bjærgningen. Tidsfragten udgør jo vederlaget til bortfragteren bl. a. for at afholde udgifterne til hyre og kost til skibsfører og mandskab. Bortfragteren ville således få dobbelt dækning for dette udlæg, hvis han tillige kunne oppebære den forlods godtgørelse for disse udgifter, der fradrages i bjærgelønnen efter reglen i § 229, stk. 2.

Den del af nettobjærgelønnen, der efter den nye fordelingsregel i § 229, stk. 1, tilfalder rederen, foreslås ligesom efter de gældende regler delt lige mellem befragter og bortfragter. Der vil dog intet være til hinder for, at befragter og bortfragter i tidscertepartiet aftaler en anden fordeling end fastsat i § 150, stk. 2.

Til §§ 224 og 227.

Efter sølovens § 224 foreligger bjærgning, når der har været ydet bistand til et skib, „der er forulykket eller stedt i nød". Begrebet „bjærgning" omfatter således tilfælde, hvor skibet har befundet sig i fare for at blive ødelagt eller betydelig skadet, og det må have været ude af stand til at redde sig ved egen hjælp.

I Bruxelles-konventionen af 1910 om tilvejebringelse af visse ensartede regler om hjælp ved bjærgning til søs benyttes udtrykket, at skibet skal have været „i fare" (en danger), og det blev ved gennemførelsen af konventionsreglerne i 1913 ikke anset for nødvendigt at ændre sølovens terminologi, der antoges at dække konventionens bjærgningsbegreb.

I norsk domspraksis er begrebet bjærgning på grundlag af den norske sølovs tilsvarende ordlyd imidlertid blevet fortolket ret snævert, idet domstolene har været tilbøjelige til at kræve for meget, før de har fundet at kunne statuere, at der har foreligget en sådan nødstilstand, som kan danne grundlaget for bjærgning. Ved siden af dette snævre bjærgningsbegreb har der i norsk praksis uden hjemmel i søloven udviklet sig et særligt begreb „assistance", som omfatter tilfælde, hvor et skib har ydet bistand, uden at domstolene dog finder, at der har foreligget en sådan nødstilstand, at situationen kan betegnes som bjærgning efter sølovens § 224. I sådanne tilfælde har der været ydet en vis assistancegodtgørelse efter lignende principper som fastslået i sølovens § 225 med hensyn til beregning af bjærgeløn, dog almindeligvis med noget lavere beløb, men reglerne om fordeling af bjærgeløn i § 228 har ikke fundet anvendelse i disse tilfælde.

Den norske komité har i en særlig betænkning vedrørende dette spørgsmål foreslået, at sondringen mellem bjærgning og assistance opgives, således at begrebet bjærgning fremtidig kommer i fuld overensstemmelse med Bruxelles-konventionen, der udtrykkelig ligestiller bjærgning (sauvetage) og assistance (assistance). Lovteknisk foreslås denne ændring gennemført ved i §§ 224 og 227 at ændre udtrykket „nød" til „fare".

En tilsvarende situation har foreligget i finsk praksis, og den finske sølovskomité har foreslået tilsvarende ændringer gennemført i de pågældende finske lovbestemmelser.

I dansk praksis har man vel også kendt j den ovennævnte sondring mellem bjærg- ! ning og assistance, men begrebet bjærgning er ikke blevet fortolket så snævert som i Norge. Der foreligger således ikke for Danmarks vedkommende nogen reel uoverensstemmelse mellem praksis og Bruxellesskonventionen, men under hensyn til, at udtrykket „i nød" næppe stemmer helt med konventionens terminologi, og i betragtning af den i de norske og finske lovudkast foreslåede ændring finder udvalget, at man af hensyn til nordisk retsenhed og for at udelukke fortolkningstvivl bør ændre ud-

trykket „nød" til „fare", hvor det forekommer i §§ 224 og 227.

Til § 228.

Den foreslåede tekst svarer ganske til den gældende sølovs § 228, stk. 1.

Reglerne om fordeling af bjærgeløn, der hidtil har været placeret i § 228, stk. 2, har man derimod fundet det hensigtsmæssigt og mere overskueligt at udforme i de følgende §§ 229-231 bl. a. under hensyn til, at de foreslåede nye regler er af mere detaljeret indhold end de hidtil gældende.

Til § 229.

Til stk. 1. Som anført i de indledende bemærkninger har der inden for udvalget været fuld enighed om, at man bør fastholde den gældende sølovs system, hvorefter bjærgeløn, der ydes for en under rejsen foretaget bjærgning, skal fordeles mellem reder, skibsfører og mandskab efter en i loven fastsat fordelingsnorm.

I overensstemmelse med det under de nordiske forhandlinger tilvejebragte kompromis, som udvalget enstemmigt har kunnet tiltræde, gives der i § 229, stk. 1, adgang til af bjærgelønnen forlods at godtgøre den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib, ladning eller anden ejendom om bord. Denne regel stemmer med den gældende lovs § 228, stk. 2, og omfatter kun den direkte skade på skib og ladning m. v., men derimod ikke indirekte tab som f. eks. tidstab eller tabt fortjeneste. Som noget nyt foreslås imidlertid, at rederiet endvidere skal have adgang til forlods godtgørelse for udgifter til brændsel og til hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen. Under de nordiske forhandlinger blev det fra flere sider — bl. a. af et flertal inden for den norske komité — anført, at rederen burde have adgang til fuldt ud at fradrage alle direkte udlæg, „out of pocket expenses". Efter den ovennævnte kompromisløsning har man imidlertid i samtlige nordiske lovudkast begrænset fradragsretten til brændsel (bunkers), hyre og kost. Andre udlæg, som rederen har haft i anledning af bjærgningen, f. eks. ekstra havneudgifter og udgifter til afværgelse af skade på det bjærgende skib, må han søge dækning for i den nettoandel af bjærgelønnen, som tilfalder ham efter fordelingsreglen. Udtrykket „hyre" må forstås i videste forstand som også omfattende alle sædvanlige tillæg til hyren, overtidsbetaling, feriegodtgørelse samt sociale udgifter, der påhviler rederen, f. eks. ulykkesforsikringspræmie, velfærdsafgift o. lign. vedrørende det tidsrum, i hvilket bjærgningen har stået på. Endelig er der givet adgang til forlods at fradrage den særlige godtgørelse, der efter reglen i udkastets § 229, stk. 2, måtte blive tillagt enkelte personer om bord, som under bjærgningen har udført en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare.

Den del af bjærgelønnen, der bliver til rest, efter at de ovenfor nævnte fradrag er foretaget (nettobjærgelønnen), foreslås fordelt efter den faste fordelingsnorm, der som tidligere anført blev resultatet af de nordiske forhandlinger om dette spørgsmål, og som samtlige nordiske komiteer har fulgt i deres respektive lovudkast. Nettobjærgelønnen fordeles herefter således, at rederen får $^3/_5$, skibsføreren $^2/_{15}$ og mandskabet $^4/_{15}$. I forhold til den hidtil gældende fordelingsregel betyder det, at rederens andel er reduceret fra $66^2/_3$ pct. til 60 pct., skibsførerens fra $16^2/_3$ pct. til $13^1/_3$ pct., medens mandskabets part er forøget fra $16^2/_3$ pct. til $26^2/_3$ pct. For skibsføreren gælder dog den særlige regel, at hans andel altid mindst skal udgøre det dobbelte af den højst lønnede sømands andel. Udtrykket „sømand" må i denne forbindelse forstås i videste betydning som også omfattende skibsofficererne. Regelen tilsigter at sikre skibsføreren en passende andel i bjærgelønnen i tilfælde, hvor det bjærgende skib er et mindre fartøj med kun få mands besætning. Her ville anvendelsen af den normale fordelingsregel efter omstændighederne kunne føre til et for skibsføreren urimeligt resultat.

Fordelingen mellem de enkelte medlemmer af mandskabet skal som hidtil ske forholdsmæssigt efter den enkelte sømands hyre, hvorved må forstås månedshyren uden hensyn til overtidsbetaling, godtgørelse for mistede fridage o. lign. ydelser. Der har inden for udvalget været enighed om, at fordelingen ligesom efter gældende sølov må ske ganske automatisk uden hensyntagen

til, om den enkelte sømand har deltaget aktivt i bjærgningsforetagendet eller har haft ekstra arbejde i anledning af bjærgningen, se dog bemærkningerne til § 229, stk. 2, om muligheden af at yde særskilt godtgørelse i visse specielle tilfælde.

Efter forslaget kommer den del af bjærgelønnen, der tilfalder mandskabet, kun det „egentlige" mandskab til gode. Herved må forstås det af rederen eller skibsføreren om bord ansatte mandskab, hvis arbejde er nødvendigt for skibets drift. Uden for falder derimod f. eks. sådanne til restaurations- og betjeningspersonalet hørende personer, som udelukkende er ansat for betjening af passagerer, hvad enten de er ansat af rederen eller en selvstændig restauratør. Det samme j gælder musikere, frisører o. lign. personer. Efter søloven af 1892 § 108 antoges det, at også det „uegentlige" mandskab havde ret til andel i bjærgelønnen, men efter at nævnte lovbestemmelse var blevet ophævet i de skandinaviske sølove i 1923 i forbindelse med gennemførelsen af de nye sømandslove, har der været divergerende opfattelser med hensyn til spørgsmålet om det „uegentlige" mandskabs rettigheder. Under de nordiske forhandlinger har der imidlertid været enighed om, at mandskabets andel i bjærgelønnen efter § 229, stk. 1, bør forbeholdes det „egentlige" mandskab, og man har derfor udtrykkelig anført dette i de foreliggende nordiske lovudkast. Som begrundelse herfor kan anføres, at det „uegentlige" mandskabs indsats i et bjærgningsforetagende som regel vil være meget beskedent sammenlignet med det „egentlige" mandskabs indsats. Endvidere kan det „uegentlige" mandskab navnlig i et større passagerskib være meget talrigt, og skulle disse personer deltage i fordelingen af mandskabets part i bjærgelønnen, ville den andel, der tilfalder de enkelte medlemmer af det „egentlige" mandskab, kunne blive reduceret på en ikke helt rimelig måde.

Efter gældende lov kan der ikke antages at tilkomme en lods, der gør tjeneste om bord i det bjærgende skib under bjærgningen, nogen andel i bjærgelønnen, da han ikke kan betragtes som hørende til mandskabet. Spørgsmålet er dog tvivlsomt, såfremt lodsen er fast ansat i rederiets tjeneste. Under de nordiske forhandlinger har der været enighed om, at en lods, under hensyn til den betydning hans virksomhed kan have for bjærgningens heldige udfald, bør have ret til en andel i bjærgelønnen efter § 229, stk. 1. Det foreslås derfor at tillægge lodsen en andel svarende til højeste styrmands hyre. Er han ansat i rederiets tjeneste, må han betragtes som hørende til mandskabet og får da andel i bjærgelønnen sammen med det øvrige mandskab i forhold til den hyre, han oppebærer. En lods, der følger med skibet som passager, efter at hans lodsning er tilendebragt, kan derimod ikke få andel i bjærgelønnen.

Det skal endelig bemærkes, at det norske lovudkast i § 229 indeholder nogle særlige regler om fordeling af bjærgeløn i tilfælde, hvor bjærgningen er udført af et fiske- eller fangstfartøj. Udvalget har ikke anset det for nødvendigt eller hensigtsmæssigt at foreskrive særlige regler på dette område.

Derimod kan der for så vidt angår besætningen om bord i fiskefartøjer eller andre skibe, der anvendes til specielle formål, eventuelt træffes overenskomst om en fordeling af bjærgelønnen, der afviger fra de i § 229, stk. 1, fastsatte normer, jfr. bemærkningerne herom til § 229, stk. 3.

Til stk. 2. Det har under udvalgets drøftelser og navnlig i forbindelse med de nordiske forhandlinger fra flere sider været fremført, at der — uanset at man principielt fastholder systemet med bestemte i loven fastslåede fordelingsprocenter — bør være mulighed for i undtagelsestilfælde af bjærgelønnen at yde en særlig godtgørelse til søfarende, der under bjærgningen har udmærket sig ved en særlig fortjenstfuld indsats eller har udsat sig for en ganske særlig risiko. Den norske komités flertal har i denne forbindelse hævdet den opfattelse, at der også burde være adgang til at nedsætte bjærgeløns andelen eller helt undlade at yde bjærgeløn til personer, der på grund af deres forhold under bjærgningen ikke fortjener nogen påskønnelse, således f. eks. til en sømand, der på grund af beruselse har været ude af stand til at udføre sit arbejde, eller til en mand, der har nægtet at adlyde ordrer under bjærgningsaktionen. Det norske lovudkast indeholder i overensstemmelse hermed en bestemmelse om, at lovens fordelingsregler kan fraviges, når helt specielle grunde taler derfor. Denne regel er således

affattet, at der også vil være mulighed for at fravige lovens normale fordelingsforhold mellem reder, skibsfører og mandskab.

De svenske, finske og danske komiteer har ikke ment at kunne gå så vidt, men har indskrænket sig til i § 229, stk. 2, (finsk udkast § 209, stk. 2), at foreslå en regel om adgang til at yde særskilt godtgørelse i tilfælde, hvor nogen under bjærgningen har gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare. Der tænkes herved f. eks. på det tilfælde, at en frivillig redningsbådsbesætning under farefulde omstændigheder har undsat *ilt* nødstedt skib, eller på den sømand, der under livsfare er svømmet over til det nødstedte skib med en line. Det er imidlertid udvalgets opfattelse, at der må foreligge ganske særlige omstændigheder for at sådan ekstra godtgørelse skal kunne ydes, og at bestemmelsen i det hele taget kun bør anvendes i undtagelsestilfælde. De beløb, der i givet fald ydes som særskilt godtgørelse, udredes forlods af bjærgelønnen, jfr. § 229, stk. 1, 1. pkt.

Til stk. o. Den foreslåede regel svarer delvis til den gældende sølovs § 228, stk. 2. sidste pkt., der fastslår, at overenskomst, hvorefter skibsfører eller mandskab skulle nøjes med mindre andel i bjærgelønnen end fastsat i loven, er uden gyldighed, medmindre skibet er særlig udrustet for bjærgning, eller overenskomsten gælder udførelse af et bestemt bjærgningsforetagende. Man har dog søgt at tydeliggøre bestemmelsen ved at fremhæve, at det er en betingelse for reglens anvendelse, at ile pågældende er forhyret med et skib, som skal drive bjærgningsvirksomhed, og at skibet er særlig udrustet hertil, eller at overenskomsten, hvis det drejer sig om udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende, er indgået i forbindelse med forhyringen. Endvidere åbnes der ved bestemmelsen i slutningen af stk. 3 adgang til ved overenskomst at aftale en fra § 229, stk. 1, afvigende fordeling af bjayrgelønnen, når særlige grunde såsom formålet med skibets anvendelse, eller den måde hvorpå de omvordværende er lønnede, taler derfor. Denne bestemmelse tager navnlig sigte på de særlige forhold inden for fiskerierhvervet, hvor aflønningen ofte sker med andel i udbyttet eller på anden fra almindelig forhyring aivigende måde.

Til § 230.

Den gældende sølovs bestemmelser om bjærgeløn indeholder ingen særregler om statsskibe, og der har i dansk praksis ikke været nogen tvivl om. at der kan tilkendes et staten tilhørende skib, der udfører bjærgning, bjærgeløn efter sølovens almindelige regler. Dette synspunkt har også fundet udtryk i lovgivningen om Statens Istjeneste, senest lov nr. 109 af 8. april 1957.

I andre lande har spørgsmålet været omdiskuteret, navnlig for så vidt angår krigsskibes adgang til at opnå bjærgeløn, og spørgsmålet er ikke løst ved Bruxelleskonventionen af 1910, der ifølge art. 14 ikke kommer til anvendelse på krigsskibe eller på staten tilhørende skibe, der udelukkende anvendes i offentligt øjemed. I norsk retspraksis har det indtil for ny.ig været antaget, at krigsskibe ikke var berettiget til bjærgeløn, men ved en højesteretsdom fra 1958 er denne praksis ændret, idet der ved dommen blev tillagt den norsko stat bjærgeløn i anledning af, at to norske marinefartøjer havde medvirket ved bjærgningen af det danske M/S „Astoria".

Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at der, når talen er om statsskibe, kan være behov for at fastsætte særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, der ikke tilfalder staten. Dette gør sig navnlig gældende med hensyn til værnepligtigt mandskab på marinefartøjer, idet disse personers normale soldaterlønning ikke egner sig som fordelingsgrundlag i medfør af § 229, stk. 1. I lovudkastets § 230 er det herefter foreslået, at reglerne i § 229 skal finde tilsvarende anvendelse, hvis bjærgningen er udført af et dansk statsskib, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art. Det følger heraf, at ikke blot reglen i § 229, stk. 1, om den procentmæssige fordeling af bjærgelønnen mellem rederen (staten), skibsføreren og mandskabet finder anvendelse, men også reglen om forlods fradrag af erstatning for skade på skib og af udgifter til brændsel, hyre og kost, såvel som reglen i stk. 2 om belønning af særlig fortjenstfuld indsats. Udtrykket „statsskib, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art" svarer til terminologien i lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsskibe m. v., der atter bygger på Bruxelles-konventionen af

1926 om indførelse af visse ensartede regler om immunitet for statsskibe. Bestemmelsen i udkastets § 230 omfatter herefter ikke alene egentlige krigsskibe og andre marinefartøjer, men også andre statsskibe, som anvendes til offentligretlige formål, f. eks. toldfartøjer, redningsskibe, post- og telegrafvæsenets kabelskibe etc.

En speciel undtagelse herfra må dog gøres med hensyn til de staten tilhørende isbrydere, idet § 4 i den fornævnte lov af 8. april 1957 om Statens Istjeneste, der afløste en tilsvarende bestemmelse i lov nr. 131 af 18. april 1925, udtrykkeligt fastslår, at hele bjærgelønnen tilfalder staten. Begrundelsen for denne bestemmelse, som det ikke har været hensigten at ændre, må søges i de særlige forhold, hvorunder isbrydningstj enesten finder sted, hvor grænsen mellem isbrydningsassistance og egentlig bjærgning ofte kan være vanskelig at drage. Ifølge motiverne til 1925-loven har man ønsket at undgå enhver mistanke om, at isbrydernes førere eller mandskab skulle kunne udnytte en foreliggende situation til egen fordel. Derimod udelukker bestemmelsen ikke, at der i tilfælde, hvor isbryderen har udført bjærgning, kan ydes de pågældende et gratiale efter ministeriets nærmere bestemmelse.

Det følger af lovudkastet, at staten tilhørende skibe, der anvendes til kommercielle formål, må behandles efter de almindelige regler. Afgrænsningen mellem § 229 og § 230 har dog ikke nogen større praktisk betydning, bortset fra spørgsmålet om fastsættelse af særlige fordelingsregler, jfr. nedenfor, da reglen i § 230 jo netop går ud på at give de almindelige fordelingsregler i § 229 tilsvarende anvendelse på statsskibe.

Som bemærket ovenfor har man anset det for ønskeligt at have adgang til at fastsætte særlige fordelingsregler med hensyn til den del af bjærgelønnen ($^2/_5$), som ikke tilfalder staten. I § 230, sidste pkt., er derfor foreslået optaget en hjemmel til ved kgl. anordning at fastsætte sådanne særregler. Denne bestemmelse tager navnlig sigte på det ovenfor nævnte militære personale, men kan dog, hvis der skulle vise sig at være behov derfor, også tænkes bragt i anvendelse med hensyn til andre statsskibe f. eks. sådanne skibe, hvor en del af besætningen er statstjenestemænd, medens resten er j antaget på almindelige overenskomstmæssige forhyrings vilkår.

§ 230 svarer ganske til lignende bestemmelser i de finske og svenske udkast. I det norske udkast er de tilsvarende regler formuleret noget afvigende, og det bestemmes endvidere, at staten uden ansvar over for de ombordbærende kan undlade at fremsætte krav på bjærgeløn. En sådan bestemmelse der også findes i de finske og svenske lovudkast har udvalget ikke fundet det rimeligt at optage i det danske udkast, bl. a. af hensyn til den del af besætningen på de af § 230 omfattede statsskibe, som er forhyret på almindelige hyrevilkår.

Til § 231.

I overensstemmelse med en tilsvarende bestemmelse i det norske udkast har man — som noget nyt i forhold til gældende sølov — fundet det hensigtsmæssigt i udkastet at optage en regel, der udtrykkeligt pålægger rederen, så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, at sende enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tillige med en plan for bjærgelønnens fordeling efter reglerne i § 229, stk. 1. Eventuelle indsigelser mod fordelingen må fremsættes over for rederen inden 3 måneder, efter at den ovennævnte meddelelse er afsendt. Ifølge de norske og svenske udkast gælder 3 månedersfristen også for fremsættelse af begæring om særskilt godtgørelse — eller for Norges vedkommende om fravigelse af den normale fordelingsregel. I det danske udkast § 229, stk. 2, sidste pkt., har man derimod fundet det praktisk at foreslå, at begrundet begæring om særlig belønning må være indsendt til rederen inden 1 måned, efter at bjærgningen er afsluttet. Herved skulle man kunne undgå at forsinke fordelingen af mandskabets anparter i bjærgelønnen, idet eventuelle forslag om særlig belønning med den korte tidsfrist normalt vil være rederen i hænde inden det tidspunkt, hvor meddelelse om fordelingsplanen skal sendes ud i overensstemmelse med § 231.

Udvalget har overvejet, hvorvidt der burde fastsættes en særlig forældelsesfrist for krav efter § 229 på andel i bjærgeløn. Sølovens § 284, nr. 1, fastsætter en forældelsesfrist på 2 år med hensyn til krav på

bjærgeløn mod det bjærgede skibs reder, men indeholder ingen forældelsesregel for så vidt angår krav på indel i bjærgeløn. Både de norske, svenske og finske lovudkast har foreslået indført en forældelsesfrist på 1 år for sådanne krav, men udvalget har ikke ment, at der var tilstrækkelig grund til på dette område at fravige de almindelige forældelsesregler, hvorefter krav på andel i bjærgeløn må antages at forældes på 5 år.

Til § 232.

Denne bestemmelse svarer ganske til den gældende sølovs § 229.

II.

Udkast til lovbestemmelser om begrænsning af rederansvaret.

§ 1.

I søloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937, foretages følgende ændringer:

1. *§ 216* affattes således:

„**§ 216.** For havaribidrag af ladning hæfter ejeren af de bidragspligtige genstande kun med disse, men ikke personlig."

2. *§ 224, sidste stk.*, affattes således:

„For bjærgeløn hæfter ejeren af ladningen eller genstande, der har hørt til ladningen, med disse, men ikke personlig".

3. *Tiende kapitel* affattes således:

Om begrænsning af rederansvaret.

§ **254.** Det ansvar, der påhviler rederen, er begrænset, for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet,
2. erstatning for skade på person eller ejendom forårsaget af nogen, som befinder sig om bord i skibet,
3. erstatning for skade på person eller ejendom opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne,
4. erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje,
5. krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om. bord i et sådant skib.

Stk. 2. Begrænsningen gælder ikke ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Den gælder ej heller ansvar, som grunder sig på fejl eller forsømmelse af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab.

Stk. 3. For renter og sagsomkostninger hæfter rederen uden begrænsning.

Stk. 4. Har rederen et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved samme hændelse, kan begrænsningen kun gøres gældende for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ **255.** Når ansvaret er begrænset, hæfter rederen med indtil 1 000 francs pr. ton af skibets drægtighed, dog med mindst 150 000 francs.

Stk. 2. For skade på person forhøjes ansvarsgrænsen med 2 100 francs pr. ton, dog med mindst 630 000 francs.

Stk. 3. Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed. Den omregnes til dansk mønt efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted.

Stk. 4. Ved skibets drægtighed forstås, når det gælder maskindrevne skibe, nettotonnagen med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregning af nettotonnagen er trukket fra bruttotonnagen, og når det gælder andre skibe, nettotonnagen.

§ **256.** Ansvarsgrænsen gælder for alle fordringer af den i § 254 nævnte art, som er opstået ved en og samme hændelse. Hvis summen af disse fordringer overstiger ansvarsgrænsen, bliver de alle at nedsætte forholdsmæssigt.

Stk. 2. Fordringer i anledning af skade på person skal dækkes af det i § 255, stk. 2, nævnte beløb. Er dette ikke tilstrækkeligt, dækkes resten af fordringerne på lige fod med andre fordringer af det i § 255, stk. 1, nævnte beløb.

Stk. 3. Har rederen helt eller delvis måttet betale en fordring af den i § 254 nævnte art, eller godtgør han, at han senere vil blive nødsaget til at betale en sådan fordring, kan han kræve, at fordringen medtages ved beregningen a:: ansvaret over for de øvrige fordringshaveie, for så vidt fordringen kunne have været gjort gældende mod ham efter dansk ret.

§ **257.** Har rederen for at afværge en arrest eller for at få en arrest ophævet stillet sikkerhed her i riget for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tillige med et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger, gælder sikkerheden som stillet til fordel for alle de fordringshavere, over for hvem begrænsningen kan påberåbes, og ingen af disse kan kræve yderligere sikkerhed.

Stk. 2. Reglerne i denne paragraf finder tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland, Norge eller Sverige.

§ **258.** Er skibet eller anden ejendom, som tilhører rederen, b evet genstand for arrest for en fordring som nævnt i § 254, eller er sikkerhed blevet stillet til afværgelse af sådan arrest, kan airesten hæves eller sikkerheden frigives, hvis det godtgøres, at rederen allerede har stillet betryggende sikkerhed i udlandet for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. § 255, og at sikkerheden er tilgængelig for fordringshaveren. Dækker den først stilk de sikkerhed ikke hele dette ansvar, gælder det samme, hvis rederen stiller betryggende sikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger.

Stk. 2. Arrest som nævnt i stk. 1 skal hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest skal frigives, hvis betryggende, tilstrækkelig og tilgængelig sikkerhed allerede er stillet,

a) i den havn, hvor den hændelse indtraf, som medførte fordringens opståen, eller, hvis hændelsen ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen;
b) i landsætningshavnen, hvis fordringen gælder personskade;
c) i lossehavnen, hvis for dringen gælder ladningsskade,

for så vidt de n pågældende havn er beliggende i et land, der har tiltrådt Bruxelles-konventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

§ **259.** Rederen kan til enhver tid forelægge spørgsmålet om grænsen for sit ansvar eller om fordelingen af ansvarsbeløbet til afgørelse af en dispachør. Har han gjort dette, kan dog enhver fordringshaver anlægge søgsmål til fastsættelse af, hvor stor hans fordring ville være, hvis rederens ansvar ikke var begrænset, og rederen kan forlange, at dispachøren skal sætte bestemte fordringshavere en passende frist, inden hvilken de skal have anlagt sådant søgsmål.

Stk. 2. Finder dispachøren grund dertil, kan han med et varsel af højst tre måneder indkalde fordringshaverne på den måde, han i det enkelte tilfælde anser det for mest hensigtsmæssigt.

Stk. 3. Enhver af de interesserede er pligtig til at meddele dispachøren alle de oplysninger og bevisligheder, som han anser for nødvendige.

Stk. 4. Omkostningerne ved dispacheringen bæres af rederen.

Stk. 5. Tvistigheder om rigtigheden af dispachørens afgørelser kan indbringes for domstolene.

§ **260.** Har rederen udbetalt alt, hvad der efter reglerne om begrænsning af ansvaret påhvilede ham, og viser det sig senere, at andre fordringshavere havde ret til andel i ansvarsbeløbet, er rederen ikke pligtig at betale noget yderligere, såfremt det må antages, at han, da udbetalingen fandt sted, ikke kendte til disses krav og ikke ved behørig undersøgelse kunne have skaffet sig kundskab om dem.

Stk. 2. Den fordringshaver, der har oppebåret, hvad der rettelig tilkom en anden, må tilsvare denne det oppebårne beløb, såfremt han havde kundskab om den andens fordring, da han modtog betaling.

§ **261.** Reglerne om begramsning af rederens ansvar finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Det samme gælder ansvar, som påhviler skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, ejeren, brugeren, befragteren eller disponenten, for

så vidt angår ansvar i forbindelse med udførelsen af tjenesten, selv om ansvaret er opstået som følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende.

Stk. 2. Summen af det ansvar, som påhviler rederen og de øvrige personer, der ifølge stk. 1, kan begrænse deres ansvar, skal for fordringer opstået ved en og samme hændelse ikke kunne overstige de i § 255 fastsatte beløb.

§ **262.** Keglerne i dette kapitel kommer til anvendelse i alt fald, hvor ret til begrænsning af ansvar påberåbes ved dansk domstol.

Stk. 2. For så vidt angår ansvar som nævnt i § 254, stk. 2, 1. punktum skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land har tiltrådt Bruxelles-konventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

§ **263.** Ved kongelig anordning kan det bestemmes, at andre ansvarsregler end i dette kapitel fastsat skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

§ 2.

Tidspunktet for denne lovs ikrafttræden fastsættes ved kongelig anordning.

Bestemmelserne i tiende kapitel i sølov af 7. maj 1937, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937, skal dog fortsat finde anvendelse i tilfælde, hvor den hændelse, der danner grundlag for ansvaret, er indtruffet før denne lovs ikrafttræden.

Bemærkninger til lovudkastet.

Regler om adgang for rederen til at begrænse sit ansvar findes fra gammel tid i næsten alle søretlige systemer. Som motivering for dette retsinstitut har været anført, at skibsfartserhvervet indebærer særlige risici, hvorfor den, der udøver dette erhverv, bør have mulighed for i nogen grad at kunne begrænse sin risiko. I nyere søretlig litteratur har man navnlig understreget det synspunkt, at det må anses for ønskeligt, at rederen befries for ansvar for katastroferisici, som han ikke med rimelighed har kunnet dække gennem forsikring.

Området for begrænsning af ansvaret og metoderne for beregningen af ansvarsgrænsen har været bestemt på forskellig måde i de forskellige lande. Efter det i engelsk ret fulgte system hæftede rederen personligt, men kunne begrænse sit ansvar til et vist beløb i pund sterling pr. ton af skibets drægtighed (pundreglen). Efter det franske såkaldte abandonsystem hæftede rederen ligeledes personligt, men kunne frigøre sig for ansvar ved at overlade (abandonnere) kreditorerne „søformuen", d. v. s. skib og fragt. I nordisk og tysk ret fulgte man oprindelig det såkaldte eksekutionssystem, hvorefter rederen ikke hæfter personligt, men alene med søformuen. I overensstemmelse med sidstnævnte system bestemte søloven af 1892 i dens oprindelige affattelse, at rederen kun skulle hæfte med skib og fragt, men ikke personligt i en række tilfælde, navnlig for skader forårsaget af skibsføreren eller nogen af mandskabet ved fejl eller forsømmelse i tjenesten.

Efter et forudgående nordisk lovsamarbejde blev nye regler om begrænsning af rederansvaret indført i dansk sølovgivning ved lov nr. 69 af 27. marts 1929, der trådte i kraft den 13. april 1929, jfr. lovbekendtgørelse nr. 108 af samme dato. Ansvarsbegrænsningsreglerne indgik som et nyt fjerde kapitel i søloven, omfattende §§ 70-82. Ved den ved lov nr. 149 af 7. maj 1937 foretagne revision af visse afsnit af søloven blev ansvarsbegrænsningsreglerne af redaktionelle grunde, og i øvrigt uden ændringer, overflyttet til sølovens tiende kapitel, §§ 254-66, jfr. bekendtgørelse af søloven nr. 319 af 1. december 1937, der trådte i kraft den 1. januar 1939 (se kongelig anordning nr. 277 af 21. august 1938 og bekendtgørelse nr. 297 af 21. september 1938).

Det skal endvidere nævnes, at der ved lov nr. 94 af 14. marts 1951 blev foretaget

den ændring i de omhandlede bestemmelser, at ordene „i guldværdi" i § 255, stk. 1 og 2, blev slettet, se om dette spørgsmål nærmere nedenfor under bemærkningerne til lovudkastets § 255.

Ansvarsbegrænsningsregler af ganske tilsvarende indhold gennemførtes i Norge ved lov af 31. maj 1929 (trådt i kraft den 1. september 1933) og i Sverige ved lov af 18. maj 1928 (trådt i kraft den 1. januar 1939). Også i den finske sølov findes ansvarsbegrænsningsregler svarsnde til de i de øvrige nordiske landes søJove gældende, således at der gennem en årrække har bestået fuld nordisk retsenhed på dette område.

De nordiske søloves regler om ansvarsbegrænsning bygger på den på den diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1924 vedtagne konvention dm begrænsning af rederes ansvar. Ifølge konventionen hæfter rederen personligt, men har adgang til begrænsning af sit ansvar for visse bestemte krav, jfr. opregningen i sølovens § 254, stk. 1. Begrænsningen gælder forpligtelser opstået ved én og samme ulykkeshændelse, og begrænsningssystemet er fastsat alternativt, således at ansvaret enten kan begrænses til „søformuen" (skibets værdi efter ulykken + fragten og skibets accessorier) eller — bortset fra krav på bjærgeløn eller bidrag til almindeligt ha.vari — til et beløb af 8 £ i guldværdi pr. 1on af skibets drægtighed. Ved personskade forhøjes grænsen for ansvar med yderligere 8 £ i guld.

Konventionen blev raificeret af Danmark den 1. juni 1930. Norge ratificerede konventionen i 1933, Finland i. 1934 og Sverige i 1938. Bortset fra de nordiske lande har konventionen kun opnået meget begrænset tilslutning fra lande af søfartsmæssig betydning. Den er således latificeret af bl. a. Frankrig, Belgien, Spanien, Portugal og Polen, men adskillige af le mere betydningsfulde søfartsnationer, således USA, Storbritannien. Holland, Vest-Tyskland, Italien, Grækenland og Japan, står fremdeles uden for konventionen.

Spørgsmålet om en revision af konventionen eller gennemførelse af en ny konvention blev bl. a. under hensyn til den begrænsede tilslutning til 1924-konventionen taget op til drøftelse i. Comité Maritime International i årene efter afslutningen af 2. verdenskrig og behandlet på flere af nævnte organisation arrangerede konferencer.

På den diplomatiske søretskonference, der afholdtes i Bruxelles i efteråret 1957, blev der på grundlag af et af C.M.I.-konferencerne udarbejdet udkast afsluttet en ny konvention om begrænsning af rederansvaret. Konventionen, der er dateret den 10. oktober 1957, findes i originalsprogene samt dansk oversættelse optrykt som bilag 2.

Ifølge 1957-konventionen er begrænsningsfeltet noget snævrere end efter 1924-konventionen, og fastsættelse af ansvarsgrænsen kan ikke længere ske på grundlag af „søformuen", men udelukkende på grundlag af skibets tonnage multipliceret med visse beløb fastsat i guldfrancs (Poincaré-francs). Disse beløb er navnlig for så vidt angår ansvar for personskade væsentligt højere end 1924-konventionens „pundregel".

Den nye konvention indeholder endvidere regler, der har til formål at sikre den reder, der har stillet sikkerhed for det fulde ansvarsbeløb for at afværge en arrest over skibet, mod at måtte stille ny sikkerhed til fordel for andre fordringshavere, hvis krav er opstået ved samme ulykkeshændelse.

Konventionen træder i kraft 6 måneder efter den dato, hvor 10 lande, hvoraf mindst 5 hver med en tonnage på mindst 1 000 000 bruttotons, har ratificeret den. Indtil nu er konventionen kun ratificeret af få lande, herunder Storbritannien, Frankrig og Spanien.

Der har inden for udvalget været enighed om, at 1957-konventionens regler bør søges indarbejdet i dansk sølovgivning med henblik på, at Danmark kan ratificere konventionen. Under det nordiske lovsamarbejde har man fra norsk, svensk og finsk side indtaget samme standpunkt, ligesom der har vayret enighed om længst muligt at tilstræbe, at der tilvejebringes nordiske lovtekster. der både redaktionelt og indholdsmæssigt er helt overens-stem - mende. De af de 4 lovkomiteer udarbejdede lovudkast er gengivet som paralleltekster i bilag 3.

Man har især ment at måtte lægge vægt på den betydning, det har for skibsfarten som internationalt erhverv, at der på et område som det af konventionen omhandlede tilvejebringes international rets-

enhed i størst mulig udstrækning. I øvrigt må man anse konventionens regler for at være rimelige og hensigtsmæssige og på flere områder at indeholde væsentlige forbedringer i forhold til 1924-konventionen og de nordiske søloves hertil svarende regler. Dette gælder specielt den betydelige forhøjelse af ansvarsgrænsen ved personskade, der må betragtes som tiltrængt og bedre i samklang med nutidens erstatningsniveau for personskadekrav på andre områder. De særlige problemer vedrørende fastsættelse af tonnagegrænsen ved beregning af ansvaret for mindre skibe og fartøjer er udførligt behandlet nedenfor i bemærkningerne til § 255.

Da 1957-konventionen, som det vil fremgå af foranstående, på meget væsentlige punkter adskiller sig fra 1924-konventionens regler, har det ikke været muligt at indarbejde de nye ansvarsbegrænsningsregler ved ændringer i den nuværende sølovstekst, men det har været nødvendigt helt at omskrive sølovens 10. kapitel (§§ 254-266), der foreslås erstattet med nærværende udkasts §§ 254-263. Endvidere nødvendiggør de ændrede ansvarsregler en mindre ændring af § 216 og § 224, sidste stk.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 216.

§ 216, stk. 1, indeholder i sin nuværende affattelse en henvisning til begrænsningsreglerne i sølovens 10. kapitel. Da havaribidrag ikke længere omfattes af ansvarsbegrænsningen, jfr. bemærkningerne nedenfor til § 254, må stk. 1 ophæves. Den foreslåede formulering svarer med en redaktionel ændring til den nugældende sølovs § 216, stk. 2,

Til § 224, sidste stk.

I den gældende § 224, sidste stk., henvises for så vidt angår rederens hæftelse for bjærgeløn til ansvarsbegrænsningen i lovens 10. kapitel (§ 254, stk. 1, nr. 6). Da der hverken efter 1957-konventionen eller lovudkastet er adgang til at begrænse rederens ansvar med hensyn til bjærgeløn, er bestemmelsen foreslået affattet således, at 1. punktum udgår, medens 2. pimktum om ladningsej erens stilling er bibeholdt med fornøden omredigering.

Til § 254.

I denne paragraf er der — ligesom i den gældende sølovs § 254 —• givet en opregning af de tilfælde, i hvilke rederen har adgang til at begramse sit ansvar —• „begrænsningsfeltet". Derimod tager § 254 ikke stilling til, om ansvar for rederen foreligger; dette må afgøres ud fra almindelige retsregler.

Det er uden betydning for anvendelsen af begrænsningsreglerne, om ansvaret grunder sig på kontrakt eller på retsbrud. Afgørende i så henseende er alene, om det pågældende ansvar efter sin art og indhold falder ind under de i loven opregnede tilfælde.

§ 254, stk. 1, er affattet under hensyn til den i konventionens art. 1 (1) (a), (b) og (c) givne opregning af krav, der kan være genstand for begrænsning. Da konventionens begrænsningsfelt, som allerede nævnt i de indledende bemærkninger, er snævrere end 1924-konventionens, har det været nødvendigt at gøre tilsvarende indskrænkning i § 254, stk. 1. Rederen kan efter udkastet ikke længere begrænse sit ansvar i de i den gældende sølovs § 254, stk. 1, nr. 3, 4, 6, 7 og 8 omhandlede tilfælde, d. v. s. ved ansvar for sådan misligholdelse af kontrakter som følge af nautiske fejl, der ikke omfattes af nr. 1 og 2, ved ansvar for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i konnossementer, for forpligtelser, som skibsføreren har stiftet i kraft af sin legale fuldmagt, samt for bjærgeløn og for bidrag til almindeligt havari, jfr. om de to sidstnævnte tilfalde bemærkningerne foran til §§ 216 og 224.

Begrænsningstilfældene gælder herefter ansvar for person- og tingsskade forvoldt i forbindelse med skibets drift (jfr. nugældende § 254. nr. 1 og 2) og for fjernelse af vrag (nugældende § 254, nr. 5).

Reglen i stk. 1, nr. 1, svarer til konventionens art. 1 (1) (a) og omfatter skade på personer, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet. Rederens adgang til at begrænse sit ansvar efter denne bestemmelse må gælde uden hensyn til, hvorledes eller af hvem skaden er forvoldt.

Skade på ejendom omfattes af begrænsningsreglen, uanset om de pågældende genstande befinder sig om bord for at blive transporteret (ladning, passagerers rejse-

gods, mandskabets personlige effekter), eller det drejer sig om gens:;ande, der er bragt om bord uden førerens vidende eller tilladelse. Under skade på ejendom falder også f. eks. krænkelse af brugsrettigheder o. lign. („infringement of any rights") og ansvar for videre følger af skaden f. eks. tidstab i forbindelse mod kollision.

Ansvar for skade på person må i overensstemmelse med konventionen forstås som omfattende såvel ansvar for tab af liv som ansvar for fysisk skade. I almindelighed vil begrænsningsreglen under nr. 1 for så vidt angår personskade kun få betydning for passagerer, idet ansvaret for skade på mandskabet normalt vil være ubegrænset i henhold til reglen i § 254, stk. 2.

Reglerne i stk. 1, nr. 2 og 3, tilsigter at dække konventionens art. 1 (1) (b). Nr. 2 giver adgang til begræi.sning af ansvaret i tilfælde, hvor person- eller tingsskade er forårsaget af nogen, som i skadesøjeblikket befinder sig om bord i skibet. Under denne regel falder først og fiemmest tilfælde af kollision mellem skibe. Rederen har efter reglen i nr. 2 adgang til at begrænse sit ansvar, uanset om den skadevoldende handling har nogen sammenhæng med driften af skibet. Efter nr. 3 or adgangen til begrænsning derimod betnget af, at skaden er opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne. Denne regel får selvstændig betydning i forhold til reglen under nr. 2 i tilfælde, hvor skadevolderen ikke befandt sig om bord i skibet. Det er altså her skadeårsagens tilknytning til skibets normale drift, dei motiverer, at ansvaret skal kunne begrænses.

Som nr. 4 i § 254, stk. 1, er — i overensstemmelse med konventionens art. 1 (1) (o) — optaget en særlig bestemmelse om adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner dier sejlbare vandveje. Det er under de nordiske drøftelser blevet fremhævet, at denne bestemmelse næppe har større selvstamdig betydning ved siden af reglerne i nr. 2 og 3, som formentlig efter deres ordlyd også dækker de i nr. 4 beskrevne skadestilfæld€. Der har dog været enighed om at medtage reglen i lovudkastet for derved at præcisere, at man helt ud følger konventionens opregning af begrænsningstilfældene. I øvrigt giver den til konventionen knyttede signaturprotokol, pkt. 2 a, en ratiiicerende stat adgang til at forbeholde sig ret til at undlade at gennemføre reglen i konventionens art. 1 (1) (c). Også til 1924-konventionen var der i en tillægsprotokol knyttet en lignende reservationsadgang på dette område, som dog ikke er blevet udnyttet ved Danmarks gennemførelse af nævnte konvention, jfr. den gældende sølovs § 254, nr. 2, efter hvilken bestemmelse rederen har adgang til at begrænse sit ansvar for så vidt angår erstatning til tredjemand for skade tilføjet ejendom, som er forårsaget „til søs eller på land".

I et udvalg under den af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte havnekommission har der under behandlingen af havnelovens bestemmelser om ordens overholdelse m. v. i havne været fremsat forslag om, at søloven ikke burde give adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår skade på havneanlæg m. v. Dette standpunkt har navnlig vårret motiveret med en henvisning til enkelte aktuelle tilfælde, hvor erstatninger for tab ved skade på havne- eller broanlæg er blevet ret kraftigt beskåret som følge af rederansvarsbegrænsningsreglerne. Fra sølovsudvalgets side har man heroverfor henvist til, at det ville være uheldigt at bryde den internationale retsenhed, som konventionen tilstræber, ved at indføre særregler på dette område, og at det kunne føre til skadelige virkninger tor danske interesser og give anledning til modforholdsregler, hvis man søgte at hæve strengere erstatningsregler på dette område, end der normalt ville gælde i andre lande. Man har endvidere påpeget, at den nye konvention fastsætter et højere erstatningsmaximum end efter 1924-konventionen, samt at havne formentlig måtte have mulighed for uden væsentlige økonomiske ofre at dække den del af deres risiko, som måtte overstige begrænsningsbeløbene, ad forsikringsmajssig vej. Efter at havnekommissionen har været i forbindelse med norske og svenske havneorganisationer om spørgsmålet, hvorunder det har vist sig, at der ikke kunne opnås enighed om at rejse spørgsmålet på en bredere front, har

havnekommissionen frafaldet ønsket om at undtage skade på havneanlæg m. v. fra begrænsningsfeltet. Det bemærkes, at der mellem de nordiske sølovsudvalg har været fuld enighed om, at reglen i konventionens art. 1 (1) (c) bør indarbejdes i de nordiske sølove, og udvalget må derfor være af den opfattelse, at der ikke ved eventuel ratifikation af konventionen bør tages noget forbehold, som omhandlet i signaturprotokollens pkt. 2 a.

Som nr. 5 er endelig medtaget en regel om adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib. Denne bestemmelse dækker sammen med reglen under nr. 4 konventionens art. 1 (1) (c) og er i det væsentlige overensstemmende med den gældende sølovs § 254, nr. 5. Medens denne bestemmelse taler om forpligtelse til at fjerne „vraget" af et forulykket skib, har man i lovudkastet i overensstemmelse med 1957-konventionens tekst, der også omfatter tilfælde, hvor skibet er strandet eller forladt, men ikke nødvendigvis behøver at være blevet til vrag i dette ords almindelige betydning, ment at burde undgå dette udtryk. Bestemmelsen vil således være anvendelig uanset omfanget af den skade, der har ramt skibet, og der behøver ikke at foreligge egentligt forlis eller såkaldt konstruktivt forlis. Udtrykket „strandet" skib må også omfatte et grundstødt skib.

Reglen gælder i øvrigt kun „lovbestemt forpligtelse", hvorved må forstås enhver legal pligt, hvad enten den bygger på skreven eller uskreven lov eller almindelige retsgrundsætninger („imposed by any law"). Almindelige lovregler om dette forhold findes ikke, men pligt til fjernelse af et skib kan f. eks. være pålagt i medfør af det for en havn gældende ordensreglement, jfr. således det gældende standardreglements § 39. Derimod falder kontraktmæssige forpligtelser, f. eks. forpligtelse til at betale et bjærgningsselskab for fjernelse af et forulykket skib, selvsagt uden for begrænsningsreglen.

I § 254, stk. 2, er optaget en bestemmelse, hvorefter ansvarsbegrænsningsreglerne i stk. 1 ikke finder anvendelse for så vidt angår ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste.

Ifølge gældende sølovs § 254, sidste stk., er kun forpligtelse, der grunder sig på tjenesteaftale med skibsfører og mandskab eller andre personer i skibets tjeneste, undtaget fra ansvarsbegrænsningen, hvorimod der efter stk. 1, nr. 1, er adgang til at begrænse ansvaret for skade, der er tilføjet personer, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Efter konventionens art. 1 (4) (b) kommer begrænsningsreglerne ikke til anvendelse på krav fra skibsfører, mandskab o. s. v., dersom rederen ifølge den lovgivning, der gælder for vedkommende tjenesteaftale, ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar, eller hvis han kun er berettiget til at begrænse det til et højere beløb end fastsat i konventionens art. 3. Dette betyder, at konventionen stiller de enkelte konventionslande frit med hensyn til, hvorvidt og i hvilken udstrækning rederens ansvar for de her omhandlede „mandskabskrav" skal være begrænset, men kun under den forudsætning, at det drejer sig om personer, hvis tjenesteaftale reguleres af vedkommende stats egen lovgivning. Dette internretslige spørgsmål har der inden for de nordiske sølovskomiteer — bl. a. ud fra sociale synspunkter — været enighed om ligesom hidtil at løse på den i § 254, stk. 2, foreslåede måde, altså således at rederen *ikke* får adgang til at begrænse sit ansvar i disse tilfælde. Hvis tjenesteaftalen derimod reguleres af en anden konventionsstats lovgivning, må denne lovgivning respekteres, selv om den medgiver en adgang til ansvarsbegrænsning, som. er videregående end efter dansk sølovs regler. Den her beskrevne interlegale regel har fundet udtryk i bestemmelsen i lovudkastets § 262, stk. 2, jfr. nærmere herom nedenfor i bemærkningerne til denne paragraf. I korte træk skulle retstilstanden efter lovudkastet da herefter blive den, at der ikke er adgang til begrænsning af ansvaret ved „mandskabskrav" for så vidt angår personer ansat i danske skibe og heller ikke i andre tilfælde, hvor dansk lovgivning eller et ikke-konventionslands lovgivning regulerer tjenesteaftalen, hvorimod forholdet, hvis tjenesteaftalen falder ind

under et andet konvertionslands lovgivning, må bedømmes efter de i dette land gældende regler.

Udtrykket i § 254, sck. 2, „ansvar for skade, som påføres skilsfører . . . . " må i overensstemmelse med konventionen forstås således, at det dækker både skade på person og skade på ejendom, og reglen finder anvendelse uden hensyn til, om krav rejses af de pågældende skadelidte personer selv eller af deres arvinger eller pårørende. Reglen gælder i øvrigt ikke blot det egentlige skibsmandskab, meii også f. eks. selvstændige restauratører og personer ansat hos disse. Ligeledes omfatter reglen personer, der er ansat hos lederen, såfremt de befinder sig om bord, uden hensyn til om de hører til skibets besætning, f. eks. funktionærer fra rederikontoiet eller afløsningsmandskab, der rejser med som passagerer. Endelig er lodser specielt nævnt i lovteksten og må være omfattet af reglen, selv om de ikke står i rederiets tjeneste.

§ 254, stk. 2, indehdder dernæst i 2. punktum en i overensstemmelse med konventionens art. 1 (1) samt art. 6 (3) formuleret regel, hvorefter man fra begrænsningsretten undtager ansvar, der grunder sig på fejl eller forsømirelse („actual fault or privity") af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets bisætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab. Efter den gældende sølovs § 254, stk. 2, kan den reder, dei selv er fører af sit skib, kun begrænse sit ansvar, hvis fejlen eller forsømmelsen er af nautisk art. Efter lovudkastet er adgangen i til begrænsning noget videre, idet vægten lægges på, om fejlen eller forsømmelsen er begået af rederen i hans egenskab af fører eller medlem af besætningen, hvorimod det er uden betydning, om fejlen kan karakteriseres som værende af nautisk art.

I §254, stk. 3, er det udtrykkelig fastsat, at rederen hæfter uden begrænsning for renter og sagsomkostninger. Denne regel er i overensstemmelse med gældende praksis, og konventionen indeholder heller ikke nogen bestemmelser vedrørende dette spørgsmål, som derfor frit må kunne reguleres i den nationale lovgivning. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om det hensigtsmæssige i ab have en positiv lovregel om dette forhold, der tidligere har givet anledning til tvivl, og det må anses for særdeles praktisk, at man ved fordelingen af begrænsningsbeløbet ikke behøver at regne med renter af fordringerne. Det må i øvrigt følge af almindelige obligationsretlige regler, at renter alene kan beregnes af det beløb, den enkelte fordring begrænses til - ikke af den ureducerede fordring.

Reglen i § 254, stk. 4, fastslår i overensstemmelse med art. 1 (5) princippet om „single liability", d. v. s., at begrænsningen, hvis der foreligger et modkrav opstået ved samme hændelse fra rederens side over for en fordringshaver, hvis krav i øvrigt kan begrænses, først kan anvendes på den saldo, der måtte foreligge i fordringshaverens favør, efter at modregning har fundet sted. Reglen er ny i forhold til den gældende sølov, der så lidt som 1924-konventionen har taget stilling til dette spørgsmål.

Til § 255.

Den gældende sølovs § 255 fastsætter det beløb, hvormed rederen hæfter, når ansvaret er begrænset, til skibets værdi med visse i § 257 nærmere angivne tillæg (10 pct. af skibets værdi ved rejsens begyndelse - dette beløb anses for at skulle svare til fragten — samt accessorier, nemlig sådanne erstatningsbeløb dg havaribidrag, som vedrører skade på skibet, der er opstået efter rejsens begyndelse og ikke udbedret). Rederen hæfter dog i de i § 254, nr. 1 til 5, nævnte tilfælde ikke med større beløb end 145 kr. pr. ton af skibets drægtighed. Såfremt der foreligger krav på erstatning for skade på person, forhøjes den nævnte ansvarsgrænse med et beløb af 145 kr. pr. ton og udgør således maksimalt 290 kr. pr. ton. Sølovens regler følger herved 1924-konventionen, der som nævnt i de mdledende bemærkninger bygger på en kombination af „skibsværdireglen" og „pundreglen". Beløbet 145 kr. pr. ton fremkommer ved en omregning af konventionens regel om en ansvarsgrænse på 8 £ pr. ton. Efter 1924-konventionen skulle de anførte begrænsningsbeløb som tidligere anført beregnes i guldværdi, og sølovens § 255 indeholdt da også oprindeligt en udtrykkelig bestemmelse herom. Ved lov nr. 94 af 14. marts 1951 blev ordene „i guldværdi" imidlertid ophævet. Som begrundelse herfor anførtes i første række, at

1924-konventionen kun var ratificeret af forholdsvis få lande, og at kun enkelte af disse beregnede ansvarsgrænsen efter guldværdi, hvilket forhold stillede danske redere ugunstigere end de fleste andre landes redere. Hertil kom, at der herskede stor usikkerhed med hensyn til forståelsen af udtrykket „guldværdi" under hensyn til de for handelen med guld gældende restriktioner, der bevirkede, at guldværdien kunne variere stærkt fra land til land.

I praksis har „pundreglen'" oftest været anvendt som den regel, der fører til det for rederen gunstigste resultat ved beregningen af ansvarsgrænsen, bortset fra sådanne tilfælde, hvor skibet er gået tabt.

I den nye konvention af 1957 har man som nævnt i de indledende bemærkninger forladt „skibsværdireglen", og begrænsningsbeløbene angives i konventionen alene som et vist antal francs pr. ton af skibets drægtighed. Ved francs forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed (Poincaréfrancs). Ifølge skrivelse fra Danmarks Nationalbank af 2. december 1961 (bilag 4) svarer en Poincaréfranc for tiden til 0,458184 kr. Poincaréfrancen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes i konventionen kun som en regneenhed. I modsætning til 1924-konventionen er der ikke adgang til generelt at omsætte francsbeløbet til den nationale møntenhed, idet det udtrykkelig bestemmes i art. 3 (6), at omregningen skal finde sted efter kursen på den dag, da rederen etablerer en begrænsningsfond eller betaler eller stiller sikkerhed for betalingen. Det vil derfor være nødvendigt at benytte poincaréfrancs som ansvarsgrænse i lovens tekst. Konventionen har herved tilsigtet at opnå en fælles, fast værdigrænse, der ikke påvirkes af svingninger i valutakurserne.

På samme måde som 1924-konventionen fastsætter den nye konvention forskellige ansvarsgrænser for henholdsvis de tilfælde, hvor der alene foreligger skade på ejendom, og de tilfælde, hvor der foreligger personskade. Grænsen er i det første tilfælde sat til 1.000 francs pr. ton. I tilfælde af personskade forhøjes denne grænse med 2.100 francs, altså til 3.100 francs pr. ton.

Medens ændringen fra 8 £ til 1.000 francs (ca. 24 £) svarer nogenlunde til faldet i pengeværdien siden 1924, således at den nominelle tredobling i realiteten kun betyder en stadfæstelse af 1924-konventionens ansvarsgrænse for så vidt angår tingsskade, indebærer den nye konventions regler en væsentlig forhøjelse af ansvarsgrænsen i tilfælde af personskade.

I overensstemmelse med konventionens regler er begrænsningsbeløbet i § 255, stk. 1, foreslået fastsat i Poincaréfrancs til 1.000 francs (ca. 458 kr.) pr. ton af skibets drægtighed. I stk. 2 foreslås tillægget i tilfælde, hvor der foreligger skade på person, fastsat til 2.100 francs (ca. 962 kr.) pr. ton, hvorefter den samlede ansvarsgrænse i personskadetilfælde bliver 3.100 francs (ca. 1.420 kr.) pr. ton.

1.000 francs grænsen får praktisk betydning ved beregningen af ansvar for skade på „ejendom" efter § 254, stk. 1, nr. 1, 2 og 3, samt for alt ansvar, som omhandles under nr. 4 og 5.

I 1924-konventionen og den gældende sølov er der ikke fastsat nogen minimumsgrænse for rederansvaret med hensyn til mindre skibe. Som følge heraf kan ansvaret hvad enten „skibsværdireglen" eller „pundreglen" anvendes, tænkes begrænset til et urimeligt lavt beløb, hvor det drejer sig om mindre værdifulde fartøjer af ringe tonnage. Her har 1957-konventionen i art. 3 (5) som noget nyt indført en bestemmelse om, at et skib på mindre end 300 tons skal anses for at være på 300 tons, når rederens ansvar skal beregnes. Dette ville umiddelbart føre til, at mindsteansvaret skulle blive 300.000 francs (ca. 137.400 kr.) ved tingsskade med tillæg af 630.000 francs (ca. 288.540 kr.) ved personskade. I henhold til den til konventionen knyttede signaturprotokol, pkt. 2 (b), kan imidlertid en stat, der ratificerer konventionen, forbeholde sig ret til i sin nationale lovgivning at give særregler om ansvarsbegrænsningen for så vidt angår skibe under 300 tons.

Spørgsmålet om, hvorvidt der bør gives sådanne særregler for mindre skibe, har været drøftet indgående såvel i de enkelte sølovskomiteer som under de nordiske forhandlinger. Under disse har der været enighed om, at man ikke burde fravige konventionens 300 tons grænse ved beregningen af ansvarsgrænsen for personskade. Man har herved navnlig lagt vægt på hensynet

til, at der sikres skadelidende personer en rimelig adgang til dækning af deres erstatningskrav. En væsentlig del af personskadekravene vil hidrøre fra personer, der er ansat om bord i skibet -- eller i et kolliderende skib - - og disse krav vil normalt blive dækket gennem den lovpligtige ulykkesforsikring eller lignende social forsikringsordning. I denne forbindelse må endvidere erindres, at ansvaret over for fører og mandskab på vedkommende rederis eget skib efter lovudkastets § 254, stk. 2, ikke er undergivet begrænsning.

Anderledes ligger forholdet, når det gælder passagerer og andre personer, som mere tilfældigt impliceres i en ulykke, men risikoen for ansvar i disse tilfælde er næppe så stor, at det kan føre til urimeligt store byrder for mindre skibe. Der har inden for det danske udvalg været fuld enighed om at fastholde 300 tons grænsen for personskade, idet man lægger afgørende vægt på den socialt betonede interesse i, at der så vidt muligt kan ydes fuld erstatning ved personskader.

Hvad derimod angår tingsskade har det linder de nordiske forhar dlinger været den overvejende opfattelse, at man ikke behøver at følge konventionens 300 tons grænse;, men - - med anvendelse af den i signaturprotokollens pkt. 2 (b) givne reservationsmulighed --• bør fastsætte en noget lavere minimumsgrænse for rederansvaret på dette område. Man er i så henseende nået til den opfattelse, at en grænse på 150 tons — alle forhold taget i betragtning — må anses for passende og rimelig. Re leren for et skib under 150 tons kan herefter ikke begrænse sit ansvar for tingsskade til et lavere beløb end 150.000 francs (svarende til ca. 68.700 kr.), hvilket beløb på den ene side vil sikre mod helt urimeligt lave ansvarsbeløb, således som det er forekemmet under den gældende sølov, og på den anden side næppe kan medføre nogen uoverkommelig forsikringsmæssig byrde for rederen. Disse synspunkter er fuldt ud anerkendte af de finske, norske og svenske komiteer, og disse komiteers respektive lovudkast er affattet i overensstemmelse hermed.

Det danske udvalg har vedrørende spørgsmålet om mindsteansvarsgrænsen ved tingsskade været i forbindelse med repræsentanter for fiskerier!)verve ::s og den mindre skibsfarts organisationer. Man skal herom bl. a. henvise til de som bilag 5-7 optrykte skrivelser fra Dansk Fiskeriforening, Vestjysk Fiskeriforening og Forsikringen af danske Fiskefartøjer af 11. august 1960, fra Rederiforeningen af 1895 af 1. august 1960 samt fra Rederiforeningen for mindre Skibe af 2. juli 1960. Endvidere har spørgsmålet været drøftet mundtligt med en fyldig repræsentation for de nævnte organisationer, hvorunder der fra disses side blev givet udtryk for betænkelighed ved den foreslåede tonnagegrænse på 150 tons.

Fra nogle sider inden for udvalget har det synspunkt været gjort gældende, at man, når talen er om tingsskade, ikke bør fastsætte nogen minimumsgrænse for mindre skibe, der anvendes til fiskeri, men lade skibets faktiske tonnage være afgørende. Man har herved navnlig henvist til, at den engelske „Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act" af 1958, hvorved konventionens regler er gennemført i engelsk lovgivning, ikke har fastsat nogen mindstegrænse for ansvaret ved tingsskade, men ligesom efter de tidligere gældende regler beregner ansvarsgrænsen på grundlag af skibets virkelige tonnage.

Man gør fra de pågældendes side gældende, at dansk fiskeri i betydelig grad udøves i farvande, der grænser til England og med benyttelse af engelske havne, og at det derfor er af stor betydning, at der gælder samme ansvarsregler for danske fartøjer som for engelske. Man har videre peget på, at den bestående ordning, hvorefter danske fiskefartøjer i alt overvejende grad er forsikrede gennem de gensidige forsikringsforeninger, har virket meget tilfredsstillende bl. a. som følge af, at der efter stiltiende aftale normalt aldrig rejses krav om erstatning for næringstab eller lignende. Hvis der gennemføres højere ansvarsgrænser, må dette befrygtes at ville give anledning til, at mange krav om erstatning for tidstab etc. bliver rejst, og dette ville kunne føre til højere præmier og i det tele betyde en belastning af administrationen af fiskeriforsikringen.

Andre medlemmer af udvalget er imidlertid af den opfattelse, at man bør følge den samme linje som de øvrige nordiske lovudkast og fastsætte den laveste ansvarsgrænse ved tingsskade til 150.000 francs.

Man lægger herved vægt på hensynet til, at den nordiske retsenhed også på dette punkt søges opretholdt, i hvilken forbindelse man tillige henviser til, at små fragtskibe under 150 tons normalt ikke anvendes udenfor et snævrere fartsområde, der for en stor del udgøres af de farvande, der omgiver de nordiske lande, og at også en betydelig del af det danske fiskeri foregår i de samme områder, hvori f. eks. svenske fiskere har deres virksomhed. Man er endvidere af den opfattelse, at den gældende ansvarsbegrænsningsregel, hvorefter skibets faktiske tonnage lægges til grund selv for de mindste fartøjer, i adskillige tilfælde har ført til en i forhold til skadelidte urimelig begrænsning af ansvaret. Dette forhold gør sig i særlig grad gældende med hensyn til mindre specialfartøjer som f. eks. bugserbåde o. 1. skibe, der med deres relativt store maskinkraft kan forvolde betydelig materiel skade, men som normalt har en meget lav nettotonnage. En erstatningsgrænse på 150.000 francs (ca. 68.700 kr.) vil på den ene side give et mere rimeligt grundlag for erstatningsberegningen og kan på den anden side næppe antages at medføre en for de pågældende rederier uoverkommelig forøgelse af deres forsikringsudgifter. Hvis man, som fra anden side inden for udvalget ønsket, kun stryger mindstetonnagegrænsen for så vist angår fiskefartøjer, der i almindelighed må antages at have relativ ringe maskinkraft, gør det fornævnte misforhold mellem fartøjers skadevoldende evne og begrænsningen af ansvaret sig måske knapt så stærkt gældende, men det kan dog ikke udelukkes, at også et sådant fiskefartøj i nogle tilfælde kan volde skade af betydeligt økonomisk omfang, hvor en begrænsning af ansvaret på grundlag af skibets faktiske, ringe tonnage ville kunne føre til en urimelig afgørelse ligesom efter de gældende regler. Hertil kommer, at det næppe kan anses for rationelt og praktisk gennemførligt at have forskellige ansvarsregler for skibe under 150 tons, eftersom det drejer sig om fiskefartøjer eller fartøjer til andet brug. Som det vil fremgå af foranstående, har der ikke inden for udvalget kunnet tilvejebringes fuld enighed om det heromhandlede spørgsmål. Man har i lovudkastets § 255, stk. 1, foreløbig affattet reglen i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast, men må i øvrigt henskyde spørgsmålets endelige løsning til handelsministeren og lovgivningsmagten.

I denne forbindelse ønsker man at pege på den mulighed, som også har været diskuteret i udvalget, at der i lovforslaget optages en hjemmel til ved kgl. anordning at fastsætte særlige regler om beregningen af ansvarsgrænsen ved tingsskade forvoldt af fiskefartøjer.

Lovudkastets § 255, stk. 1 og 2, er derfor under hensyn til den rådende usikkerhed affattet i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast. I stk. 3 er optaget en til konventionens art. 3 (6) svarende definition af „Poincaréfrancs" samt en regel om, at omregning af francsbeløb til dansk mønt skal ske efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted. Har rederen stillet sikkerhed, går risikoen for en efterfølgende kurssvingning således over på kreditor.

Reglen i stk. 4 om beregning af skibets drægtighed (begrænsningstonnagen) stemmer ganske med 1924-konventionen og med den gældende sølovs § 258.

Til § 256.

I stk. 1 er det i overensstemmelse med konventionens art. 2 (1) fastsat, at den i § 255 hjemlede ansvarsgrænse skal gælde for alle fordringer af den i § 254 nævnte art, der er opstået ved en og samme hændelse. Det følger heraf, at rederen, hvis der er indtruffet flere hændelser, der medfører erstatningsansvar, vil være ansvarlig indtil det fulde begrænsningsbeløb for hver enkelt hændelse. I overensstemmelse med art. 3 (2) må alle fordringer, der hidrører fra en bestemt hændelse, nedsættes forholdsmæssigt, hvis de sammenlagt overstiger ansvarsgrænsen. Ved sammenlægningen regnes med selve kapitalbeløbene, men ikke med renter og omkostninger, jfr. herved bemærkningerne til § 254, stk. 3.

Reglen i stk. 2 betyder, at det i § 255, stk. 2, fastsatte beløb på 2.100 francs pr. ton helt ud er reserveret til dækning af personskadekrav, medens personskadekreditorerne for deres eventuelle udækkede restkrav må konkurrere på lige fod med andre

kreditorer om det i § 255 stk. 1, fastsatte beløb på 1.000 francs pr. ton.

Reglen i stk. 3 om, at rederen kan kræve, at en fordring, som han helt eller delvis har måttet betale, eller som han kan godtgøre, at han senere vil blive nødsaget til at betale, skal medtages ved beregn ngen af ansvaret overfor de øvrige fordringshavere, bygger på konventionens art. 3 (3) og (4). Den tager bl. a. sigte på den situation, at en reder f. eks. i forbindelse med, it der i udlandet i en ikke-konventionsstat er blevet gjort arrest i hans skib, er ble\et tvunget til at betale en fordring helt eller delvis og giver ham i så fald den samme stilling som en kreditor ved fordelingen af ansvarsbeløbet. Hvis han kun delvis har betalt fordringen, f. eks. fordi han i udlandet med held har kunnet påberåbe sig ansvarsbegrænsning, må han alligevel kunne anmelde den fulde fordring, når begrænsningsbeløbet skal fordeles, men han kan naturligvis ikke få dækket mere end det beløb, han faktisk har betalt. Reglen gælder som anført ikke blot med hensyn til betalte fordringer, men også tilfælde, hvor rederen kan godtgøre, at han senere vil blive nødsaget til at betale en fordring. Det er i overensstemmelse med indholdet af konventionen;; art. 3 (3) anset for nødvendigt at begrænse reglen til kun at gælde fordringer, der kinne have været gjort gældende mod rederen efter dansk ret.

Det skal i forbindelse med § 256 bemærkes, at konventionen i art. 2 (2), (3) og (4) giver anvisning på opiettelse af en såkaldt begrønsningsfond (Limitation Fund). Ifølge art. 4 overlades fastsættelsen af de nærmere regler om oprettelse og fordeling af den eventuelle begrænsningsfond — herunder de fornødne processuelle regler — til den nationale lovgivning i den stat, i hvilken fonden er blevet oprettet. Det er imidlertid ikke efter konventionen ol: ligatorisk at anvende fremgangsmåden med oprettelse af begrænsningsfond (jfr. ordene i art. 2 (2) „may be constituted"), og der har såvel i udvalget som under de nordiske forhandlinger -- i overensstemmelse med den stilling, de skandinaviske delegationer havde indtaget på Bruxelles-konferencen i 1957 - været fuld enighed om, at regler af denne art ville virke unødvendigt komplicerende og ikke bør optages i de nordiske sølove.

Til § 257.

Reglen i stk. 1 tilsigter at dække bestemmelserne i konventionens art. 2 (4) og 5 (4) og svarer i realiteten til § 262, stk. 1, i den gældende sølov. Endvidere er det fundet rimeligt i overensstemmelse med international praksis og den engelske Merchant Shipping Act af 1958 at foreskrive, at sikkerhedsstillelsen udover det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tillige skal omfatte et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og omkostninger.

Formålet med reglen er at sikre den reder, der har stillet sådan sikkerhed, mod at blive udsat for senere arrest foretaget af andre fordringshavere, hvis krav er opstået ved samme hændelse, og mod risikoen for at skulle stille ny sikkerhed til fordel for sådanne fordringshavere. I overensstemmelse med art. 5 (4), der efter sammenhængen må forstås som alene tagende sigte på retsforfølgning, der finder sted i samme land, hvor sikkerheden er stillet, er reglen i § 257, stk. 1, formuleret således, at den kun gælder, når sikkerhedsstillelsen er sket „her i riget", medens man i § 258 giver regler for det tilfalde, at sikkerhed er stillet i udlandet. I overensstemmelse med den ved sølovsrevisionen i almindelighed tilstræbte fællesnordiske linje, er det dog i § 257, stk. 2, foreslået, at reglen i stk. 1 skal finde tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland. Norge eller Sverige.

Til § 258.

Reglen i stk. 1 svarer til bestemmelsen i konventionens art. 5 (1). Formålet med denne bestemmelse er at undgå dobbelt arrest, når rederen allerede har stillet sikkerhed i udlandet (udenfor de nordiske lande, jfr. § 257, stk. 2) for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb. I dette tilfælde får retten en skønsmæssig adgang til at hæve en allerede foretaget arrest eller frigive en stillet sikkerhed. Den sikkerhed, der skal være stillet i udlandet, for at bestemmelsen skal kunne anvendes, vil formentlig oftest være stillet overfor en domstol eller anden tilsvarende myndighed, men dette er dog ikke nogen betingelse, når blot retten finder, at den stillede sikkerhed er betryggende og tilgængelig for fordringshaveren. Det kan ikke i henhold til stk. 1 kræves, at sikkerheden skal være stillet i en stat, der har

tiltrådt konventionen. Ved bedømmelsen af spørgsmålet om sikkerhedens beskaffenhed må afgørende vægt lægges på den almindelige opfattelse i internationale reder-, bank- og forsikringskredse.

I stk. 1, 2. pkt., bestemmes det i overensstemmelse med art. 5 (3), at arresten kan hæves, selv om den først stillede sikkerhed ikke dækker hele ansvarsbegrænsningsbeløbet, hvis rederen stiller betryggende sikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af sagens omkostninger og renter.

Medens reglen i stk. 1 om ophævelse af en her i landet foretaget arrest, som nævnt, er fakultativ, fastsættes det i stk. 2 i overensstemmelse med konventionens art. 5 (2), at en arrest af den i stk. 1 omhandlede karakter *skal* hæves, og at sikkerhed, som eventuelt måtte være stillet til afværgelse af sådan arrest, *skal* frigives, hvis der allerede er stillet tilfredsstillende sikkerhed i den havn, hvor hændelsen indtraf, elier den første havn, skibet anløb efter hændelsen, eller i landsætningshavnen eller lossehavnen, for så vidt den pågældende havn er beliggende i en stat, der har tiltrådt konventionen. Reglen i konventionens art. 5 (2) er under Bruxelles-konferencen i 1957 indføjet i konventionen på skandinavisk initiativ som et kompromis, da det ikke viste sig muligt at få gennemført en regel om, at en arrest i alle tilfælde ubetinget skal ophæves og eventuel sikkerhedsstillelse frigives, når der allerede andetsteds er stillet betryggende sikkerhed. I de i stk. 2 under a-c nævnte tilfælde er der en så nær og naturlig sammenhæng mellem den begivenhed, der betinger ansvaret, og arreststedet, at det må anses for rimeligt, at samtlige skadelidende henvises til at gøre deres krav gældende på dette sted.

Det ovenfor nævnte krav om, at den i udlandet foreliggende sikkerhed skal være stillet i et konventionsland, er i overensstemmelse med den engelske Merchant Shipping Act af 1958, sect. 5(3), men findes ikke i de øvrige nordiske lovudkast. Efter udvalgets opfattelse kan konventionen formentlig fortolkes på begge måder, og den foreslåede regel vil formentlig give domstolene den retsteknisk sikreste vejledning ved behandlingen af disse sager, der ofte vil være af hastende karakter.

Til § 259.

Den foreslåede bestemmelse, hvorefter tvivlsspørgsmål med hensyn til ansvarsgrænsen eller fordelingen af ansvarsbeløbet af rederen kan forelægges en dispachør til afgørelse, er — bortset fra en uvæsentlig redaktionel ændring i stk. 1 — ganske svarende til den gældende sølovs § 261. De svenske og finske udkast indeholder også regler — om end af et noget divergerende indhold — om indbringelse af tvistigheder vedrørende beregningen og fordelingen af ansvarsbegrænsningsbeløbet for en dispachør, medens det norske udkast i overensstemmelse med hidtil gældende regler giver forskrifter om indbringelse af sådanne spørgsmål for retten og fastsætter de fornødne værnetingsregler m. v.

Da det drejer sig om et forhold af processuel karakter, der i øvrigt ligger udenfor konventionens område, har man ikke anset det for nødvendigt at søge tilvejebragt nordisk retsenhed på dette punkt.

Til § 260.

Den foreslåede lovtekst er overensstemmende med sølovens § 263, idet dog ordene i stk. 1 „samme eller bedre ret" er ændret til „ret til andel i ansvarsbeløbet", da de fordringer, med hensyn til hvilke der efter 1957-konventionen er adgang til ansvarsbegrænsning, ikke således som efter den gældende sølovs § 259 konkurrerer med hinanden på grundlag af rækkefølgen af de søpanterettigheder, der måtte tilkomme dem.

Den her givne præklusionsregel, er i øvrigt principielt overensstemmende med § 274 i søloven af 1892.

Til § 261.

Efter den gældende sølovs § 265, der er affattet under hensyn til 1924-konventionen, tilkommer retten til ansvarsbegrænsning ikke blot rederen, men også en underbortfragter eller den, der har fået skibet overladt af rederen til brug for egen regning eller en ejer, der ikke er reder. Efter 1957-konventionens art. 6 (2) er kredsen af personer, der har adgang til begrænsning af ansvaret, defineret noget videre for at undgå, at ansvarsbegrænsningsreglerne skal kunne gøres illusoriske ved at krav eventuelt rejses overfor personer, som rederen

kan være forpligtet til *t.t* skadesløsholde. Retten til ansvarsbegrær.suing tilkommer herefter ikke blot „the shipowner", men også „the charterer, mana »er and operator" samt endvidere skibets feter og mandskab såvel som personer, der er insat hos rederen, befragteren o. s. v. I overensstemmelse hermed er det i § 261, stk. 1,1. pkt., foreskrevet, at reglerne om begrænsning af rederansvaret skal finde tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Medens konventionens regler principielt er givet for „the owner of the ship", hvilket udtryk formentlig både kan oversættes som „rederen" og som „ejeren", har man i de nordiske lovtekster, i overensstemmelse med den i søloven sædvanligt fulgte terminologi, i de foregående paragraffer brugt udtrykket „rederen" og udvider ved § 261, stk. 1, reglen til også at finde anvendelse på „ejeren". Med udtrykket „bruger, befragter eller disponent" har man søgt at dække konventionens ord „the charterer, manager and operator". Formålet med bestemmelser er at gøre det klart, at enhver, som i rederens sted forestår driften af et skib, skal have samme adgang til at begrænse sit ansvar som rederen selv. Udtrykket „besagter" omfatter også tidsbefragteren såvel som den, der har fået skibet overladt på „bire boat charter". Også indbyrdes krav mollem de nævnte personer må antages at være omfattet af begrænsningsretten, f. eks. et regreskrav, som en reder måtte have over for tidsbefragteren i anledning af skade, der er overgået tredjemand, og som rederen har måttet betale.

I stk. 1, 2. pkt., bestemmes det videre i overensstemmelse med konventionens art. 6 (2) og (3), at begrænsningsretten også tilkommer skibets fører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, ejeren, brugeren, befragteren eller disponenten for så vidt angår ansvar i forbindelse med udførelsen af tjenesten, selv om ansvaret er opstået som følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende. Som nævnt i bemærkningerne ovenfoi til § 254, stk. 2, er reglen ikke som efter den gældende sølov •—• i tilfælde, hvor rederen selv fører skibet •— begrænset til at omfatte fejl eller forsømmelse af nautisk art. For at ansvarsbegrænsning skal kunne påberåbes, må ansvaret være opstået i forbindelse med tjenesten hos arbejdsgiveren, men ikke nødvendigvis i skibets tjeneste, hvilket navnlig kan have praktisk betydning for de af bestemmelsen omfattede personer, der ikke hører til skibsbesætningen.

Konventionens art. 6 (3) indeholder en bestemmelse om, at en skibsfører eller et medlem af mandskabet, der tillige er reder, medreder eller befragter af skibet, ikke skal kunne benytte sig af begramsningsretten med hensyn til ansvar, der skyldes hans egen fejl, medmindre fejlen eller forsømmelsen er begået i hans egenskab af skibsfører eller besætningsmedlem. Denne konventionsbestemmelse er dækket af reglen i § 254, stk. 2, 2. pkt., og henvisningen til denne regel i § 261, stk. 1, 1. pkt.

I stk. 2 fastsættes det i overensstemmelse med konventionens art. 6 (2), at summen af de ansvarsbeløb, som påhviler rederen og de i stk. 1 nævnte personer, der har adgang til at begrænse deres ansvar, ikke for så vidt angår fordringer opstået ved en og samme hændelse skal kunne overstige de i § 255 fastsatte begrænsningsbeløb.

Til § 262.

Reglen i stk. 1 stemmer med konventionens art. 7, 1. stk., der bygger på lex fori. Ved formuleringen af § 262, stk. 1, der i ordvalget afviger lidt fra de øvrige nordiske udkast, har man villet præcisere, at reglerne i sølovens tiende kapitel vil kunne komme til anvendelse også i tilfajlde, hvor dansk rets regler, f. eks. i henhold til vedtagelse i et konnossement, påberåbes ved udenlandsk domstol i et ikke-konventionsland.

Reglen i stk. 2 fastsætter den ovenfor i forbindelse med § 254, stk. 2, omtalte interlegale regel, der regulerer spørgsmålet om, hvilken lovgivning der skal finde anvendelse ved afgørelsen af, om der er adgang til at begrænse ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Som nævnt i bemærkningerne til § 254, stk. 2, er det i nævnte paragraf fastslået, at der ikke tilkommer rederen adgang til ansvarsbegrænsning med hensyn til sådanne erstatningskrav, men hvis tjene-

steaftalen falder ind under et andet konventionslands lovgivning, må denne respekteres, selv om den afviger fra dansk lovgivning.

Til § 263.

I konventionens art. 7, der som nævnt ovenfor i bemærkningerne til § 262, stk. 1, fastslår princippet om lex fori, gives der adgang til at gøre undtagelse fra dette princip med hensyn til stater, der ikke har tiltrådt konventionen, og personer, der ikke har hjemsted i en konventionsstat, samt med hensyn til skibe, der ikke på det tidspunkt, da adgang til ansvarsbegrænsning påberåbes, fører et konventionslands flag. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at man ikke skal anvende denne undtagelsesregel direkte, men indskrænke sig til i § 263 at fastsætte en retorsionsregel af lignende indhold som den gældende sølovs § 266. Formuleringen af sidstnævnte bestemmelse har man dog fundet mindre heldig, navnlig for så vidt som dens anvendelse er gjort betinget af, at vedkommende fremmede stat anvender „strengere ansvarsregler", hvilket ikke altid vil være let at fastslå. Man har derfor i § 263 foreslået lovhjemmel til ved kgl. anordning at bestemme, at andre ansvarsregler end fastsat i søloven skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Som nævnt i de indledende bemærkninger har der under de nordiske forhandlinger været enighed om at søge 1957-konventionen om begrænsning af rederes ansvar ratificeret af de nordiske lande. Der har ligeledes været enighed om, at ratifikationen af konventionen så vidt muligt bør ske på samme tidspunkt for alle fire landes vedkommende. Udvalget ønsker i denne forbindelse at fremhæve, at ratifikation, uanset bestemmelserne i konventionens art. 11, først bør ske, når en passende bred international tilslutning foreligger.

De i lovudkastet foreslåede ændringer i søloven bør så vidt muligt sættes i kraft på samme tidspunkt for alle fire landes vedkommende, og det foreslås derfor i lovudkastet, at tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved kgl. anordning. Endvidere har man foreslået en overgangsregel med hensyn til hændelser, der er indtruffet før de nye lovreglers ikrafttræden.

Det vil eventuelt være nødvendigt tillige at gennemføre en overgangsregel, hvorefter de hidtil gældende ansvarsbegrænsningsregler i søloven af 1937 holdes i kraft i forhold til skibe hjemmehørende i de lande, overfor hvilke Danmark er bundet af 1924-konventionen, medmindre man med fornødent varsel har opsagt denne konvention før de nye lovreglers ikrafttræden.

III.

Udkast til bestemmelser om søforklaring.

§ 1.

I søloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937, foretages følgende auidringer:

1. Der indsættes et nyt trettende kapitel, der affattes således:

Trettende kgpitel.

Om søforklaring.

§ **301.** Søforklaring med det formål at søge oplyst de faktiske omstændigheder ved og årsagen til hændelsen skal afgives:

1) når der i forbindelse med skibets drift uden for havn er irdtruffet eller må antages at være indtruffet tab af menneskeliv eller voldt betydelig skade på person,
2) når skibsføreren eller et medlem af mandskabet er afgået ved døden om bord eller har lidt betydelig skade på person, eller når nogen anden er afgået ved døden om bord og er blevet begravet i søen,
3) når der er indtruffet eller må antages at være indtruffet a vorlig forgiftning om bord,
4) når skibet er stødt sammen med andet skib, jfr. herved § 223 a, eller har været udsat for grundstødning,
5) når skibet er blevet forladt i søen,
6) når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betyd ling på skib eller ladning eller på ejendom uden for skibet,
7) når der er indtruffet en betydelig forskydning af ladninger,
8) når et skib er forsv undet, eller hele besætningen må antages at være omkommet.

§ **302.** Er der i andre end de i § 301 nævnte tilfælde i forbindelse med skibets drift indtruffet eller må antages at være indtruffet skade på skib, person eller ladning, skal søforklaring afgives, såfremt det begæres af handelsministei iet eller af rederen eller skibsføreren.

§ **303.** Søforklaring afgives her i riget for stedets dommer — i København for Sø- og Handelsretten.

Stk. 2. I Finland, Norge eller Sverige afgives søforklaring for den domstol eller anden myndighed, som ifølge vedkommende lands lovgivning er kompetent til at modtage søforklaring.

Stk. 3. I andre havne uden for riget afgives søforklaring for en dansk udenrigsrepræsentation, såfremt denne af udenrigsministeriet er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Findes ingen bemyndiget dansk udenrigsrepræsentation i den pågældende havn, kan søforklaring afgives for stedlig finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation, såfremt vedkommende repræsentation efter sit hjemlands lovgivning er kompetent til at modtage en sådan forklaring.

Stk. 4. Er der afgivet søforklaring for en udenrigsrepræsentation vedrørende de i § 301 nævnte forhold, påhviler det skibsføreren at melde sig til søretten i den første danske havn, hvortil han ankommer med skibet eller dets mandskab, for at bekræfte og om fornødent uddybe den afgivne søforklaring.

§ **304.** Er den begivenhed, der giver anledning til afgivelse af søforklaring, indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal søforklaring afgives i denne havn. Er begivenheden indtruffet på søen, afgives søforklaring i den første havn, skibet eller besætningen ankommer til efter hændelsen. Afgivelse af søforklaring kan dog udsættes, indtil skibet eller besætningen ankommer til en anden havn, hvis der herved kan opnås en væsentlig begrænsning af skibets tidstab eller omkostninger eller andre væsentlige fordele under hensyntagen til begivenhedens art eller omfang og omstændighederne i øvrigt.

Stk. 2. Er skibet forsvundet, eller er hele besætningen omkommet, afholdes søfor-

klaring, jfr. § 301, nr. 8, på skibets hjemsted, medmindre handelsministeriet giver tilladelse til, at søforklaring afholdes et andet sted.

§ 305. I de tilfælde, hvor der efter § 301 er pligt til at afgive søforklaring, påhviler det skibsføreren — eller i det i § 301, nr. 8, nævnte tilfælde rederen — snarest muligt at indgive anmeldelse til den i § 303 omhandlede myndighed om afholdelse af søforklaring.

Er hændelsen indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal anmeldelse ske inden udløbet af anden hverdag, efter at hændelsen indtraf eller opdagedes. Er begivenheden indtruffet på søen, regnes fristen fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn.

Stk. 2. Ved anmeldelsen skal indleveres en ordret udskrift af, hvad der om det forefaldne er tilført skibsdagbogen eller maskindagbogen, eller, hvis sådanne ikke er ført eller er gået tabt, en skriftlig fremstilling af begivenheden. Endvidere skal der fremlægges en fortegnelse over skibets mandskab og andre personer, der antages at kunne give oplysning i sagen, samt om muligt en angivelse af de i sagen interesserede personer eller deres befuldmægtigede. Skibets dagbøger med dertil hørende kladder skal fremlægges under søforklaringen.

§ 306. I tilfælde af sammenstød, jfr. § 301, nr. 4, skal søforklaring så vidt muligt afholdes på samme tidspunkt, som søforklaring afgives for det andet skib. Handelsministeriet kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

Stk. 2. Pligten til at afgive søforklaring efter § 301 bortfalder i tilfælde af sammenstød med udenlandsk skib, jfr. herved § 223 a, for hvilket der ikke efter dets hjemlands lovgivning består tilsvarende pligt, medmindre handelsministeriet i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud om, at søforklaring skal afgives. Handelsministeriet træffer bestemmelse om, hvilke fremmede landes skibe denne regel gælder, og hvad der i sådanne tilfælde vil være at iagttage.

§ 307. Hvis der, efter at søforklaring er afholdt, fremkommer nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan de i § 302 nævnte myndigheder eller personer begære ny søforklaring afholdt.

§ 308. Handelsministeriet kan meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring i henhold til § 301, såfremt sagen findes tilstrajkkeligt oplyst gennem anden tilgamgelig undersøgelse, eller andre særlige grunde måtte tale derfor.

§ 309. Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysninger om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan handelsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende, og undersøgelserne vil kræve samvirken af sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af handelsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

Stk. 2. Ved behandlingen af den til kommissionen henviste sag finder de for ekstraordinære retter i straffesager gældende regler, jfr. retsplejelovens § 21, tilsvarende anvendelse. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

Stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art.

2. *„Trettende kapitel"* ændres til „Fjortende kapitel".

§2.

Denne lov træder i kraft den . . . . . .
Samtidig ophæves sølovens § 40.

Bemærkninger til lovudkastet.

Regler om en skibsførers pligt til i anledning af søulykker eller visse andre hændelser, der indtræffer under skibets rejse, at afgive søforklaring finde[3], allerede i Danske lovs 4-3-10 og senere lovbestemmelser, bl. a. lov af 19. februar 1861 § 16. I søloven af 1. april 1892 findes bestemmelser om søforklaring i § 40, der fastslår skibsførerens forpligtelse til i visse nærmere angivne tilfælde at afgive **søforklsring** og fastsætter regler om, hvor søforklaring skal afholdes, og inden for hvilke friste ? anmeldelse herom skal indgives. I lov af 12. april 1892 om oprettelse af søretter uden for København samt om søforklaring og søforhør indeholdes de processuelle regler om afholdelse af søforklaring, hvilke regle r er opretholdt ved retsplejelovens § 213.

Sølovens § 40 har uændret været gældende, siden loven trådte i kiaft den 1. januar 1893, bortset fra at der ved lov af 23. maj 1902 er gennemført dei ændring, at søforklaring uden for riget tillige kan afgives for vedkommende danske konsul, såfremt denne af udenrigsministeriet har fået særlig bemyndigelse til at modtage sådanne forklaringer.

Spørgsmålet om en revision af sølovens regler om søforklaring har gennem de senere år været rejst **fra** flere sider, navnlig på grundlag af en kritik af s oretternes sammensætning og virkemåde. Under de indledende forhandlinger om tilvejebringelse af et nordisk lovsamarbejde med hensyn til revision af visse bestemmelser i søloven har spørgsmålet om søforklaring få et fremtrædende plads og er nævnt i kommissoriet for samtlige nordiske sølovskomiteer.

Det har været drøftet både under de nordiske forhandlinger)g i udvalget, om systemet med søforklaring helt burde opgives, men man er b evet stående ved det standpunkt, at søforklaringsinstituttet utvivlsomt på grand af dets værdi som oplysningsmiddel bør bevares, men på forskellig måde udbygges dg reformeres.

Fra rederside har c er været fremsat ønske om tilvejebringelse af en „antidiskriminationsregel", d. v. s. en regel, der gør det muligt at undlade afgivelse af søforklaring i visse tilfælde af sammenstød med fremmed skib for derved at undgå den ulighed med hensyn til adgangen til udnyttelse af bevismateriale, som kan blive følgen af, at der skal afgives en offentlig tilgængelig søforklaring for det danske skib, medens der eventuelt ikke påhviler modparten en tilsvarende pligt. I den norske sølovs § 40 blev der ved en lovændring i 1938 indføjet en bestemmelse, der i et sådant tilfælde giver adgang til under visse forudsætninger at udsætte eller undlade afgivelse af søforklaring. Denne regels udformning har i Norge givet anledning til nogen kritik, men der har både under det nordiske samarbejde og i udvalget været enighed om at søge gennemført en antidiskriminationsregel om end i en noget anden form end den gældende norske lovregel. Der skal herom henvises til de mere udførlige bemærkninger til udkastets § 306.

Udvalget har i øvrigt i samarbejde med de andre nordiske sølovskomiteer underkastet samtlige bestemmelser om søforklaring en kritisk gennemgang, og der er herunder opnået enighed om at opstille bestemmelserne i et nyt 13. kapitel, ligesom der i det væsentlige er tilvejebragt enighed om en ensartet udformning af reglerne om søforklaring. De fire nordiske lovudkast findes optrykt som bilag 8.

Opregningen af de tilfælde, hvor der efter udvalgets mening bør være pligt til afgivelse af søforklaring, er udvidet og opstillet mere systematisk. Det samme gælder reglerne om, hvor søforklaring skal afholdes, og om fristerne for anmeldelse til søforklaring m. v. Som noget nyt er foruden den fornævnte antidiskriminationsregel optaget en bestemmelse om adgang til at begære ny søforklaring, hvis nye oplysninger er fremkommet (§ 307), og hjemmel for handelsministeriet til at fritage for pligten til at afgive søforklaring, hvis sagen skønnes oplyst tilstrækkeligt på anden måde (§ 308). Endvidere er der som § 309 optaget en regel om adgang **til** i særlige tilfælde at nedsætte en sagkyndig undersøgelseskommission.

Under udvalgets indledende drøftelser vedrørende spørgsmålet om søforklaring blev der fra flere sider fremsat kritiske synspunkter med hensyn til søretternes sammensætning og arbejdsform, og der blev givet udtryk for ønsker om visse

reformer på dette område. I Norge, Sverige og Finland behandles de processuelle spørgsmål vedrørende søretter og søforklaring i selve søloven, og disse spørgsmål har derfor naturligt været inddraget i sølovskomiteernes revisionsarbejde, medens de tilsvarende bestemmelser i Danmark er behandlet i den særlige lovgivning om Sø- og Handelsretten i København (lov af 19. februar 1861) samt lov af 12. april 1892 om søretter uden for København, der begge henhører under justitsministeriets forretningsområde. Efter forhandlinger mellem handelsministeriet og justitsministeriet nedsatte sidstnævnte ministerium i 1958 et særligt udvalg til behandling af processuelle problemer i forbindelse med søretter og søforklaring. Der har været et nært samarbejde mellem de to udvalg, der har samme formand, og enkelte spørgsmål af fælles interesse er blevet behandlet i fællesmøder mellem udvalgene.

Det må anses for ønskeligt, at de i nærværende udkast foreslåede ændringer i søloven så vidt muligt gennemføres og sættes i kraft samtidig med de forslag til ændringer i lovgivningen vedrørende søretter, som vil fremkomme fra det justitsministerielle udvalg.

Udvalget har drøftet spørgsmålet om, hvorvidt de i sølovens §§ 41 og 42 indeholdte regler om skønsforretninger med hensyn til indtrufne skader og om besigtigelse af mangler ved stuvning, garnering og lugernes forskalkning m. v. bør omarbejdes og eventuelt placeres i 13. kapitel. I denne forbindelse har det også været overvejet, hvorvidt der burde indføres regler svarende til de i det norske udkast foreslåede regler om sjørettsskjønn. Man har dog valgt at blive stående ved de gældende bestemmelser.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 301.

Efter den gældende sølovs § 40 skal skibsføreren afgive søforklaring, når der på indladnings- eller lossested eller under rejsen er indtruffet nogen begivenhed, som medfører skade af nogen betydning på skib eller ladning, eller som med grund kan formodes at have sådan skade til følge. Endvidere skal søforklaring afgives, når nogen af de ombordværende ved ulykkestilfælde er omkommet uden for indenlandsk havn, eller når der ved et sammenstød er tilføjet et andet skib skade eller ulykke af den anførte beskaffenhed. Disse regler har som anført i de indledende bemærkninger været gældende uændret siden lovens vedtagelse i 1892 og findes i det væsentlige i samme form i de øvrige nordiske sølove. Der er dog enkelte forskelligheder, idet den norske sølov indeholder en regel om pligt til søforklaring, hvis der optræder sygdom om bord, som må antages at stå i forbindelse med kostholdet, medens den svenske sølov fastsætter pligt til søforklaring, dels i tilfælde hvor der er forvoldt sværere legemsbeskadigelse, og når nogen af besætningen har begået selvmord, dels hvis der er forekommet flere tilfælde af smitsomme sygdomme eller noget tilfælde af skørbug, beri-beri eller forgiftning. Endelig er der efter svensk lov pligt til søforklaring ved sammenstød med „annet föremål". De finske regler om søforklaring svarer til de svenske, bortset fra, at der ikke kræves søforklaring i tilfælde af selvmord og ved sammenstød med andre genstande.

Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om at opstille lovens regler om de tilfælde, hvor søforklaring skal være obligatorisk, på en klarere og mere overskuelig måde. Ligeledes har man på enkelte punkter ment at burde udvide området for obligatorisk søforklaring, således med hensyn til dødsfald og legemsbeskadigelse om bord, med hensyn til grundstødning og for så vidt angår skade af nogen betydning på ejendom uden for skibet. Endvidere har man optaget den fornævnte svenske regel om pligt til søforklaring, når der er indtruffet alvorlig forgiftning om bord, og endelig det tilfælde, at skibet er blevet forladt i søen.

De obligatoriske søforklaringstilfælde er nærmere angivet i en række nummererede punkter, der i det væsentlige er affattet parallelt i de foreliggende nordiske lovudkast. Dog afviger det danske udkast på enkelte punkter fra de øvrige nordiske udkast, **jfr.** bemærkningerne nedenfor navnlig til § 301, nr. 1, 2 og 6.

Keglen i nr. 1 fastslår pligt til søforklaring, når der i forbindelse med skibets drift uden for havn er indtruffet eller må antages at være indtruffet tab af menneskeliv eller

voldt betydelig skade på person. Reglen betyder en udvidelse i forhold til gældende lov, idet den foruden tab af menneskeliv nu også omfatter betydelig skade på person. Efter de norske og finske udkast gælder reglen også ulykker indtruffet, medens skibet ligger i havn, for så vidt ulykkerne står i forbindelse med skibets drift, og kommer således ikke blot til anvendelse med hensyn til ulykker, der overgår skibets besætning eller passagerer, men f. eks. også med hensyn til ulykker, der under lastning eller losning rummer en havnearbejder. Inden for udvalget har et flertal *(Bülow Jensen, From Andersen, Hjort, Hoppe, Hove, Kastrup Oisen, H. P. Larsen,* ***Leih, Nebelong,*** *Ross og* ***Blæhr)*** været af den opfattelse, at reglen om søforklaring ved ulykkestilfælde ikke for så vidt angår personkredsen bør udvides i forhold til gældende lov, der alene omfatter „de ombordværende'". Man henviser i denne forbindelse til, at der ikke for denne udvidede kreds er den samme tra:ig til optagelse af søforklaring, idet andre oplysningsformer er let tilgængelige, og at indførelse af den videregående pligt til at afgive en offentlig tilgængelig søforklaring i visse tilfælde kan befrygtes at medføre, at rederiet kommer i en ulige stilling undei en eventuel erstatningssag ved fremmed domstol, hvis man gennem søforklaringen tvinges til at fremlægge sit bevismateriale uden at have samme mulighed for at iræve modpartens materiale fremlagt. Under henvisning hertil ønsker man reglen i nr. 1 begrænset til kun at angå ulykker, der ndtræffer uden for havn, dog således at ulykkestilfælde, hvorved skibsføreren eller et medlem af mandskabet, i forhold til hvilke særlige sociale og arbejdsretlige betragtninger gør sig gældende, er afgået ved døden el er har lidt betydelig skade på person, bliver omfattet af reglen under nr. 2, også hvor ulykken er indtrådt under skibets ophold i havn. Der skal i øvrigt henvises til den udførlige argumentation i den som bilag 10 optrykte skrivelse af 13. juni 1962 fra medlem af udvalget, direktør Iver Hoppe hvori nøje gøres rede dels for unødvendigheden i oplysningsmæssig henseende, dels for den skadelige diskriminerende virkning som en udvidelse af søforklaringsområdet her ville indebære. Flertallet understreger navnlig den betragtning, at undladelsen af at afholde søforklaring vil være præjudicerende for skibet, da forpligtelsen til afgivelse af søforklaring afhænger af et ubestemt skøn.

Enkelte medlemmer af udvalget *(Rasting, Christiansen og Lysgaard)* har dog udtrykt tvivl om, hvorvidt der kan tillægges de anførte argumenter en sådan vægt, at det kan begrunde en afvigelse fra den formulering, som de øvrige nordiske udvalg er blevet enige om. Man er herved gået ud fra, at de omhandlede tilfælde normalt vil dreje sig om ulykker med mindre skader til følge, hvor der alligevel ikke efter den foreslåede affattelse ville vaire pligt til at afgive søforklaring. I øvrigt har man henvist til, at der i udkastets § 308 er givet handelsministeriet hjemmel til at meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring, såfremt sagen findes tilstrækkeligt oplyst gennem anden tilgængelig undersøgelse, eller andre særlige grunde må,tte tale derfor, og denne bestemmelse måtte formentlig kunne påberåbes til undgåelse af søforklaring i tilfælde, hvor afgørende interesser taler imod, at en sådan afholdes.

Reglen under nr. 2 er i øvrigt affattet således, at søforklaring skal afholdes i anledning af alle dødsfald, der indtræffer om bord, uanset om de skyldes ulykkestilfælde, sygdom elier f. eks. selvmord. Der har inden for udvalget været enighed om, at dette bør gælde ubetinget, når der er tale om medlemmer af skibsbesætningen, bl. a. af hensyn til de forsikringsmæssige og økonomiske spørgsmål, der kan opstå i anledning af dødsfald og af hensyn til de efterladte, der har et rimeligt krav på, at omstændighederne vedrørende dødsfaldet bliver fuldt ud oplyst. I denne forbindelse skal endvidere henvises til bestemmelserne i § 68 i ulykkesforsikringsloven (lovbekendtgørelse nr. 142 af 8. maj 1959), hvorefter der i anledning af ulykkestilfælde, der har ramt nogen af besætningen på et dansk skib, skal afgives søforklaring eller optages forhør ved konsulatets foranstaltning også i tilfælde, der ikke omfattes af sølovens påbud, for så vidt konsulen finder det påkrævet. Hvor det drejer sig om passagerer eller andre personer, der ikke er ansat om bord, er reglen dog begrænset til de tilfælde, hvor den døde er blevet begravet i søen, og hvor muligheden for efterfølgende under-

søgelse af dødsårsagen f. eks. gennem obduktion således er afskåret. En regel om pligt til at afgive søforklaring i ethvert tilfælde, hvor en passager er død under rejsen, ville efter udvalgets opfattelse kunne virke urimeligt belastende, f. eks. med hensyn til passagerskibe med et stort antal passagerer, og kan heller ikke anses for påkrævet.

Ifølge nr. 3 skal søforklaring afgives, når der er indtruffet eller må antages at være indtruffet alvorlig forgiftning om bord. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at det under hensyn til vigtigheden af at få klarlagt årsagen vil være rigtigt at kræve søforklaring afholdt i sådanne tilfælde, og det er ikke efter den valgte formulering, således som efter den svenske sølov, en betingelse herfor, at der er forekommet flere tilfælde af forgiftning. Man har derimod ikke fundet tilstrækkelig anledning til at medtage de i svensk sølov nævnte særlige sygdomme beri-beri og skørbug, da denne regel må antages navnlig at have taget sigte på forholdene i sejlskibe i ældre tid. Man har heller ikke ment at burde medtage en regel om søforklaring i anledning af forekomsten af smitsomme sygdomme om bord eller sygdomme, der står i forbindelse med kostholdet, bl. a. fordi man har fundet det vanskeligt at begrænse en sådan regel på passende og rimelig måde.

Under nr. 4 påbydes søforklaring afholdt i tilfælde af sammenstød med andet skib, hvilket svarer til gældende sølovs § 40. Udvalget har fundet det ønskeligt ved en henvisning til sølovens § 223 a at præcisere i lovteksten, at reglen også må gælde såkaldte „uegentlige" sammenstød, d. v. s. tilfælde, hvor et skib ved sin sejlads eller på anden måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller j gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted, idet definitionen i § 223 a efter sit indhold kun gælder bestemmelserne i lovens 8. kapitel. Endvidere foreslås det i nr. 4, at der skal være pligt j til at afgive søforklaring, hvis skibet har j været udsat for grundstødning. Dette er en udvidelse i forhold til sølovens § 40, hvorefter der kun vil være sådan pligt, hvis der ved grundstødningen er forvoldt skade af nogen betydning. Man har imidlertid bl. a. af hensyn til den offentligretlige undersøgelse, der eventuelt kan blive anledning til at foretage i sagen, anset det for påkrævet, at der, uanset om der er indtruffet skade, holdes søforklaring, hvis skibet har været udsat for grundstødning. Udtrykket „grundstødning" må forstås efter sit naturlige indhold som navnlig omfattende tilfælde, hvor skibet ikke har kunnet komme af grunden uden fremmed hjælp eller overbordkastning. Derimod omfatter bestemmelsen i nr. 4 ikke tilfælde, hvor skibet kun har rørt grunden, hvilket på visse steder kan være en normal foreteelse, f. eks. hvor der i indløbet til en flodhavn findes sandbanker, som kun kan passeres ved højvande.

Keglen under nr. 5, der foreskriver pligt til afholdelse af søforklaring, når et skib er blevet forladt i søen, er ny i forhold til gældende sølov, men kræver formentlig ikke nærmere motivering.

Ifølge reglen under nr. 6 skal søforklaring afgives, når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betydning på skib eller ladning eller på ejendom uden for skibet. Der er herved ikke tænkt på den skade, der påføres et andet skib ved kollision, hvilket tilfælde er behandlet i nr. 4, men derimod på sådanne tilfælde, hvor et skib forvolder skade f. eks. på broer, havneanlæg eller lignende faste anlæg eller beskadiger andre genstande, som f. eks. hyttefade, fiskeredskaber o. lign. Skaden skal ligesom efter sølovens § 40 være af nogen betydning, hvilket kan være vanskeligt at afgøre i det konkrete tilfælde. Der kan herom henvises til hidtidig praksis, jfr. den som bilag 9 optrykte skrivelse fra præsidenten for Sø- og Handelsretten i København af 23. november 1961.

Reglen i nr. 6 adskiller sig fra de øvrige nordiske udkast derved, at den i modsætning til disse kræver søforklaring afgivet i tilfælde, hvor der er forvoldt skade af nogen betydning på skibets ladning. Spørgsmålet om, hvorvidt der bør kræves søforklaring ved rene ladningsskader, har været meget indgående diskuteret både i udvalget og under de nordiske forhandlinger. I de øvrige nordiske komiteer har man været af den opfattelse, at der ikke bør være pligt til søforklaring ved sådanne skader, bortset fra brand, eksplosion og forskydning af ladningen. Det er blevet hævdet, at der i praksis,

uanset sølovens påbud, ræsten aldrig afholdes søforklaring ved rene ladningsskader, idet spørgsmålet om skadens omfang og årsag normalt klarlægges gennem en besigtigelses- og skønsforretning. Fra norsk side henholder man sig til de særlige regler om „sjørettsskjønn", der er optaget i det norske udkast §§ 316-321 (se bilag 8), medens man fra svensk side bl. a. har givet udtryk for den opfattelse, at en regel om adgang for ladningsej ere eller assurandører til at begære søforklaring afholdt efter § 302 måtte kunne dække det faktiske behov.

Et flertal inden for dot danske udvalg *(Bülow Jensen, From Andersen, Hjort, Hoppe, Hove, Kastrup Olsen, H. P. Larsen, Leth, Nebelong, Rasting, Ross og Blæhr)* har imidlertid ment at burde fastholde kravet om obligatorisk søforklaring ved ladningsskade, idet mar. henviser til ladningsejernes interesse i at kunne få sagen fyldestgørende undersøgt gennem søforklaring. Det fremhæves herved, at den fraværende ladningsejers ilteresse bedst beskyttes ved en obligatorisk regel, og at denne som hidtil kun ioreslås at skulle gælde ved skade af nogen betydning, hvilket giver det fornødne va m mod overdreven brug af reglen, jfr. herved oplysningerne om praksis. Efter flertallets opfattelse dækker de i de svenske og norske udkast optagne tilfælde af obligatorisk søforklaring vedrørende ladningsskade vel i hovedsagen de tilfælde, hvor søforklaring bør finde sted, men omfatter dog f. eks. ikke ladningsskader forvoldt ved kontamination af flydende ladninger. Endvidere hjemler de svenske og finske lovudkast ladningsejeren adgang til at begære søforklaring afholdt efter § 302, medens en sådan bestemmelse ikke er optaget i det danske udkast, jfr. herved bemærkningerne til § 302. Når man fra norsk side har ment at kunne undvære en regel om obligatorisk: søforklaring ved ladningsskade, skyldes dette efter flertallets formening de særlige regler i det norske udkast om „sjørettsskjenn".

Enkelte medlemmer ai udvalget *(Christiansen og Lysgaard)* er imidlertid af den opfattelse, at man på dette punkt bør følge de øvrige nordiske lovudkast dels af hensyn til den nordiske retsenhed, dels fordi erfaringen liar vi st, at søforklaring — uanset det gældende påbud i sølovens §40 — faktisk kun sjældent afgives ved rene ladningsskader, hvilket tyder på, at der ikke kan være noget stort behov herfor. Man henviser i denne forbindelse til den ovenfor nævnte skrivelse fra præsidenten for Sø- og Handelsretten (bilag 9). Det må efter disse medlemmers opfattelse være tilstrækkeligt, at der er adgang til besigtigelses- og skønsforretning efter reglerne i §§ 41-42. Eventuelt bør der ligesom efter de svenske og finske udkast åbnes adgang for ladningsej ere og assurandører til at begære søforklaring afholdt efter reglen i § 302, jfr. bemærkningerne til denne paragraf.

I nr. 7 foreskrives, at søforklaring skal afgives, når der er indtruffet en betydelig forskydning af ladningen. Udvalget har ment, at det af hensyn til sikkerheden til søs er af betydning, at der i et sådant tilfælde afholdes søforklaring for at få årsagen til det passerede klarlagt, selv om der ikke ved den pågældende hændelse er forvoldt nogen skade af betydning på skib eller ladning. En tilsvarende regel er optaget i de øvrige nordiske udkast, der tillige under samme nummer nævner brand og eksplosion af nogen betydning i lasten. Disse sidste tilfælde vil efter det danske udkast være dækket af reglen i nr. 6, for så vidt som branden eller eksplosionen må antages at have voldt skade på ladningen.

Endelig er der i § 301, nr. 8, optaget en bestemmelse om, at søforklaring skal afholdes, når et skib er forsvundet, eller hele besætningen må antages at være omkommet. Reglen stemmer med hidtidig praksis og følger for så vidt allerede af reglerne i nr. 1 og 6. Efter norsk udkast skal søforklaring i et sådant tilfælde kun afholdes efter begæring.

Ifølge sølovens § 40 skal skibsføreren afgive søforklaring i de i loven angivne tilfælde, og bestemmelsen er optaget i lovens 3. kapitel „Om skibsføreren". Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om at indlede bestemmelsen om søforklaring med ordene „Søforklaring skal afgives", og reglerne om søforklaring er - - som der nærmere er redegjort for i de indledende bemærkninger — flyttet fra lovens 3. kapitel til et nyt 13. kapitel. Selv om det oftest vil påhvile skibsføreren at indgive anmeldelse til søret eller konsulat om afholdelse

af søforklaring, er dette dog ikke altid tilfældet, jfr. således § 301, nr. 8.1 det danske udkast har man endvidere i de indledende ord indføjet en angivelse af formålet med optagelse af søforklaring. Det angives, at formålet er at fastslå de faktiske omstændigheder ved hændelsen og årsagen til denne. Det følger heraf, at ansvarsspørgsmålet og spørgsmålet om eventuelle konsekvenser heraf må ligge uden for søforklaringens formål.

Til § 302.

Det har, uanset at sølovens § 40 intet udtaler herom, altid været antaget i praksis, at der må være adgang for en skibsfører til på begæring at få afholdt søforklaring også uden for de tilfælde, hvor søforklaring efter loven er obligatorisk. Der har både i udvalget og under de nordiske forhandlinger været enighed om, at denne adgang bør defineres nærmere i loven, og alle de nordiske udkast indeholder i overensstemmelse hermed en regel om fakultativ søforklaring. Medens de norske og svenske udkast gør reglen anvendelig på andre tilfælde end de i § 301 nævnte, hvor der er indtruffet en ulykke i forbindelse med skibets drift, har man i det danske udkast valgt formuleringen: „at der er indtruffet eller må antages at være indtruffet skade på skib, person eller ladning". Det vil herefter ikke være nogen betingelse for afholdelse af søforklaring efter § 302, at skaden er af alvorlig karakter eller af større omfang, og reglen vil derfor kunne være af betydning i tilfælde, hvor der foreligger tvivl om, hvorvidt det passerede falder ind under § 301, men hvor skibsføreren eller rederen ønsker søforklaring afholdt for at sikre sig bevis for hændelsesforløbet af hensyn til senere erstatningskrav. Efter den foreslåede formulering kan ikke blot skibsføreren og rederen begære søforklaring afholdt, men også handelsministeriet, hvilket kan have praktisk betydning i forbindelse med den undersøgelse af søulykker, der foretages på ministeriets foranstaltning.

De norske og svenske udkast indeholder tilsvarende regler, men det norske udkast giver tillige vedkommende konsul adgang til at begære søforklaring afholdt. Udvalget har imidlertid ikke fundet, at der var noget praktisk behov for at tillægge konsulen en sådan selvstændig beføjelse med risiko for en upåkrævet forsinkelse af sejladsen. I denne forbindelse skal dog erindres om den ovenfor nævnte bestemmelse i ulykkesforsikringslovens § 68, hvorefter en dansk konsul i anledning af ulykkestilfælde, der rammer medlemmer af skibets besætning, kan kræve søforklaring afholdt, selv om dette ikke er påbudt efter søloven.

Ifølge de svenske og finske udkast kan tillige „lastägare" respektive „sakägare", begave søforklaring afholdt.

Udvalget har været af den opfattelse, at en regel om adgang for ladningsej ere og assurandører — ud over den obligatoriske regel om pligt til at afgive søforklaring ved ladningsskade — til selvstændigt at kræve søforklaring afholdt kan være forbundet med ulemper og føre til et urimeligt stort antal søforklaringer, navnlig i linietrafikken, hvor der med samme skib transporteres et stort antal forsendelser tilhørende forskellige ladningsej ere, og hvor det kunne tænkes, at en ladningsejer i mangel af tilstrækkeligt overblik over, hvad der var hændt, for en sikkerheds skyld begærede søforklaring afholdt uden virkelig grund.

Til § 303.

Stk. 1 gentager bestemmelsen i sølovens § 40, stk. 2, hvorefter søforklaring her i riget skal afgives for stedets dommer — i København for Sø- og Handelsretten. Efter lov om søretter af 12. april 1892, jfr. retsplejelovens § 18, stk. 2, tiltrædes underretterne, når søforklaring skal optages, af to søkyndige bisiddere. Som nævnt i de indledende bemærkninger er spørgsmålet om søretternes forhold samtidig med nærværende udvalgs arbejde behandlet i et af justitsministeriet nedsat udvalg.

I stk. 2 foreskrives som noget nyt, at søforklaring i Finland, Norge og Sverige skal afgives for den domstol eller anden myndighed, som ifølge vedkommende lands lovgivning er kompetent til at modtage søforklaring. Der er under de nordiske forhandlinger opnået enighed om, at det som et led i det nordiske samarbejde på søretsområdet og den retsenhed, der er tilstræbt i sølovgivningen, vil være naturligt, at de nationale organer, der i hvert af de nordiske lande kan modtage søforklaring, også får kompetence til at modtage søforklaring fra skibe hjemmehørende i et af de øvrige nor-

diske lande. Reglen er ubetinget, og der vil således ikke længere være adgang til at afgive søforklaring for dansk udenrigsrepræsentation i Finland, Norge og Sverige.

Udtrykket „anden myndighed . . . . . " er valgt af hensyn til, at man i det svenske udvalg har overvejet at henlægge optagelse af søforklaring til særlige „sjöforklaringsnämnd'" i stedet for til de sædvanlige domstole.

Ifølge stk. 3 skal søforklaring i udenlandsk havn uden for det nordiske område ligesom hidtil afgives for en dans];: udenrigsrepræsentation, der er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Del: har været drøftet i udvalget, om adgang bil at afgive søforklaring for konsulat, der blev indført ved en ændring af søloven i 1902, helt burde ophæves under hensyn :il de mangler, der undertiden har vist sig at være forbundet med sådanne søforklaringer. Udvalget er imidlertid nået til det resultat, at adgangen til at afgive søforklaring ved udenrigsrepræsentationer bør opretholdes under hensyn til den oplysende værdi, der i almindelighed er forbundet hermed, idet man forudsætter, at der ad administrativ vej gøres noget for at forbedre kvaliteten af disse søforklaringer gennem udsendelse af fornøden instruktion til de pågældende repræsentationer og eventuelt ved at indføre sællige spørgeskemaer til hjælp for repræsentationernes behandling af disse sager. Det er over for udvalget oplyst, at antallet af afgivne søforklaringer ved danske udenrigsrej ræsentationer gennemgående udgør 50 pr. år. Udtrykket „udenrigsrepræsentation" omfatter såvel udsendte diplomatiske eller konsulære repræsentationer som honoræie repræsentationer. Det afgørende er, om repræsentationen af udenrigsministeriet har modtaget bemyndigelse til at optage søforklaring. Det er hensigten i forbindelse ned gennemførelsen af sølovsrevisionen at loretage en omlægning af praksis med he:isyn til meddelelse af bemyndigelse af nævnte art til honorære repræsentationer under hensyntagen til repræsentationernes kvalif kationer og geografiske betydning for skibsfarten.

De norske og svenske udkast indeholder en regel om, at konsulen, når han optager søforklaring, så vidt m üigt skal bistås af to for tilfældet tilkaldte uøkyndige personer, helst statsborgere fra de andre nordiske lande. Udvalget har overvejet at indføre en tilsvarende regel i lovudkastet, men er bl. a. på grundlag af erklæringer indhentet fra enkelte generalkonsulater i større havnebyer nået til det resultat, at denne fremgangsmåde næppe ville være af større praktisk værdi og efter omstændighederne ville kunne virke forsinkende for gennemførelsen af en søforklaring.

Som en videre konsekvens af det nordiske samarbejde, der har fundet udtryk i reglen i udkastets § 303, stk. 2, foreslås det, at søforklaring, hvis der ikke findes en bemyndiget dansk udenrigsrepræsentation i den pågældende havn, skal kunne afgives for en stedlig finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation, såfremt vedkommende repræsentation efter sit hjemlands lovgivning er kompetent til at modtage en sådan forklaring. Derimod er der ikke som efter sølovens § 40, stk. 3, adgang til at afgive søforklaring for „den myndighed, under hvilken sådanne forretninger på stedet henhører". Denne regel har i de senere år kun været brugt meget sjældent og kun ved afgivelse af søforklaring i de øvrige nordiske lande, hvilket efter udkastet vil være dækket af reglen i § 303, stk. 2.

Som stk. 4 er foreslået er. regel om pligt for skibsføreren til, når søforklaring har været afgivet for udenrigsrepræsentation, at melde sig til søretten i første danske havn, hvortil han ankommer med skibet eller dets mandskab, for at bekræfte og om fornødent uddybe den afgivne søforklaring. Reglen, der ikke findes tilsvarende i de øvrige nordiske udkast. må ses som en videreførelse af reglen i søretslovens § 9, hvorefter der i visse tilfælde af søulykker, hvor søforklaring er afgivet i udlandet, er foreskrevet pligt for skibets fører til at melde sig til søretten i første danske havn, hvortil han ankommer med skibet eller dets mandskab, for at søforhør kan blive optaget. Reglen gælder samtlige de i § 301 omhandlede tilfælde, idet udvalget har været af den opfattelse, at det må anses for hensigtsmæssigt og betryggende, at alle søforklaringer afgivet ved konsulat i udlandet bekræftes ved dansk søret.

Til § 304.

I denne paragraf gives nærmere regler om, på hvilket sted søforklaring skal afholdes. Er hændelsen indtruffet eller opdaget,

medens skibet lå i havn, skal søforklaring afgives i vedkommende havn. Er begivenheden indtruffet på søen, afgives søforklaring i den første havn, skibet eller besætningen ankommer til efter hændelsen. Disse regler stemmer i realiteten med, hvad der hidtil har været praksis i overensstemmelse med sølovens § 40. Som noget nyt er der imidlertid for ikke at gøre kravet om søforklaring for byrdefuldt og bekosteligt for skibet åbnet adgang til at udsætte afgivelsen af søforklaring til en anden havn end foreskrevet i indledningen til stk. 1, hvis der herved kan opnås besparelser eller andre væsentlige fordele. Herved er bl. a. også tænkt på det forhold, at det kan være praktisk at vente med at afgive en søforklaring i udlandet, indtil skibet kommer til en havn, hvor der findes en udsendt dansk konsul. Hvis adgangen til at udsætte søforklaringen har været anvendt, bør der, når søforklaring til sin tid afholdes, gøres rede for årsagen til og begrundelsen for udsættelsen. Dette er udtrykkeligt foreskrevet i det norske udkast. Om adgangen til helt at undlade søforklaring i visse sammenstødstilfælde henvises til § 306, stk. 2.

Til § 305.

Efter sølovens § 40, stk. 2, skal begæring om afholdelse af søforklaring her i riget indgives til søretten inden udløbet af første dag, efter at ulykken fandt sted eller opdagedes. Er begivenheden indtruffet på søen, regnes fristen fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn.

I § 305, stk. 1, er det generelt foreskrevet, at anmeldelse om afholdelse af søforklaring skal indgives til den i § 303 omhandlede myndighed — d. v. s. dansk eller anden nordisk søret eller udenrigsrepræsentation — snarest muligt. Udvalget har ikke fundet det påkrævet at opretholde en særregel for det tilfælde, at søforklaring skal afgives her i riget, men man har — i øvrigt i overensstemmelse med det norske udkast — anset det for praktisk at forlænge fristen således, at anmeldelse skal indgives inden udløbet af anden hverdag, efter at hændelsen indtraf eller opdagedes. Er hændelsen indtruffet, medens skibet var på søen, regnes fristen ligesom efter gældende sølov fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn. Pligten til at indgive anmeldelse om afholdelse af søforklaring påhviler efter udkastet skibsføreren — bortset fra det i § 301, nr. 8, nævnte tilfælde, hvor skibet er forsvundet eller hele besætningen omkommet, hvor pligten pålægges rederen. Ifølge de øvrige nordiske udkast påhviler pligten til at indgive anmeldelse om afholdelse af søforklaring ikke blot skibsføreren, men også rederen. Udvalget har overvejet at affatte reglen i overensstemmelse med de øvrige nordiske udkast, men har fundet det betænkeligt at ændre den hævdvundne og med skibsførerens ansvarsfulde stilling bedst stemmende regel, hvorefter den juridiske pligt til at foranledige søforklaring afholdt alene påhviler skibsføreren.

§ 305, stk. 2, svarer i realiteten til gældende bestemmelser, jfr. sølovens § 40, stk. 2, idet man dog foruden skibsdagbogen har nævnt maskindagbogen, jfr. sølovens § 35, stk. 1.

Til § 306.

I stk. 1 er i overensstemmelse med de øvrige nordiske udkast optaget en regel om, at søforklaring i tilfælde af sammenstød med andet skib så vidt muligt skal afholdes på samme tidspunkt, som søforklaringen afgives for det andet skib. Reglen tilsigter ligesom bestemmelsen i paragraffens stk. 2 at formindske risikoen for, at der ved den adgang til oplysning om hændelsesforløbet, som gennem søforklaringen bliver tilgængelig for modparten, sker en forrykkelse af den ligelige adgang til at udnytte det foreliggende bevismateriale, som bør tilkomme begge sagens parter, f. eks. derved at den sidst afholdte søforklaring påvirkes eller „farves" af de oplysninger, der allerede er fremkommet under den først afholdte søforklaring. Man er opmærksom på, at reglens praktiske gennemførelse muligt vil kunne volde vanskeligheder i visse tilfælde, især hvor det drejer sig om kollision med et udenlandsk skib, men har dog anset det for rigtigst at fastslå princippet om søforklaringernes samtidighed. Efter udkastet kan handelsministeriet om fornødent tillade udsættelse af søforklaringen for det danske skibs vedkommende.

Som nævnt i de indledende bemærkninger har et af hovedspørgsmålene i forbindelse med revisionen af reglerne om søforklaring været at finde frem til en ordning, der kunne afbøde de uheldige følger af, at

der gennem en offentlig tilgængelig søforklaring gives udenlandske parter mulighed for at gøre sig bekendt med det under søforklaringen passerede, uden at tilsvarende adgang står åben for den danske part, hvilket i visse situationer, navnlig hvor et dansk skib er kollideret med et udenlandsk skib, kan tænkes at være til skade under en senere retssag. Det er ligeledes omtalt, at man i Norge ved en i 1938 foretaget lovændring indførte et nyt stk. 4 i aen norske sølovs § 40, hvorefter en norsk konsul med departementets godkendelse kar tillade, at afholdelse af søforklaring udsættes eller undlades i tilfælde af sammenstød med fremmed skib. eller hvor der i øvrigt er grund til at antage, at forholdet vil blive genstand for søgsmål ved udenlandsk domstol. Ifølge oplysninger fra norsk side benyttes denne bestemmelse ret hyppigt i praksis, oftest således at der gives udsættelse med afholdelse af søforklaring. Fremgangsmåden er normalt den, at konsulei giver tilladelsen under forbehold af depg rtementets senere godkendelse, som deref;er indhentes pr. brev eller telegram. Denne regel har som nævnt været genstand for nogen kritik, og der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at der ikke umiddelbart bør søges overført til de øvrige nordiske sølove. Der har imidlertid både under de nordiske forhandlinger og i udvalget været enighed om det ønskelige i, at der tilvejebringes en „antidiskriminationsregel", der kan beskytte den danske part i et sammenstødstilfælde mod at blive udsat for en ubillig behandling under eventuelle senere retssager som følge af, at :ian gennem pligten til at afgive søforklaring har været nødsaget til at fremlægge sit bevismateriale uden hensyn til, om molparten havde en tilsvarende pligt.

Der er til belysning af spørgsmålet fremskaffet et materiale bl. a. fra de danske generalkonsulater i New York og London, der tydeligt viser, at det foreliggende problem er af stor praktisk betydring. Udvalget har indgående drøftet spørgsmålet og herunder overvejet forskellige muligheder for ad lovgivningens vej at tilvejet ringe den ønskede beskyttelse for danske interesser i forbindelse med kollisioner med idenlandske skibe Man har herunder overvo;et at indføre en i regel om adgang til i sådanne tilfælde at lade søforklaringen finde sted for lukkede døre, men har dog ikke fundet denne udvej praktisk anvendelig eller forsvarlig og ej heller stemmende med almindelig retsplejeregler. Udvalget er sluttelig blevet stående ved den i § 306, stk. 2, foreslåede regel, hvorefter selve pligten til at afgive søforklaring efter § 301 bortfalder i tilfælde af sammenstød med udenlandsk skib, for hvilket der ikke efter dets hjemlands lovgivning består en tilsvarende pligt. I de øvrige nordiske lovudkast findes bestemmelser af lignende indhold.

Udvalget er fuldt opmærksom på de betænkeligheder, der kan være forbundet med den foreslåede fravigelse af lovens generelle regler om pligt til afgivelse af søforklaring. Afgørende for udvalgets stilling har det imidlertid været at sikre danske interesser ligelig behandling[1] når der ikke er givet sagens parter samme adgang til udnyttelse af det foreliggende bevismateriale.

Efter udkastet gælder reglen ikke blot sammenstød, men også det såkaldte „uegentlige" sammenstød, der omhandles i sølovens § 223 a, jfr. herved bemærkningerne til § 301, nr. 4.

Reglen om bortfald af pligten til at afgive søforklaring i de nævnte tilfælde gælder ikke ubetinget, idet handelsministeriet, selv om betingelserne efter § 306 for undladelse af søforklaring er til stede, dog i det enkelte tilfælde kan påbyde, at søforklaring alligevel skal afgives. Der er herved tænkt på tilfælde, hvor det offentliges interesser i forbindelse med undersøgelsen af omstændighederne ved hændelsen, herunder også den betydning sagens opklaring kan have for søfartssikkerheden i almindelighed, tilsiger, at den normale fremgangsmåde med afholdelse af søforklaring ikke fraviges. I øvrigt kan handelsministeriet efter reglen i paragraffens sidste punktum træffe nærmere bestemmelse om, hvorledes der skal forholdes i tilfælde, hvor søforklaring i henhold til hovedreglen ikke er afholdt, og kan f. eks. træffe foranstaltninger til, at sagen undersøges nærmere gennem optagelse af politirapport eller på anden måde, der ikke modvirker de hensyn, der ligger bag antidiskriminationsreglen.

Endvidere træffer handelsministeriet bestemmelse om, hvilke fremmede landes skibe hovedreglen gælder, idet en konkret for-

tolkning heraf ville kunne gøre den vanskelig at anvende i praksis.

Til § 307.

Reglen er ny, men må anses som et naturligt supplement til reglen i § 302 om adgang til at begære søforklaring afholdt.

Til § 308.

Det er fundet naturligt i lovudkastet at optage en hjemmel for handelsministeriet til at meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring, hvis sagen findes tilstrækkeligt oplyst gennem anden tilgængelig undersøgelse, eller når andre særlige grunde taler derfor. Denne regel kan tænkes anvendt i tilfælde, hvor en fremmed myndighed, f. eks. den amerikanske Coast Guard eller lignende organer har foranstaltet en undersøgelse, hvis resultat er tilgængeligt, eller hvor der allerede foreligger fyldestgørende politirapport eller rapport fra Statens Skibstilsyn, hvilket ofte vil være tilfældet ved ulykker, der er indtruffet i indenlandsk havn. Som nævnt i bemærkningerne til § 301, nr. 1 og 2, kan reglen endvidere tænkes anvendt i tilfælde, hvor hensynet til at sikre danske interesser ligelig behandling i udlandet taler for, at søforklaring bør undlades.

Til § 309.

Medens afgivelse af søforklaring og den derpå følgende behandling af sagen i handelsministeriet vil være den normale fremgangsmåde til oplysning af hændelsesforløbet i forbindelse med søulykker, kan der erfaringsmæssigt forekomme tilfælde, hvor en større katastrofe til søs giver anledning til krav om en dyberegående undersøgelse af den indtrufne ulykkes årsager, navnlig med henblik på om der på grundlag af det skete skulle være anledning til at ændre gældende forskrifter til betryggelse af sikkerheden til søs eller træffe andre foranstaltninger for at forebygge ulykker eller ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Handelsministeriet har i de senere år i ganske enkelte tilfælde nedsat et udvalg af sagkyndige til undersøgelse af indtrufne katastrofetilfælde til søs. Dette er sket administrativt uden særlig lovhjemmel, og et sådant udvalg har derfor ikke haft nogen mulighed for at afhøre vidner under vidneansvar eller fremtvinge fremlæggelse af dokumenter eller oplysninger. Den ved retsplejelovens § 21 forbeholdte ret for regeringen til i samme omfang som hidtil at nedsætte kommissionsdomstole uden dømmende myndighed ses ikke at være benyttet i forbindelse med skibsulykker.

I de svenske og norske sølovsudkast er optaget en bestemmelse om, at der, såfremt en hændelse har medført store tab af liv eller ejendom, eller undersøgelsen ellers antages at blive særlig omfattende eller af indviklet beskaffenhed, kan nedsættes en særlig undersøgelseskommission med juridisk, nautisk og teknisk sagkundskab. Det skal endvidere nævnes, at den nye luftfartslov (nr. 252 af 7. juni 1960), der er trådt i kraft den 1. januar 1962, giver ministeren for offentlige arbejder adgang til i særlige tilfælde, hvor det på grund af en flyveulykkes omfang eller i øvrigt findes påkrævet, at bestemme, at der i sagens anledning afholdes en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission bestående af en dommer og et antal særligt sagkyndige.

På grundlag af et forslag fra handelsministeriets repræsentanter i udvalget har man indgående drøftet, om der måtte være anledning til i lovudkastet at søge optaget bestemmelser om behandling af visse søulykker ved en undersøgelseskommission af lignende art som foreslået i de svenske og norske udkast og i luftfartsloven. Spørgsmålet har endvidere under hensyn til dets nære berøring med de af det justitsministerielle udvalg om søretter behandlede processuelle spørgsmål været drøftet i to fællesmøder mellem de to udvalg. Der er herunder tilvejebragt fuld enighed om, at det må anses for hensigtsmæssigt at have fornøden hjemmel i søloven til nedsættelse af en undersøgelseskommission i særlige tilfælde. Man forudsætter herved, at spørgsmålet om nedsættelse af en undersøgelseskommsion kun vil komme til at foreligge ganske undtagelsesvis, navnlig i tilfælde af større ulykker af katastrofemæssigt omfang. Man har dog ikke ment i lovteksten at burde begrænse hjemmelen på samme måde som sket i de norske og svenske lovudkast, men har fundet, at hovedvægten må lægges ikke blot på ulykkens karakter, men også på, om hensynet til sikkerheden til søs begrunder en omfattende undersø-

gelse, der vil kræve samarbejde af eksperter på flere områder, og i det hele forudsætter en teknisk sagkundskab, som ikke kan forventes at være repræsei teret i søretterne. Det er endvidere en for udsætning for at benytte hjemmelen til nedsættelse af en undersøgelseskommission, at der hverken gennem søforklaringen e 1er andre i sagens anledning foretagne undersøgelser, f. eks. en stedfunden politimæssig efterforskning eller skibstilsynets undersøgelser i sagen, er tilvejebragt fyldestgørende oplysninger om ulykkens årsag. I rnodsatning til luftfartsloven, der alene bygger på kommissionsundersøgelse og savner et hævdvundet oplysningssystem som søfor daring, tænkes der ikke nedsat en perman ;s:it undersøgelseskommission, men en kommission vil kunne nedsættes af handelsministeren til behandling af en konkret ulykke og med en efter tilfældets beskaffenhed :<ilpasset sammensætning af nautisk og teknisk sagkundskab. Kommissionens formand skal ligesom efter luftfartsloven være en dommer.

Ifølge § 309, stk. 2, skil behandlingen af sager for kommissionen ske efter de om kommissionsdomstole i retsplejelovens § 21 givne regler. Det følger heraf, at den nedsatte kommission vil have de samme beføjelser som en domstol i henhold til retsplejeloven og således f. eks. vil kunne foretage vidneafhøring undei vidneansvar.

Det har været drøftet i udvalget, hvorvidt kommissionens møder bør være offentlige, eller om dens forhandlinger bl. a. under hensyn til det tidligere nævnte antidiskriminationssynspunkt bør finde sted for lukkede døre. Man er blevet stående ved en regel, hvorefter kommissionen selv kan afgøre, om dens møder skal være offentlige.

Ifølge § 309, stk. 3, skal kommissionen, når dens undersøgelser er afsluttet, fremkomme med en redegørelse om de tilvejebragte oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Det har været drøftet inden for udvalget, om kommissionen, ligesom det er tilfældet efter luftfartsloven, skulle have adgang til også at udtale sig om ansvarsspørgsmålet, men det har været den overvejende opfattelse, at en undersøgelseskommission ikke i denne henseende bør beskæftige sig med ansvarsspørgsmålet, hvilket bør være overladt til de almindelige domstole med de deraf følgende retlige garantier. Dette udelukker dog selvsagt ikke, at kommissionen i sin redegørelse til handelsministeriet vil kunne udtale sig om konstaterede fejl eller forsømmelser, men spørgsmålet om, hvad der eventuelt videre skal foretages i sagen, må være overladt til ministeriet og anklagemyndigheden.

Bilag.

Bilag 1.

Fordeling af

De nordiske sølovs-

Dansk udkast.

1. *§ 150, sik. 2,* affattes således:

Stk. 2. Har skibet foretaget bjærgning, tilfalder den i § 229, stk. 1, omhandlede godtgørelse for udgifter til brændsel, hyre og kost til skibsfører og mandskab befragteren. Bortfragterens andel i den del af bjærgelønnen, der skal fordeles mellem reder, skibsfører og mandskab, deles lige mellem bortfragteren og befragteren.

2. I *§ 224, stk. 1* og *4,* ændres „nød" til „fare".

3. I *§ 227, stk.* 7, ændies „nød" til „fare".

4. *§§ 228-229* udgår og erstattes af følgende:

Norsk udkast.

§ **150.** annet ledd skal lyde:

Har skipet foretatt berging, skal godtgj øreisen for utlegg til hyre og kost i henhold til § 229 første ledd tilfalle befrakteren. Bortfrakterens andel i nettobergelønnen deles likt mellom ham og befrakteren.

§ **228.** Tvister bjærgere indbyrdes om bjærgelønnens fordeling, bestemmes denne af retten under hensyn til de i § 225 angivne omstændigheder.

§ **228.** skal lyde:

Tvister bergere innbyrdes om bergeløn nens fordeling, bestemmes denne under hensyn til de i § 225 angitte omstendigheter.

§ **229.** Har et skib på rejsen bjærget noget, bliver af bjærgelønnen først at godtgøre den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib, ladning eller anden ejendom om bord, samt udgifter til brændsel og til hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen, samt sådan særlig godtgørelse

§ **229** skal lyde:

Har et skip på reisen berget noe, blir av bergelønnen først å godtgjøre den skade som ved bergingen måtte være påført skip, ladning eller aimen eiendom ombord, samt utlegg til brensel og til hyre og kost til skipsfører og mannskap som er påløpt i anledning av bergingen.

bjærgeløn.

komiteers udkast.

*Svensk udkast.**)

150 §. *2 mom.*

Har fartyget utfört bärgning, skall ersättning för löner och kost varom formales i 229 § 1 mom. tillfalla befraktaren samt den andel i bärgarlönen som tillkommer redaren lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

228 §.

Tvista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes denna av rätten med ledning av de i 225 § angivna omständigheterna.

229 §. *1 mom.* Har fartyg under resa bärgat något, skall av bärgarlönen först utgå ersättning för skada, som genom bärgningen må hava tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord, ävensom för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, så

Finsk udkast.

203 § *1 mom.*

Var som bärgar fartyg, som är förolyckat eller i fara, eller ombordvarende gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar, som vid bärgningen medverkar, äge undfå bärgarlön. Till andel i lön, som för sådan bärgning skall utgå, vare ock den berättigad, vilken under den händelse, som föranlett bärgningen, räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

204 § *1 mom.*

Åligger . . . kommer i fara, att . . . avtalet.

208 §. Är avtal rörande bärgning ingånget medan fara förelåg . . . ogillt.

Har bärgarlön guldits, medan faran ännu . . . förlorat sin talan.

209 §. Tvista bärgare inbördes om bärgarlönens fördelning, bestämmes denna av rätten med ledning av de i 206 § angivna omständigheterna.

Har fartyg under resa bärgat något, skall av bärgarlönen först utgå ersättning för skada, som genom bärgningen till äventyrs tillfogats fartyget, lasten eller annan egendom ombord, ävensom för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, så ock gott-

*) Foreløbigt udkast.

Dansk udkast.

som omhandlet i stk. 2. Af resten tilfalder tre femtedele rederiet, medens den resterende del af bjærgelønnen fordeles med en tredjedel til skibsførere: t og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til enhvers hyre. Skibsførerens andel ska' dog altid mindst udgøre det dobbelte af den højstlønnede sømands andel. En lods om bord i det bjærgende skib deltager i fordelingen, selv om han ikke er ansat i rederiets tjeneste; der tillægges ham i så fald en andel svarende til højeste styrmands hyre.

Stk. 2. Har nogen i.nder bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare, kan der forlods ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned, efter at bjærgningen er afsluttet.

Stk. 3. Overenskomst, hvorefter skibsfører eller mandskab skulle nøjes med mindre andel af bjærgelønnen end i stk. 1 foreskrevet, er uden gyldighed, medmindre de pågældende er forhyret med et skib, som driver bjærgningsvirksor ihed, og skibet er særlig udrustet hertil, el'er overenskomsten er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende, eller når i øvrigt særlige grunde såsom formålet med skibets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er lønnet, måtte tale for en anden fordeling end ovenfor fastsat.

Norsk udkast.

Resten, nettobergelønnen, fordeles etter følgende regler:

1. Tre femtedeler tilfaller rederiet. Resten fordeles med en tredjedel til skipsføreren og to tredjedeler til det egentlige skipsmannskap. Mannskapets part fordeles i forhold til enhvers hyre. Skipsførerens andel skal dog alltid utgjøre minst det dobbelte av den høyest avlønnede sjømanns andel. Los ombord på det bergende fartøy deltar i fordelingen, selv om han ikke er ansatt i rederiets tjeneste, idet han i så fall gis en andel svarende til høyeste styrmanns hyre.
2. Er bergingen utført av fiske- eller fangstfartøy som har vært i bruk som sådant, fordeles fire femtendedeler likt mellom mannskapets medlemmer, idet siste punktum i nr. 1 får tilsvarende anvendelse. Av den resterende del tilkommer notbasen ytterligere en mannskapspart, og skipsføreren to mannskapsparter, dog minst to femsendedeler av nettobergelønnen. Resten tilfaller rederiet. Regiene i dette nummer gjelder ikke fartøyer som brukes i pelagisk hvalfangst.
3. Er bergingen utført av norsk statsskip som anvendes til formål av offentligrettslig art, tilkommer staten tre femtedeler. Resten fordeles mellom de ombordværende etter regler fastsatt av Kongen. Staten kan uten ansvar overfor de ombordværende unnlate å fremsette krav på bergelønn.
4. Fordelingsreglene under nr. 1, 2 og 3 kan fravikes når helt spesielle grunner taler for en annen fordeling.

Skipsfører eller medlem av mannskapet kan ikke fraskrive seg sine rettigheter etter denne paragraf, medmindre de er forhyrt på et skip som skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette, eller fraskrivelsen er skjedd i forbindelse med forhyringen og gjelder et bestemt bergingsforetagende. For de tilfelle som er nevnt under annet ledd nr. 2, kan avvikende bestemmelser om fordelingen treffes ved tariffavtale.

Svensk udkast.

ock gottgörelse som avses i andra stycket. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar samt resten tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter. Befälhavarens andel skall dock städse uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Lots på fartyget njute del i bärgarlönen såsom vore han medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos redaren, uppbure lön såsom främste styrman.

Har vid bärgningen sjöman gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, må särskild gottgörelse tillerkännas honom.

Finsk udkast.

görelse, som avses i 3 mom. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar samt resten tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen att fördelas i förhållande till den avlöning envar åtnjuter. Befälhavarens andel skall dock städse uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. Lots på fartyget njute del i bärgarlönen såsom vore han medlem av besättningen och, om han icke är anställd hos redaren, uppbar lön såsom främste styrman.

Har vid bärgningen sjöman gjort synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, må särskild gottgörelse tillerkännas honom. Sjöman, som framställer anspråk på sådan gottgörelse, skall inom tre månader efter det fördelningen av bärgarlönen ägt rum därom göra anmälan hos redaren eller befälhavaren. Har anmälan skett, skall frågan om gottgörelse, där ej sakägarna åsämjas, prövas av domstol.

2 mom. Avtal därom att av bärgarlön, som kan med fartyg förtjänas, ringare andel än ovan är sagt skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogillt, där ej fråga är om fartyg som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför eller avtalet ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av visst bärgningsföretag.

Utan hinder av vad i 1 mom. stadgas, må bärgarlön fördelas efter andra grunder än där sägs, såframt det eljest påkallas av särskilda skäl, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräknande av lön eller ersättning åt dem som arbeta i fartygets tjänst.

Avtal därom att av bärgarlön, som till äventyrs med fartyg förtjänas, ringare andel än ovan är sagt skall tillfalla befälhavaren eller besättningen vare ogillt, där ej fråga om fartyg, som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat härför eller avtalet ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av visst bärgningsföretag eller eljest särskilda skäl, såsom ändamålet med fartygets nyttjande eller sättet för de ombord anställdas avlöning, påkalla fördelning efter andra grunder än förut nämnts.

Dansk udlast.

§ **230.** Er bjærgningen udført af et dansk statsskib, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig ar:, finder reglerne i § 229 tilsvarende anvenielse. Dog kan der ved kongelig anordning fastsættes særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, som ikke tilfaldtM: staten.

§ **231.** Så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, sender rederen enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tilligemed en plan for bjærgelønnens fordeling efter reglerne i § 229, stk. 1.

Indsigelser mod fordolingen må fremsendes til rederen inden tre måneder, efter at den i stk. 1 omhand ede meddelelse er afsendt.

§ **232.** Bjærgere har iet til at modsætte sig, at bjærget skib fo1 lader stedet, eller bjærget gods bortføres, så længe de ikke er fyldestgjorte for bjærgelønnen, eller sikkerhed er stillet for samme.

Norsk udkast.

§ **230.** skal lyde:

Så snart bergelønnen er fastsatt ved avtale eller endelig dom, sender rederen til enhver som er berettiget til andel i bergelønnen, underretning om dennes størrelse med plan for fordeling etter § 229.

Krav etter § 229 annet ledd nr. 4 eller an nen innsigelse mot fordelingen må være kommet fram til rederen innen tre måneder etter at underretningen er blitt sendt.

§ **231.** skal lyde:

Bergere har rett til å motsette seg at berget skip forlater stedet, eller berget gods bortføres, så lenge det ikke er gjort dem fyllest for bergelønnen eller sikkerhet er stilt for samme.

Søksmål til fastsettelse av bergelønn eller dennes fordeling kan anlegges på det sted hvor bergingen er foretatt, eller hvorhen det bergede er innbrakt. Søksmål om fordeling i henhold til § 229 må reises i den rettskrets hvor det bergende skip har sitt hjemsted, eller der hvor søksmål om fastsettelse av bergelønnen eller om fordeling i henhold til § 228 i tilfelle er reist.

Den som reiser sak om fordeling av bergelønn, må saksøke alle som hans krav er rettet mot, under ett. Er det reist slik sak, må andre saker om fordelingen reises ved det verneting hvor det første søksmål ble reist. Retten skal forene sakene til feiles forhandling og avgjørelse i den udstrekning gjeldende prosessregler gir adgang til det.

§ **284.** nytt nr. 2 skal lyde:

2. for fordring på andel av bergelønn i henhold til § 229 annet ledd ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 230. (Nåværende nr. 2-5 blir nr. 3-6).

Svensk udkast.

230 §. Har bärgning utförts av svenskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål ocli icke för affärsdrift, skall vad i 229 § är stadgat äga motsvarande tillämpning; dock skall den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, fördelas mellan de ombordvarande efter regler som Konungen fastställer. Staten må utan ansvarighet gentemot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

231 §. Sjöman som framställer anspråk på särskild gottgörelse, varom i 229 § 1 mom. stadgas, skall snarast möjligt och senast tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts härom göra anmälan hos redaren eller befälhavaren.

Har anmälan skett, skall frågan om gottgörelse, där ej sakägarna asämjas, prövas och avgöras av sjömnsnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt. Nämndens beslut må ej överklagas.

232. Utan bärgarnas medgivande må icke, innan bärgarlönen guldits eller säkerhet därför blivit ställd, bärgat fartyg lämna det ställe, dit det efter bärgningen förts, eller bärgat gods av ägaren tagas i besittning.

284 §. Nedanstående fordringar upphöre, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan icke i laga ordning anhängiggöres:

1. för fordran å bärgarlön — inom två år

Finsk udkast.

Har bärgning utförts av finskt statsfartyg, som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall vad i denna paragraf är stadgat äga motsvarande tillämpning; dock skall den del av bärgarlönen, som icke tillfaller staten, fördelas mellan de ombordvarande efter regler, som fastställas genom förordning. Staten må utan. ansvarighet gentemot de ombordvarende avstå från bärgarlön.

210 §. Utan bärgarens medgivande må icke, innan bärgarlönen guldits eller av bärgaren godkänd säkerhet därfor blivit ställd, bärgat fartyg lämna det ställe, dit det efter bärgningen först, eller bärgat gods av ägaren tagas i besittning.

Varder i följd av bärgarens vägran att godkänna erbjuden säkerhet fartyget uppehållet eller ägaren av godset hindrad att omhändertage detsamma, och prövas den bjudna säkerheten hava varit tillräcklig och fullgod, ersatte bärgaren all därigenom vållad skada.

229 §. Vill borgenär bevara sin talan, skall denna för utfående av betalning anhänggöras, evad gäldenärens ansvarighet är begränsad eller obegränsad:

1) för fordran å bärgarlön inom två år

Dansk udkast. *Norsk udkast.*

Svensk udkast.

från det bärgningsföretaget slutförts, samt för fordran å andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. — inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

2. för fordran . . . dispaschens dag.
Svarar i … lag stadgas.
Har fordran, . . . talan bevakad.

Finsk udkast.

från det bärgningsföretaget slutförts, och för fordran å andel i bärgarlön enligt 209 § inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

Bilag 2.

International konvention om begrænsning ai rederansvaret.

Convention Internationalt; sur la limitation de la Responsabilité des Propriétaires de navires de mer

Signé à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit:

Article 1er

(1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personelle du propriétaire:

(a) mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

(b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable,

International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships

Signed at Brussels on the 10th October 1957.

The high Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships;

Have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows:

Article 1.

(1) The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:

(a) Loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;

(b) Loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner

International konvention om begrænsning af det ansvar, der påhviler ejere af søgående skibe.

Underskrevet i Bruxelles den 10. oktober 1957.

De høje kontraherende parter,

som har erkendt ønskeligheden af, at der ved overenskomst fastsættes visse ensartede regler om begrænsningen af ansvaret for ejere af søgående skibe,

har besluttet at afslutte en konvention med dette formål og er derfor enedes om følgende :

Artikel 1.

(1) Ejeren af et søgående skib kan i overensstemmelse med artikel 3 i denne konvention begrænse sit ansvar for så vidt angår krav, der opstår i anledning af nogen af nedennævnte begivenheder, medmindre den begivenhed, der gav anledning til kravet, skyldes ejerens egen fejl eller forsømmelse:

(a) dødsfald eller personskade, som overgår personer, der befinder sig om bord for at blive transporteret med skibet, samt tab af eller skade på ombordværende ejendom;

(b) dødsfald eller personskade, som overgår andre personer, hvad enten de befinder sig i land eller til søs, tab eller beskadigelse af anden ejendom eller krænkelse af rettigheder, forårsaget ved handling, forsømmelse eller fejl, begået af personer om bord i skibet,, for hvis hand-

ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;

ling, forsømmelse eller fejl ejeren er ansvarlig, eller af personer, der ikke befinder sig om bord i skibet, for hvis handling, forsømmelse eller fejl ejeren er ansvarlig, dog således at ejeren, for så vidt angår handling, forsømmelse eller fejl, begået af sidstnævnte kategori af personer, kun er berettiget til at begrænse sit ansvar i tilfælde, hvor handlingen, forsømmelsen eller fejlen opstår i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet eller under indladning, transport eller losning af skibets ladning eller indskibning, befordring eller landsætning af dets passagerer;

(c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlévement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(c) Any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

(c) lovbestemt forpligtelse eller lovbestemt ansvar vedrørende fjernelse af vrag, som hidrører fra eller står i forbindelse med hævning, fjernelse eller ødelæggelse af et skib, der er sunket, strandet, eller forladt (herunder alt som måtte befinde sig om bord i et sådant skib) og forpligtelse eller ansvar, som hidrører fra skade tilføjet havneanlæg, bassiner og sejlbare vandveje.

(2) Dans la présente Convention, l'expression „dommages corporels" désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles ; 1 ' expression „dommages matériels" désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe (1) ci-dessus.

(2) In the present Convention the expression „personal claims" means claims resulting for loss of life and personal injury; the expression „property claims" means all other claims set out in paragraph (1) of this Article.

(2) I denne konvention betyder udtrykket „personskadekrav" krav, der opstår i anledning af dødsfald eller personskade; udtrykket „tingsskadekrav" betyder alle andre i paragraf (1) i denne artikel anførte krav.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du

(3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph (1) of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose

(3) En ejer har ret til at begrænse sit ansvar i de i paragraf (1) i denne artikel anførte tilfælde, selv hvor hans ansvar, uden at der foreligger bevis for fejl, begået af ejeren selv eller af personer, for hvis handlinger

contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas:

(a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après,

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La lex fori déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle de propriétaire.

conduct he is responsible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.

(4) Nothing in this Article shall apply:

(a) To claims for salvage or to claims for contribution in general average;

(b) To claims by the master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.

(5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shah[1] only apply to the balance, if any.

(6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shal be determined by the lex fori.

han er ansvarlig, hidrører fra hans ejendomsret til eller besiddelse af skibet, eller fordi dette er under hans varetægt eller kontrol.

(4:) Intet i denne artikel finder anvendelse på:

(ε) krav på bjærgeløn eller groshavaribidrag :

(b) krav, der tilkommer skibsføreren, besætningsmedlemmer, eller andre personer i ejerens tjeneste, som befinder sig om. bord i skibet, eller hvis arbejde har tilknytning til skibstjenesten, såvelsom krav fra deres arvinger, retsefterfølgere eller personer, over for hvem de har forsørgerpligt, såfremt ejeren i henhold til den lovgivning, der regulerer tjenesteaftalen mellem ejeren og de pågældende, ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar for så vidt angår sådanne krav, eller såfremt han i henhold til nævnte lovgivning kun må begrænse sit ansvar til et beløb, der er større end det i artikel 3 i denne konvention fastsatte beløb.

(5) Såfremt ejeren af et skib er berettiget til at fremsætte et modkrav mod en fordringshaver, og krav og modkrav er opstået ved samme hændelse, skal deres respektive krav modregnes, og bestemmelserne i denne konvention skal kun finde anvendelse på den eventuelle forskel.

(6) Spørgsmålet om, hvem der har bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt den begivenhed, der gav anledning til kravet, skyldtes ejerens egen fejl eller forsømmeelse, afgøres efter lex fori.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2.

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

(3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

(4) Aprés la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 3.

(1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1er sont :

(a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire;

(7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2.

(1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occassion.

(2) When the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.

(3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

(4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3.

(1) The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be:

(a) Where the occurrence has only given rise to property claims, an aggregate amount of 1 000 francs for each ton of the ship's tonnage;

(7) Den omstændighed, at ansvarsbegrænsning påberåbes, skal ikke anses for en indrømmelse af ansvar.

Artikel 2.

(1) Den ved artikel 3 i denne konvention fastsatte ansvarsbegrænsning finder anvendelse på de samlede personskadekrav og tingsskadekrav, som opstår ved en og samme hændelse uden hensyn til krav, som er opstået eller måtte opstå ved en anden hændelse.

(2) Når de samlede krav, som opstår ved en og samme hændelse, overstiger de i artikel 3 fastsatte ansvarsgrænser, kan det til disse ansvarsgrænser svarende samlede beløb etableres som en særskilt begrænsningsfond.

(3) Den således oprettede fond må kun benyttes til dækning af krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsning kan påberåbes.

(4) Efter fondens oprettelse er ingen, som har krav på dækning af fonden, berettiget til, for så vidt angår hans krav mod denne, at udøve nogen rettighed mod andre skibets ejer tilhørende aktiver, såfremt begrænsningsfonden faktisk er tilgængelig til fordel for fordringshaveren.

Artikel 3.

(1) De beløb, hvortil ejeren af et skib kan begrænse sit ansvar i henhold til artikel 1, er følgende:

(a) såfremt begivenheden kun har givet anledning til tingsskadekrav, et samlet beløb, af 1000 francs pr. ton af skibets drægtighed

(b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire;

(c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des domages matériels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2 100 francs par tonneau de jauge sera, exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionellement au montant de leurs créances reconnues.

(3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est consititué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa

(b) Where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3 100 francs for each ton of the ship's tonnage;

(c) Where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3 100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2 100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1 000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.

(2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

(3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1), he shall pro tanto be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he lias paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State

(b) såfremt begivenheden kun har givet anledning til personskadekrav, et samlet beløb af 3100 francs pr. ton af skibets drægtighed;

(c) såfremt begivenheden har givet anledning til save] personskadekrav som tingsskadekrav, et samlet beløb af 3100 francs pr. ton af skibets drægtighed, hvoraf en første del på 2100 francs pr. ton af skibets drægtighed udelukkende skal anvendes til dækning af personskadekrav, og en anden del på 1000 francs pr. ton af skibets drægtighed til dækning af tingsskadekrav, dog således at i tilfælde, hvor det førstnævnte beløb er utilstrækkeligt til at dække personskadekravene fuldt ud, skal den udækkede del af disse krav konkurrere på lige fod med tingsskadekravene i den anden del af fonden.

(2) Inden for hver del af begrænsningsfonden skal fordelingen mellem fordringshaverne ske i forhold til størrelsen af deres anerkendte krav.

(3) Såfremt ejeren før fondens fordeling helt eller delvis har betalt nogen af de i artikel 1, paragraf (1) nævnte fordringer, skal han for så vidt angår sådan betaling være stillet på samme måde i forhold til fonden som den fordringshaver, hvis krav han har dækket, men kun i den udstrækning, som denne fordringshaver ville have haft regres imod ham i henhold til den nationale lovgivning i

créance contre le propriétaire.

(4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

(5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette Convention le tonnage sera calculé comme suit:

where the fund has been constituted.

(4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

(5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.

(6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph (1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

(7) For the purpose of this Convention tonnage shall be calculated as follows:

den stat, hvor fonden er blevet oprettet.

(4) Såfremt ejeren godtgør, at han på et senere tidspunkt kan blive nødsaget til helt eller delvis at betale nogen af de i artikel 1, paragraf (1) nævnte fordringer, kan retten eller anden kompetent myndighed i den stat, hvor fonden er blevet oprettet, bestemme, at et tilstrækkeligt beløb foreløbigt skal reserveres for at sætte ejeren i stand til på sådant senere tidspunkt at gøre sin fordring gældende mod fonden på den i foregående paragraf nævnte måde.

(5) Ved fastsættelsen af grænsen for ejerens ansvar i henhold til bestemmelserne i denne artikel skal drægtigheden af et skib på mindre end 300 tons anses at være 300 tons.

(6) Ved den i denne artikel omhandlede franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af ni hundrede tusindedels finhed. De i paragraf (1) i denne artikel nævnte beløb skal omregnes til den nationale valuta i den stat, i hvilken begrænsning søges, på grundlag af værdien af den pågældende valuta i forhold til den ovenfor definerede møntenhed på den dag, ejeren har oprettet begrænsningsfonden foretaget betalingen eller stillet en sikkerhed, som i henhold til vedkommende statslovgivning modsvarer sådan betaling.

(7) Ved anvendelsen af denne konvention skal drægtigheden beregnes på følgende måde:

pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;

pour tous autres navires, le tonnage net.

In the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;

In the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

For dampskibe eller andre mekanisk fremdrevne skibe benyttes nettotonnagen med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregning af nettotonnagen er fradraget bruttotonnagen.

For alle andre skibe benyttes nettotonnagen.

Article 4.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article: 3, paragraphe (2) de la présente Convention, les régies relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

Article 4.

Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph (2) of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

Artikel 4.

Bortset fra bestemmelserne i artikel 3, paragraf (2) i denne konvention skal reglerne om oprettelse og fordeling af den eventuelle begrænsningsfond og alle procedureregler være underkastet den nationale lovgivning i den stat, i hvilken fonden oprettes

Article 5.

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la

Article 5.

(1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

Artikel 5.

(1) I alle tilfælde, hvor en ejer er berettiget til at begramse sit ansvar i henhold til denne konvention, og skibet eller et andet skib eller anden ejendom tilhørende samme ejer er blevet arresteret inden for en kontraherende stats jurisdiktion, eller kaution eller anden sikkerhed er blevet stillet for at undgå arrest, kan retten eller anden kompetent myndighed i denne stat beordre, at skibet eller anden ejendom eller den stillede; sikkerhed skal frigives, hvii3 det godtgøres, at ejeren allerede har stillet betryggende kaution eller sikkerhed for et beløb, der svarer til det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb efter konventionen, og at den således stillede kaution eller anden sikkerhed virkelig er tilgængelig til fordel for fordringshaveren i

caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

(a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;

(b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;

(c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises;

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe (1) du présent article seront réunies.

(3) Les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article seront également applicables, si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes

(2) Where, in circumstances mentioned in paragraph (1) of this Article, bail or other security has already been given:

(a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;

(b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;

(c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;

the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in paragraph (1) of this Article.

(3) The provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

(4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the

overensstemmelse med hans rettigheder.

(2) Er kaution eller anden sikkerhed under de i paragraf (1) i denne artikel omhandlede omstændigheder allerede stillet:

(a) i den havn, hvor den ulykke, som gav anledning til at fordringen opstod, indtraf;

(b) i den første anløbshavn efter ulykken, hvis denne ikke indtraf i havn;

(c) i landsætnings- eller lossehavnen, hvis fordringen gælder personskadekrav eller angår skade på ladning;

skal retten eller anden kompetent myndighed beordre skibet eller kautionen eller anden stillet sikkerhed frigivet under iagtttagelse af de i paragraf (1) i denne artikel fastsatte betingelser.

(3) Bestemmelserne i paragrafferne (1) og (2) i denne artikel finder tilsvarende anvendelse, hvis den allerede stillede kaution eller anden sikkerhed er mindre end det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb i henhold til konventionen forudsat at der stilles betryggende kaution eller anden sikkerhed for det manglende beløb.

(4) Såfremt ejeren har stillet kaution eller anden sikkerhed for et beløb, der svarer til det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb i henhold til konventionen, skal sådan kaution eller anden sikkerhed være tilgængelig til dækning af alle fordringer, som opstår ved en

les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

Article 6.

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette **Convention** seront applicables à **l'affréteur,** à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affréteur, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au **propriétaire** lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du **propriétaire** et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à **l'origine** de la créance, a pour cause

shipowner may limit his liability.

(5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time **limit** within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

Article 6.

(1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.

(2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master. members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons **in** respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.

(3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the

og samme hændelse, og med hensyn til hvilke ejeren kan begrænse sit ansvar.

(5) Proceciurespørgsmål vedrørende søgsmål, som rejses i henhold til bestemmelserne i denne konvention samt de tidsfrister, inden hvilke sådanne søgsmål skal være anlagt eller fremmet, afgøres i overensstemmelse med den nationale lovgivning i den kontraherende stat, i hvilken søgsmålet finder sted.

Artikel 6.

(1) I denne konvention omfatter ejerens ansvar også ansvaret for skibet selv.

(2) Med forbehold af reglerne i paragraf (3) i denne artikel finder bestemmelserne i nærværende konvention anvendelse på skibets befragter, disponent og reder samt skibsføreren, medlemmer af besætningen og andre personer, som er ansat i ejerens, befragterens, disponentens eller rederens tjeneste, når de udfører deres tjeneste på samme måde som bestemmelserne gælder for ejeren selv; dog skal de samlede ansvarsbegrænsningsbeløb for ejeren og alle sådanne andre personer med hensyn til personskadekrav og tingsskadekrav, som opstår i anledning af en og samme hændelse, ikke kunne overstige de i overensstemmelse med artikel 3 i denne konvention fastsatte beløb.

(3) Når søgsmål rejses mod skibsføreren eller mod medlemmer af besætningen, kan disse personer begrænse deres ansvar, selv om den hændelse, der giver anledning til fordringen, skyldes en eller flere

leur faute personelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, co-propriétaire, affréteur, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

sådanne personers egen fejl eller forsømmelse. Hvis imidlertid skibsføreren eller et medlem af besætningen samtidig er skibets ejer, medejer, befragter, disponent eller reder, finder bestemmelserne i denne paragraf kun anvendelse, når det gælder en fejl eller forsømmelse begået af den pågældende person i hans egenskab af skibsfører eller medlem af skibets besætning.

Article 7.

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Article 7.

This Convention shall appty whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such state.

Artikel 7.

Denne konvention finder anvendelse i alle tilfælde, hvor ejeren af et skib eller nogen anden person, der i medfør af bestemmelserne i artikel 6 har samme rettigheder som en ejer, begrænser eller søger at begrænse sit ansvar ved en domstol i en kontraherende stat eller søger at opnå frigivelse af et skib eller anden arresteret ejendom eller af kaution eller anden sikkerhed stillet inden for en sådan stats jurisdiktion.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non-contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5 la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified

Uanset foranstående skal dog enhver kontraherende stat være berettiget til helt eller delvis fra de ved konventionen sikrede goder at udelukke enhver ikke-kontraherende stat eller enhver person, der på det tidspunkt, den pågældende søger at begrænse sit ansvar eller at sikre frigivelse af et skib eller anden arresteret ejendom eller af kaution eller anden sikkerhed i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 5, ikke er fast bosiddende eller har sit forretningshovedkontor i en kontraherende stat, såvelsom ethvert skib, med hensyn til hvilket der søges ansvarsbegrænsning eller frigivelse,

libération ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

Article 8.

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

Article 9.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixi éme session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 10.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 11.

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois aprés le dépôt de son instrument de ratification.

above fly the flag of a Contracting State.

Article 8.

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as sea-going ships for the purpose of this Convention.

Article 9.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 10.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11.

(1) This Convention shall come into force six months after the date of deposit of at least ten instruments of ratification, of which at least five by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

(2) For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in paragraph (1) of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

og som på det ovenfor nævnte tidspunkt ikke fører en kontraherende stats flag.

Artikel 8.

Enhver kontraherende stat forbeholder sig ret til at bestemme, hvilke andre kategorier af skibe der ved anvendelsen af nærværende konvention skal behandles på samme måde som søgående skibe.

Artikel 9.

Denne konvention skal være åben for undertegnelse af de stater, som var repræsenteret ved den tiende diplomatiske søretskonference.

Artikel 10.

Denne konvention skal ratificeres og ratifikationsdokumenterne skal deponeres hos den belgiske regering, som ad diplomatisk vej skal underrette alle de stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen, om deponeringen.

Artikel 11.

(1) Denne konvention træder i kraft seks måneder efter den dato, på hvilken der er deponeret mindst ti ratifikationsdokumenter, hvoraf mindst fem fra stater, der hver har en tonnage på 1 million bruttotons eller derover.

(2) For hver stat, som har undertegnet konventionen, og som ratificerer denne efter datoen for deponering af det ratifikationsdokument, der bestemmer dens ikrafttræden som fastsat i paragraf (1) i denne artikel, skal konventionen træde i kraft seks måneder efter, at dens ratifikationsdokument er deponeret.

Article 12.

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhesion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11 (1).

Article 12.

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11 (1).

Artikel 12.

Enhver stat, som ikke var repræsenteret ved den tiende diplomatiske søretskonference, kan tiltræde denne konvention.

Tiltrædelsesdokumenterne skal deponeres hos den belgiske regering, som ad diplomatisk vej skal underrette alle de stater, der har undertegnet eller tiltrådt konventionen, om deponeringen.

Konventionen træder i kraft for den tiltrædende stat seks måneder efter den dato, på hvilken denne stats tiltrædelsesdokument deponeredes, men ikke før den dag, konventionen i henhold til artikel 11, paragraf (1) træder i kraft.

Article 13.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

Article 13.

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Artikel 13.

Enhver af de høje kontraherende parter er berettiget til at opsige denne konvention når som helst efter konventionens ikrafttræden for den pågældende høje kontraherende part. Dog får sådan opsigelse først virkning et ar efter den dato, på hvilken meddelelse herom er modtaget af den belgiske regering, som ad diplomatisk vej skal give underretning herom til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt konventionen.

Article 14.

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle

Article 14.

(1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for

Artikel 14.

(1) Enhver af de høje kontraherende parter kan på tidspunktet for deres ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention eller når som helst derefter ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering erklære, at konventionen skal finde anvendelse på terrritorier, for hvis inter-

assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Piartie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre de paragraphe (1) de présent article, étendant l'application de la Convention aux territiores ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 15.

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration de délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait f aire usage de cette faculté en

whose international relations it is responsible.

The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party;

(2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government;

(3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this article.

Article 15.

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify

nationale forbindelser de er ansvarlige.

Konventionen skal seks måneder efter datoen for den belgiske regerings modtagelse af sådan meddelelse blive anvendelig for så vidt angår de deri nævnte territorier, dog ikke før datoen for konventionens ikrafttræden for den pågældende høje kontraherende part.

(2) Enhver af de høje kontraherende parter, som har afgivet en erklæring i henhold til paragraf (1) i denne artikel, hvorved konventionen udstrækkes til et territorium, for hvis internationale forbindelser den er ansvarlig, kan når som helst derefter ved meddelelse til den belgiske regering erklære, at konventionen skal ophøre med at gælde for vedkommende territorium. Denne opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse derom er modtaget af den belgiske regering.

(3) Den belgiske regering skal ad diplomatisk vej underrette alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen, om enhver meddelelse, som den har modtaget i henhold til denne artikel.

Artikel 15.

Enhver af de høje kontraherende parter kan tre år efter denne konventions ikrafttræden i forhold til vedkommende høje kontraherende part, eller når som helst derefter, begære, at en konference sammenkaldes med henblik på at overveje ændringer i konventionen.

Enhver af de høje kontraherende parter, som ønsker at benytte sig af denne ret,

avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 16.

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16.

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.

In Witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

skal underrette den belgiske regering, som skal sammenkalde konferencen inden seks måneder derefter.

Artikel 16.

I forholdet mellem de stater, som ratificerer denne konvention eller tiltræder den, træder denne konvention i stedet for og ophæver den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler angående begrænsningen af ansvaret for ejere af søgående skibe, undertegnet i Bruxelles den 25. august 1924.

Til bevidnelse heraf har de behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

Udfærdiget i Bruxelles den 10. oktober 1957 på fransk og engelsk, hvilke to tekster er lige autentiske, og i et enkelt eksemplar, som skal forblive deponeret i arkivet hos den belgiske regering, der skal udstede bekræftede genparter.

Protocole de signature.

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

(a) Réserve du croit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe (l)(c).

(b) Réserve du croit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.

(c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Protocol of signature.

(1) Any State, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention may make any of the reservations set forth in paragraph (2). No other reservations to this Convention shall be admissible.

(2) The following are the only reservations admissible:

(a) Reservation of the right to exclude the application of Article 1 paragraph (1) (c).

(b) Reservation of the right to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons.

(c) Reservation of the right to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.

Signatuirprotokol.

(1) Enhver stat kan på tidspunktet for denne konventions undertegnelse, ratifikation eller tiltrædelse tage et hvilket som helst af de i paragraf (2) omhandlede forbehold. Ingen andre forbehold over for denne konvention skal tillades.

(2) Følgende forbehold er de eneste tilladte:

(a) forbehold om ret til at udelukke anvendelsen af artikel 1, paragraf (1) (c);

(b) forbehold om ret til ved særlige bestemmelser i den nationale lovgivning at fastsætte regler for det system for ansvarsbegrænsning, der skal finde anvendelse på skibe under 300 tons;

(c) forbehold om ret til at gøre denne konvention anvendelig enten ved at give den lovskraft eller ved at optage konventionens bestemmelser i den nationale lovgivning under en for denne lovgivning egnet form.

Begrænsning af rederansvaret.

De nordiske sølovskomiteers udkast.

Dansk udkast.

§254.

Det ansvar, der påhviler rederen, er begrænset, for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person, som befinder sig om bord for at følge med skibet og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet,

2. erstatning for skade på person eller ejendom forårsaget af nogen, som befinder sig om bord i skibet,

3. erstatning for skade på person eller ejendom opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne,

4. erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje,

5. krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib.

Begrænsningen gælder ikke ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Den gælder ej heller ansvar, som grunder sig på fejl eller forsømmelse af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab.

For renter og sagsomkostninger hæfter rederen uden begrænsning.

Har rederen et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved samme hændelse, kan begrænsningen kun gøres gældende for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

Norsk udkast.

§ 254.

Det ansvar som påhviler rederen, er begrenset for så vid.t angår:

1. erstatning for skade på person som befant seg ombord for å medfølge skipet, og for skade på eiendom som befant seg ombord;

2. erstatning for skade på person eller eiendom forårsaket av noen som befant seg ombord på skipet;

3. erstatning for skade på person eller eiendom oppstått i forbindelse med navigeringen eller behandlingen av skipet, lastingen, befordringen eller lossingen av lasten, eller innskipningen, befordringen eller landsetningen av passasjerene;

4. erstatning for skade tilføyet havneanlegg, bassenger eller seilbare vannveier;

5. ansvar som har sammenheng med lovbestemt plikt til å fjerne et sunket, strandet eller forlatt skip eller eiendom ombord i slikt skip.

Begrensningen gjelder ikke ansvar for skade påført skipsfører, mannskap eller los eller noen ansatt hos rederen, mens vedkommende befant seg ombord eller utførte arbeid i skipets tj eneste. Den gj elder heller ikke ansvar som grunner seg på feil eller forsømmelse av rederen selv, medmindre han har begått feilen eller forsømmelsen i egenskap av fører av skipet eller medlem av mannskap et.

For renter og saksomkostninger hefter rederen uten begrensning.

Hvis rederen kan gjøre gjeldende et motkrav mot vedkommende fordringshaver, og krav og motkrav er oppstått ved samme hendelse, kan begrensningen bare gjøres gjeldende for den del av kravet som overstiger motkravet.

Svensk udkast.

254 §.

1 mom. Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggning; samt

5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären, och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen må överstiga motfordringen.

Finsk udkast.

13 §.

Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, så ock för skada å egendom ombord;

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon, som befinner sig ombord på fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan uppstått i samband med navigeringen eller handhavandet av fartyget eller vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller vid inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt

5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada, som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Har redaren motfordran mot borgenären, och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp, varmed fordringen må överstiga motfordringen.

Dansk udkast.

§ 255.

Når ansvaret er begrænset, hæfter rederen med indtil 1 000 francs pr. ton af skibets drægtighed, dog med mindst 150 000 francs.

For skade på person forhøjes ansvarsgrænsen med 2 100 franc« pr. ton, dog med mindst 630 000 francs.

Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed. Den omregnes til dansk mønt efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted.

Ved skibets drægtighed forstås, når det gælder maskindrevne skibe, nettotonnagen med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregning af nettotonnagen er trukket fra bruttotonnagen, og når det gælder andre skibe, nettotonnagen.

§256.

Ansvarsgrænsen gælder for alle fordringer af den i § 254 naivnte art, som er opstået ved en og samme hændelse. Hvis summen af disse fordringer overstiger ansvarsgrænsen, bliver de alle at nedsætte forholdsmæssigt.

Fordringer i anledning af skade på person skal dækkes af det i § 255, stk. 2, nævnte beløb. Er dette ikke tilstrækkeligt, dækkes resten af fordringerne på lige fod med andre fordringer af det i § 255, stk. 1, nævnte beløb.

Har rederen helt eller delvis måttet betale en fordring af den i § 254 nævnte art, eller godtgør han, at han senere vil blive nødsaget til at betale en sådan fordring, kan han kræve, at fordringen medtages ved beregningen af ansvaret overfor de øvrige fordringshavere, forsåvidt fordringen kunne have været gjort gældende mod ham efter dansk ret.

Norsk udkast.

§ 255.

Når ansvaret er begrenset, hefter rederen med inntil 1 000 francs pr. tonn av skipets drektighet, dog med minst 150 000 francs.

For skade på person forhøyes ansvarsgrensen med 2 100 francs pr. tonn, dog minst 630 000 francs.

Med francs menes en enhet som består av 65½ milligram gull av finhet nihundre tusendeler. Den skal omregnes til norsk mynt etter kursen på den dag da rederen stiller sikkerhet for sitt ansvar, eller, hvis sikkerhet ikke stilles, på den dag da betaling finner sted.

Med skipets drektighet menes nettodrektighet, for maskindrevet skip med tillegg av det rom for maskineriet som er trukket fra bruttotonnasjen ved beregningen av nettotonnasjen.

§ 256.

Den ansvarsg rense som er fastsatt i § 255, gjelder for alle fordringer som er oppstått ved en og samme hendelse, og som er av den art som er nevnt i 8 254.

Fordringer på erstatning for skade på person skal dekkes av det beløp som er nevnt i § 255 annet ledd. Strekker dette ikke til, dekkes resten på like linje med de øvrige fordringer av det beløp som er nevnt i § 255 förste ledd.

Hvert av de i § 255 første og annet ledd nevnte beløp skal fordeles forholdsmessig på vedkommende fordringer.

Hvis rederen har måttet betale, helt eller delvis, en fordring av den art som er nevnt i § 254, og som kunne ha vært gjort gjeldende mot ham etter norsk rett, eller godtgjør han at han senere kan bli nødt til å betale en slik fordring, kan han kreve at fordringen medtas ved beregningen av ansvaret overfor de øvrige fordringshavere.

Svensk udkast.

255 §.

1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höj es ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen å den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

256 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 255 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket. Förslår ej detta, skall återstoden tillsammans med övriga fordringar tillgodoses med det i nämnda mom. första stycket avsedda beloppet.

Fördelningen av ansvarigh etsbelopp skal ske i förhållande till fordringarnas storlekl

Visar redaren att han måst gälda fordran som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att gälda fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

Finsk udkast.

14 §.

Är ansvarigheten begränsad, svare redaren intill ett belopp, beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höj es ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till finskt mynt skall ske efter kursen å den dag, då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet, eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum, som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

15 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 14 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar, beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp, som avses i 14 § 2 mom. Förslår ej detta, skall återstoden tillsammans med övriga fordringar tillgodoses med det i nämnda paragraf 1 mom. avsedda beloppet.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Visar redaren, att han måst gälda fordran, som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt finsk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren, att han, oaktat krav ännu ej framförts, framdeles har att gälda sådan fordran, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

Dansk udkast.

§257.

Har rederen for at afværge en arrest eller for at få en arrest ophævet stillet sikkerhed her i riget for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tilligemed et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger, gælder sikkerheden som stillet til fordel for alle de fordringshavere, over for hvem begrænsningen kan påberåbes, og ingen af disse kan kræve yderligere sikkerhed.

Keglerne i denne paragraf finder tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland, Norge eller Sverige.

§258.

Er skibet eller anden ejendom, som tilhører rederen, blevet genstand for arrest for en fordring som nævnt i § 254, eller er sikkerhed blevet stillet til afværgelse af sådan arrest, kan arresten hæves eller sikkerheden frigives, hvis det godtgøres, at rederen allerede har stillet betryggende sikkerhed i udlandet for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. § 255, og at sikkerheden er tilgængelig for fordringshaveren. Dækker den først stillede sikkerhed ikke hele dette ansvar, gælder det samme, hvis rederen stiller betryggende eiikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger.

Norsk udkast.

§257.

Hvis rederen, for å avverge eller oppheve arrest eller utlegg her i riket for en fordring som han hefter begrenset for, stiller sikkerhet overfor retten for det fulle ansvarsbeløp med tillegg av et etter rettens skjøn fastsatt beløp til dekning av renter og saksomkostninger (fellessikkerhet), kan sikkerhetsstillelsen påberopes overfor alle andre fordringshavere hvis fordringer er undergitt begrensning til det samme beløp, og sikkerheten ansees stilt til fordel for alle disse fordringshavere.

Har rederen under forhold som angitt i første ledd stilt sikkerhet for et mindre beløp enn der nevnt, har han adgang til overfor vedkommende rett å stille sikkerhet for resten. Regiene i første ledd får i så fall tilsvarende anvendelse.

Har rederen stilt full sikkerhet etter første eller annet ledd, kan han kreve frigitt alle sikkerheter som tidligere måtte være stilt for fordringer som er undergitt begrensning og kan kreves dekket av feilessikkerheten. Det verneting som er oppnådd som følge av tidligere stilt sikkerhet, bortfaller ikke om sikkerheten frigis.

Regiene i denne paragraf får tilsvarende anvendelse når sikkerheten er stilt i Danmark, Finnland eller Sverige.

§258.

Hvis skipet eller annen eiendom som tilhører rederen, søkes arrestert i anledning av en fordring som han hefter begrenset for, kan begjæringen om arrest forkastes hvis det godtgjøres at rederen allerede har stilt betryggende sikkerhet i utlandet for hele sitt ansvar i henhold til § 255, og at sikkerheten er tilgj engelig for vedkommende fordringshaver.

Svensk udkast.

257 §.

Har redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, inom riket hos rätten eller överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Om redaren i fall, varom i första stycket formales, har ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma myndighet ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i första stycket stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, äger han påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet som inom riket ställts hos rätten eller överexekutor skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

258 §.

Har redaren tillhörig egendom utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom riket ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, må utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas.

Finsk udkast.

16 §.

Har redaren till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, här i landet hos överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 § jämte ett av överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Där redaren i fall, varom i 1 mom. förmäles, ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma överexekutor ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i 1 mom. stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i 1 eller 2 mom. sägs, äger han påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran, som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet, som här i landet ställts hos överexekutor, skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet, som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Norge eller Sverige.

17 §.

Har redaren tillhörig egendom belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom landet ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §, må kvarstaden eller handräckningen hävas.

Dansk udkast.

Arrest, som nævnt i stk. 1, skal hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest skal frigives, hvis betryggende, tilstrækkelig og tilgængelig sikkerhed allerede er stillet,

a) i den havn, hvor den hændelse indtraf, som medførte fordringens opståen, eller, hvis hændelsen ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb titer hændelsen;

b) i landsætningshavnen, hvis fordringen gælder personskade;

c) i lossehavnen, hvis fordringen gælder ladningsskade,

for så vidt den pågældende havn er beliggende i et land, der har tiltrådt Bruxelleskonventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

§259.

Rederen kan til enhver tid. forelægge spørgsmålet om grænsen for sit ansvar eller om fordelingen af ansvarsbeløbet til afgørelse af en dispachør. Har han gjort dette, kan dog enhver fordringshaver anlægge søgsmål til fastsættelse af, hvor stor hans fordring ville være, hvis rederens ansvar ikke var begrænset, og rederen kan forlange, at dispachøren skal sætte bestemte fordringshavere en passende frist, inden hvilken de skal have anlagt sådant søgsmål.

Finder dispachøren grund dertil, kan han med et varsel af højst tre måneder indkalde fordringshaverne på den måde, han i det enkelte tilfælde anser for mest hensigtsmæssigt.

Enhver af de interesserede er pligtig til at meddele dispachøren alle de oplysninger og bevisligheder, som han anser for nødvendige.

Norsk udkast.

Arrestbegjæringen skal forkastes hvis sikkerhet som nevnt i første ledd er stilt i:

1) den havn hvor den hendelse inntraff som førte til at fordringen oppsto, eller, dersom hendeisen ikke inntraft i havn, den første havn skipet anløp etter hendeisen, eller

2) landsetningshavnen, dersom fordringen gjelder skade på person, eller

3) lossehavnen, dersom fordringen gjelder skade på last.

Selv om sikkerheten ikke dekker hele ansvaret i henhold til § 255, kommer bestemmelsene i første og annet ledd til anvendelse dersom rederen nå overfor retten stiller betryggende sikkerhet for den resterende del av ansvaret med tillegg av et etter rettens skjønn fastsatt beløp til dekning av renter og saksomkostninger.

Er det tatt arrest eller stilt sikkerhet til unngåelse av arrest, kan eller skal arresten oppheves eller sikkerheten frigis etter tilsvarende regler som ovenfor fastsatt.

§ 259.

Har rederen her i riket stilt sikkerhet i henhold til § 257, kan han reise søksmål til fastsettelse av grensen for det ansvar som måtte påhvile ham, og til fordeling av ansvarsbeløpet, gjennom stevning under ett til alle fordringshavere overfor hvem samme begrensning påberopes.

Saken reises i den rettskrets der sikkerheten er blitt stilt. Er det gått en måned etter den hendelse som førte til at fordringene oppsto, uten at det er begjært arrest eller utlegg, kan rederen reise sak etter første ledd i den rettskrets hvor skipet har sitt hjemsted, dersom han der stiller sikkerhet i henhold til § 257. Har skipet ikke hjemsted i riket, reises saken i den havn der hendeisen inntraff, eller, dersom hendeisen ikke inntraff i havn, i den første havn skipet anløp etter hendeisen; kommer skipet ikke til noen havn i riket, reises saken for Oslo byrett.

Svensk udhast.

I fall, som avses i första stycket, skall utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

1. i den hamn där den händelse inträffat vara fordringen grundas, eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller
3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Vad i första och andra styckena är stadgat skall ock gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Begär redaren frigivande av säkerhet som han inom riket ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

259 §.

1 mom. Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den ort vanligen upprättas. Har fartyget ej hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, vara ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock på denne ankomma att uppgöra jämväl dispasch som här avses.

Det åligger dispaschören att genom kungörelse, som en gång införes i tidning genom vilken offentliggörande på ändamålsenligt sätt kan ske, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. I övrigt skall i tillämpliga

Finsk udkast.

I fall, som avses i 1 mom., skall kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

1. i den hamn, där den händelse inträffat, vara fordringen grundas, eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn, som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller
3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Vad i 1 och 2 mom. är stadgat skall ock gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §, men redaren här i landet hos överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Begär redaren frigivande av säkerhet, som han här i landet ställt till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

18 §.

Uppstår tvist om beräkningen av det belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad, eller om beloppets fördelning mellan borgenärerna, må saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör, därvid i tillämpliga delar skall gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

Kostnaden för sådan dispasch vare redaren skyldig att ersätta, där ej borgenär utan giltigt skäl hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutande till dispaschör.

Dansk udkast.

Omkostningerne ved dispacheringen bæres af rederen.

Tvistigheder om rigtigheden af dispachørens afgørelser kan indbringes for domstolene.

Norsk udkast.

Eederen skal gi retten oppgave over alle som må antas å ville kunne gjøre krav gjeldende mot ham i anledning av vedkommende hendelse, og overfor hvem han påberoper begrensningen.

Svensk udhast.

delar gälla vad om dispascli vid gemensamt haveri är stadgat.

Kostnaden för dispascli, som avses i detta moment, vare redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskiutit saken eller eliest särskilda skäl till annat föranleda.

2 mom. Har tvist om beräkningen av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, hänskjutits till dispaschör, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att hos dispaschören för borgenärernas räkning nedsätta ett belopp motsvarande hans fulla ansvarighet enligt 255 § jämte ränta däråå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen, samt ett av dispaschören bestämt tillag för kostnader i saken. Om det nedsatta beloppet sedermera visar sig ej förslå till att täcka det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ränta, beräknad på sätt nyss sagts, ävensom redarens ansvarighet gentemot borgenärerna för kostnader i saken, åligger det dispaschören att genast anmana redaren att nedsätta det felande. Dispaschören skall ofördröjligen göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insattes i svensk bankinrättning.

Sedan fördelningen blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller dom eller genom överenskommelse mellan sakägarna, åligger det dispaschören att utanordna det tillgängliga beloppet till borgenärerna. Ej må återbetalning till redaren ske i vidare mån än det tillgängliga beloppet överstiger summan av hans ansvarighet enligt 255 § jämte ränta däråå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, varom fråga är, och av hans ansvarighet för kostnader i saken; dock skall vad nu sagts ej verka inskränkning i rätten till återvinning i redarens konkurs.

Har mellan redaren och borgenärerna träffats särskild överenskommelse angående storleken av det belopp, vartill redarens begränsade ansvarighet skall anses uppgå, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att för borgenärernas räkning nedsätta beloppet hos dispaschören

Finsk udkast.

Dansk udkast.

§260.

Har rederen udbetalt alt, hvad der efter reglerne om begrænsning af ansvaret påhvilede ham, og viser det sig senere, at andre fordringshavere havde ret til andel i ansvarsbeløbet, er rederen ikke pligtig at betale noget yderligere, såfremt det må antages, at han, da udbetalingen fandt sted, ikke kendte til disses krav og ikke ved behørig undersøgelse kunne have skaffet sig kundskab om dem.

Den fordringshaver, der har oppebåret, hvad der rettelig tilkom en anden, må tilsvare denne det oppebårne beløb, såfremt han havde kundskab om den andens fordring, da han modtog betaling.

§261.

Reglerne om begrænsning af rederens ansvar finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Det samme gælder ansvar, som påhviler skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, ejeren, brugeren, befragteren eller disponenten for så vidt angår ansvar i forbindelse med udførelsen af tjenesten, selvom ansvaret er opstået som

Norsk udkast.

§ 260.

Retten skal la stevningen med innkallelse kunngjøre i Norsk Lysingsblad med et varsel av minst to måneder. Retten kan også kunngjøre innkallelsen i et eller flere andre blad. Videre skal retten la stevningen med innkallelse forkynne for hver av de oppgitte fordringshavere gjennom anbefalt brev. I innkallelsen skal retten gjøre oppmerksom på bestemmelsene i denne paragrafs fjerde ledd.

Hovedforhandling kan holdes uten saksforberedelse. Pådømmelsen kan deles således at grensen for ansvaret fastsettes først.

Tvist om fordring for hvilken rederens ansvar er begrenset til den stilte fellessikkerhet, pådømmes særskilt av retten; dommen er gjenstand for særskilt anke. Særskilt sak om slik fordring kan ikke reises etter at søksmål i henhold til § 259 er reist. Heller ikke kan en fordringshaver, uten samtykke av rederen og andre interesserte, etter dette tidspunkt kreve dekning av sjøpanterett eller av utlagte formuesgjenstander, før det er rettskraftig avgjort hvor meget som faller på hans fordring.

Fordring for hvilken rederens ansvar er begrenset til den istilte fellessikkerhet, faller bort hvis ikke retten har mottatt meddelelse om fordringen innen saken ble tatt opp til doms i første instans. Rettskraftig dom i saken har bindende virkning for alle fordringshavere overfor hvem rederens ansvar ville være begrenset til fellessikkerheten, uten hensyn til om de har meldt seg under saken.

§ **261.**

Regiene om begrensning av rederens ansvar får tilsvarende anvendelse for ansvar som påhviler skipets eier, befrakter eller disponent.

Det samme gjelder for ansvar som påhviler skipsfører, mannskap eller los eller noen ansatt hos eieren, rederen, befrakteren eller disponenten, forutsatt at ansvaret er oppstått i tjenesten. Ansvaret kan i disse

Svensk udkast.

i ort varom i 1 mom. första stycket formales; och skall vad i 2 mom. första och andra styckena är stadgat äga motsvarande tillämpning.

260 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må att han då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dispasch eller dom, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgernär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap då han erhöll betalningen.

261 §.

Vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhaver fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos

Finsk udkast.

19 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må, att han, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt laga kraft vunnen dom eller dispasch, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svare därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap, då han erhöll betalningen.

20 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om redares begränsade ansvarighet skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet, som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den, som i redares ställe handhar fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet, vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren

Dansk udkast.

følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende.

Summen af det ansvar, som påhviler rederen og de øvrige personer, der ifølge stk. 1 kan begrænse deres ansvar, skal for fordringer opstået ved en og samme hændelse ikke kunne overstige de i § 255 fastsatte beløb.

§ 262.

Reglerne i dette kapbel kommer i alt fald til anvendelse, hvor ret til begrænsning af ansvar påberåbes ved dansk domstol.

Forsåvidt angår ansvar som nævnt i § 254, stk. 2, 1. punktum skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land har tiltrådt Bruxelleskonventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

§ 263.

Ved kongelig anordning kan det bestemmes, at andre ansvarsregler end i dette kapitel fastsat skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

Norsk udkast.

tilfelle begrenses selv om det bygger på feil eller forsømmelse utvist av vedkommende.

Summen av de ansvarsbeløp som rederen og de i første og annet ledd nevnte personer hefter for, skal for forpliktelser som er oppstått ved en og samme hendelse, ikke overstige de beløp som er fastsatt i § 255.

§ 262.

De foranstående regler kommer til anvendelse i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gj elden de ved norsk domstol.

For så vidt angår ansvar som nevnt i § 254 annet ledds første punktum, skal spørgsmålet om hvor vidt ansvaret er begrenset, og i tilfelle til hvilket beløp, avgjøres etter loven i vedkommende fremmede land hvis lovgivning i tilfelle regulerer tjenesteavtalen, når dette er et land som har sluttet seg til Brusselkonvensjonen av 1957 om begrensning av rederes ansvar.

§ 263.

Kongen kan bestemme at andre regler enn i dette kapittel fastsatt skal finne anvendelse for skip hjemmehørende i land som ikke uten forbehold har tiltrådt og gjennomført konvensjonen.

Svensk udkast.

den som i redares ställe handhaver fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §.

262 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

263 §.

Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

Finsk udkast.

eller hos den, som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers begränsade ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §.

21 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför finsk myndighet.

22 §.

Vad beträffar ansvarighet, som avses i 13 § 2 mom. första meningen, skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, såframt och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat, ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

. 23 §.

Genom förordning må bestämmas, att i stället för bestämmelserna i 13—22 §§ andra regler skola här i landet tillämpas i fråga om fartyg, hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till den i 22 § nämnda konventionen.

DANMARKS NATIONALBANK **Bilag 4.**

København *K.*, *2. december* ***1901.***

Udvalget til revision af søloven, Handelsministeriet, Slotsholmsgade 10, K.

Ved skrivelse af 29. november 1961 har udvalget til brug ved udarbejdelse af visse ændringer i søloven anmodet Nationalbanken om at oplyse værdien i danske kroner af 1 „Poincaré-franc".

I denne anledning skal man herved bekræfte, at 1 Poincaré-franc indeholder 65½ milligram guld af finhed $^{9}/_{10}$, hvilket svarer til 0,05895 gram fint guld. Den danske krones guldværdi ifølge den til Den internationale Valutafond anmeldte paritet, udgør i dag 0,128660 gram fint guld. Som følge heraf svarer 1 Poincaré-franc til 0,458184 kroner.

Med hilsen

DANMARKS NATIONALBANK

Sekretariatet.

Svend Andersen.

Tverskov.

FORSIKRINGEN AF DANSKE FISKEFARTØJER

DANSK FISKERIFORENING

VESTJYSK FISKERIFORENING

Bilag 5.

11. august 1960.

Udvalget til revision af søloven, handelsministeriet, Slotsholmsgade 10, K.

Begrænsning af rederansvaret.

I henhold til udvalgets skrivelse af 18. juni 1960 vedlagt et eksemplar af det af det danske udvalg udarbejdede foreløbige lovudkast med en mindste tonnagegrænse på 150 tons — i tilfælde af personskade dog 300 tons — hvorved ansvarsbeløbet kommer til at udgøre mindst 150 000 francs — ved personskade dog mindst 780 000 francs — skal udtales følgende:

Vi er principielt fuldt enige i, at det er påkrævet med en højere ansvarsgrænse pr. ton end den nugældende iflg. sølovens § 255 samt at der nok bør indføres visse særregler for småfartøjer, men når tages i betragtning, at der forefindes ca. 8 300 fiskefartøjer (herunder ikke robåde og pramme ca. 5 700), hvoraf kun ca. 1 500 er over 15 tons og igen et fåtal over 100 tons, må vi på den anden side anse de af udvalget foreslåede begrænsninger for urimeligt høje for småfartøjer, som jo derved stilles langt ugunstigere over for loven end de større fartøjer, hvilket igen vil sige, at der forsikringsmæssigt set bliver tale om en efter fartøjernes størrelser og indtjeningsmuligheder ret tungtvejende præmieudgift.

I øvrigt er der som bekendt ikke lovmæssig forsikringspligt for ansvarsforholdet til søs, således at det ikke uden videre kan påregnes, at nær alle ejere af småfartøjer vil dække sig gennem tegning af ansvarsforsikring, hvilket altså meget vel kan medføre, at et krav mod en sådan fartøj sejer helt eller delvis må fr af aides af mangel på tilstedeværelse af de nødvendige værdier.

Ifølge Dansk Søforsikrings-Konvention — §§ 160/161 — godtgør assurandøren, hvad den forsikrede må udrede til trediemand i erstatning for skade, fartøjet forvolder ved sammenstød, herfra dog undtaget personskade, men ifølge gammel praksis godtgør de gensidige søforsikringsforeninger for fiskefartøjer ej heller skade på fremmed fartøjs last eller tidstab, hvilket er motiveret med, at der nemt ville fremkomme en masse mere eller mindre uberettigede — og til en vis grad ukontrollable — krav fra trediemand, når henses til, at der i årets løb indtræffer ikke så få mindre sammenstød mellem fiskefartøjer. Dette ville nemt virke præmiefordyrende dels ved flere erstatningsudbetalinger og dels ved mere omfattende administrationsarbej de.

Den omstændighed, at policen ikke dækker tidstab ved sammenstød har automatisk medført, at fiskerne indbyrdes normalt ikke fremsætter sådant krav, men i øvrigt har dette jo med den nugældende lovs ansvarsgrænse ikke spillet nogen væsentlig rolle.

Denne indstilling vil imidlertid nok ændres fremefter med den højere ansvarsgrænse.

Såfremt søforsikringsforeningerne måtte blive nødsaget til at udvide erstatningsansvaret ved sammenstødsskader ved også at dække trediemands krav for tidstab og skade på ladning, vil dette automatisk medføre en præmieforhøjelse i forhold til ansvarsgrænsens fremtidige maksimum.

Ved at fremføre det foranstående samt ved at henvise til medfølgende afskrift af 2 skrivelser fra det anerkendte havaribureau W. K. Webster & Co. i London, stilet til Forsikringen af danske Fiskefartøjer, hvorefter den nye engelske lov om „begrænsning af rederansvaret" alene har gennemført konventionens regel om tonsgrænse for personskade, således at begrænsningen for tingsskade fortsat sker efter den virkelige tonnage, må vi meget indtrængende henstille, at udvalget søger udvirket, at den

danske lov kommer til at ligge på linie med den engelske.

For så vidt dette ikke måtte være gennemførligt, henstiller vi, at tonsgrænsen for tingsskade ansættes til 50 tons og for personskade til 150 tons mod forslagets 150 tons/ 300 tons — eller som sidste udvej, at tonsgrænsen for tingsskade aftrappes — f. eks. 25 tons for fartøjer under 25 tons, 50 tons for fartøjer mellem 25-50 tons, 75 tons for fartøjer mellem 50-75 tons. 100 tons for fartøjer mellem 75-100 tons og 150 tons for fartøjer over 100 tons, mod at tonsgrænsen for personskade bliver som i forslaget = 300 tons.

Vi ville sætte pris på at blive holdt underrettet om, hvad der videre sker i sagen.

Ærbødigst

FORSIKRINGEN AF DANSKE FISKEFARTØJER
GENSIDIG FORENING

O. Bjørn.

f. DANSK FISKERIFORENING

K. **Enevold** sen.

Lauir. Thygesen.

f. VESTJYSK FISKERIFORENING

F. Lodberg Jensen.

REDERIFORENINGEN AF 1895 **Bilag 6.**

København K., den 1. august 1960

Udvalget til revision af søloven cfo Handelsministeriet.

I besvarelse af Deres skrivelse af 18. juni d. å. som har været forelagt for vor bestyrelse, skal vi tillade os at anføre, at vi mener, grænsen bør sættes lavest muligt, og at forslaget om en mindste grænse på 150 tons må anses for passende, såvel for person som for ejendomskader.

Ærbødigst

REDERIFORENINGEN AF 1895

Peter Grube.

REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

Bilag 7.

København 0., den 2. juli 1960

Udvalget til revision af søloven. Handelsministeriet, Slotsholmsgade 10.

Under henvisning til handelsministeriets skrivelse af 18. f. ni. med indlæg bekræfter vi behagelig samtale i går i ministeriet med hr. ekspeditionssekretær Lysgaard vedrørende ovennævnte emne, hvorunder vi foreløbig forelagde vore synspunkter, og henledte opmærksomheden på, at i sammenligning med vore nabolande har Danmark et meget stort antal ældre småskibe, hvis størrelse ligger langt under de 150 tons, som er på tale, og vi formener at ca. 300 af disse skibe er forsikret under det i udkast III nævnte beløb, d. v. s. ca. 69 000 kr. I betragtning heraf kan skibets ejer komme ud for en ret stor selvrisiko, da de gensidige forsikringer ikke dækker udover skibets kaskoforsikring, og vi henstiller derfor høfligst, at den foreslåede minimumsgrænse på 150 tons nedsættes til 50 tons, i nødsfald til 75 tons.

Som handelsministeriet bekendt, er der et meget stort antal mindre tyske og hollandske skibe, der trafflkerer vore farvande, og vi går derfor ud fra, at såvel Tyskland som Holland kommer med ind under konventionsaftalen.

Da vi til dato endnu ikke har hørt fra alle foreningens bestyrelsesmedlemmer, vil vi tillade os at fremkomme med yderligere kommentarer i løbet af denne måned, såsnart svarene indløber.

Ærbødigst

P. W. Erichsen.

Søforklaring.,

De nordiske sølovskomiteers udkast.

Dansk udkast.

§ 301.

Søforklaring med det formål at søge oplyst de faktiske omstændigheder ved og årsagen til hændelsen skal afgives:

1) når der i forbindelse med skibets drift uden for havn er indtruffet eller må antages at være indtruffet tab af menneskeliv eller voldt betydelig skade på person,
2) når skibsføreren eller et medlem af mandskabet er afgået ved døden om bord eller har lidt betydelig skade på person, eller når nogen a nden er afgået ved døden om bord og er blevet begravet i søen,
3) når der er indtruffet eller må antages at være indtruffet alvorlig forgiftning om bord,
4) når skibet er stødt sammen med andet skib, jfr. herved § 223 a, eller har været udsat for grundstødning,
5) når skibet er blevet forladt i søen,
6) når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betydring på skib eller ladning eller på ejendom uden for skibet,
7) når der er indtruffet en betydelig forskydning af ladningen,
8) når et skib er forsvundet. eller hele besætningen ma antages at være omkommet.

Norsk udkast.[1])

§ 301.

Obligatorisk sjøforklaring.

Sjøforklaring skal for norske skips vedkommende holdes:

1) Når det i forbindelse med skipets drift er inntruffet eller antas å være inntruffet tap av menneskeliv eller betydelig skade på person.
2) Når noen er avgått ved døden ombord og er blitt begravet i sjøen.[2])
3) Når det er inntruffet eller antas å være inntruffet alvorlig forgiftning ombord.
4) Når skipet har støtt sammen med et annet skip eller har veert utsatt for grunnstøtning.
5. Når skipet er blitt forlatt i sjøen.
6) Når det i forbindelse med skipets drift er voldt eller antas å være voldt skade av noen betydning på skipet eller på eiendom utenfor skipet.
7) Når det er inntruffet brann eller eksplosjon av noen betydning i lasten eller betydelig forskyvning av lasten.

Er et skip forsvunnet, eller er hele besetningen omkommet, skal sjøforklaring bare holdes etter begjairing i henhold til § 302. Rederen skal i disse tilfelle straks varsle vedkommende skipsinspektør.

§ 302.

Er der i andre end de i § 301 nævnte tilfælde i forbindelse med skibets drift indtruffet eller må antages at være indtruffet skade på skib, person eller ladning, skal søforklaring afgives, såfremt det begæres af handelsministeriet eller af rederen eller skibsføreren.

§ 302.

Fakultativ sjøforklaring.

Hvis det i andre tilfelle enn de som er nevnt i § 301, er skjedd eller antas å være skjedd en ulykke i forbindelse med skipets drift, skal sjøforklaring holdes dersom det begjæres av vedkommende departement eller skipsinspektør eller av skipsføreren eller rederen, eller dersom det bestemmes av vedkommende konsul.

[1]) Foreløbigt udkast.

[2]) Et mindretal foreslår at ur. 2 skal lyde: Når skipsføreren eller et medlem av mannskapet er avgått ved døden ombord, eller når noen anaen er avgått ved døden ombord og ex blitt begravet i sjøen.

Svensk udkast.[1])

301 §.

Sjöförklaring skall äga rum, såframt

1) i samband med fartygs drift, till följd av händelse till sjöss, någon har eller må antagas hava avlidit eller erhållit svår kroppsskada;
2) någon ombord avlidit och begravts i sjön;
3) ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;
4) fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;
5) fartyget övergivits i sjön;
6) i sambamd med fartygs drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydenhet å fartyget eller å egendom utanför fartyget; eller
7) i lasten inträffat brand, explosion eller förskjutning av någon betydenhet.

Finsk udkast.[1])

57 §.

Befälhavaren skall avgiva sjöförklaring:

1) när någon i samband med fartygets drift avlidit eller åsamkats svår kroppsskada eller till följd därav må antagas hava avlidit eller åsamkats sådan kroppsskada;
2) när någon ombord avlidit och begravts i sjön;
3) när ombord yppats eller må antagas hava yppats allvarlig förgiftning;
4) när fartyget sammanstött med annat fartyg eller varit utsatt för grundstötning;
5) när fartyget övergivits i sjön;
6) när i samband med fartygets drift uppkommit eller må antagas hava uppkommit skada av någon betydenhet å fartyget eller å egendom utanför fartyget; eller
7) när i lasten inträffat brand, explosion eller förskjutning av någon betydenhet.

302 §.

Sjöförklaring skall vidare ske, när i anledning av händelse, som inträffat eller må antagas hava inträffat i samband med fartygs drift, antingen sjöfartsstyrelsen därom förordnar eller så påkallas av befälhavaren eller av lastägare för vinnande av upplysning rörande orsaken till uppkommen skada å godset, vilken är av någon betydenhet.

Påkallas sjöförklaring efter vad nu sagts, skall redaren eller befälhavaren underrättas därom.

Har eljest i samband med fartygets drift inträffat eller må antagas hava inträffat händelse, som orsakat skada av någon betydenhet, skall, där utredning om skadan ej eljest står att erhålla, på yrkande av sjöfartsstyrelsen, sjöfartsinspektör eller sakägare avgivas sjöförklaring.

Utan hinder av vad i denna paragraf stadgas, vare befälhavaren berättigad att, där han anser omständigheterna sådant påkalla, avgiva sjöförklaring.

Foreløbigt udkast.

Dansk udhast.

§ 303.

Søforklaring afgives her i riget for stedets dommer — i København for Sø- og Handelsretten.

Stk. 2. I Finland, Norge eller Sverige afgives søforklaring for den domstol eller anden myndighed, som ifølge vedkommende lands lovgivning er kompetent til at modtage søforklaring.

Stk. 3. I andre havne uden for riget afgives søforklaring for en dansk udenrigsrepræsentation, såfremt denne af udenrigsministeriet er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Findes ingen bemyndiget dansk udenrigsrepræsentation i den pågældende havn, kan søforklaring afgives for stedlig finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation, såfremt vedkommende repræsentation efter sit hjemlands lovgivning er kompetent til at modtage en sådan forklaring.

Stk. 4. Er der afgivet søforklaring for en udenrigsrepræsentation vedrørende de i § 301 nævnte forhold, påhviler det skibsføreren at melde sig til søretten i den første danske havn, hvortil han ankommer med skibet eller dets mandskab, for at bekræfte og om fornødent uddybe den afgivne isøforklaring.

§ 304.

Er den begivenhed, der giver anledning til afgivelse af søforklaring, indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal søforklaring afgives i denne havn. Er begivenheden indtruffet på søen, afgives søforklaring i den første havn, skibet eller besætningen ankommer til efter hændelsen. Afgivelse af søforklaring kan dog udsættes, indtil skibet eller besætningen ankommer til en anden havn, hvis der herved kan opnås en væsentlig begrasnsning af skibets tidstab eller omkostninger eller andre væsentlige fordele under hensyntagen til begivenhedens art eller omfang og omstændighederne i øvrigt.

Stk. 2. Er skibet forsvundet, eller er hele besætningen omkommet, afholdes søforklaring, jfr. § 301, nr. 8, på skibets hjemsted, medmindre handel sministeriet giver tilladelse til, at søforklaring afholdes et andet sted.

Norsk udkast.

§ 303.

Kompetent myndighet.

Sjøforklaring her i riket holdes for vedkommende herreds- eller byrett, som settes med sjøkyndige domsmenn..

I Danmark, Finnland og Sverige holdes sjøforklaring for den rett eller annen myndighet som etter vedkommende lands lovgivning er kompetent til å utføre forretningen.

For øvrig holdes sjøforklaring utenfor riket for konsulrett. Konsulretten består av vedkommende norske konsul og så vidt mulig to sjøkyndige domsmenn, helst norske, danske, finske eller svenske skipsførere. Hvis det ikke er norsk konsul i den havn hvor sjøforklaringen skal holdes, kan sjøforklaring i stedet holdes for dansk, finsk eller svensk konsul i denne havn når vedkommende etter dansk, henholdsvis finsk eller svensk lovgivning er kompetent til å utføre slik forretning.

§ 304.

Tid og sted for sjøforklaring.

Dersom hendeisen er oppdaget under skipets opphold i havn, skal sjøforklaringen holdes i denne havn, og ellers i den første havn skipet eller besetningen kommer til etter hendeisen..

I særlige tilfelle kan sjøforklaring som skal holdes etter § 301 eller som er begjært etter § 302, utsettes til skipet kommer til en annen havn, hvis det derved kan oppnås vesentlig reduksjon av skipets tidstap eller omkostninger eller andre vesentlige fordeler, hensett til hendeisens art og omfang om omstendighetene for øvrig. Når sjøforklaringen blir holdt, skal retten i tilfelle gjøre anmerkning i rettsboken om utsettelsen og om de forhold som har begrunnet den.

Er skipet forsvunnet, eller er hele besetningen omkommet, holdes sjøforklaringen på skipets hjemsted medmindre departementet samtykker i at den holdes i en annen rettskrets.

Svensk udhast.

303 §.

1. mom. Sjöförklaring upptages inom riket av rådhusrätt.

2 mom. I Danmark, Finland och Norge upptages sjöförklaring beträffande svenskt fartyg av myndighet, som är behörig enligt landets lagstiftning.

I övrigt upptages sjöförklaring utom riket av därtill behörig svensk konsul; där det lämpligen kan ske, böra vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. A ort, där behörig svensk konsul ej finnes, må sjöförklaring hållas inför dansk, finsk eller norsk konsul, som enligt sitt hemlands lag är behörig att utföra dylik förrättning.

304 §.

Om hinder ej möter, skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen inträffat eller, om händelsen ägt rum till sjöss, i den första hamn, till vilken fartyget eller besättningen anländer efter händelsen. Sjöförklaring må uppskjutas, om därigenom, utan att syftet med sjöförklaringen åsidosattes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar.

Sjöfartsstyrelsen äger, om i visst fall särskilda skäl äro därtill, bestämma vilken domstol eller konsul, som skall upptaga sjöförklaringen.

Finsk udkast.

58 §.

Sjöförklaring avgives inför rådstuvurätten å den ort, där händelsen inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. Finnes å dessa orter icke rådstuvurätt, skall sjöförklaringen avgivas inför rådstuvurätten å närmast belägna ort. Sjöförklaring må uppskjutas, om därigenom, utan att syftet med sjöförklaringen åsidosattes, kan vinnas avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar.

För sjöförklaringens avgivande åligge det befälhavaren att snarast möjligt själv eller genom ombud, anmäla sig hos rådstuvurätten eller dess ordförande. Sådan anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av avskrift av den i 59 § nämnda rapporten ävensom uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, samt såvitt möjligt å alla dem, vilka saken kan angå, eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avgives sjöförklaring inför domstol eller annan myndighet, som är därtill behörig. I övrigt avgives sjöförklaring utom landet inför därtill behörig finsk konsul. Å ort, där behörig finsk konsul ej finnes, må dock sjöförklaring avgivas inför dansk, norsk eller svensk konsul, som enligt sitt hemlands lag äger upptaga sjöförklaring.

Har sjöförklaring avgivits å utrikesort, eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställts av utländsk myndighet, skall befälhavaren ombesörja, att av behörig myndighet besannad avskrift av det vid förrättningen tillkomna protokollet insändes till sjöfartsstyrelsen.

Dansk udkast.

§ 305.

I de tilfælde, hvor der efter § 301 er pligt til at afgive søforklaring, påhviler det skibsføreren — eller i det i § 301, nr. 8, nævnte tilfælde rederen — snarest muligt at indgive anmeldelse til den i § 303 omhandlede myndighed om afholdelse af søforklaring.

Er hændelsen indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal anmeldelse ske inden udløbet af anden hverdag, efter at hændelsen indtraf eller opdagedes. Er begivenheden indtruffet på søen, regnes fristen fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn.

Stk. 2. Ved anmeldelsen skal indleveres en ordret udskrift af, hvad der om det forefaldne er tilført skibsdagbogen eller maskindagbogen, eller, hvis sådanne ikke er ført eller er gået tabt, en skriftlig fremstilling af begivenheden. Endvidere skal der fremlægges en fortegnelse over skibets mandskab og andre personer, der antages at kunne give oplysning i sagen, samt om muligt en angivelse af de i sagen interesserede personer eller deres befuldmægtigede.

Skibets dagbøger med dertil hørende kladder skal fremlægges under søforklaringen.

Norsk udkast.

§305.

Begjæring om sjøforklaring. Frist m. v.

Når sjøforklaring pliktes holdt, skal rederen eller skipsføreren snarest mulig etter at hendeisen ble oppdaget, fremsette begjæring om sjøforklaring for retten. Er hendeisen oppdaget under skipets opphold i havn, må begjæringen være fremsatt senest innen utløpet av neste virkedag, og ellers senest innen utløpet av annen virkedag etter at skipet eller besetningen kom til havn.

En begjæring fremsatt av rederen eller skipsføreren skal være ledsaget av:

1) Ordrett utskrift (eller fotokopi) af hva skipsbøkene inneholder om det som er hendt, eller, hvis skipsbøker ikke er ført eller de er gått tapt, en skriftlig redegjørelse for hendeisen.
2) Fullstendig fortegnelse over skipets mannskap.
3) Oppgave over de av skipets mannskap og andre som antas å kunne gi opplysning om hendeisen.
4) Så vidt mulig oppgave over de i saken interesserte personer og deres lokale representanter.

§ 306.

Formål m. v.

Gjennom undersøkelsene skal det søkes så vidt mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendigheter ved og årsakene til hendeisen, særlig om forhold som er av betydning for bedømmelsen av skipets sjødyktighet eller for vurderingen av regiene om sjødyktighet og sikker het til sjøs, og om forhold som kan tenkes å begrunne straffansvar eller annet ansvar for rederen, skipsføreren, mannskapet eller andre.

§308.

Fremleggelse av skipsbøker.

Ved sjøforklaringen skal skipsbøkene fremlegges for retten. Det samme gjelder de kladdebøker til skipsbøkene som i tilfelle er ført. Skipsbøkene sammenholdes så vel med kladde bøkene som med den utskrift som er innlevert.

Svensk udkast.

305 §.

Det åligger befälhavaren eller redaren att hos myndighet, som skall upptaga sjöförklaringen, snarast möjligt göra anmälan därom.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift å hela besättningen och å de personer, bland besättningen eller eljest, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å sakägarna och deras ombud, samt vara åtföljd av ett exemplar av sådan rapport, som avses i 40 §.

Gäller anmälningen fall, som avses i 301 § 4, 6 eller 7, eller har sjöförklaring begärts av befälhavare eller lastägare enligt 302 §, och kan utredningssyftet med hänsyn till händelsens beskaffenhet lämpligen tillgodoses utan att sjöförklaring upptages vid förhandling, må rättens ordförande eller konsuln, såframt ej sjöfartsstyrelsen påkallar att upptagandet sker vid förhandling, ensam vidtaga de åtgärder och ombesörja den utredning, som med hänsyn till sjöfartssäkerheten eller eljest finnes erforderlig.

306

Händelsen och dess orsaker skola såvitt möjligt klarläggas vid sjöförklaringen. Utredning bör företagas beträffande samtliga förhållanden, som må hava medverkat till händelsen eller som eljest äro av betydelse från sjöfartssäkerhetens synpunkt.

308 §.

Vid förhandlingens början skola fartygets dagböcker och kladdar därtill i avseende å innehållet jämföras med varandra och med det vid anmälningen fogade exemplaret av den i 40 § avsedda rapporten.

Finsk udkast.

254 §.

1. mom. När anmälan till sjöförklarings avgivande skett på sätt i 58 § är stadgat, utsatte rättens ordförande, såvitt möjligt i enlighet med befälhavarens önskan, tiden för sammanträdet till upptagande av sjöförklaring inför rätta och förständige befälhavaren att därvid förete skeppsdagboken och maskindagboken, där sådana förts och de finnas i behåll, samt i avseende å hörande för rätten anmäla de personer, vilka antagas bäst kunna lämna upplysning i saken. Om tiden för sammanträdet skall ordföranden kungöra å rättens anslagstavla eller, såvitt det utan dröjsmål kan ske, genom särskilt meddelande underrätta de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud å orten ävensom vederbörande sjöfartsinspektör eller, om denne icke kan anträffas, sjöfartsstyrelsen, så ock allmänna åklagaren.

2. mom. De sakkunniga skola ofördröjligen underrättas om inkommen anmälan til upptagande av sjöförklaring. Det åligger dem att taga del av de handlingar, som fogats vid anmälningen, samt att för rättens ordförande före sammanträdet angiva de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

Dansk udkast.

§ 306.

I tilfalde af sammenstød, jfr. § 301, nr. 4, skal søforklaring så vidt muligt afholdes på samme tidspunkt, som søforklaring afgives for det andet skib. Handelsministeriet kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

Stk. 2. Pligten **til** at afgive søforklaring efter § 301 bortfalder i tilfælde af sammenstød med udenlandsk skib, jfr. herved § 223 a, for hvilket der ikke efter dets hjemlands lovgivning består tilsvarende pligt, medmindre handelsministeriet i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud om, at søforklaring skal afgives. Handelsministeriet træffer bestemmelse om, hvilke fremmede landes skibe denne regel gælder, og hvad der i sådanne tilfælde vil være at iagttage.

Norsk udkast.

§ 307.

I sammenstøtstilfelle skal sjøforklaringen så vidt mulig holdes til samme tid som sjøforklaring for det annet skips vedkommende blir holdt. Departementet kan i dette øyemed tilstå utsettelse.

Dersom sjøforklaringene ikke blir holdt samtidig, kan retten på begjæring av rederen av det skip som først holder sjøforklaring, ved kjennelse beslutte at sjøforklaringen skal holdes for lukkede dører og uten adgang for andre enn representanter for det offentlige og skipets rederi. Før retten avsier kjennelse, skal den så vidt mulig ha gitt det annet skips reder anledning til uttalelse. Blir sjøforklaringen holdt for lukkede dører, skal forhandlingene holdes hemmelig inntil det annet skip har holdt sjøforklaring. Inntil dette tidspunkt kan bare de som fikk være til stede, gis adgang til å gjøre seg kjent med rettsboken, sakens dokumenter og skipsbøkene.

§ 312.

Sammenstøt med fremmed skip.

Reglene i § 307 tredje og fjerde ledd gjelder også ved sammenstøt med fremmed skip. I så fall likestilles med sjøforklaring tilsvarende annen undersøkelse for det fremmede skips vedkommende.

Medmindre departementet påbyr det, pliktes sjøforklaring ikke holdt når skipet nar støtt sammen med fremmed skip som etter sin nasjonale rett ikke har tilsvarende plikt. Rederen skal i tilfelle straks underrette skipsinspektøren. Kongen kan treffe bestemmelse om hvilke fremmede lands skip dette gj elder, og utf erdiger forskrifter om hva som i disse tilfelle skal iakttas.

Svensk udkast.

312 §.

Har sammanstötning skett med utländskt fartyg, för vilket icke verkställes utredning motsvarande sjöförklaring, vare ej erforderligt att sjöförklaring upptages, med mindre Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer annorlunda.

Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, äger rättens ordförande låta med sjöförklaringen anstå, såframt därigenom sjöförklaring kommer till stånd samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Kan detta syfte ej vinnas, skall rätten, om så begäres av befälhavaren eller redaren för det fartyg beträffande vilket sjöförklaring först hålles och ej synnerliga skäl tala däremot, förordna att sjöförklaringen skall helt eller delvis äga rum inom stängda dörrar och att därvid icke må närvara annan enskild sakägare än redaren och den, som meddelat försäkring för fartyget. Vad i detta stycke stadgas skall äga tillämpning jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

Rörande inskränkning i rätten att utbe-

Finsk udkast.

256 §.

1. mom. Härrör händelsen av sammanstötning med utländskt fartyg, vare sjöförklaring ej erforderlig, där ej för det andra fartyget samtidigt avgives sjöförklaring, eller det andra fartyget enligt sin nationella lag ej är skyldigt att avgiva sådan förklaring.

2. mom. Gäller sjöförklaring sammanstötning med annat fartyg, äger rättens ordförande låta med sjöförklaringen anstå, såframt därigenom sjöförklaring kommer till stånd samtidigt med sjöforklaring eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Kan detta syfte ej vinnas, skall rätten, om så begäres av befälhavaren eller redaren för det fartyg, beträffande vilket sjöförklaring först hålles och ej synnerliga skäl tala däremot, förordna, att sjöförklaringen skall helt eller delvis äga rum inom stängda dörrar och att därvid icke må närvara andra än redaren och almänna åklagaren samt representanter för sjöfartsstyrelsen och tullkammaren. Vad i detta moment stadgas skall äga tillämpning jämväl i fråga om sjöförklaring inför konsul.

Dansk udkast.

§ 307.

Hvis der, efter at søforklaring er afholdt, fremkommer nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan de i § 302 nævnte myndigheder eller personer begære ny søforklaring afholdt.

§ 308.

Handelsministeriet kan meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring i henhold til § 301, såfremt sagen findes tilstrækkelig oplyst gennem anden tilgængelig undersøgelse, eller andre særlige grunde måtte tale derfor.

§ 309.

Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysninger om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan handelsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende, og undersøgelserne vil kræve samvirken af særligt sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som. formand og et af handelsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

Stk. 2. Ved behandlingen af den til kommissionen henviste sag finder de for ekstraordinære retter i straffesager gældende regler, jfr. retsplejelovens § 21, tilsvarende anvendelse. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

Stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en rede-

Norsk udkast.

§310.

Ny sjøforklaring.

Hvis det, etter at en sjøforklaring er holdt, fremkommer nye opplysninger som antas å være av vesentlig loetydning, kan ny sjøforklaring holdes på begjæring eller etter bestemmelse av noen som nevnt i §302.

§ 311.

Fritagelse for sjøforklaring.

Vedkommende departement kan frita for plikten til å holde sjøforklaring etter § 301 dersom det finner at saken er tilstrekkelig opplyst gjennom unndersökelser på annen mate.

§ 314.

Under søkelseskommisjon.

Har en hendelse som nevnt i § 301 medført store tap av liv eller eiendom, eller kan undersøkelsen ellers antas å bli særlig omfattende eller av mnviklet art, kan Kongen nedsette en særskilt undersøkelseskommisjon. Kommisjonens medlemmer skal representere tilstrekkelig juridisk, nautisk og teknisk sakkyndighet. Formannen skal fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer. Kongen gir nærmere regler om kommisjonen. For øvrig får regiene om sjøforklaring tilsvarende anvendelse så langt de passer.

Sjørettsskjønn.

§ 316.

Fonnål m. v.

Sjørettsskjønn skal holdes når det begjæres av rederen eller en befrakter, ladningseier, assurandør eller annen interessert. Skjønnsretten skal, i den udstrekning det er begj ært,

1. avgi uttalelse om skipets og lastens tilstand og om mulige skaders art, omfang og årsaker,

Svensk udkast.

komma allmänna handlinger i ärende, som rör sjöförklaring i anledning av isammenstötning mellan fartyg, är särskild stadgat.

310 §.

Finnes sjöförklaring vara i något avseende ofullständig, äger sjöfartsstyrelsen förordna, att den skall fullständigas. Styrelsen bestämmer vilken domstol eller konsul, som skall ombesörja den ytterligare utredningen.

Om tillfredsställande utredning angående händelse, som avses i 301 §, finnes tillgänglig, äger sjöfartsstyrelsen eller, å utrikes ort, konsuln förordna, att sjöförklaring ej skall äga rum.

314 §.

Har händelse, som avses i 301 §, medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen eljest väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Konungen förordna att den med sjöförklaring avsedda utredningen skall verkställas av särskild undersökningskommission. Kommissionen skall bestå av personer, som företräda erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunnskap.

Finsk udkast.

259 §.

Har händelse, som avses i 57 §, medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredning eljest väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger handels- och industriministeriet förordna särskild undersökningskommission för utredning av händelsen och dess orsaker. Kommissionen skall bestå av personer, som företräda erforderlig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap.

Dansk udlast.

gørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art.

Norsk udkast.

2. foreta verdsettelse av skip og last,
3. avgi uttalelse om skipet kan repareres der det befinner seg, eller på et sted det kan flyttes til,
4. foreta en vurdering av de påregnelige omkostninger ved flytning og reparas jon av skipet, og av skipets antatte verdi i reparert stand.

Skjønnet kan påberopes som bevis i rettergang, men er ikke bindende.

§317.

Skjønnsrettens sammensetning.

Skjønnsmennenes antall er to. Dersom rettens formann finner det ønskelig, skal antallet være fire.

Regiene i skjønnslovens § 13 kommer ikke til anvendelse.

I særlige tilfelie kan formannen unnlate å delta i skjønnet og overlate til skjønnsmennene å holde det alene med påfølgende avhjemling i rettsmøte.

§318.

Berammelse og varsling.

Skjønnet holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Skjønnsretten varsler saksøkeren og skipsføreren og så vidt mulig rederen samt befraktere, ladningseiere, assurandører og andre interesserte om berammelsen. Finnes det å være skjeilig grunn til mistanke om at regiene om sjødyktighet eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, blir også vedkommende skipsinspektör og politimester å varsle. Skjönnet kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke møter.

Retten sørger for at vitnene blir innkalt på den mate den finner mest hensiktsmessig. Vitner som hører til skipets mannskap, kan alltid innkalles gjennom skipsføreren.

§ 319.

Protokollas jon.

For så vidt og i den utstrekning en fremmøtt interessert krever det eller skjønnsretten finner grunn til det, skal de forklaringer som blir avgitt under skjønnet, innföres i rettsboken etter regiene i tvistemålslovens § 127.

Svensk udkast. *Finsk udkast.*

Dansk udkast.

Norsk udkast.

I 320.

Rettsmidler.

Det er ikke adgang til overskjønn eller gjenopptakelse.

Fremkommer, etter at et skjønn er holdt, nye opplysninger som antas å være av vesentlig betydning, kan nytt skjønn holdes på begjæring av noen som nevnt i § 316.

§ 321.

Henvisning til skjønnsloven.

Skjønnet holdes for øvrig etter regiene i skjønnsloven av 1. juni 1917 for så vidt ikke annet følger av de bestemmelser som her er gitt.

Svensk udkast. *Finsk udkast.*

Skrivelse af 23. november 1961 fra præsidenten for Sø- og Handelsretten.

Udvalget til revision af Søloven, c/ o Handelsministeriet, Slotsholmsgade 10, K.

I skrivelse af 11. d. m. har udvalget udbedt sig en udtalelse om, i. hvilket omfang der i de seneste år ved Sø- og Handelsretten har været afgivet søforklaring i tilfælde, hvor skaden alene har omfattet ladningen, hvorved bortses fra brand eller eksplosion i ladningen eller forskydning af ladningen.

En foretaget gennemgang af alle søforklaringer og søforhør fra 1. januar 1957 har vist, at antallet udgør 177, heraf i alt 16 søforklaringer, d. v. s. ikke-pligtmæssige, hvorfor er krævet gebyr, og 16 søforklaringer vedrørende udenlandske skibe.

Ved grupperingen nedenfor er alle 177 sager medregnet, idet et par sager, der f. eks. vedrører såvel maskinhavari som grundstødning, kun er medtaget i den ene gruppe.

1. Den største gruppe er kollisioner og lignende (tæt passage med skade til følge) 76
2. Grundstødning, grundberøring (kollision med flydende genstand) 39
3. Ombordværende omkommet eller kvæstet ved ulykkestilfælde, forsvundet eller død 17
4. Maskinhavari, herunder brand og eksplosion i maskinen samt ror- og skruehavarier 14
5. Brand m. v. i ladningen 13
6. Forlis 10
7. Forskudt ladning (samt „venderejse") 4
8. „Rene" ladningsskader 3
herunder dog 2 tilfælde, hvor skaden måtte skyldes lækage.
9. Apteringen søvandsbeskadiget 1

177

Når man holder gruppe 5 og 7 ude fra de rene ladningsskader, og når det endvidere er tvivlsomt, om 2 af 3 tilfælde egentlig hører hjemme i gruppe 8, er denne forsvindende lille. Den synes at omfatte tilsmudsning, fugtbeskadigelse o. lign. af ladningen.

Endvidere har udvalget forespurgt, hvorledes man her ved retten har fortolket udtrykket i sølovens § 40 „skade af nogen betydning", navnlig om man herved lægger vægten på skadens økonomiske omfang set i relation til ladningens samlede værdi.

Der kan her henvises til vedlagte vejledning for personalet, som har været anvendt i en lang årrække.

Det bemærkes, at det nævnte udtryk ved vejledningen indfortolkes i søretslovens § 9 ud fra det ræsonnement, at retten ikke kan holde søforhør („i sammenhæng med søforklaringen"), hvis det ifølge sølovens § 40 er en frivillig sag, om føreren vil melde sig til afgivelse af forklaring.

Generelt kan siges, at pligten *beror få et skøn.* Ved udøvelsen af skønnet har det været hovedreglen, at

A: i alle tilfælde, *hvor den samlede skade oversteg 10 pct.* af de implicerede værdier (skib og ladning) (eventuelt skibe og ladninger), eller hvor skaden på ladning alene oversteg 10 pot. af dennes værdi, har der været statueret pligt; undtagelser kunne fremkomme, f. eks. hvor en ankerligger påsejles, og det påsejlende skib betalte hele sin søformue, eller f. eks. hvor sagen var fuldt opklaret gennem en konsulatsforklaring, som alle (også ministeriet) var enige om at lægge til grund. I omvendt retning, hvor man som ved kollision med udenlandsk skib ikke kendte skadens størrelse, har man forsigtigvis altid henregnet tilfældet til denne gruppe.

B: Dersom skaden har været *under 5 pct.* har man i almindelighed skønnet tilfældet ikke-pligtmæssigt, såfremt ikke ganske særlige omstændigheder forelå; ved kollision mellem passagerskibe har man vel nok set mere hen til foreliggende faremomenter for de ombordværende end på den virkelig forvoldte skade, og det må erkendes, at dersom en begæring faktisk fremkom, uden at spørgsmålet pligt/ikke-pligt samtidig rej-

stes, er det nok snarere tilfældets karakter end skadens størrelse, der har været bestemmende for, om der også ved gebyrberegning og karakteristik *søforklaring* kontra søforhør er givet udtryk for, at tilfældet var „frivilligt".

C: I tilfælde af mellemgruppen har ved skønnets udøvelse været set hen til en række andre omstændigheder, herunder om strafskyld kunne være pådraget, og til skadens absolutte størrelse, dens (uopklarede) årsag, samt f. eks. om anløb af nødhavn blev følgen.

Endelig har udvalget udbedt sig en udtalelse om, i hvilken udstrækning søforhør efter søretslovens § 9, stk. 2, forekommer i praksis, samt hvilken betydning afholdelse af sådanne søforhør kan antages at have for tilvejebringelse af oplysninger om den indtrufne hændelse, samt om det efter rettens skøn kan antages at have noget praktisk formål at udvide reglen til også at omfatte tilfælde, hvor den i udlandet afgivne søforklaring alene vedrører skade på skibets ladning.

En gennemgang af de nævnte 177 sager også med henblik på dette spørgsmål har givet følgende resultat:

	Søforklaring foreligger	foreligger ikke
1957	9	25
1958	5	27
1959	4	31
1960	10	35
1961	7	22 (+ 2 retlige forklaringer)
	35	140 + 2

Antallet af afholdte forhør, hvor en konsulatsforklaring har været „til hjælp", kan efter min opfattelse næppe i sig selv begrunde instituttets opretholdelse. Jeg mener derfor, at det næppe kan have praktisk formål at udvide reglen til at omfatte rene ladningsskader.

Jacobi.

Bilag (vejledning for personalet).

Kaptajnen har *ret* til at anmelde søforklaring, hvis noget er passeret af betydning for de interesser, han skal varetage.

Kaptajnen har *ytligt* til at anmelde i de i *Sølovens § 40* nævnte tilfælde.

Indtruffet *skade af nogen betydning på skib eller ladning,* eller sådan *skade kan ventes* på grund af det passerede.

Ombordværende ved *ulykkestilfælde omkommet indenfor indenlandsk havn.*

Ved sammenstød *skade af nogen betydning* eller *tab af menneskeliv er sket* for det andet skib.

Når søforklaring afholdes i h. t. § 40, skal retten ifølge lov af 12. april 1892 nr. 72, § 9 i sammenhæng med søforklaringen holde søforhør såfremt:

Skibet er *forulykket eller forladt i søen.*

Skibet er *grundstødt og ikke kommet* af ved egen hjælp uden overbordkastning eller kapning.

Skibet har lidt *skade* (d. v. s. af nogen betydning, § 40) *ved ildsvåde.*

Skibet har haft *sammenstød* med andre skibe (forudsat skade af nogen betydning på eget eller andet skib).

Selve skibet er udenfor dansk havn ramt af nogen ulykke, hvorved menneskeliv er gået tabt — altså ej når menneskeliv er gået tabt uden at *skibet* er ramt af nogen ulykke, og ikke søforhør, hvis ulykken er sket i dansk havn.

A. P. MØLLER

Bilag 10.

Kobenhavn K. 13. juni 1962

Udvalget til Revision af Søloven, cjo Handelsministeriet, Slotsholmsgade 10, K.

I tilslutning til forhandlingerne om formuleringen af udkast til § 301 i 13. kapitel om søforklaring skal jeg efter udvalgets anmodning kort redegøre for de praktiske erfaringer, som dette rederi har haft med stevedoreuheld i U.S.A. Tilsvarende erfaringer er gjort af andre europæiske rederier, som besejler U.S.A., og kan bekræftes af de store Protection & Indemnity assurandører i England og Norge.

For dette rederi har der i perioden 1950-60 været rejst i alt 302 krav. I periodens første halvdel udgjorde kravene kun 63, medens de i sidste halvdel var stærkt stigende og udgjorde i alt 239. Af de anmeldte krav henstår stadig 163 sager, og der er i 83 af disse udtaget stævning mod rederiet med et samlet påstandbeløb på US $ 6 780 000 eller mere end kr. 46 millioner.

Sagerne vedrører personskader, og en ikke ringe del deraf ville efter danske forhold næppe kunne kaldes .,betydelig skade på person", uanset det gennemsnitlige sagsbeløb nærmer sig ½ million kr.

Der har ikke hidtil været afholdt søforklaring i disse sager, og det kunne fremover medføre betydelig skade og ulempe, om pligt til søforklaring i U.S.A. nu skulle indføres:

1. Såfremt der blev stillet krav om afholdelse af søforhør i tilfælde af „betydelig skade på person" i havn — og bortset fra besætningens medlemmer — ville resultatet blive, at skibsførere under anløb af amerikanske havne nødsagedes til at holde et langt større antal søforklaringer end rimeligt begrundet og tilsigtet. Kriteriet „betydelig skade" er ubestemt, og sættes det i relation til de krav, der rejses for og undertiden anerkendes af amerikanske domstole, vil selv en meget lille personskade være betydelig. Hvis en fører undlod at afholde søforklaring, ville det af de amerikanske domstole blive betragtet som præjudicerende for skibet.

2. Et påbud om søforklaring ville også være vanskeligt for førerne at overholde af den grund, at førerne i de fleste tilfælde rent faktisk ikke bliver underrettet om de senere påståede ulykkestilfælde; der hengår ofte op til 1 eller 2 år, før krav rejses. Et påbud om søforklaring vil da kunne være meget skadedigt for skibets stilling under en senere retssag; det vil selvsagt blive gjort gældende - som det altid bliver — at føreren var blevet underrettet, og det vil nu blive tilføjet, at føreren har overtrådt sine forpligtelser efter dansk ret til at afholde søforklaring og derigennem søgt at unddrage sig behørig undersøgelse af ulykkestilfældet.

3. En afholdelse af søforklaring i det store og stigende antal stevedoreuheld vil føre til en ikke ringe belastning, forsinkelse og udgift. De nævnte tal viser, at alene dette rederi skulle have afholdt søforklaring gennemsnitligt hver 14. dag i de sidste 10 år.

4. Afholdelse af søforklaring vil kunne virke højst skadelig. Den nødvendiggør, at der i U.S.A. gives notifikation til den tilskadekomne og eventuelt tillige dennes sagfører. Disse vil have møderet til søforklaring, men ingen mødepligt, og de konsulære myndigheder har ikke mulighed for at indsamle nødvendige vidneforklaringer fra andre end skibets besætning og kan heller ikke fordre andet bevismateriale, herunder syn og skøn, tilvejebragt. Resultatet er derfor, at den tilskadekomne og hans sagfører gennem søforklaring får en uvurderlig lejlighed for indsamling af bevismateriale mod skibet, uden at dette har mulighed for at gennemføre afhøring af den tilskadekomne eller af hans kolleger, der har over-

været uheldet, eller foretage anden bevissikring. Hertil må føjes som ikke mindre betydningsfuldt, at den tilskadekomne efter afholdelse af en søforklaring i U.S.A., og hvadenten han har givet møde under denne søforklaring eller ikke, efter det amerikanske retssystem selv vil være herre over, om han ønsker søforklaringen tillagt vægt under en eventuel retssag i U.S.A.; det vil nemlig efter amerikanske regler være muligt for ham at begære de pågældende afhørt som vidner påny med tilsidesættelse af forklaringerne under søforklaringen. Søforklaringen giver med andre ord ikke nogen beskyttelse for fører, mandskab eller skib.

5. Afholdelse af søforklaring er heller ikke nødvendig for eller egnet til at beskytte den tilskadekomnes stilling. De lokale amerikanske myndigheder har det i deres magt, når en af deres borgere kommer til skade ombord på et fremmed skib, at lade foretage sådanne undersøgelser og afhøringer, som tilfældet efter deres skøn giver anledning til. Det er betegnende for karakteren af de krav, som her diskuteres, at efter dette rederis erfaring har de amerikanske myndigheder ikke de sidste 6-7 år begæret nogen undersøgelse ombord i anledning af et ulykkestilfælde i amerikansk havn.

6. Et påbud om afholdelse af søforklaring må efter den nævnte erfaring også synes mindre velovervejet. Når ikke de nationale myndigheder, der skal varetage de pågældende stevedorearbejderes beskyttelse og velfærd, finder grund til at foretage nogen undersøgelse eller anordne særlige retsinstitutter derfor, hvorfor skulle så danske myndigheder „tage jurisdiktion“ i U.S.A. for at gøre det.

Også i andre lande, ikke mindst i havne i Østen, har dette rederi beklageligvis kunnet mærke en stigende udvikling i samme retning, som det amerikanske eksempel viser, omend foreløbig selvsagt med andre beløb.

Efter dette rederis skøn tilskynder erfaringerne ikke til at udvide området for den obligatoriske søforklaring til også at omfatte personskader i fremmede havne udenfor skibets egen besætning. Lokale retssystemer tager vare på sådanne forhold. Det i øvrigt værdifulde søforklaringsinstitut er her overflødigt og bør ikke forceres frem i konkurrence med de oplysningsmidler, som de fremmede lovgivninger nu engang har bestemt sig for. Dette resultat bestyrkes deraf, at søforklaringen i disse tilfælde efter foreliggende erfaringer kunne ventes misbrugt, og at de fremmede lovgivninger jo heller ikke for deres egne skibe foreskriver noget til søforklaringen svarende oplysningsmiddel ved tilsvarende uheld i skandinaviske havne.

Med venlig hilsen

for A. P. MØLLER

Iver Hoppe.