

## Betænkning

### over forslag til lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924.

(Afgivet af erhvervsudvalget den 2. maj 1973).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til handelsministeren, der har besvaret dem skriftligt. Endvidere har udvalget afholdt nogle samråd med ministeren.

Udvalget har tillige behandlet et par henvendelser fra Danmarks Rederiforening, der sammen med repræsentanter fra Rederiforeningen af 1895 har haft foretræde for udvalget.

#### *I. Befragteres ansvar for farligt gods (lovforslagets § 97, stk. 2).*

Spørgsmålet om at indskrænke befragteres objektive ansvar for farligt gods til kun at omfatte stykgods, som oprindeligt foreslået i lovforslagets § 97, stk. 2, har været drøftet indgående i udvalget. Man har fra erhvervets side fremhævet, at ændringen i forhold til den gældende retstilstand på dette område på grund af de relativt få danske befragtere vil være til fordel for de relativt flere udenlandske befragtere, samtidig med at det ville være til skade for de danske redere.

Handelsministeren har efter samråd med udvalget stillet ændringsforslag nr. 2, hvorefter det objektive ansvar for farligt gods ikke indskrænkes til stykgods, men svarende til den gældende retstilstand også omfatter hele ladninger.

#### *II. Forsinkelsesansvaret (lovforslagets § 118, stk. 1).*

Befragteres ansvar for forsinkelsesskade

— det såkaldte rene forsinkelsesansvar — har været genstand for indgående drøftelser i udvalget.

Da Danmarks Rederiforening har udtrykt bekymring ved i sølovens § 118, som foreslået, at indsætte en regel om ansvar for forsinkelse, idet en sådan bestemmelse ifølge Danmarks Rederiforening kunne frygtes at stille danske redere ringere i konkurrencen med udenlandske redere, har handelsministeren under samrådet lovet nøje at følge udviklingen på dette område, og såfremt det kan konstateres, at bestemmelsen kommer til at medføre konkurrenceforringende følger for danske redere, vil handelsministeren være villig til på ny at tage denne bestemmelse op til overvejelse.

#### *III. Adgangen til at hæve transportkontrakter efter lovforslagets § 135 („fare for skib eller gods“)* har været drøftet i udvalget, og man har fra handelsministeren indhentet yderligere bemærkninger til forståelse af denne bestemmelse.

Ved vurderingen af, om der foreligger fare for skibet, vil der også kunne tages et vist hensyn til skibets last og altså herved også tages hensyn til andet gods end det gods, som vedkommende fragtaftale vedrører. Dette vil i særlig grad få betydning, når der er fare for en væsentlig del af lasten. Endvidere vil fare for besætningen også kunne få betydning ved afgørelsen af spørgsmålet om, hvorvidt skibet udsættes for fare.

*IV. Bortfragterens ansvar for oplysninger i konnossementet (§ 162).*

Handelsministeren har over for udvalget oplyst, at der ved den foreslåede bestemmelse ikke er tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til den gældende retstilstand vedrørende bortfragterens ansvar for rigtigheden af de oplysninger, som er optaget i konnossementet. Bortfragteren har allerede efter gældende sølovs §§ 161 og 162 et ansvar for de nævnte oplysninger, hvilket ansvar ikke er begrænset, såfremt han ved, at oplysningerne er urigtige. Efter det stillede forslag vil der fortsat påhvile bortfragteren et ansvar. Det kræves blot yderligere, at han skal have indset, at konnossementet på grund af de urigtige oplysninger bliver vildledende for tredjemand. Der er således snarere tale om en indskrænkning i forhold til den gældende retstilstand.

*V. Transshipment/omlastning (lovforslagets § 168, stk. 3).*

Denne bestemmelse har været drøftet under samråd med handelsministeren. Ministeren fremhævede over for udvalget, at den foreslåede bestemmelse hviler på et klart flertal i sølovsudvalget, og at den foreslåede bestemmelse ikke vil forhindre transshipment, men alene bevirke, at rederen i de tilfælde, hvor det ikke er aftalt eller fremgår af omstændighederne, afskæres fra at fraskrive sig ansvaret for viderebefordringen, samt at det efter anglo/amerikansk, belgisk og tysk ret ikke er tilladt at foretage ansvarsfraskrivelse i de tilfælde, hvor man efter gældende dansk ret har adgang til at foretage transshipment på grundlag af en klausul, der alene anfører, at transshipment „kan ske“.

Udvalget kan herefter tilslutte sig lovforslagets bestemmelse herom.

Handelsministeren har endvidere stillet nedenstående ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller udvalget lovforslaget til vedtagelse med de af handelsministeren stillede ændringsforslag.

**Ændringsforslag.**

Af *handelsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 1.

1) I den under nr. 1 foreslåede affattelse af § 76 indsættes i 1. linje efter „Bortfragteren skal“: „med tilbørlig omhu“.

2) I den under nr. 3 foreslåede § 97 affattes stk. 2 således:

„Stk. 2. Er skaden forårsaget af let antændeligt eksplosivt eller andet farligt gods, der er lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er befragteren ansvarlig for al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller er en følge af, at godset er lastet, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.“

3) I den under nr. 13 foreslåede § 169 affattes stk. 3 således:

„Stk. 3. Befordring i henhold til konnossement til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige fra en stat, som ikke er konventionsstat, er undergivet konventionslovgivningen på bestemmelsesstedet ifølge befordringsaftalen.“

4) I den under nr. 15 foreslåede § 178 affattes stk. 2 således:

„Stk. 2. Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte foranstaltninger over for besætningen, der er nødvendige for at opretholde ordenen om bord, og om optagelse af forklaring, finder tilsvarende anvendelse.“

5) I den under nr. 15 foreslåede affattelse af § 189, stk. 1, indsættes efter ordet „beskadiges“ i 3. linje: „på grund af en hændelse under befordringen“.

6) I den under nr. 15 foreslåede affattelse af § 201 affattes stk. 2, 1. pkt., således:

„Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden.“

7) I den under nr. 20 foreslåede affattelse af § 284, stk. 1, nr. 5, udgår ordene: „eller rejsegodset“.

8) Efter nr. 20 indsættes som nyt nr.: „21. § 318, stk. 3-5, udgår og erstattes af: „Stk. 3. Har en skibsfører, der udfører arbejde om bord i et skib, nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at han er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, straffes han med bøde eller hæfte.

Stk. 4. Under skærpende omstændigheder kan tillige ved dommen retten til at føre skib frakendes for et bestemt tidsrum indtil 5 år eller for bestandig. Handelsministeren kan, når 5 år er forløbet efter endelig dom, tilbagegive den frakendte ret.

Stk. 5. Delvis frakendelse kan dog ikke finde sted ved overtrædelse efter stk. 3.

Stk. 6. Skønner politiet ved overtrædelser efter stk. 3, at betingelserne for at frakende en person retten til at føre skib foreligger, kan det midlertidigt fratage ham denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet afgøres ved dommen, kan ophæve den af politiet truffne bestemmelse. Afsiges der frifindende dom i 1. instans og dommen påankes af anklagemyndigheden, kan denne, hvor forholdene særlig taler for at opretholde fratagelsen af retten til at føre skib under anken, indbringe spørgsmålet for apellinstansen, der træffer afgørelsen ved kendelse.““

### Bemærkninger.

Til nr. 1.

Ændringsforslaget tilsigter at bringe ordlyden af denne paragraf i overensstemmelse med ordlyden i § 118, stk. 3, således at der ved retssager i udlandet ikke opstår usikkerhed om, at ansvarsgrundlaget efter dansk ret er „due diligence“.

Til nr. 2.

Der henvises til det i betænkningens tekst anførte.

Til nr. 3.

Der er ikke ved den foreslåede ændring tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til

lovforslaget, men alene at bringe formuleringen i nøjere overensstemmelse med den formulering, man ønsker at benytte i de øvrige nordiske lande.

Til nr. 4.

Begrundelsen for dette ændringsforslag er, at man i det den 6. februar 1973 fremsatte forslag til sømandslov i § 62 har ændret den tidligere benyttede terminologi „magtmidler“ til: „foranstaltninger, der er nødvendige for at opretholde ordenen om bord“.

Til nr. 5.

Der er alene tale om en redaktionel ændring, der bringer formuleringen i nøjere overensstemmelse med den formulering, man ønsker at benytte i de øvrige nordiske lande.

Til nr. 6.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger til § 201, stk. 2, er dette en ny bestemmelse svarende til lovforslagets § 168, stk. 3. Ved udarbejdelsen af denne bestemmelse i § 201, stk. 2, er der imidlertid sket en fejl, idet der ikke i lovforslaget er foretaget de ændringer i bestemmelsens formulering, som var nødvendiggjort af dens placering i kapitlet om befording af passageren og rejsegods. Der er således ikke tale om nogen realitetsændring.

Til nr. 7.

Bestemmelsen i § 284, stk. 1, nr. 5, vedrører forældelse af fordring på erstatning for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befording af passageren. Da forsinkelse af passagerens rejsegods er omfattet af bestemmelsen i § 284, stk. 1, nr. 4, er ordene „eller rejsegodset“ i nr. 5 overflødige og bør derfor udgå.

Til nr. 8.

Dette ændringsforslag er foranlediget af, at man i det den 6. februar 1973 fremsatte forslag til sømandslov i § 68, stk. 2, og § 71 har tilsvarende bestemmelser, hvorved man kriminaliserer det forhold, at en sømand,

der udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden, har nydt spiritus eller andre rusmidler i et sådant omfang, at han er ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende måde, samt i tilslutning hertil en bestemmelse om administrativ inddragelse af sønæringsbeviset.

<b>K. J. Mortensen,</b> formand.	<b>Erenbjerg.</b>	<b>Lysholt Hansen.</b>	<b>Horn.</b>	<b>Lone Nielsen,</b> næstformand.	<b>Poul Nielson.</b>
<b>Axel Ivan Pedersen.</b>	<b>Frandsen.</b>	<b>Poul Dam.</b>	<b>Mads Eg Damgaard.</b>	<b>Hans Kjær.</b>	
<b>Knud Thomsen.</b>	<b>Per Federspiel.</b>	<b>Jens Peter Jensen.</b>	<b>Lennart Larson.</b>		
	<b>Dagmar Andreasen.</b>	<b>Nordqvist.</b>			