

## Forslag

til

### Lov om ændringer i søloven.

Fremsat den 11. marts 1966 af *handelsministeren*.

#### § 1.

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

1. I andet kapitel indsættes efter § 23:

„§ 24. En partreder, der ejer mere end halvparten i skibet, er berettiget til at overtage dets førelse. Er der uenighed om lønningsvilkårene, kan sagen forelægges retten til afgørelse. Retten kan på en partreders begæring afsætte en skibsfører, der ejer mere end en halvpart i skibet, såfremt der findes skellig grund dertil.“

2. Nuværende *tredje kapitel* ændres til *fjerde kapitel* og affattes således:

„Fjerde kapitel.

#### Om skibsføreren.

§ 58. Skibsføreren skal, inden rejsen begynder, sørge for, at skibet er i sødygtig stand, herunder at det er tilstrækkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse, befordring og opbevaring af ladningen. Han skal påse, at ladningen bliver behørigt stuvet, at skibet ikke bliver overlastet og at dets stabilitet er betryggende, ligesom han skal påse, at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket, medmindre forholdene tillader andet.

*Stk. 2.* Under rejsen skal skibsføreren gøre, hvad der står i hans magt for at holde skibet i sødygtig stand. Er skibet grundstødt, eller er der i øvrigt sket noget, der

kan antages at have medført skade, skal skibsføreren undersøge, om skibet stadig er sødygtigt.

§ 59. Skibsføreren skal sørge for, at skibet navigeres og behandles på en måde, som er forenelig med godt sømandsskab.

*Stk. 2.* Skibsføreren skal, så vidt muligt på forhånd, gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler og på de steder, som skibe anløber.

§ 60. Det påhviler skibsføreren at drage omsorg for, at skibsbøger føres i det omfang, det er foreskrevet, jfr. § 300, stk. 1. Bøgerne føres under hans tilsyn.

*Stk. 2.* Skibsføreren skal om bord have alle fornødne skibspapirer samt et eksemplar af denne lov og af de i henhold dertil udstedte forskrifter. Handelsministeren kan foreskrive, hvilke andre love og forskrifter vedrørende skibsfarten der skal findes om bord.

§ 61. Skibsføreren skal sørge for, at lastning og losning foretages og rejsen udføres med tilbørlig hurtighed. Før skibsføreren indlader sig på bjærgning af skib eller gods, skal han nøje overveje, om dette er foreneligt med hans pligter over for dem, hvis tarv han skal varetage.

§ 62. Kommer skibet i havsnød, skal skibsføreren gøre alt, hvad der står i hans magt, for at redde de ombordværende og bevare skib og ladning. Han skal sørge for,

Handelsmin. j. nr. 716-1-1965.

at skibsbøgerne og skibspapirerne om nødvendigt bliver bragt i sikkerhed. Han skal endvidere så vidt muligt drage omsorg for bjærgning af skib og ladning. Medmindre der er alvorlig fare for hans eget liv, må han ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning.

§ 63. Forlader skibsføreren skibet, skal han give den øverste tilstedeværende styrmand eller, hvis ingen styrmand er til stede, en anden af mandskabet fornøden underretning og ordre.

*Stk. 2.* Når skibet ikke er forføjlet i havn eller til ankers på sikker ankerplads, må skibsføreren ikke være borte fra skibet, medmindre det er nødvendigt. Det samme gælder i situationer, der frembyder fare.

*Stk. 3.* Dør skibsføreren, eller bliver han på grund af sygdom eller anden tvingende årsag ude af stand til at føre skibet, eller forlader han tjenesten, træder den øverste styrmand i hans sted, indtil ny fører er tiltrådt. Rederen skal i disse tilfælde straks underrettes om det skete.

§ 64. Skibsføreren har fuldmagt til på rederens vegne at indgå aftaler angående bevaring af skibet eller udførelse af rejsen eller om på rejsen at medtage gods og, hvis skibet er indrettet dertil, passagerer samt til at optræde som sagsøger i sager, der angår skibet.

*Stk. 2.* Udkræves der penge til de i stk. 1 nævnte formål, og kan rederens ordre ikke afventes, skal skibsføreren søge pengene tilvejebragt på bedste måde. Skibsføreren kan efter omstændighederne optage lån eller pantsætte eller sælge af rederens gods eller, i nødsfald, af ladningen. Har det været unødvendigt at foretage en sådan disposition, er denne dog bindende for rederen, hvis tredjemand var i god tro.

*Stk. 3.* Skibsføreren skal til stadighed holde rederen underrettet om skibets tilstand, rejsens forløb, indgåede aftaler og enhver anden begivenhed, som kan være af interesse for rederen. I alle vigtige anliggender skal han, for så vidt omstændighederne tillader det, indhente ordre fra rederen selv eller den, til hvem denne har henvist ham.

§ 65. Skibsføreren skal under rejsen drage omsorg for ladningen og i det hele

varetage ladningsejerens tarv. I dette øjemed kan han uden særlig fuldmagt indgå aftaler og optræde som sagsøger på ladningsejerens vegne efter de regler, der gælder for bortfragteren, jfr. §§ 102-104.

§ 66. Skibsføreren hæfter ikke personlig for de forpligtelser, som han i denne egenkab indgår på rederens eller ladningsejers vegne.

§ 67. Skibsføreren er pligtig at erstatte skade, som han ved fejl eller forsømmelse i tjenesten forvolder reder, ladningsejer eller andre. Erstatningen kan dog nedsættes under hensyntagen til den udviste skyld, skadens størrelse og omstændighederne i øvrigt.

§ 68. Skibsføreren har pligt til at aflægge regnskab, så ofte rederen forlanger det. Vil rederen gøre indsigelse mod regnskabet, må dette ske inden 6 måneder efter regnskabets modtagelse. Indsigelse kan dog rejses efter fristens udløb, såfremt skibsføreren har handlet svigagtigt.

*Stk. 2.* I regnskabet skal skibsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgørelse, som han har modtaget af befragter, ladningsejer, leverandør eller andre, med hvem han i sin egenkab af skibsfører har haft at gøre.

§ 69. Uden rederens tilladelse må skibsføreren ikke medtage varer til salg for egen eller andres regning. Gør han det, er han pligtig at betale fragt og erstatte forvoldt skade.

§ 70. I det omfang og på de vilkår, som handelsministeren fastsætter, skal skibsføreren medtage danske søfarende, som har krav på fri hjemrejse efter sømandslovens § 26, eller for hvis hjemrejse en dansk konsul eller myndighederne i Grønland skal sørge. Han skal uden betaling medtage afdøde danske søfarendes aske og efterladte ejendele, for så vidt det kan ske uden ulempe.

*Stk. 2.* Under forudsætning af gensidighed kan handelsministeren udvide disse bestemmelser til at gælde også for fremmede søfarende, deres aske og ejendele."

**3. § 113, stk. 1, 2. pkt.**, affattes således:  
„For bidrag til almindeligt havari gælder reglerne i § 215.“

**4. § 150, stk. 2**, affattes således:

„*Stk. 2.* Har skibet foretaget bjærgning, tilfalder den i § 229, stk. 1, 1. pkt., nævnte godtgørelse for udgifter til brændsel, hyre og kost til skibsfører og mandskab befragteren. Den del af bjærgelønnen, der efter § 229, stk. 2, 1. pkt., tilfalder rederiet, deles lige mellem bortfragteren og befragteren.“

**5. Syvende kapitel** affattes således:

#### „Om havari.

**§ 211.** For almindeligt havari (havari grosse, groshavari, fælleshavari), der bæres af skib, fragt og gods i fællesskab, gælder, hvis ikke andet er aftalt, York-Antwerpen reglerne af 1950, herunder reglerne om, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles. Reglerne bekendtgøres ved handelsministerens foranstaltning i deres engelske tekst og i dansk oversættelse.

**§ 212.** Når ikke andet er aftalt, foretages beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari på det sted, som rederen bestemmer.

*Stk. 2.* Havariberegning udføres her i riget af dertil beskikkede dispachører. Tvistigheder om en dispaches rigtighed afgøres af domstolene.

**§ 213.** Besigtigelse til vurdering af skade, som har ramt skib eller gods ved almindeligt havari, samt vurdering af skib og ladning til fastsættelse af bidragsværdier, foretages af syns- og skønsmænd, der beskikkes efter reglerne i § 312, stk. 3.

**§ 214.** Begæring om foretagelse af havariberegning fremsættes af rederen eller den, som på rederens vegne forestår skibets drift. Har rederen ikke fremsat begæring inden 2 uger, efter at han modtog anmodning herom fra nogen, som har en retlig interesse i havariet, kan den pågældende selv fremsætte begæring om foretagelse af havariberegning.

*Stk. 2.* Enhver, hvem havariet angår, skal meddele alle oplysninger og fremlægge alle dokumenter, som dispachøren anser for nødvendige.

**§ 215.** For havaribidrag af ladning eller andet gods hæfter ejeren med godset, men ikke personlig, jfr. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Rederen skal efter et almindeligt havari nægte at udlevere ladningen eller andet gods, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar for et eventuelt havaribidrag og stiller betryggende sikkerhed derfor.

**§ 216.** Al skade eller omkostning for skib og gods, som hidrører fra ulykkelig hændelse på en sørejse, og som ikke henhører under almindeligt havari eller i medfør af særlig forskrift behandles efter de derom givne regler, skal som særligt (partikulært) havari bæres af den eller de genstande, som skaden rammer eller omkostningen vedkommer.

*Stk. 2.* Er omkostninger, der henføres under særligt havari, anvendt under ét for skib og ladning eller for flere dele af ladningen, fordeles de i rimeligt forhold på de genstande, til hvis fordel de er anvendt. Omkostninger, der er anvendt på at bjærge ladningen, bæres forholdsvis af denne og af den fragt, der udredes af det bjærgede gods.

*Stk. 3.* Når det forlanges af nogen, som er interesseret i sådant havari, skal dets beregning og fordeling foretages af dispachører.“

**6. I § 224, stk. 1 og 4**, ændres „nød“ til „fare“. *Stk. 5* ophæves.

**7. I § 227, stk. 1** ændres „nød“ til „fare“.

**8. §§ 228-229** udgår og erstattes af følgende:

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

**§ 229.** Har et skib på rejsen bjærget noget, godtgøres forlods af bjærgelønnen den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib, ladning eller anden ejendom om bord, samt de udgifter til brændsel og hyre og kost til skibsfører og mandskab,

der er påløbet i anledning af bjærgningen. Forlods udredes endvidere godtgørelse i henhold til stk. 3.

*Stk. 2.* Af den resterende del af bjærgelønnen tilfalder tre femtedele rederiet, medens resten fordeles med en tredjedel til skibsføreren og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til den enkelte hyre. Skibsførerens andel skal dog 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 samme andel som højeste styrmand.

*Stk. 3.* Har nogen under bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare, kan der ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned, efter at bjærgningen er afsluttet.

*Stk. 4.* Bestemmelserne i stk. 1 og 2 om bjærgelønnens fordeling kan ikke ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab. Dette gælder dog ikke, hvis de pågældende er forhyret med et skib, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig udrustet hertil, eller aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende.

*Stk. 5.* Bjærgeløn kan fordeles på anden måde end fastsat i stk. 1 og 2, såfremt særlige grunde såsom formålet med skibets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er aflønnet, taler for en anden fordeling.

**§ 230.** Er bjærgningen udført af et dansk statsskib, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, finder reglerne i § 229 tilsvarende anvendelse. Handelsministeren kan dog fastsætte 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 ved anbefalet brev enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tillige med en plan for bjærgelønnens fordeling efter reglerne i § 229.

*Stk. 2.* Indsigelse mod fordelingen skal fremsættes over for rederen inden tre måneder, efter at den i stk. 1 omhandlede meddelelse er afsendt.

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

**9.** I § 276, *stk. 1, nr. 1*, og § 284, *stk. 1, nr. 4*, ændres „§ 218, 2det stykke“ til „§ 216, *stk. 2*“.

**10.** Efter § 284 indsættes som tolvte kapitel:

„Tolvte kapitel.

Om skibsbøger, søforklaring m. v.

*I. Om skibsbøger.*

**§ 300.** Handelsministeren fastsætter regler om, i hvilket omfang og i hvilke farvande der i danske skibe skal føres skibsbøger, herunder skibsdagbøger, maskindagbøger og radiodagbøger, samt regler om bøgernes indretning og autorisation, om bøgernes førelse og om kontrollen hermed.

*Stk. 2.* Enhver, som påviser en retlig interesse heri, kan få adgang til at gøre sig bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilsførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det fremmede skibsbøger.

*Stk. 3.* Enhver dagbog skal, når den er udkrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endelig er afgjort.

*Stk. 4.* For skibsbøger, som er ført på et finsk, norsk eller svensk skib, finder reglerne i stk. 2 tilsvarende anvendelse, når skibet befinder sig dansk havn.

*Stk. 5.* Bestemmelserne i stk. 2 og 4 finder tilsvarende anvendelse på kladder til skibsbøger.



bøger samt på optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigation eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne. Bestemmelserne i stk. 3 finder ligeledes tilsvarende anvendelse, medmindre handelsministeren bestemmer andet.

## II. Om søforklaring.

### § 301. Søforklaring skal afgives:

1) når der i forbindelse med skibets drift uden for ophold i havn eller på red 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 uden for dansk havn er afgået ved døden om bord eller har lidt betydelig skade på person,

3) når nogen, som befandt sig om bord for at følge med skibet, er eller må antages at være druknet fra skibet eller er afgået ved døden om bord og er blevet begravet i søen,

4) når der er indtruffet eller må antages at være indtruffet alvorlig forgiftning om bord,

5) når skibet er stødt sammen med andet skib, jfr. herved § 223 a, eller har været udsat for grundstødning,

6) når skibet er forsvundet eller er blevet forladt i søen,

7) når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betydning på skib eller ladning eller, for så vidt skibet ikke ligger i havn eller på red, på ejendom uden for skibet,

8) når der er indtruffet en betydelig forskydning af ladningen.

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

§ 303. Søforklaring har til formål så vidt muligt at tilvejebringe fuldstændige oplysninger om de faktiske omstændigheder

ved og årsagen til den indtrufne hændelse, herunder oplysninger om forhold som er af betydning for bedømmelsen af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.

§ 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, og begivenhedens art eller omfang eller omstændighederne i øvrigt ikke taler herimod. Skibets reder eller fører skal omgående underrette handelsministeriet om sådan udsættelse af søforklaring og om årsagen hertil.

Stk. 2. Er skibet forsvundet, eller er hele besætningen omkommet, afgives søforklaring på skibets hjemsted, medmindre handelsministeren bestemmer, at søforklaring skal afgives et andet sted.

§ 305. Søforklaring afgives her i riget for retten. I Finland, Norge eller Sverige afgives søforklaring for den domstol, som ifølge vedkommende lands lovgivning er kompetent til at modtage søforklaring.

Stk. 2. I andre lande afgives søforklaring for dansk udenrigsrepræsentation, såfremt denne af udenrigsministeren er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Findes ingen sådan dansk udenrigsrepræsentation i den pågældende havn, kan søforklaring afgives for dertil kompetent finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation i denne havn.

§ 306. I de tilfælde, hvor der efter § 301 er pligt til at afgive søforklaring, påhviler det skibsføreren snarest muligt at indgive anmeldelse til den i § 305 nævnte myndighed om afgivelse af søforklaring. Er skibet forsvundet, eller må hele besætningen antages at være omkommet, påhviler pligten rederen.

Stk. 2. Er hændelsen indtruffet eller opdaget under skibets ophold i havn, skal anmeldelse ske inden udløbet af den 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, jfr. herved § 304, stk. 1, 3. pkt.

**§ 307.** Ved anmeldelse om afgivelse af søforklaring skal indleveres en ordret udskrift eller tydelig fotokopi af, hvad der er tilført skibsbøgerne om det skete, 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. Skibsbøgerne med dertil hørende kladder skal fremlægges under søforklaringen.

**§ 308.** I tilfælde af sammenstød, jfr. § 301, nr. 5, skal søforklaring så vidt muligt afgives på samme tidspunkt for begge skibe. Handelsministeren 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 handelsministeren i det enkelte tilfælde giver påbud om, at søforklaring skal afgives. Handelsministeren træffer bestemmelse om, hvilke fremmede landes skibe denne regel gælder, og hvilke undersøgelser, der i stedet skal foretages.

**§ 309.** Fremkommer der efter søforklaringens afgivelse nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan handelsministeren, rederen eller skibsføreren begære ny søforklaring afgivet.

**§ 310.** Handelsministeren kan meddele fritagelse for pligten til at afgive søforklaring i henhold til § 301 eller tillade, at søforklaringen udsættes, såfremt sagen er eller må antages at ville blive tilstrækkeligt oplyst gennem anden tilgængelig undersøgelse.

**§ 311.** Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldest-

gørende oplysning om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrundet 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.* Kommissionens behandling af sagen sker efter de regler, der er gældende for ekstraordinære retter i straffesager, jfr. retsplejelovens § 21. 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.

**§ 312.** Har skibet på rejsen lidt en skade, som nødvendiggør betydeligere reparation eller længere ophold, skal skibsføreren lade afholde syn og skøn over, hvad der bør foretages for at udbedre skaden, hvad dette vil koste, samt over skibets værdi i beskadiget tilstand. Efter endt reparation skal det ved ny besigtigelse afgøres, om skibet er i en sådan tilstand, at det kan udføre den forestående rejse.

*Stk. 2.* Har ladningen under rejsen lidt betydeligere skade, eller er der grund til at antage, at den er i sådan tilstand, at losning eller anden foranstaltning til dens bevaring er nødvendig, eller må losning ske for skibets skyld, skal skibsføreren lade afholde syn og skøn. Viser det sig, at lasten er beskadiget, skal syns- og skønsmændene udtale sig om de årsager, som kan antages at have foranlediget skaden, og hvad der i denne anledning bør foretages.

*Stk. 3.* Syns- og skønsmændene beskikkes efter den på hvert sted gældende lov eller sædvane. Hvor sådan beskikkelse ikke bruges, skal skibsføreren fremskaffe erklæringer fra sagkyndige.

**§ 313.** Såfremt der kan opstå spørgsmål om, at skade er foranlediget af mangler ved stuvningen, garneringen, lugernes forskalkning el. lign. skal besigtigelsesmænd tilkaldes ved lugernes åbning og losningen. Er der grund til at befrygte, at gods har taget skade under rejsen, skal skibsføreren lade afholde besigtigelsesforretning, førend godset udleveres til modtageren.“

**11.** Nuværende *tolvte kapitel* ændres til *trettende kapitel*. §§ 293 og 295 ophæves og §§ 285-292 og § 294 ændres til §§ 314-322.

**12.** I § 314 indsættes som *nyt 2. pkt.*:

„Det samme gælder, hvis skibsføreren ikke sørger for at have et eksemplar af de i henhold til § 60, stk. 2, 2. pkt., foreskrevne love og forskrifter om bord.“

**13.** § 316 affattes således:

„Vægrer skibsføreren sig ved i henhold til

§ 70 at tage søfarende, deres aske eller efterladenskaber med skibet, straffes han med bøde.“

**14.** § 317 affattes således:

„Undlader skibsføreren eller rederen at indgive anmeldelse om afgivelse af søforklaring, jfr. § 306, straffes han med bøde.“

**15.** Nuværende *trettende kapitel* ændres til *fjortende kapitel*. § 313 ophæves og §§ 314 og 315 ændres til §§ 323 og 324.

**16.** I § 323 indsættes som *nyt stk. 2*:

„Loven gælder for Grønland med de afvigelser, der følger af den særlige grønlandske lovgivning.“

## § 2.

Tidspunktet for denne lovs ikrafttræden bestemmes af handelsministeren.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Det af handelsministeriet i 1957 nedsatte udvalg, der har til opgave i samarbejde med tilsvarende udvalg i Norge, Sverige og Finland at revidere visse dele af den gældende sølov, har i maj 1965 afgivet sin 2. betænkning, hvori foreslås en gennemgribende revision af reglerne i sølovens kapitel 3 om skibsføreren og kapitel 7 om havari. Disse 2 emner er ligeledes færdigbehandlet i de øvrige nordiske sølovskomiteer, og der har under de forhandlinger, som senest har været ført mellem handelsministeriet og repræsentanter for de departementer i Norge, Sverige og Finland, hvorunder sølovgivningen henhører, været enighed om at søge resultatet af sølovskomiteernes arbejde med disse spørgsmål lovfæstet i nærmeste fremtid.

Den af det danske udvalg i oktober 1962 afgivne 1. betænkning omfattede foruden spørgsmålet om indarbejdelse i søloven af reglerne i Bruxelleskonventionen af 1957 om begrænsning af rederansvaret også forslag om nye regler angående søforklaring og om fordeling af bjærgeløn. Ved lov nr. 159 af 27. maj 1964 gennemførtes udvalgets forslag om begrænsning af rederansvaret, og tilsvarende lovgivning blev samtidig gennemført i de 3 andre lande, hvorefter samtlige lande pr. 1. juli 1964 har ratificeret den ovennævnte Bruxelleskonvention af 1957.

I Sverige og Norge er regler om fordeling af bjærgeløn blevet gennemført i sidste halvdel af 1964 i overensstemmelse med de af de pågældende sølovskomiteer udarbejdede lovudkast. Derimod er der endnu ikke i de 4 nordiske lande gennemført nye lovregler om søforklaring, men komitéarbejdet vedrørende dette emne er afsluttet i samtlige 4 lande, og der er under de stedfundne forhandlinger mellem ressortministerierne foretaget en bearbejdelse af komitéudkastene for at opnå størst mulig nordisk retsenhed på dette område. Der har under disse forhandlinger været enighed om også at søge lovudkastene om søforklaring gennemført snarest muligt med henblik på, at de nye regler skulle kunne træde i kraft den 1. januar 1967 i samtlige 4 lande. En samtidig ikrafttræden af reglerne om søforklaring er af væsentlig betydning under hensyn til, at der ved lovforslagene åbnes adgang til at lade søforklaring for et skib fra et af de nordiske lande afgive ved søretten i et af de øvrige lande.

Nærværende lovforslag omhandler herefter de ovenfor nævnte fire emner: skibsføreren, havari, fordeling af bjærgeløn og regler om søforklaring, og følger i det væsentlige de af udvalget udarbejdede lovudkast. Der er dog foruden mindre ændringer af redaktionel karakter, som allerede nævnt, foretaget visse tekstændringer, navnlig med hensyn til

afsnittet om søforklaring for at bevare den størst mulige overensstemmelse mellem de nordiske sølove.

Nærmere redegørelse for disse ændringer er givet nedenfor i bemærkningerne til de pågældende paragraffer i lovforslaget.

Med hensyn til den paragrafmæssige opstilling af lovforslaget er der under forhandlingerne mellem de nordiske ministerier opnået enighed om at søge kapitlet om skibsføreren, der nu findes i sølovens kap. 3 og omfatter §§ 24-61, placeret som kap. 4 (§§ 58-70). Denne omplacering skyldes et ønske fra svensk og norsk side om senere at kunne indsætte regler om registrering af skibe i sølovens kap. 2 (§§ 11-38). Det nuværende kap. 2 „Om rederi“, der for tiden er genstand for revision i samtlige nordiske sølovskomiteer, tænkes til sin tid placeret som kap. 3 omfattende §§ 39-57. For Danmarks vedkommende er det tvivlsomt om reglerne om skibsregistrering, der blev gennemgribende revideret ved lov nr. 93 af 29. marts 1957, vil kunne indarbejdes. Spørgsmålet herom vil senere komme til behandling i sølovsudvalget i forbindelse med eventuelle ændringer i skibsregistreringsreglerne, som måtte blive nødvendige i forbindelse med gennemførelsen af nye internationale regler om kontraktspant og om registrering af skibe under bygning, som for tiden er under udarbejdelse, men uanset udfaldet heraf har man fundet det ønskeligt at foretage den foreslåede omplacering af skibsførerkapitlet for at bevare paragrafmæssig overensstemmelse med de foreliggende svenske og norske lovforslag.

Også for så vidt angår reglerne om søforklaring er der af samme grund foretaget enkelte paragrafmæssige omplaceringer i forhold til udvalgets lovudkast. Herudover er der af systematiske grunde foretaget enkelte andre redaktionelle omplaceringer i lovtæksten. Bl. a. foreslås de i det nuværende kap. 12 (§§ 285-295) indeholdte ansvarsbestemmelser placeret som et nyt kap. 13 efter de nye regler om dagbøger, søforklaring m. m. (§§ 300-313), der er betegnet som kap. 12.

Om sølovsudvalgets hidtidige arbejde og om det stedfundne samarbejde mellem de nordiske sølovskomiteer skal i øvrigt henvises til de to af udvalget afgivne betænkninger. De af udvalget udarbejdede udførlige motiver til hvert af de fire af lovforslaget omfattede hovedemner er optrykt som bilag 1-4 til nærværende lovforslag. I bilag 1 vedrørende skibsførerkapitlet har man endvidere af hensyn til den fornævnte redaktionelle og paragrafmæssige omplacering medtaget udvalgets udkast til lovtækst.

Til de enkelte ændringsforslag i lovforslagets § 1 skal følgende bemærkes:

#### Til 1.

Den foreslåede affattelse af § 24 svarer til gældende sølovs § 24, 2. pkt., samt § 61. Da disse regler alene vedrører partrederier, er bestemmelsen af systematiske grunde foreslået placeret i sølovens andet kapitel i tilslutning til sølovens øvrige regler om partrederi.

#### Til 2.

Som nævnt i de indledende bemærkninger er det nuværende tredje kapitel om skibsføreren flyttet til fjerde kapitel som §§ 58-70. Bortset fra redaktionelle ændringer svarer de foreslåede bestemmelser i alt væsentligt til udvalgets udkast, der er gengivet i bilag 1 tilligemed udvalgets udførlige bemærkninger, hvortil i det hele kan henvises. Herudover skal til kapitlets enkelte bestemmelser bemærkes følgende:

§ 58. Svarer til udkastets § 26.

§ 59. Svarer til udkastets §§ 29 og 30.

§ 60. Svarer til udkastets §§ 39 og 40. I stk. 1 har man ændret udtrykket „skibsføreren er ansvarlig for“ til „skibsføreren skal drage omsorg for“ for at undgå, at ansvaret fejlagtigt skulle kunne opfattes som objektivt. Tilsidesættelse af skibsførerens forpligtelser på dette område kan straffes i medfør af § 315 (tidligere § 286).

Fra maskinmesterside har der været fremsat ønske om en ændring af reglen i stk. 1, sidste pkt., hvorefter skibsbøgerne føres under skibsførerens tilsyn, idet man herved har henvist til reglen i sømandslovens § 46, hvorefter maskinchefen leder og er ansvarlig for maskintjenesten. Efter den gældende sølovs § 36 føres maskindagbogen under skibsførerens tilsyn og medansvar af maskinchefen eller tillige under dennes tilsyn og medansvar af en maskinmester. Detailreglerne i den gældende sølovs §§ 35 til 38 er ikke medtaget i forslaget, men foreslået erstattet af den almindelige bemyndigelse i forslagets § 300 til administrativt at fastsætte de nærmere regler om skibsdagbøgerne, herunder om deres førelse og kontrollen hermed. I de regler, der til sin tid skal udfærdiges i medfør af § 300, stk. 1, er det hensigten at opretholde reglerne om maskinchefens og maskinmesterens medvirken ved førelse af maskindagbog i overensstemmelse med de hidtil gældende regler i sølovens § 36. Derimod har det, som det også vil fremgå af udvalgsbetænkningen, ikke været hensigten at ændre skibsførerens stilling som den, der har den højeste myndighed om bord, jfr. herved bestemmelsen i sømandslovens § 44, stk. 1, og man har derfor fundet det rigtigt at fastholde den gæl-

## F. t. l. om ændr. i søloven.

dende sølovs regel om, at førelsen af samtlige skibsbøger sker under skibsførerens tilsyn.

§ 61. Svarer til udkastets § 32.

§ 62. Svarer til udkastets § 31. I sidste punktum har man dog for at opnå fuld overensstemmelse med de øvrige nordiske lovforslag ændret „fare“ til „alvorlig fare“.

§ 63. Svarer til udkastets §§ 27-28, bortset fra at man i stk. 2 i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovforslag har udeladt den i udkastets § 27, stk. 2, indeholdte passus „selv om der er lods om bord“, der må anses for overflødig.

§ 64. Svarer til udkastets § 33, stk. 1, 2 og 4. I stk. 1 har man i overensstemmelse med nyere lovsprog ændret „retshandler“ til „aftaler“.

§ 65. Svarer til udkastets § 33, stk. 3.

§§ 66-70. Svarer til udkastets §§ 35-38 og 34.

## Til 3.

Den gældende sølovs § 113, stk. 1, 2. pkt., bestemmer, at bortfragteren ikke er berettiget til at tilbageholde gods for havaribidrag, der endnu ikke er fastsat, såfremt modtageren stiller sikkerhed. For at opnå fuld overensstemmelse med den tilsvarende regel i det ændrede havarikapitels § 215 foreslås det at erstatte den nævnte bestemmelse i § 113 med en henvisning til § 215.

## Til 4.

Den foreslåede affattelse af § 150, stk. 2, der bortset fra redaktionelle ændringer svarer til udvalgets udkast, er en følge af den i § 229, stk. 1, foreslåede nye regel om forlods dækning af bjærgelønnen af udgifter til brændsel, hyre og kost, der er påløbet i anledning af bjærgningen. Der henvises til udvalgets bemærkninger til denne paragraf i lovudkastet (bilag 3).

## Til 5.

Den foreslåede affattelse af syvende kapitel: Om havari følger med enkelte redaktionelle ændringer udvalgets udkast, og der kan i det hele henvises til udvalgets bemærkninger til lovudkastet, der er optrykt som bilag 2.

Det skal i forbindelse med udvalgets bemærkninger til § 211 anføres, at der under de stedfundne forhandlinger mellem de nordiske ministerier er

tilvejebragt en nøjere overensstemmelse mellem de fire lovudkast, idet de norske, svenske og finske udkast nu ligesom det danske direkte henviser til York-Antwerpen-reglerne af 1950. Samtidig er den i de svenske og finske komitéudkast foreslåede definition af havaribegrebet udgået af de senest foreliggende lovudkast.

Som det fremgår af udvalgets bemærkninger til § 212 lykkedes det ikke at nå til enighed hverken under de nordiske forhandlinger eller inden for det danske udvalg med hensyn til reglen om, på hvilket sted beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari skal foretages.

Et flertal inden for udvalget har foreslået, at man i hvert fald for så vidt angår hele ladninger fastholder reglen i den gældende sølovs § 213, hvorefter dispache, når ikke andet er aftalt, skal ske på det sted, hvor skib og ladning skilles. Hvis losning sker flere steder, foreslår flertallet, at opgørelsen skal foretages på det af stederne, som rederen bestemmer. Et mindretal inden for udvalget har i overensstemmelse med de svenske og finske komitéudkast foreslået, at havariopgøret i alle tilfælde skal ske på det sted, som rederen bestemmer. Idet henvises til den i udvalgets bemærkninger til § 212 (bilag 2) givne redegørelse vedrørende dette spørgsmål, og idet bemærkes, at der under lovforslagets forberedelse dels fra rederside, dels i en udtalelse fra Sø- og Handelsretten er givet udtryk for tilslutning til mindretalsforslaget, har man under hensyn til, at det drejer sig om en deklaratorisk regel, og idet man lægger vægt på at opnå den størst mulige overensstemmelse med de øvrige nordiske forslag, ment at derude følge mindretallets opfattelse, og det foreslås derfor, at reglen affattes således, at havariopgøret, når ikke andet er aftalt, skal ske på det sted, som rederen bestemmer.

## Til 6 og 7.

Der henvises til den i udvalgets bemærkninger (bilag 3) givne begrundelse for at ændre udtrykket „nød“ til „fare“, hvor det forekommer i §§ 224 og 227.

Ifølge § 224, stk. 5, fastsættes bjærgelønnens størrelse af retten, hvis parterne ikke kan enes. Bestemmelsen synes at kunne give anledning til tvivl, idet det ikke klart fremgår, om det er meningen, at spørgsmålet om bjærgelønnens størrelse skal kunne indbringes for retten på anden måde end ved et sædvanligt søgsmål, jfr. herved retsafgiftslovens § 13, stk. 6, der indeholder en særlig regel om afgift for rettens fastsættelse af bjærgeløn i henhold til sølovens § 224 „såfremt egentlig retssag ikke er

anlagt". I praksis fastsættes bjærgelønnens størrelse i tilfælde af uenighed vist nok altid under en egentlig retssag, og principielle grunde taler for, at rettens fastsættelse af bjærgeløn kun bør ske på denne måde. Det foreslås derfor efter henstilling fra justitsministeriet at ophæve § 224, stk. 5. Det vil herefter være klart, at spørgsmålet om bjærgelønnens størrelse kun kan indbringes for retten i form af et egentligt søgsmål.

#### Til 8.

De i §§ 228-232 indeholdte nye regler om fordeling af bjærgeløn, der afløser den gældende sølvs §§ 228-229, svarer med nogle redaktionelle ændringer ganske til udvalgets udkast. Der henvises til udvalgets bemærkninger til lovudkastet, der er optrykt som bilag 3. I § 228 har man udeladt bestemmelsen om, at bjærgelønnens fordeling i tilfælde af tvist skal fastsættes af retten. Om begrundelsen herfor henvises til bemærkningerne ovenfor under 6 til forslaget om ophævelse af § 224, stk. 5.

#### Til 10.

Den foreslåede affattelse af tolvte kapitel er bortset fra redaktionelle ændringer på alle væsentlige punkter i overensstemmelse med det i udvalgets 1. betænkning indeholdte udkast til regler om søforklaring og de i 2. betænkning foreslåede regler om skibsbøger (§ 300) og om syn og skøn, lugebesigtigelse m. m. (§§ 310-311).

Som nævnt i de indledende bemærkninger, er der under de stedfundne forhandlinger mellem de nordiske ministerier truffet aftale om enkelte omplaceringer af paragrafferne i afsnittet om søforklaring og herudover foretaget ganske enkelte ændringer og tilføjelser for at opnå den bedst mulige overensstemmelse mellem de nordiske sølove. Der kan i det hele henvises til udvalgets bemærkninger til lovudkastet, der er optrykt i bilag 4 (forsåvidt angår reglerne om skibsbøger og om syn og skøn m. v. i bilag 1). Herudover skal til kapitlets enkelte bestemmelser bemærkes følgende:

§ 300. Som nyt stk. 5 er i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovforslag tilføjet en bestemmelse om, at reglerne om adgang til at gøre sig bekendt med skibsbøgernes indhold også skal gælde for kladder til skibsbøger samt for optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende forhold, som skal indføres i skibsbøgerne. Der er herved tænkt på f. eks. kursskrivere, apparatur til registrering af olietryk og lign. Også reglerne i stk. 3 om opbevaring af dagbøger i mindst 3 år er gjort anvendelig på kladder og mekaniske optegnelser, idet man dog af hensyn til de praktiske og tekniske vanskeligheder,

der kan være forbundet med en sådan opbevaring, har forbeholdt sig mulighed for administrativt at begrænse reglens anvendelse.

§ 301. Opregningen af de tilfælde, i hvilke der er pligt til at afgive søforklaring, er under de seneste nordiske forhandlinger omredigeret og tydeliggjort på enkelte punkter, hvilket har medført en forskydning i den anvendte nummerering, men der er ikke tilsigtet realitetsændringer i forhold til udvalgets lovudkast.

I nr. 1 har man for at præcisere reglen ændret udtrykket „uden for havn“ til „uden for ophold i havn eller på red“.

Nr. 2. svarer delvis til udkastets nr. 2, idet dog reglen om pligt til søforklaring, hvor nogen om bord er afgået ved døden og blevet begravet i søen, er placeret i et nyt nr. 3 sammen med en regel om tilsvarende pligt i tilfælde, hvor en person, der befandt sig om bord for at følge med skibet, er eller må antages at være druknet fra skibet. Sidstnævnte tilfælde syntes ikke med sikkerhed omfattet af udkastets nr. 2. Reglen i nr. 2 om obligatorisk søforklaring, når skibsføreren eller et medlem af mandskabet er afgået ved døden eller har lidt betydelig skade på person, har man i øvrigt fundet det hensigtsmæssigt — ligesom efter gældende sølvs § 40 — at begrænse til tilfælde, der indtræffer uden for dansk havn. Befinder skibet sig i dansk havn, vil der næppe være behov for at anvende det særlige søforklaringsinstitut ved dødsfald eller ulykkestilfælde om bord, der vil kunne undersøges på normal måde af danske myndigheder. I øvrigt udelukker den anførte begrænsning af pligten til søforklaring ikke, at der på begæring kan afholdes søforklaring, jfr. § 302.

Nr. 4 og 5 svarer til udkastets nr. 3 og 4. Under lovforslagets forberedelse er det fra rederside blevet anført, at der ligesom efter den gældende sølvs § 40 kun bør være pligt til at afgive søforklaring i tilfælde af skibssammenstød, hvis der herved er forårsaget skade af nogen betydning. Selv om bestemmelsen i praksis må forventes fortolket på rimelig måde, således at ikke enhver bagatel behøver at medføre søforklaring, jfr. udvalgets tilsvarende betragtninger vedrørende grundstødning (bilag 4), må det ligesom i tilfælde af grundstødning af hensyn til sikkerheden til søs anses for at være af betydning, at årsagerne til et skibssammenstød normalt søges oplyst gennem afholdelse af søforklaring. Om de særlige regler vedrørende sammenstød med visse fremmede skibe henvises til § 308, stk. 2.

Nr. 6 omfatter dels det i udkastets nr. 5 omhandlede tilfælde, at skibet er blevet forladt i søen, dels det i udkastets nr. 8 nævnte tilfælde, at skibet er forsvundet.

Nr. 7 og 8 svarer til udkastets nr. 6 og 7. I nr. 7 har man præciseret reglen om søforklaring ved skade på ejendom uden for skibet på samme måde som i nr. 1, således at hændelsen skal være sket, når skibet ikke ligger i havn eller på red — altså mens skibet er i fart. Dette er i overensstemmelse med de svenske og norske forslag, der bruger udtrykket „skibet er undervejs“. Derimod adskiller det danske forslags nr. 7 sig fra de øvrige nordiske lovforslags tilsvarende bestemmelse ved at kræve søforklaring afgivet i tilfælde af ren ladningsskade, for så vidt skaden er af nogen betydning, idet man uanset at reglen efter hidtidig praksis kun har været anvendt ganske undtagelsesvis, ikke har ment at burde gå imod det af udvalgets flertal indtagne standpunkt, jfr. udvalgets bemærkninger (bilag 4).

§ 302 svarer bortset fra redaktionelle ændringer til udkastets § 302.

§ 303 er en ny bestemmelse, der i overensstemmelse med de norske og svenske lovtjekter nærmere angiver formålet med afholdelse af søforklaring. En lignende mere kortfattet angivelse af formålet fandtes i indledningen til udkastets § 301.

§ 304 svarer til udkastets § 304.

§ 305 svarer til udkastets § 303, idet dog de to første stykker er slået sammen til et stykke. Samtidig er henvisningen til Sø- og Handelsretten i København udgået, idet spørgsmålet om en ændring af Sø- og Handelsrettens stedlige kompetence er under overvejelse og formentlig i nær fremtid vil blive reguleret ved gennemførelse af visse ændringer i retsplejeloven i overensstemmelse med et forslag fra justitsministeriets udvalg angående behandlingen af søsager. Den i udvalgets udkast til § 303, som stk. 4 indeholdte bestemmelse om pligt for skibsføreren til at melde sig til søretten i dansk havn for at bekræfte og uddybe en af ham over for en udenrigsrepræsentation afgivet søforklaring, er ikke med-

taget i forslaget, da den må anses for upåkrævet og ikke stemmende med de af det fornævnte udvalg angående behandling af søsager foreslåede reformer.

§§ 306-307 svarer til udkastets § 305.

§§ 308-313 svarer til udkastets § 306-311.

Til 11.

Det nuværende tolvte kapitel i søloven „om straf for forseelser og påtale deraf“, som ændret ved lov nr. 230 af 7. juni 1952, findes i sølovens §§ 285-295. Da det må anses for ønskeligt at fastholde den med Sverige og Norge aftalte paragrafnummerering af de nye regler om skibsbøger, søforklaring m. v., og da lovens regler om straf og påtale efter almindelig fulgt lovsystematik bør stå efter lovens materielle bestemmelser, er det fundet nødvendigt at foretage den foreslåede omplacering af det nuværende tolvte kapitel.

Bestemmelsen i § 293 om handelsministerens beføjelser i forbindelse med rejsning eller frafald af tiltale i sager angående overtrædelse af § 289 foreslås efter henstilling fra justitsministeriet ophævet som værende overflødig og ikke stemmende med anklagemyndighedens stilling. § 295 foreslås ligeledes ophævet som overflødig.

Til 12.

Forslaget er en konsekvens af den i § 60, stk. 2, foreslåede udvidede pligt for skibsføreren til at have eksemplarer af visse love og forskrifter om bord.

Til 13 og 14.

Forslagene er af redaktionel karakter.

Til 16.

Den foreslåede bestemmelse om lovens anvendelse i Grønland erstatter den ved ændringsforslagets nr. 15 ophævede bestemmelse i den gældende lovs § 313.

Det bemærkes, at den gældende sølov ved kgl. anordning nr. 27 af 11. februar 1961 er sat i kraft for Grønlands vedkommende fra 1. april 1961 at regne med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser.

## Udvalgets udkast til lovbestemmelser om skibsføreren m. m.

### § 1.

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

1. *Tredje kapitel* affattes således:

#### Om skibsføreren.

§ 25. Om skibsføreren retlige stilling findes tillige regler i sømandsloven.

§ 26. Skibsføreren skal, inden rejsen begynder, sørge for, at skibet er i sødygtig stand, herunder at det er tilstrækkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarelig stand til modtagelse, befordring og bevarelse af ladningen. Han skal påse, at ladningen bliver behørigt stuvet, at skibet ikke bliver overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og ligeledes at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket, medmindre forholdene tillader andet.

*Stk. 2.* Under rejsen skal skibsføreren gøre, hvad der står i hans magt for at holde skibet i sødygtig stand. Er skibet grundstødt, eller hvis ellers nogen begivenhed er indtruffet, hvoraf skade kan antages at være opstået, skal skibsføreren, så snart det kan ske, foranstalte fornøden undersøgelse af, om skibet stadig er sødygtigt.

§ 27. Forlader skibsføreren skibet, skal han give den øverste tilstedeværende styrmand eller, hvis ingen styrmand er til stede, en anden af mandskabet fornøden underretning og ordre.

*Stk. 2.* Når skibet ikke er fortojet i havn eller til ankers på sikker ankerplads, må skibsføreren, selv om der er lods om bord, ikke uden nødvendighed være fraværende fra skibet. Det samme gælder overhovedet under farefulde omstændigheder.

§ 28. Dør skibsføreren, eller bliver han på grund af sygdom eller anden tvingende årsag ude af stand til at føre skibet, eller

forlader han tjenesten, træder den øverste styrmand i hans sted, indtil ny fører er tiltrådt. Rederen skal i disse tilfælde uopholdelig underrettes om det passerede.

§ 29. Skibsføreren skal sørge for, at navigationen og behandlingen af skibet sker på en måde, som er forenelig med godt sømandsskab.

§ 30. Skibsføreren skal, så vidt muligt på forhånd, gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler og på de steder, som skibet under rejsen anløber.

§ 31. Kommer skibet i havsnød, er skibsføreren pligtig at gøre alt, hvad der står i hans magt for at redde de ombordværende og bevare skib og ladning. Han skal sørge for, at skibsbøgerne og skibspapirerne om nødvendigt bliver bragt i sikkerhed. Han bør endvidere drage omsorg for bjærgning af skib og ladning. Medmindre der er fare for hans eget liv, må han ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning.

§ 32. Skibsføreren skal sørge for, at lastning og losning foretages og rejsen udføres med tilbørlig hurtighed. Før skibsføreren indlader sig på bjærgning af skib eller gods, skal han nøje overveje, om dette er foreneligt med hans pligter overfor dem, hvis tarv han har at varetage.

§ 33. Skibsføreren har i denne sin egenkab fuldmagt til på rederens vegne at foretage retshandler, der angår bevarelse af skibet eller udførelse af rejsen, at slutte aftaler om på rejsen at medtage gods såvelsom passagerer, hvis skibet er indrettet dertil, og at optræde som sagsøger i sager, der angår skibet.

*Stk. 2.* Udkræves der penge til formål som nævnt i stk. 1, og rederens ordre ikke kan afventes, skal skibsføreren søge dem tilveje-



bragt på bedste måde. Skibsføreren kan efter omstændighederne optage lån eller pantsætte eller sælge af rederens gods eller, i nødsfald, af ladningen. Har det været unødvendigt at foretage en sådan disposition, er denne dog bindende for rederen, hvis tredjemand var i god tro.

*Stk. 3.* Skibsføreren skal under rejsen drage omsorg for ladningen og i det hele varetage ladningsejerens tarv. I dette øjemed kan han uden særlig fuldmagt indgå aftaler og optræde som sagsøger på ladningsejerens vegne efter de regler, der gælder for bortfragtereren, jfr. §§ 102-104.

*Stk. 4.* Skibsføreren skal stadig holde rederen underrettet om skibets tilstand, rejsens forløb, afsluttede retshandler og overhovedet om enhver begivenhed, som kan være af interesse for rederen. I alle vigtige anliggender bør han, for så vidt omstændighederne tillader det, indhente ordre fra rederen selv eller den, til hvem denne har henvist ham.

**§ 34.** I det omfang og på de vilkår, som kongen fastsætter, er skibsføreren pligtig at medtage sådanne danske skibsførere eller sømænd, som har krav på fri hjemrejse efter sømandslovens § 26, eller for hvis hjemrejse dansk konsul eller myndighederne i Grønland skal sørge, til bestemmelsesstedet eller til anden havn, som skibet skal anløbe under rejsen. Uden betaling er han pligtig at medtage afdøde danske skibsføreres eller sømænds aske og om bord efterladte ejendele, for så vidt det kan ske uden ulempe.

*Stk. 2.* Under forudsætning af gensidighed kan kongen udvide disse bestemmelser til at gælde også for fremmede skibsførere eller sømænd, deres aske og om bord efterladte ejendele.

**§ 35.** Skibsføreren hæfter ikke personlig for de forpligtelser, som han i denne sin egenskab indgår på reders eller ladningsejers vegne.

**§ 36.** Skibsføreren er pligtig at erstatte skade, som han ved fejl eller forsømmelse i tjenesten forvolder reder, ladningsejer eller andre. Erstatningen kan dog nedsættes under hensyntagen til den udviste skyld, skadens størrelse og omstændighederne iøvrigt.

**§ 37.** Skibsføreren har pligt til at aflægge regnskab, så ofte rederen forlanger det. Vil rederen gøre indsigelse mod regnskabet, må han gøre det inden 6 måneder efter dets modtagelse; oversiddes denne frist, kan der ikke mere rejses indsigelse, medmindre sving oplyses.

*Stk. 2.* I regnskabet skal skibsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgørelse, som han har modtaget af befragter, ladningsejer, leverandør eller andre, med hvem han i sin egenskab af skibsfører har haft at gøre.

**§ 38.** Uden rederens tilladelse må skibsføreren ikke medtage varer til salg for egen eller andres regning. Gør han det, er han pligtig at betale fragt og erstatte forvoldt skade.

**§ 39.** Skibsføreren er ansvarlig for, at skibsbøger føres i det omfang, det er foreskrevet, jfr. § 300, stk. 1. Bøgerne føres under hans tilsyn.

**§ 40.** Skibsføreren skal om bord have alle fornødne skibspapirer samt et eksemplar af denne lov og af de i henhold dertil udstedte forskrifter.

*Stk. 2.* Handelsministeren kan foreskrive, hvilke andre love og forskrifter vedrørende skibstypen der skal findes om bord.

**2. I trettende kapitel** (jfr. udvalgets 1. betænkning) indsættes følgende nye paragraffer:

**§ 300.** Handelsministeren fastsætter nærmere regler om, i hvilket omfang og i hvilke farvande der i danske skibe skal føres skibsbøger, herunder skibsdagbøger, maskindagbøger og radiodagbøger, samt om disse bøgernes indretning og autorisation og om kontrol med bøgernes førelse.

*Stk. 2.* Enhver, som påviser en retlig interesse, kan få adgang til at blive bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling at få afskrift af dem, så vidt hans interesse rækker. Medmindre handelsministeren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med fremmed skib, jfr. herved § 223 a, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det pågældende fremmede skibs bøger.

*Stk. 3.* Enhver dagbog skal, når den er udkrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endelig er afgjort.

*Stk. 4.* For skibsbøger, som er ført på et finsk, norsk eller svensk skib, finder reglerne i stk. 2 tilsvarende anvendelse, når skibet befinder sig i dansk havn.

**§ 310.** Har skibet på rejsen lidt en skade, som nødvendiggør betydeligere reparation eller længere ophold, påhviler det skibsføreren at lade afholde lovlig skønsforretning. Under denne skal skaden besigtiges og skøn afgives over, hvad der bør foretages for at udbedre den, over hvad dette vil koste, samt over skibets værdi i beskadiget tilstand. Efter endt reparation bliver det ved ny besigtigelse at afgøre, om skibet er i en sådan tilstand, at det kan udføre den forestående rejse.

*Stk. 2.* Har ladningen under rejsen lidt betydeligere skade, eller findes der grund til at antage, at den er i sådan tilstand, at losning eller anden foranstaltning til dens

bevaring er nødvendig, eller må losning ske for skibets skyld, skal skibsføreren lade afholde lovlig besigtigelse og skønsforretning. Findes lasten at være beskadiget, skal mændene udtale sig om de årsager, som kan antages at have foranlediget skaden, og skønne, hvad der i denne anledning bør foretages.

*Stk. 3.* Skønsmændene beskikkes efter den på hvert sted gældende lov eller sædvane; hvor sådan beskikkelse sædvanemæssig ikke bruges, bør skibsføreren fremskaffe erklæringer fra sagkyndige.

**§ 311.** Såfremt der kan opstå spørgsmål om, at skade er foranlediget af mangler ved stuvningen, garneringen, lugernes forskalkning eller deslige, bør besigtigelsesmænd tilkaldes ved lugernes åbning og losningen. Findes der grund til at befrygte, at gods under rejsen har taget skade, skal skibsføreren lade afholde besigtigelsesforretning, førend godset udleveres til modtageren.

## § 2.

Denne lov træder i kraft den — — —

### Udvalgets bemærkninger til lovudkastet.

Kapitel 3 i søloven af 1. april 1892 blev ændret på nogle punkter i forbindelse med gennemførelsen af sømandsloven af 1. maj 1923, idet en række bestemmelser om skibsførerens tjenesteaftale blev overført til sømandslovens kapitel 1. Ved den i 1937 foretagne revision af søloven blev enkelte ændringer foretaget i kap. 3, jfr. lov nr. 149 af 7. maj 1937. Også i forbindelse med den i 1952 stedfundne revision af sømandsloven gennemførtes ved lov nr. 230 af 7. juni 1952 visse ændringer i sølovens kapitel 3, navnlig med hensyn til affattelsen af §§ 34-37.

Som det fremgår af udvalgets i oktober 1962 afgivne 1. betænkning, har man på grundlag af de stedfundne drøftelser med de øvrige nordiske sølovskomiteer foreslået, at reglerne om søforklaring i lovens § 40 i væsentlig omarbejdet og detaljeret form placeres i et nyt 13. kapitel (§§ 301-309).

Under det fortsatte nordiske samarbejde

har man som nævnt i indledningen taget de resterende bestemmelser i skibsførerkapitlet op til revision. Disse bestemmelser har været drøftet på de fællesnordiske møder i Helsingfors i august 1961 og i Oslo i august 1963, på grundlag af lovudkast udarbejdet i hver af de fire komiteer. Den norske sølovskomite har afgivet betænkning vedrørende skibsførerkapitlet i oktober 1963 (Innstilling IV). Den svenske komité har afgivet betænkning om dette emne i februar 1965, mens den finske komité's betænkning endnu ikke foreligger.

Der har både under de nordiske forhandlinger og inden for det danske udvalg været enighed om, at de gældende bestemmelser i sølovens kapitel 3, der bortset fra de foran nævnte ændringer ikke har været revideret siden sølovens vedtagelse i 1892, og som i nogen grad bærer præg af forholdene i sejl-skibstiden, nu bør søges justeret, og der er som nævnt i alle fire nordiske komiteer ud-

arbejdet udkast til ny affattelse af kapitel 3. De nordiske lovudkast er gengivet som paralleltekster i bilag 1. Man har ikke fundet anledning til at foreslå væsentlige materielle ændringer i de tilbageværende bestemmelser i dette kapitel, men har dels søgt at gøre reglerne mere tidssvarende, dels at få gennemført en mere hensigtsmæssig redaktion af de bestemmelser, der er tilbage efter de tidligere foretagne lovændringer, der har efterladt adskillige „huller“ i paragraffølgen.

Medens det svenske udkast i det væsentlige både indholdsmæssigt og med hensyn til paragrafinddelingen er parallelt med det danske lovudkast, har den norske komité foreslået, at visse regler om skibsførerens tjenesteforhold, som endnu findes i kapitel 3 (bl. a. §§ 28, 59 og 60), overføres til sømandslovens kapitel 1. Ligeledes har man fra norsk side ønsket at overflytte bestemmelsen i § 34 om skibsførerens pligt til at medtage søfarende, som skal hjemsendes ved konsulatets foranstaltning, til sømandsloven. I finsk lovgivning er de tilsvarende bestemmelser placeret i sømandslovens § 88. Fra svensk og dansk side har man ikke fundet det hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at foreslå ændringer i sømandsloven, men har ment, at visse ønskelige justeringer eventuelt kan foretages, når spørgsmålet om en mere omfattende revision af sømandsloven til sin tid måtte blive aktuelt.

Der har dernæst under det nordiske samarbejde været enighed om, at visse regler i kapitel 3 bør placeres i det nye kapitel 13 i sammenhæng med de reviderede regler om søforklaring, jfr. udvalgets 1. betænkning. Dette gælder bl. a. bestemmelserne i sølovens §§ 35-39 om førelse af skibsdagbøger, maskindagbøger etc. og om adgangen til at gøre sig bekendt med dagbørgernes indhold. Disse regler, der efter udvalgets opfattelse indeholder alt for mange detaljer, foreslår man placeret som § 300 i stærkt forenklet form, således at der gives handelsministeren bemyndigelse til at fastsætte alle enkeltheder med hensyn til omfanget af og formen for førelsen af dagbøger, om disses indretning og om kontrol med bøgernes førelse.

Der har endvidere både under de nordiske drøftelser og i udvalget været enighed om ligeledes at flytte de nugældende regler i

§§ 41-42 om afholdelse af skønsforretninger og lugebesigtigelser m. v. til 13. kapitel som §§ 310-311 under hensyn til, at disse regler står i naturlig sammenhæng med og supplerer reglerne om søforklaring, der som nævnt er foreslået placeret som §§ 301-309.

Til lovudkastets enkelte bemærkninger skal følgende bemærkes:

#### Til § 25.

Medens sømandsloven — nu lov nr. 229 af 7. juni 1952 — indeholder de væsentligste regler om skibsførerens tjenesteaftale, hans myndighed om bord og hans forpligtelser over for besætningen, er der i sølovens kapitel 3 givet bestemmelser om skibsførerens tjenesteplichter iøvrigt, først og fremmest hans forpligtelser i forhold til rederen og ladningsejeren. Det har under de nordiske drøftelser af sølovens kapitel 3 vist sig vanskeligt på alle punkter at finde frem til en hel klar og systematisk afgrænsning mellem de to love. Fra norsk side har man som nævnt i de indledende bemærkninger foreslået visse bestemmelser overført til sømandsloven, medens man fra dansk, finsk og svensk side ikke har ønsket på nuværende tidspunkt at foretage ændringer i sømandsloven. For at klarlægge forholdet foreslår udvalget som ny § 25 optaget en generel henvisning til sømandslovens bestemmelser om skibsførerens retlige stilling. Det svenske udkast indeholder i § 25 en tilsvarende bestemmelse.

#### Til § 26.

Stk. 1 indeholder i forenklet form regler svarende til gældende sølovs § 26 om skibsførerens ansvar for skibets sødygtighed ved rejsens begyndelse. Reglerne i denne paragraf har i realiteten ikke undergået nogen ændringer, siden de blev givet i 1892, bortset fra at 3. stk. om adgang til at fastsætte nærmere forskrifter vedrørende skibets forsyning med lægemidler og om indladning og medtagelse af sprængstof m. m. tillige med et tillæg af 14. december 1903 også vedrørende sprængstof etc. er blevet ophævet i 1923, efter at disse forhold var dækket gennem den i mellemtiden gennemførte skibstilsynslovgivning.

Den i § 26, stk. 1, givne opregning af eksempler på forhold, der er af betydning

for sødygtigheden, må i dag anses for at være dels forældet, jfr. navnlig at der tales om kulfyrede dampskibe, dels ret tilfældigt valgt og vedrørende forhold, som nu er dækket udførligt af nyere lovgivning og dertil hørende administrative forskrifter om skibes bemanning og om skibes udrustning og udstyr, jfr. bl. a. bekendtgørelse nr. 396 af 15. november 1952 om forskrifter for skibes bygning og udstyr. De hidtil gældende regler i § 26, stk. 2, om nødvendig garnering, underlag etc. for ladningen foreslås erstattet af en i overensstemmelse med konossementsloven (lov nr. 150 af 7. maj 1937) § 3, 1, c., formuleret regel om, at skibet skal være i forsvarlig stand til modtagelse, befordring og bevaring af ladningen. Disse regler indgår — ligesom reglerne om udrustning, bemanning og proviantering — under sødygtighedsbegrebet, og er derfor ikke medtaget.

Reglerne i stk. 2 om dækslast og om ballast er ikke medtaget, da disse påbud må anses for dækket af de generelle krav om sødygtighed. Man har derimod bibeholdt reglen om skibsførerens ansvar for, at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at dette påbud ikke kan være til hinder for, at lugerne står åbne i særlige tilfælde, f. eks. af hensyn til ventilation af lastrummet eller under sejlads på floder og i beskyttet farvand. I modsætning til den norske komité, der har ment at dette resultat kan udledes af udtrykket „forsvarligt lukket og skalket“, har udvalget fundet det hensigtsmæssigt at præcisere den anførte fortolkning ved at tilføje, „medmindre forholdene tillader andet“.

§ 26, stk. 2, i udkastet svarer ganske til nugældende sølovs § 32, der fastslår skibsførerens pligt til under rejsen at opretholde skibets sødygtighed. Det er fundet naturligt at samle reglerne om skibsførerens ansvar for skibets sødygtighed såvel før som under rejsen i samme paragraf. Regler om bortfragterens ansvar for skibets sødygtighed findes i § 72.

Den foreslåede formulering af § 26 stemmer i øvrigt overens med det norske udkast § 26, bortset fra at dette har udeladt reglen i stk. 2, 2. pkt. (gældende lovs § 32, 2. pkt.), og de svenske og finske udkast er i realiteten af samme indhold.

#### Til § 27.

De foreslåede regler svarer med mindre redaktionelle ændringer til gældende sølovs § 29. De øvrige nordiske udkast har tilsvarende bestemmelser, men har tilføjet et nyt stk. 1, der gengiver reglen i sømandslovens § 44, stk. 2, om, at den øverste tilstedeværende styrmand i førerens fravær eller forfald træffer de afgørelser, som ikke kan opsættes. Fra dansk side har man, som nævnt ovenfor, ikke ment på nuværende tidspunkt at burde foreslå ændringer i sømandsloven, men er iøvrigt enig med de øvrige nordiske komiteer i, at bestemmelsen systematisk har en sådan sammenhæng med bestemmelserne i sølovens § 27, at den ved senere revision af sømandsloven bør overflyttes til denne paragraf.

#### Til § 28.

Den foreslåede regel omhandler samme forhold som gældende sølovs § 30, men er udvidet til også at omfatte det tilfælde, at skibsføreren afgår ved døden. Bestemmelsen om, at den øverste styrmand træder i skibsførerens sted i de nævnte tilfælde, hvor skibsføreren ikke kan udføre sine pligter, findes nu i sømandslovens § 44, stk. 2, men hører systematisk hjemme i sølovens 3. kapitel. Medens det norske udkast foreslår § 44, stk. 2, i sømandsloven strøget, har udvalget dog, som ovenfor i bemærkningerne til § 27 anført, ikke ment at burde foreslå ændringer i sømandsloven, men henstiller, at en sådan ændring eventuelt gennemføres i forbindelse med en senere revision af denne lov.

Reglen om, at rederen uopholdeligt skal underrettes om det passerede, stemmer med sølovens § 30. Derimod har man udeladt bestemmelsen i § 30 om konsulens medvirkning ved antagelse af anden midlertidig skibsfører. En sådan bestemmelse må anses for overflødig under nutidens gode kommunikationsforhold, hvor der normalt altid hurtigt vil kunne indhentes forholdsordre fra rederen.

#### Til § 29.

Den foreslåede bestemmelse om, at skibsføreren skal sørge for, at navigeringen og behandlingen af skibet sker på en måde, der er forenelig med godt sømandsskab, findes ikke i gældende sølov, hvorimod den svenske sølovs § 32 indeholder en mere detaljeret regel om dette forhold. Der har under det

## Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven.

nordiske samarbejde været enighed om det hensigtsmæssige i, at sølovens skibsfører-kapitel indeholder en generel bestemmelse om skibsførerens nautiske pligter, og en sådan bestemmelse er optaget i samtlige nordiske lovudkast.

Det svenske udkast indeholder herudover en regel om, at skibsføreren skal påse, at de navigatoriske hjælpemidler udnyttes i påkrævet omfang, samt at skibsføreren skal iværksætte de fornødne forsigtighedsforanstaltninger, når fare truer som følge af is eller andre vejrforhold m. v.

Fra norsk, finsk og dansk side har man ikke fundet anledning til at optage sådanne regler i lovudkastets § 29. For Danmarks vedkommende indeholder lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 28. marts 1951 hjemmel for handelsministeren til at foreskrive bl. a., hvad der på danske skibe skal iagttages til betryggelse mod fare for sejladsen.

## Til § 30.

Reglen svarer — bortset fra redaktionelle ændringer — til sølovens § 33, 1. pkt., og findes tilsvarende i de norske og svenske lovudkast.

Reglen i sølovens § 33, 2. pkt., om, at skibsføreren i tilfælde af krig eller blokade bør skaffe sig underretning om, hvad der til skibs og ladnings sikkerhed bør iagttages, er foreslået strøget, da den delvis allerede vil være dækket af den foreslåede affattelse af § 30 og iøvrigt under nutidens forhold må anses for overflødig.

## Til § 31.

Den foreslåede bestemmelse, der har fået samme formulering i de øvrige nordiske udkast, svarer stort set til gældende sølovs § 43, stk. 1, idet man dog har understreget, at skibsføreren foruden skib og ladning også skal søge at redde de ombordværende. Det er fundet overflødigt at udtale, at også andet gods om bord som f. eks. rejsegods og mand-skabets personlige effekter ligeledes skal søges bevaret.

Udkastets regel om, at skibsføreren om nødvendigt skal sørge for, at dagbøgerne og skibspapirerne bringes i sikkerhed, er udtrykt mere generelt end i sølovens § 43, således at reglen ikke blot gælder for det typiske tilfælde, at skibet må forlades, men f. eks. også dækker den situation, at doku-

menterne under en brand om bord anbringes på et sikrere sted, indtil det kan afgøres, om det bliver nødvendigt at forlade skibet.

Efter sølovens § 43, stk. 1, må skibsføreren ikke forlade skibet, så længe der kan være håb om dets redning. Først når redning er umulig og faren truende, kan han efter lovens ord forlade sin post. Efter lovudkastet er reglen — i overensstemmelse med hvad der i dag må antages at være den herskende opfattelse inden for søfartskredse — formuleret noget mindre kategorisk, således at man vel fastholder forbudet mod, at skibsføreren forlader skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning, men dog herfra gør den undtagelse, at påbudet ikke gælder, hvis der er fare for hans eget liv.

Bestemmelserne i sølovens § 43, stk. 2 og 3, om skibsførerens ledelse af bjærgningsarbejdet og om hans pligter med hensyn til bevaring og besigtigelse af det bjærgede gods er udeladt i samtlige nordiske lovudkast. Disse regler må anses for overflødige, da det i praksis ikke normalt vil være skibsføreren, men bjærgeren, der tager sig af disse anliggender.

I de svenske og norske udkast til § 31 og tilsvarende paragraf i det finske udkast er optaget nogle bestemmelser om skibsførerens pligt til at yde hjælp til enhver, der befinder sig i havsnød eller trues af fare til søs, når dette kan ske uden fare for eget skib og dets ombordværende. For Danmarks vedkommende findes udførlige bestemmelser om dette forhold i § 4 i loven af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, og udvalget har ikke ment at burde stille forslag om overflytning af disse bestemmelser til søloven. Også i sølovens § 223 findes specielt med henblik på skibssammenstød regler om skibsførerens gensidige pligt til at yde hjælp og bistand, formuleret i overensstemmelse med den af Danmark tiltrådte Bruxelles-konvention af 1910 om skibssammenstød. I det norske udkast har man under hensyn til, at udkastets § 31, stk. 3, i nogen grad dækker § 223, foreslået en forenkling af sidstnævnte paragraf. Det svenske lovudkast foreslår reglerne i § 223 indarbejdet fuldt ud i § 31. I betragtning af, at den ovenfor nævnte hovedbestemmelse om skibsførerens pligt til at yde hjælp i nødstilfælde gennem en lang årrække har været placeret i lovgiv-

ningen om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, har udvalget — uanset at en sådan bestemmelse måske systematisk kunne siges at høre hjemme i sølovens skibsførerkapitel — ikke fundet tilstrækkelig anledning til at foreslå lovændringer herom og følgelig heller ikke nogen ændring af den specielle regel om skibssammenstød i § 223.

#### Til § 32.

Denne bestemmelse, der findes i samme formulering i det svenske og finske udkast, men er udeladt i det norske udkast, svarer ganske til gældende sølovs § 31, således som denne bestemmelse er affattet ved sølovsrevisionen i 1937. Spørgsmålet om deviation eller andet ophold set i relation til befragtningsforholdet er iøvrigt behandlet i sølovens § 98 og konossementslovens § 4, nr. 4, og det er under de nordiske forhandlinger blevet hævdet navnlig fra norsk side, at § 32 må anses for overflødig, idet skibsføreren efter moderne opfattelse må betragtes som rederens underordnede ved opfyldelsen af fragtaftalen og ikke indtager nogen stilling som selvstændig kontrahent i forhold til befragteren.

#### Til § 33.

Stk. 1 om skibsførerens stillingsfuldmagt svarer ganske til sølovens § 48 og findes i samme formulering i det norske udkasts § 32 og svensk udkast § 33, stk. 1 samt i gældende finsk sølovs § 63.

Stk. 2 svarer i det væsentlige til sølovens § 49, hvori er indarbejdet reglen i § 52, sidste pkt., jfr. norsk udkast § 33 og svensk udkast § 33, stk. 2. Reglen er dog i den danske og norske version udvidet til, foruden optagelse af lån og salg af rederens gods, også at omfatte pantsætning af sådant gods. Ved „gods“ forstås i denne forbindelse skibets tilbehør og inventar, foruden den del af ladningen, som måtte tilhøre rederen, men derimod ikke selve skibet.

Stk. 3 om skibsførerens forpligtelser overfor ladningsejerens interesser svarer til sølovens §§ 53 og 54, jfr. norsk og svensk udkast § 34.

Reglen i stk. 4 om skibsførerens pligt til at holde rederen underrettet om en række forhold af væsentlig betydning og indhente forholdsordre fra rederen i vigtige anliggender svarer til gældende sølovs § 52, 1. og

2. pkt. En tilsvarende regel er optaget i det svenske udkasts § 33, stk. 3, men er udeladt i det norske udkast.

#### Til § 34.

Den foreslåede tekst svarer med en mindre redaktionel ændring til den gældende sølovs § 34, således som denne paragraf er formuleret ved lovændringen af 7. juni 1952.

Der har, som allerede nævnt i de indledende bemærkninger, under de nordiske forhandlinger været enighed om, at de i § 34 indeholdte regler som offentligtretlige bestemmelser af social karakter og iøvrigt nøje sammenhængende med sømandslovens regler om hjemsendelse af søfarende m. m. mest naturligt burde placeres i sidstnævnte lov. Den norske betænkning indeholder da også forslag herom, medens man fra svensk og dansk side ikke har anset det for hensigtsmæssigt på nærværende tidspunkt at stille forslag om ændringer i sømandsloven, men mener, at en overflytning af § 34's bestemmelser til sømandsloven bør ske i forbindelse med en kommende revision af denne lov. I det svenske udkast er bestemmelsen flyttet til § 41.

#### Til § 35.

Bestemmelsen svarer ganske til gældende sølovs § 58 og findes ligelydende i svensk og norsk udkast § 35.

#### Til § 36.

Den foreslåede regel svarer med en mindre redaktionel ændring til sølovens § 59. Man har dog i overensstemmelse med de nordiske forhandlinger udeladt reglen i sidste punktum om, at det ikke fritager skibsføreren for ansvar, at han har handlet efter beslutning i skibsråd. Da søloven ikke indeholder nærmere regler om skibsrådets sammensætning og dets status iøvrigt, har man fundet det uhensigtsmæssigt, at der i loven henvises til skibsrådet. Også de i § 195 indeholdte bestemmelser om afholdelse af skibsråd før skibsføreren foretager nogen handling, der kan medføre havarifordeling, er foreslået ophævet i forbindelse med den ændrede affattelse af havarikapitlet jfr. nedenfor side 16. Dette udelukker naturligvis ikke, at skibsføreren, når der er grund til det, og tiden tillader det, bør rådføre sig med sine skibsofficerer og andre mandskabsrepræsen-

tanter, men betydningen heraf må vurderes konkret ved afgørelsen af spørgsmålet om skibsførerens ansvar. Det svenske udkast indeholder under samme paragrafnummer en til § 36 svarende bestemmelse, medens den norske betænkning har foreslået bestemmelsen om skibsførerens ansvar placeret i sømandslovens § 8 c. Den tilsvarende regel om en sømands erstatningsansvar og om adgang til nedsættelse af erstatningsbeløbet findes i sømandslovens § 50, stk. 2.

I det svenske udkast er som § 36, stk. 2, optaget en særlig regel om adgang til på tilsvarende måde som for skibsføreren at nedsætte det erstatningsansvar, som en lods måtte have pådraget sig. Den norske komité mener også, at der bør indføres en sådan regel om lodsens erstatningsansvar, men finder, at forholdet bør ordnes ved ændring af loven om lodsvesenet. Udvalget er af samme opfattelse og henstiller, at spørgsmålet tages op til overvejelse i forbindelse med lodsloven.

#### Til § 37.

Denne paragraf svarer bortset fra en redaktionel ændring til sølovens § 60 og findes tilsvarende i det svenske udkast § 37. Den norske sølovskomite har derimod fundet, at reglerne om skibsførerens regnskabspligt mere naturligt hører hjemme i sømandsloven, og har foreslået den overflyttet til denne lov som § 8 b og med udeladelse af reglen om en 6 måneders frist for indsigelse mod regnskaber.

#### Til § 38.

Denne bestemmelse svarer bortset fra redaktionelle ændringer til sølovens § 28 og findes tilsvarende i svensk udkast § 38, medens den norske betænkning foreslår reglen overført til sømandsloven som § 8 a. Der har både under de nordiske forhandlinger og i udvalget været enighed om, at reglen systematisk hører hjemme i sømandsloven, der i § 54 indeholder en tilsvarende regel for mandskabets vedkommende. Man har dog som allerede anført i de indledende bemærkninger ikke ment på nuværende tidspunkt at burde foreslå ændringer i sømandsloven, men henstiller, at spørgsmålet om overflytning overvejes i forbindelse med en kommende revision af sømandsloven.

#### Til § 39.

Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om det hensigtsmæssige i, at sølovens skibsførerkapitel indeholder en klar regel om skibsførerens ansvar for, at skibsbøger føres i det omfang, dette måtte være foreskrevet, jfr. gældende sølovs § 36, 1. pkt. En hertil sigtende regel er derfor optaget i udkastet som § 39 og findes i tilsvarende formulering i det norske udkasts § 30, stk. 2, og i det svenske udkast § 39, stk. 2. Der har ligeledes været enighed om, at de meget detaljerede regler om førelse af dagbøger m. v., der nu findes i sølovens §§ 35-38, såvel som reglen i § 39 om adgangen til at gøre sig bekendt med dagbøgenes indhold, i forenklet form bør overføres til det nye 13. kapitel som § 300 under hensyn til, at disse regler har en naturlig sammenhæng med de foreslåede nye regler om søforklaring (§§ 301-309), se iøvrigt bemærkningerne til § 300.

#### Til § 40.

Reglen i stk. 1 svarer til gældende sølovs § 27, således som denne er affattet ved lov af 7. juni 1952. Bestemmelsen i stk. 2, hvorefter handelsministeriet kan foreskrive, hvilke andre love og forskrifter vedrørende skibsfarten der skal findes om bord, er ny. Det er fundet praktisk at have hjemmel i søloven til under ét at kunne foreskrive, hvilke love m. v. skibsføreren skal have om bord i stedet for de spredte påbud herom, der nu findes i forskellige søfartslove. Bestemmelser svarende til stk. 1 er optaget i det svenske udkast som § 39, stk. 1, og i det norske udkast § 323, nr. 6 og 7.

#### Til § 300.

Stk. 1 indeholder en almindelig bemyndigelse for handelsministeriet til at fastsætte nærmere regler om skibsbøger, hvilket begreb omfatter skibsdagbøger, maskindagbøger, radiodagbøger etc. så vel som kladder til disse bøger. Ligeledes bemyndiges ministeriet til at foreskrive de nærmere regler om skibsbøgenes indretning og autorisation og om kontrol med bøgernes førelse. Om disse forhold findes i den gældende sølovs §§ 35-38 en række til dels meget detaljerede regler, der dog ikke er udtømmende, men har måttet suppleres af administrative forskrifter fastsat ved kgl. anordning nr. 216 af 2. august 1924 og handelsministeriets

bekendtgørelse nr. 242 af 26. august 1953. Der har, som allerede nævnt i de indledende bemærkninger og i bemærkninger til § 39, under de nordiske forhandlinger været enighed om at placere reglerne om skibsbøger i kap. 13 og om at gennemføre en betydelig forenkling af lovteksten, således at alle detaljer fastsættes administrativt. Om skibsførerens ansvar for, at skibsbøger føres i foreskrevet omfang, henvises til bemærkningerne til § 39.

I stk. 2 er optaget en i det væsentlige til gældende lovs § 39 svarende regel om adgang for enhver, som påviser en retlig interesse, til at gøre sig bekendt med skibsbøgernes indhold. Som noget nyt er tilføjet en regel om adgang til mod betaling at få afskrift af bøgerne, så vidt den pågældendes interesse rækker. I modsætning til det norske udkast, der giver adgang til at få bøgerne at se og tage afskrift af dem, har man i det danske udkast formuleret reglen noget snævrere for at kunne hindre, at en person får indblik i forhold, der ligger uden for det, som han kan påvise en retlig interesse i at få kendskab til.

Endvidere har man som en naturlig videreførelse af den i tilknytning til reglerne om søforklaring foreslåede „antidiskriminationsregel“ (1. betænkning, lovudkastets § 306) gjort adgangen til at blive gjort bekendt med skibsbøgernes indhold i tilfælde af skibssammenstød med fremmed skib betinget af, at der er tilsvarende adgang til at gøre sig bekendt med det pågældende fremmede skibsbøger. Reglen gælder ikke blot skibssammenstød, men også „uegentligt sammenstød“, der omhandles i sølovens § 223 a. Ligesom efter § 306 kan handelsministeriet i det enkelte tilfælde tilsidesætte reglen, f. eks. hvis det offentlige interesser tilsiger det, jfr. be-

mærkningerne til § 306 (1. betænkning, side 42).

I stk. 3 er givet regler svarende til gældende sølovs § 39 om opbevaring af dagbøger, der er udkrevet; dog er den normale frist for opbevaring forlænget fra 2 til 3 år, regnet fra datoen for sidste indførsel.

I stk. 4 er som noget nyt optaget en regel om, at bestemmelserne i stk. 2 om adgang til at gøre sig bekendt med skibsbøgernes indhold også skal gælde skibsbøger ført på et finsk, norsk eller svensk skib, når skibet befinder sig i dansk havn. Reglen må ses i sammenhæng med det ved sølovsrevisionen tilstræbte nordiske samarbejde på søretsområdet, der bl. a. har fundet udtryk i reglen om, at søforklaring i de nordiske lande skal afgives for den kompetente domstol i vedkommende land, jfr. udkastet til § 303, stk. 2, og bemærkningerne til denne paragraf (1. betænkning side 39-40). De svenske og finske udkast indeholder tilsvarende regler, medens det norske udkasts § 300, stk. 4, har udstrakt reglen til at gælde ethvert fremmed skib, der befinder sig i norsk havn.

#### Til §§ 310-311.

De foreslåede bestemmelser svarer bortset fra redaktionelle ændringer til bestemmelserne i den gældende sølovs §§ 41 og 42. Man har som nævnt i de indledende bemærkninger af systematiske grunde fundet det hensigtsmæssigt at overflytte reglerne om skønssorretninger og lugebesigtigelser m. v. fra skibsførerkapitlet til det nye kap. 13 om søforklaring m. v.

I det svenske udkast er regler om besigtigelse optaget i §§ 316-320, medens det norske udkast har placeret de specielle regler om „sjörettsskjönn“ i §§ 316-321.



## Udvalgets bemærkninger vedrørende lovudkastet om havari.

Sølovens syvende kapitel „Om havari“ har ikke været genstand for ændringer siden lovens gennemførelse i 1892. De i dette kapitel indeholdte meget detaljerede regler om, hvad der henregnes til almindeligt havari (groshavari, havari grosse, fælleshavari), og om havarifordelingen er udformet under det nordiske sølovssamarbejde i 1880'erne og er stærkt præget af forrige århundredes skibsfartsforhold. Udviklingen har imidlertid ført med sig, at sølovens regler om almindeligt havari nu kun yderst sjældent anvendes i praksis, idet konnossementer og certepartier normalt indeholder en klausul om, at almindeligt havari skal opgøres efter York-Antwerpen reglerne (i det følgende kaldt YAR).

YAR er en samling af internationale regler om beregning og fordeling af almindeligt havari, som oprindeligt blev vedtaget af International Law Association i 1877. Reglerne er blevet revideret i 1890, i 1924 og senest på International Law Association's møde i København i 1950 efter forudgående behandling i Comité Maritime International. YAR, 1950, er optaget som bilag 3 til nærværende betænkning såvel i den engelske originaltekst som i oversættelse til dansk.

Det må fremhæves, at YAR ikke har samme karakter som de af de diplomatiske søretskonferencer udarbejdede søretskonventioner, men er regler af helt privat karakter, der kun kan komme til anvendelse, såfremt parterne i det enkelte tilfælde udtrykkeligt har aftalt det. YAR har imidlertid fundet en så udbredt anvendelse inden for international skibsfart, at der i realiteten på dette område er opnået større ensartethed end med hensyn til de fleste andre sørettlige regler, der har været genstand for international regulering.

Under det nordiske samarbejde vedrørende revision af søloven, hvor havarikapitlet har været drøftet på sølovskomiteernes fællesmøder i Helsingfors i august 1961 og i Oslo i august 1963, har det været

den almindelige opfattelse, hvortil også det danske udvalg har kunnet slutte sig, at de gældende regler om almindeligt havari i de nordiske sølove må betragtes som forældede og bør afløses af regler, der bygger på den faktiske tilstand, hvorefter YAR er de regler, efter hvilke havariopgøret i almindelighed finder sted.

Under udarbejdelsen af de nordiske lovudkast, der er gengivet som paralleltekster i bilag 2, har det derimod ikke været muligt at nå frem til ensartet løsning af spørgsmålet om, på hvilken måde YAR skal kunne indarbejdes i de nordiske sølove. Der henvises herom til bemærkningerne nedenfor til lovudkastets § 211. Iøvrigt betyder det foreliggende lovudkast en radikal ændring af sølovens kapitel 7, idet de detaljerede regler om, hvad der henregnes til almindeligt havari og om havarifordelingen, udgår, således at kapitlet foruden den generelle regel i § 211, hvorved YAR gøres anvendelige, alene kommer til at omfatte de processuelle regler m. v. vedrørende havariopgøret.

Den norske sølovskomite har i november 1963 afgivet betænkning (Innstilling V) vedrørende revision af kapitel 7. Tilsvarende betænkning er afgivet af den svenske sølovskomite i februar 1965, medens den finske komité endnu ikke har afgivet betænkning om havarikapitlet.

I det foreliggende norske lovudkast er det foreslået at indarbejde regler om dispachørers uddannelse og beskikkelse m. v. i søloven. Også de svenske og finske lovudkast indeholder regler om dispachører og om dispachens udførelse. For Danmarks vedkommende har reglerne om dispachørers beskikkelse og uddannelse hidtil været at finde i §§ 78-79 i næringsloven af 28. april 1931, men i forbindelse med den forestående revision af denne lov er der rejst spørgsmål om at optage bestemmelserne om dispachører i en særlig lov. Sølovsudvalget har i denne sammenhæng drøftet spørgsmålet om, hvorvidt reglerne om dispachørers be-

skikkelse m. v. ligesom i det norske udkast burde overflyttes til søloven, men der har inden for udvalget været enighed om, at det under hensyn til, at søloven i overvejende grad er en samling civilretlige bestemmelser, ikke kan anses for naturligt og hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser af den nævnte art i søloven.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

#### Til § 211.

I denne bestemmelse indeholdes den nye grundlæggende regel om almindeligt havari, hvorefter YAR af 1950, hvis ikke andet er aftalt, bliver bestemmende for, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles. Reglerne er deklaratoriske, men stemmer, som nævnt i de indledende bemærkninger, med det, som i dag er normal praksis i henhold til klausuler i de almindeligt anvendte certepartier, konossementer m. v. Den foreslåede regel vil overflødiggøre de detaljerede regler i den gældende sølovs §§ 187—212 om begrebet almindeligt havari og om havarifordelingen.

Som det vil fremgå af parallelteksterne (bilag 2) og som allerede nævnt i de indledende bemærkninger, har det ikke været muligt at nå frem til en ensartet metode med hensyn til indarbejdelsen af YAR, idet de danske og norske udkast mere direkte gør YAR anvendelige — for Norges vedkommende dog via en kgl. anordning —, medens de svenske og finske udkast indeholder en definition af almindeligt havari stemmende med YAR-regel A (de såkaldte „Common Safety-tilfælde“) og iøvrigt søger at udvide definitionen til at omfatte de i YAR's talregler omhandlede såkaldte „Common Benefit-tilfælde“, i hvilke fælleshavarifordeling også skal finde sted, med en henvisning til „internationalt vedtagne grundsatser“. I de danske og norske udkast har man ikke — når YAR i realiteten inkorporeres i søloven — fundet det hensigtsmæssigt at optage en definition af begrebet almindeligt havari i lovtæksten, idet man dels har anset det for særdeles vanskeligt at udforme en i alle henseender fyldestgørende definition, dels forudsætter, at groshavaribegrebet er så almindeligt anerkendt og indarbejdet i international søretspraksis, at

lovens havaribegreb må kunne fortolkes i overensstemmelse hermed.

Efter det norske lovudkast skal der som nævnt ved kgl. anordning gives nærmere bestemmelser om, hvad der skal henføres til almindeligt havari samt om havarifordelingen. Det siges udtrykkeligt i lovtæksten, at disse regler så vidt muligt skal være i overensstemmelse med international praksis og sædvane, og det fremgår af indstillingen, at det er hensigten at lade den kgl. anordning henvide generelt til YAR 1950, som samtidig optages som bilag til anordningen. Dette system har den fordel, at man i tilfælde af, at der gennemføres ændringer i YAR, kan korrigere de nationale regler uden lovændring ved udfærdigelse af en ny anordning. Udvalget har overvejet, hvorvidt man burde følge det norske udkast på dette punkt, men er nået til den opfattelse, at det dels ikke ville være stemmende med dansk lovgivningspraksis at fastsætte sådanne regler administrativt, dels må anses for hensigtsmæssigt, at det umiddelbart af loven kan ses, hvilke regler der er gældende på det pågældende område. Man foreslår derfor, at der i selve lovtæksten optages en henvisning til YAR 1950, og at det pålægges handelsministeriet at bekendtgøre YAR såvel i deres engelske tekst som i dansk oversættelse. Da YAR som nævnt i de indledende bemærkninger kun har været undergivet revision 3 gange i de ca. 88 år, de har bestået, skulle det efter udvalgets opfattelse ikke frembyde nogen betragtelig ulempe, at fremtidige ændringer i YAR vil nødvendiggøre en ændring af søloven.

#### Til § 212.

Ifølge den gældende sølovs § 213, der findes tilsvarende i de øvrige nordiske sølove, sker beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari „på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, og efter der gældende lov“. Det fremgår af motiverne til sølovsudkastet af 1882 og det senere lovforslag, der førte til søloven af 1. april 1892, at man har anset den pågældende regel for stemmende med almindelig europæisk ret og iøvrigt hensigtsmæssig, da skibet i reglen vil losse hele ladningen på ét sted. Om de tilfælde hvor dele af ladningen losses i forskellige mellemhavne, udtaler motiverne, at det rimelige må være, at enhver ladnings-

ejer må have ret til at fordre dispachen opgjort efter det steds love, hvor rejsen for hans vedkommende ender, og at det vil være „i højeste grad ubilligt, at ladnings-ejerens fordring på havariodtgørelse skulle være afhængig af, hvorvidt den senere rejse, i hvilken han ikke har lod eller del, går mere eller mindre lykkeligt“.

Under de nordiske forhandlinger og under udvalgets gennemgang af havarikapitlet har det fra mange sider overfor den gældende regel været anført, at den, således som skibsfarten foregår i dag, må anses for mindre praktisk, navnlig for så vidt angår skibe i linjefart, der på samme rejse lossere stykgods i en række havne. Det ville være meget kompliceret og upraktisk at lade dispachen gøre op på flere forskellige steder, og den bestående regel, der formentlig skyldes datidens dårlige kommunikationsforhold, bliver i praksis aldrig aftalt.

Den omstændighed, at man som foreslået i § 211 eventuelt går over til at lade YAR regulere opgøret af almindeligt havari, løser ikke spørgsmålet, da YAR ikke indeholder regler om, hvor dispachen skal finde sted. Derimod er det almindeligt forekommende, at der i konossementer optages klausuler om, på hvilket sted et eventuelt havariopgør skal foretages, og der har været fuld enighed om, at man ikke ved lovgivningen bør gribe ind i aftalefriheden, men at det på den anden side må anses for praktisk at have en deklatorisk normalregel i søloven.

Under de stedfundne forhandlinger har forskellige løsninger af det her omhandlede spørgsmål været drøftet, men det har ikke været muligt for de nordiske komiteer at nå frem til en ensartet formulering af en sådan lovbestemmelse. I det norske udkast § 212 er det foreslået, at almindeligt havari skal opgøres i rederens hjemland, altså det land, hvor skibet hører hjemme. Det anføres til støtte for denne løsning, at man herved opnår en koncentration af havariopgør vedrørende samme skib på samme sted. Inden for det danske udvalg har man ikke ment at burde følge det norske forslag, idet man befrygter, at reglen kunne føre til et for ladningsejerne utilfredsstillende resultat i tilfælde, hvor skibet er registreret under „bekvemmelighedsflag“ (flag of convenience), og hvor dispachen i mangel af anden aftale følgelig ville blive henlagt til det på-

gældende registreringsland, hvis lovgivning og dispachørvæsen muligvis ikke frembyder tilfredsstillende garantier for en forsvarlig behandling af havariopgøret.

De svenske og finske komiteer har foreslået, at selve dispachen, når ikke andet er aftalt, skal ske på det sted, som rederen bestemmer. Det anføres som begrundelse, at denne regel nærmest svarer til gældende praksis, herunder til de i linjefarten anvendte konossementer, der normalt henviser havariopgøret til rederiets hjemsted „or any other place at Owner's option“. Man har fundet reglen naturlig også under hensyn til, at rederen er den part i havarisagen, der i almindelighed sidder inde med de vigtigste oplysninger og ligeledes oftest er den, der har måttet afholde de omkostninger, der skal fordeles som almindeligt havari.

Inden for det danske udvalg har der i overensstemmelse med de her nævnte argumenter og i betragtning af, at det drejer sig om en deklatorisk lovregel, været adskillig sympati for den svensk-finske løsning af spørgsmålet. Fra nogle medlemmers side har man imidlertid givet udtryk for betænkelighed ved for så vidt angår hele ladninger at forlade den gældende regel i sølovens § 213, hvorefter dispachen skal ske på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, hvilken regel man mener har virket tilfredsstillende i praksis. For så vidt angår stykgodsladninger anser man spørgsmålet for løst gennem de ovennævnte klausuler, der normalt findes i stykgodskonossementer. Som en kompromisløsning foreslår et flertal inden for udvalget, at § 212, stk. 1, affattes således, at man bibeholder den gældende regel som deklatorisk bestemmelse, men med en tilføjelse om, at dispachen, hvis løsning sker flere steder, skal foretages på det af stederne, som rederen bestemmer.

Et mindretal (Büløw Jensen, Christian-sen, Føgh og Lysgaard) har ikke kunnet tiltræde den nævnte kompromisløsning, men er af den opfattelse, at reglen bør formuleres i overensstemmelse med de svensk/finske udkast, således at havariopgøret, når ikke andet er aftalt, skal ske på det sted, som rederen bestemmer. Mindretallet henviser herved til de af den svenske komitee anførte synspunkter og påpeger, at en sådan regel vil være i overensstemmelse med engelsk/amerikansk ret.

I stk. 1, 2. pkt., har man fundet det hensigtsmæssigt udtrykkeligt at tage stilling til den situation, der ville opstå, såfremt en reder forholder sig passiv med hensyn til at træffe valget mellem de forskellige mulige opgørelsessteder, i tilfælde hvor f. eks. en ladningsejer efter § 214 selv ønsker at fremsætte begæring om foretagelse af havariberegning. Man foreslår i så fald havariopgøret henlagt til sidste lossehavn, d. v. s. den havn, i hvilken den sidste af de i havariet deltagende ladningsdele udlosses.

I den foreslåede formulering har man ikke medtaget den gældende sølovs henvisning til, at opgøret skal ske efter gældende lov på det sted, hvor dispachen foretages, idet YAR efter det foreslåede system principielt må anses for på udtømmende måde at fastslå de regler, der skal gælde med hensyn til almindeligt havari.

Stk. 2 er enslydende med gældende sølovs § 213, stk. 2. De tilsvarende bestemmelser i de øvrige nordiske udkast indeholder visse regler om dispachørers beskikkelse og uddannelse. Som nævnt i de indledende bemærkninger findes disse regler for Danmarks vedkommende i næringsloven og vil antagelig blive afløst af en særlig lov om dispachører.

#### Til § 213.

Det er fundet hensigtsmæssigt i lovudkastet at optage en regel om fremgangsmåden ved beskikkelse af sagkyndige, der kan foretage besigtigelse til vurdering af skade, som har ramt skib eller gods ved almindeligt havari, og foretage vurdering af skib og ladning til fastsættelse af bidragsværdier. Efter den gældende sølovs §§ 196, 201 og 207 sker beskikkelse af sagkyndige efter reglerne i sølovens § 41. Denne bestemmelse er nu foreslået placeret som § 310 i lovudkastet, jfr. bemærkningerne til afsnit I.

#### Til § 214.

Den foreslåede regel svarer til den gældende lovs § 214, dog med den ændring i 1. pkt., at begæring om foretagelse af havariberegning ikke skal fremsættes af skibsføreren, men af rederen, eller den som på rederens vegne forestår skibets drift. Denne ændring er stemmende med den almindelige udvikling, hvorved forskellige

dispositioner vedrørende skibes økonomiske og forretningsmæssige drift, som efter gældende sølov varetages af skibsføreren, under de moderne kommunikationsforhold mere naturligt vil kunne udøves af rederiet, jfr. i det hele udkastet til ændring af sølovens skibsførerkapitel i nærværende betænkningss afsnit I.

Efter det norske udkast kan rederen begære dispache, medens det svenske udkast tillige giver andre „som åger del i haveriet“ denne beføjelse. Der er her tænkt på f. eks. en ladningsejer, hvis gods er opofret, og der således har en selvstændig interesse i foretagelse af dispache, som ikke behøver at falde sammen med rederiets interesser. I det norske udkast indeholdes en regel om, at enhver, der har en retslig interesse i fælleshavariet, selv kan fremsætte begæring om foretagelse af dispache, hvis rederen ikke har gjort det inden 2 uger efter, at han modtog anmodning herom. Udvalget er af den opfattelse — der stedse har været antaget i praksis —, at en ladningsejer under alle omstændigheder må have en selvstændig adgang til at begære havariberegning foretaget, men har dog fundet det hensigtsmæssigt, at der i lovteksten optages en udtrykkelig regel om dette forhold. Da det efter udvalgets opfattelse primært må være rederen, der skal begære dispache foretaget, har man i overensstemmelse med det norske udkast formuleret reglen således, at der, for så vidt rederen ikke fremsætter begæring om foretagelse af havariberegning inden 2 uger, efter at han modtog anmodning fra nogen, som har en retslig interesse i havariet, gives den pågældende adgang til selv at fremsætte sådan begæring.

#### Til § 215.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer i realiteten til den gældende lovs § 216, stk. 2, således som denne bestemmelse er ændret ved lov nr. 159 af 27. maj 1964 i forbindelse med gennemførelsen af de nye regler om begrænsning af rederansvaret. Man har dog i overensstemmelse med affattelsen af denne bestemmelse i de øvrige nordiske sølove ændret udtrykket „ladning“ til „ladning eller andet gods“ for at tydeliggøre, at bestemmelsen f. eks. også omfatter motor-køretøjer, som passagerer lader overføre

## Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven.

med skib eller færge, og som ikke kan betragtes som „ladning“ i sædvanlig forstand, når der ikke udstedes konnossement.

I stk. 2 er optaget en delvis til gældende sølovs § 217 svarende regel om, at rederen efter et almindeligt havari skal nægte at udlevere ladning eller andet gods, hvis ladningsejeren ikke påtager sig personligt ansvar for et eventuelt havaribidrag og stiller betryggende sikkerhed herfor. En tilsvarende regel er optaget i det norske udkast, medens svensk og finsk udkast har en noget afvigende formulering af denne bestemmelse. Den foreslåede regel indebærer, at rederen ikke blot har en ret til at nægte udlevering af ladningen, hvis der ikke stilles sikkerhed, men også af hensyn til eventuelle andre ladningsejeres interesser må have pligt til at gøre dette, jfr. gældende sølovs § 217 „må ikke udleveres“. Det må antages, at rederen, hvis han ikke iagttager denne bestemmelse, vil kunne pådrage sig et erstatningsansvar for det tab, andre ladningsejere derved lider.

Udvalget har ikke fundet det nødvendigt at opretholde bestemmelsen i sølovens § 217 om, at et skib, hvorpå der hviler havaribidrag, ikke må forlade det sted, hvor skib og ladning skilles, før havaribidraget er betalt, eller sikkerhed er stillet, under hensyn til, at rederen hæfter personligt — og efter gennemførelsen af de nye ansvarsbegrænsningsregler ubegrænset — for bidrag til almindeligt havari, samt til den almindelige adgang til at gøre arrest i rederens gods, herunder skibet, ifølge retsplejelovens kap. 56, jfr. § 653.

## Til § 216.

Udkastet svarer bortset fra en mindre redaktionel ændring i stk. 2 til gældende sølovs § 218 om partikulært havari. Det har under de nordiske forhandlinger været drøftet, om disse regler burde opretholdes, men man har ikke kunnet nå til fuld enighed herom. I det norske udkast er reglerne om partikulært havari strøget ud fra den betragtning, at det er overflødigt at have en udtrykkelig bestemmelse om, at omkostninger, der er fremkommet i forbindelse med partikulært havari, skal fordeles skønmæssigt efter de i den gældende § 218 angivne principper.

I de svenske og finske lovudkast er regler svarende til sølovens § 218 derimod bibeholdt, idet man ikke har kunnet afvise, at reglerne kan have en vis praktisk betydning.

Fra dansk dispachørside har man påpeget, at sølovens § 218, stk. 2, næppe burde indeholde nogen regel om fordeling af omkostninger ved partikulært havari i forholdet skib og ladning, men kun om ladningsdele indbyrdes og i forholdet gods og fragt. Man har henvist til, at en fordelingsregel i førstnævnte forhold kan tænkes at komme på tværs af principperne i YAR, der på sit område — havari grosse — må anses for udtømmende.

Under hensyn til den traditionelle opfattelse i dansk søretslitteratur og i betragtning af de øvrige komiteers standpunkt, hvorefter reglen opfattes som selvfølgelig eller som egnet til at forblive i lovens tekst, har udvalget ment at kunne slutte sig til det svensk/finske standpunkt.

## Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om bjærgeløn.

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  $\frac{2}{3}$  (eller  $\frac{1}{2}$ , hvis det drejer sig om et sejlskib) af den samlede bjærgeløn — fordeles

med  $\frac{2}{3}$  til skibsføreren og  $\frac{1}{3}$  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  $\frac{2}{3}$  eller  $\frac{3}{4}$  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 skibsføreren og skibsofficerernes anpart 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 skibsføreren 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 af 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 fordelingsreglen 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 fordelingen 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, 13 $\frac{1}{3}$  pct. til skibsføreren og 26 $\frac{2}{3}$  pct. til mandskabet.

Også om reglerens 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 parallelltekster 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 befragter. Reglen om godtgørelse for brændseludgiften 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“. Begre-

bet „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 grundlag 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 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 Bruxelleskonventionen, 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 fortolkningstvivel bør ændre udtrykket „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  $\frac{3}{5}$ , skibsføreren  $\frac{2}{15}$  og mandskabet  $\frac{4}{15}$ . I forhold til den hidtil gældende fordelingsregel betyder det, at rederens andel er reduceret fra  $66\frac{2}{3}$  pct. til 60 pct., skibsførerens fra  $16\frac{2}{3}$  pct. til  $13\frac{1}{3}$  pct., medens mandskabets part er forøget fra  $16\frac{2}{3}$  pct. til  $26\frac{2}{3}$  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 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 lodsens 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 lodsens 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 komité's flertal har i denne forbindelse hævdet den opfattelse, at der også burde være adgang til at nedsætte bjærgelønsandelen 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 et 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. 3.* 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 de 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 forhyring. Endvidere

åbnes der ved bestemmelsen i slutningen af stk. 3 adgang til ved overenskomst at aftale en fra § 229, stk. 1, afvigende fordeling af bjærgelønnen, når særlige grunde såsom formålet med skibets anvendelse, eller den måde hvorpå de ombordværende er lønede, 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 afvigende 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 være om-diskuteret, 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 nylig 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 norske 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 statsojemed af ikke-forreningsmæssig 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 offentlige 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 isbrydningstjenesten 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 fast-

sætte særlige fordelingsregler med hensyn til den del af bjærgelønnen ( $\frac{2}{5}$ ), 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 antaget på almindelige overenskomstmæssige forhyringsvilkår.

§ 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 ombordværende 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

## Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven.

at forsinke fordelingen af mandskabets anparten 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 færældelsesfrist for krav efter § 229 på andel i bjærgeløn. Sølovens § 234, nr. 1, fastsætter en færældelsesfrist på 2 år med hensyn til krav på bjærgeløn mod det bjærgede skibs reder,

men indeholder ingen færældelsesregel for så vidt angår krav på andel i bjærgeløn. Både de norske, svenske og finske lovudkast har foreslået indført en færældelsesfrist på 1 år for sådanne krav, men udvalget har ikke ment, at der var tilstrækkelig grund til på dette område at fravige de almindelige færældelsesregler, hvorefter krav på andel i bjærgeløn må antages at færældes på 5 år.

Til § 232.

Denne bestemmelse svarer ganske til den gældende sølovs § 229.

## Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om søforklaring.

Regler om en skibsførers pligt til i anledning af søulykker eller visse andre hændelser, der indtræffer under skibets rejse, at afgive søforklaring findes 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 søforklaring og fastsætter regler om, hvor søforklaring skal afholdes, og inden for hvilke frister 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 regler er opretholdt ved retsplejelovens § 213.

Sølovens § 40 har uændret været gældende, siden loven trådte i kraft den 1. januar 1893, bortset fra at der ved lov af 23. maj 1902 er gennemført den 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 søretternes 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 fået en fremtrædende plads og er nævnt i kommissoriet for samtlige nordiske sølovkomiteer.

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

Fra rederside har der 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 sølovkomiteer 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 forekommer flere tilfælde af smitsomme sygdomme eller noget tilfælde af skørbrug, 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.

Reglen 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 rammer en havnearbejder. Inden for udvalget har et flertal (*Büløw Jensen, From Andersen, Hjort, Hoppe, Hove, Kastrup Olsen, H. P. Larsen, Leth, 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 trang til optagelse af søforklaring, idet andre oplysningsformer er let tilgængelige, og at indførelse af den vedrørende pligt til at afgive en offentlig tilgængelig søforklaring i visse tilfælde kan befrygtes at medføre, at rederiet kommer i en ulige stilling under en eventuel erstatningssag ved fremmed domstol, hvis man gennem søforklaringen tvinges til at fremlægge sit bevismateriale uden at have samme mulighed for at kræve modpartens materiale fremlagt. Under henvisning hertil ønsker man reglen i nr. 1 begrænset til kun at angå ulykker, der indtræffer 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 eller 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 nødvendigheden i oplysningsmæssig henseende, dels for den skadelige diskriminerende virkning som en udvidelse af søforklaringsområdet her ville indebære. Flertallet understreger navnlig den betragtning, at unkladelsen af 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 være 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 måtte 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 eller 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 undersøgelse 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 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 skørbrug, 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 gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibe sted, idet definitionen i § 223 a efter sit indhold kun gælder bestem-

melserne i lovens 8. kapitel. Endvidere foreslås det i nr. 4, at der skal være pligt til at afgive søforklaring, hvis skibet har 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.

Reglen 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. hyttefæde, 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 ladingen. Det er blevet hævdet, at der i praksis, uanset sølovens påbud, næsten 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 ladningsejere eller assurandører til at begære søforklaring afholdt efter § 302 måtte kunne dække det faktiske behov.

Et flertal inden for det danske udvalg (*Bülou 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 man henviser til ladningsejernes interesse i at kunne få sagen fyldestgørende undersøgt gennem søforklaring. Det fremhæves herved, at den fraværende ladningsejers interesse bedst beskyttes ved en obligatorisk regel, og at denne som hidtil kun foreslås at skulle gælde ved skade af nogen betydning, hvilket giver det fornødne værn 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 „sjørettsskjønn“.

Enkelte medlemmer af 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 retseshed, dels fordi erfaringen har vist, 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 ladningsejere 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 ladingen. 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 ladingen.

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. I 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 hædelsesforløbet af hensyn til senere erstatningskrav. Efter den foreslåede formulering kan ikke blot skibsføreren og rederen begære søforklaring afholdt, men også handelsmini-

steriet, 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“, begære søforklaring afholdt.

Udvalget har været af den opfattelse, at en regel om adgang for ladningsejere 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 ladningsejere, 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 nordiske 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 „sjöförklaringsnämnd“ 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 dansk udenrigsrepræsentation, der er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer. Det har været drøftet i udvalget, om adgang til at afgive søforklaring for konsulat, der blev indført ved en ændring af søloven i 1902, helt burde ophæves under hensyn til 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 særlige spørgeskemaer til hjælp for repræsentationernes behandling af disse sager. Det er over for udvalget oplyst, at antallet af afgivne søforklaringer ved danske udenrigsrepræsentationer gennemgående udgør 50 pr. år. Udtrykket „udenrigsrepræsentation“ omfatter såvel udsendte diplomatiske eller konsulære repræsentationer som honorære repræsentationer. Det afgørende er, om repræsentationen af udenrigsministeriet har modtaget bemyndigelse til at optage søforklaring. Det er hensigten i forbindelse med gennemførelsen

af sølovsrevisionen at foretage en omlægning af praksis med hensyn til meddelelse af bemyndigelse af nævnte art til honorære repræsentationer under hensyntagen til repræsentationernes kvalifikationer og geografiske betydning for skibsfarten.

De norske og svenske udkast indeholder en regel om, at konsulen, når han optager søforklaring, så vidt muligt skal bistås af to for tilfældet tilkaldte søkyndige 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 at 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 en 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

## Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven.

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 sammenstødtilfælde 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 fun-

det 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 hævdundne 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 tilsigtes 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 den norske sølovs § 40, hvorefter en norsk konsul med departementets godkendelse kan 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 konsulen giver tilladelsen under forbehold af departementets senere godkendelse, som derefter 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 den 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 han gennem pligten til at afgive søforklaring har været nødsaget til at fremlægge sit bevismateriale uden hensyn til, om modparten havde en tilsvarende pligt.

Der er til belysning af spørgsmålet fremskaffet et materiale bl. a. fra de danske generalkonsulter i New York og London, der tydeligt viser, at det foreliggende problem er af stor praktisk betydning. Udvalget har indgående drøftet spørgsmålet og herunder overvejet forskellige muligheder for ad lovgivningens vej at tilvejebringe den ønskede beskyttelse for danske interesser i forbindelse med kollisioner med udenlandske skibe. Man har herunder overvejet at indføre en 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 almindelige 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 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 undladelser 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 offentlige 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 para-

graffens 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 fortolkning 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 ligebehandlings 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 skibsuplykker.

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 til-

fælde. Man forudsætter herved, at spørgsmålet om nedsættelse af en undersøgelseskommission kun vil komme til at foreligge ganske undtagelsesvis, navnlig i tilfælde af større ulykker af katastrofemæssigt omfang. Man har dog ikke ment i lovtæksten 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 begrundet en omfattende undersøgelse, der vil kræve samarbejde af eksperter på flere områder, og i det hele forudsætter en teknisk sagkundskab, som ikke kan forventes at være repræsenteret i søretterne. Det er endvidere en forudsætning for at benytte hjemmelen til nedsættelse af en undersøgelseskommission, at der hverken gennem søforklaringen eller 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 modsætning til luftfartsloven, der alene bygger på kommissionsundersøgelse og savner et hævdvundet oplysningssystem som søforklaring, tænkes der ikke nedsat en permanent undersøgelseskommission, men en kommission vil kunne nedsættes af handelsministeren til behandling af en konkret ulykke og med en efter tilfældets beskaffenhed tilpasset sammensætning af nautisk og teknisk sagkundskab. Kommissionens formand skal ligesom efter luftfartsloven være en dommer.

Ifølge § 309, stk. 2, skal 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 under 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 og forsømmelser, men spørgsmålet om, hvad der eventuelt videre skal foretages i sagen, må være overladt til ministeriet og anklagemyndigheden.