

2. BETÆNKNING

AFGIVET AF

UDVALGET TIL REVISION AF SØLOVEN

angående

I.

Skibsføreren

II.

Havari



BETÆNKNING NR. 393

1965

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	5
I. Udkast til lovbestemmelser om skibsføreren	7
Bemærkninger til lovudkastet	9
II. Udkast til lovbestemmelser om havari	16
Bemærkninger til lovudkastet	17

Bilag.

1) Nordiske paralleltekster vedrørende skibsføreren m. v.	22
2) Nordiske paralleltekster vedrørende havari.	34
3) York-Antwerp Rules, 1950, med dansk oversættelse.	38

Indledning.

Som nævnt i den af udvalget i oktober 1962 afgivne 1. betænkning, der omhandlede reglerne om fordeling af bjærgeløn, om begrænsning af rederansvaret og om søforklaring, har udvalget i nært samarbejde med de i Finland, Norge og Sverige nedsatte sølovskomiteer fortsat arbejdet med gennemgang og revision af andre afsnit af søloven.

Udvalget har i den siden afgivelsen af 1. betænkning forløbne tid navnlig beskæftiget sig med de i nærværende betænkning behandlede emner, nemlig kapitlet om skibsføreren og havarikapitlet. Man har dog også i udvalget, såvelsom under det nordiske samarbejde, behandlet reglerne i sølovens kapitel 2 om partrederi og visse spørgsmål i forbindelse med sølovens befragtningskapitel, herunder revision af reglerne om passagerbefordring på grundlag af den på den diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1961 vedtagne konvention. Disse spørgsmål kan dog endnu ikke anses for færdigbehandlet hverken på det nordiske plan eller i udvalget, ligesom man har ønsket at afvente udviklingen med hensyn til visse spørgsmål om ændring af den internationale konossementskonvention og om gennemførelse af en konvention om passagerers bagage, der har været behandlet i Comité Maritime International og kan forventes forelagt den diplomatiske søretskonference i nær fremtid. Udvalgets arbejde vil derfor ikke kunne afsluttes, før disse spørgsmål er færdigbehandlet både internationalt og i det nordiske samarbejde, og man har under disse omstændigheder anset det for hensigtsmæssigt nu at afgive en delbetænkning vedrørende de ovenfor nævnte emner, der må anses for færdigbehandlet.

Udvalget havde i oktober 1962 følgende sammensætning:

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

Fuldmægtig *G. A. F. Blæhr*, udpeget af udenrigsministeriet.

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

Kontorchef *J. Christiansen*, handelsministeriet.

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

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

Direktør *Iver Hoppe*, udpeget af Søfartsrådet.

Præsidenten for Sø- og Handelsretten, *R. A. Hove*, udpeget af justitsministeriet.

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

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

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

Ekspeditionssekretær *E. Lysgaard*, handelsministeriet.

Højesteretssagfører *Bent Nebelong*, udpeget af Industrirådet.

Professor, dr. jur. & phil. *Alf Ross*, udpeget af Provinshandelskammeret.

I stedet for fuldmægtig *Blæhr* indtrådte fuldmægtig i udenrigsministeriet *Hans Jespersen* i begyndelsen af 1963 i udvalget, men afløstes i foråret 1964 af fuldmægtig i udenrigsministeriet *Jørgen Adamsen*. Direktør *Iver Hoppe* afløstes i efteråret 1964 af prokurist, landsretssagfører *Bjarne Fogh*.

Sekretariatsforretningerne har som hidtil været varetaget af ekspeditionssekretær i handelsministeriet *E. Lysgaard*.

I udvalgets behandling af spørgsmålet om revision af sølovens havarikapitel har kgl. dispachør *Niels Tybjerg* deltaget.

Udvalget har efter afgivelsen af 1. betænkning afholdt yderligere 18 plenarmøder. En nordisk konference med deltagelse af et større antal medlemmer fra de fire sølovs-komiteer har været afholdt i Oslo i august 1963, og en mindre gruppe bestående af komiteernes formænd og sekretærer suppleret med enkelte andre komiteemedlemmer har afholdt møde i Göteborg i august 1964. Der er planlagt en afsluttende nordisk konference i København i 1965, hvor sølovens befragtningskapitel, passagerreglerne, reglerne om partrederi og eventuelle andre udestående spørgsmål agtes behandlet.

Som resultat af udvalgets seneste arbejde foreligger de nedenfor i afsnit I og II givne lovudkast vedrørende skibsførerkapitlet og havarikapitlet med tilhørende bemærkninger. Af praktiske grunde har man ligesom i 1. betænkning valgt at opstille selvstændige lovudkast med dertil knyttede bemærkninger for hvert af de to

emner. Det er dog udvalgets opfattelse, at de foreslåede lovændringer så vidt muligt bør søges gennemført samlet, eventuelt i forbindelse med de i 1. betænkning omhandlede spørgsmål om fordeling af bjærgeløn og om søforklaring, som endnu ikke har været genstand for lovgivning, og uden at afvente de yderligere forslag til ændringer i søloven, som udvalget senere agter at fremkomme med.

Ganske særligt lægger udvalget vægt på, at lovudkastet om søforklaring gennemføres snarest muligt.

Løvrigt skal man med hensyn til udvalgets overvejelser og konklusioner ganske henviser til de til lovudkastene knyttede bemærkninger og bilag, idet man skal fremhæve, at de foreliggende lovudkast — bortset fra den på side 19 anførte mindretalsindstilling vedrørende § 212 — enstemmigt er tiltrådt af udvalgets medlemmer.

København, i maj 1965.

Jørgen Adamsen.	K. Bülow Jensen.	J. Christiansen.	Bjarne Fogh.
Sv. From-Andersen.	Bruno Hjort.	Robert Hove.	J. Kastrup Olsen.
H. P. Larsen.	Peter Leth.	£. Lysgaard, sekretær.	Bent Nebelong.
	Carl Rasting, formand.	Alf Ross.	

I.

Udkast til lovbestemmelser om skibsføreren m. m.

§ 1.

I søloven, jfr. lovbekendtgørelse 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 forsvarlig stand til modtagelse, befordring og bevaring 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 forløjet 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 navigeringen 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 bevaring 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 ladningsejers tarv. I dette øjemed kan han uden særlig fuldmagt indgå aftaler og optræde som sagsøger på ladningsejers vegne efter de regler, der gælder for bortfragteren, jfr. §§ 102-104.

Stk. 4. Skibsføreren skal stadig holde rederen underrettet om skibets tilstand, rejsens forløb, afsluttede retshandlinger 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 svig oplyses.

Stk. 2.1 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 skibsfarten 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 skibsbogstilsførslen 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 udskrevet, 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————

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 skibsførers 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 paragrafindelingen 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 dagbøgernes 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. tilligemed 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, befording 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

nordiske samarbejde været enighed om det hensigtsmæssige i, at sølovens skibsførerkapitel 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 mandskabets personlige effekter ligeledes skal søges bevaret.

Udkastets regel om, at skibsføreren om nødvendigt skal sørge for, at dagbøgerne og skibspapirene 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 skibsføreres 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 skibsfører-kapitel — 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 skibsføreren 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 ladingen, som måtte tilhøre rederen, men derimod ikke selve skibet.

Stk. 3 om skibsføreren forpligtelser overfor ladingsejeren svarer til sølovens §§ 53 og 54, jfr. norsk og svensk udkast § 34.

Reglen i stk. 4 om skibsføreren 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 offentligretlige 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 sølovskomité 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 dagbøgernes 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 skibsbøgernes 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 lovtæksten, 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 udskrevet; 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 skønsforretninger 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 „sjørettsskjønn" i §§ 316-321.

II.

Udkast til lovbestemmelser om havari.

§ 1.

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

1. *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-Antwerp en reglerne af 1950. Det afgøres således efter disse regler, 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, hvor skib og ladning skilles ad, eller hvis losning sker flere steder, på det af stederne, som rederen bestemmer. Træffer rederen ikke sådan bestemmelse, sker opgørelsen på det sted, hvor den sidste af de i havariet deltagende ladningsdele losses.

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 sagkyndige, der beskikkes efter reglerne i § 310.

§ 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, er pligtig til for sit vedkommende at meddele alle oplysninger og bevisligheder, som dispachøren anser for nødvendige.

§ 215. For havaribidrag af ladning eller andet gods hæfter ejeren med godset, men ikke personlig.

Stk. 2. Rederen skal efter et almindeligt havari nægte at udlevere ladningen eller andet gods, hvis ladningsejeren ikke påtager sig personligt ansvar for et eventuelt havaribidrag og stiller betryggende sikker her 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, bliver som særligt (partikulært) havari at bære af den eller de genstande, som skaden rammer eller omkostningen vedkommer.

Stk. 2. Er omkostninger, der bliver at henhøre under særligt havari, anvendt under ét for skib og ladning eller for flere dele af ladningen, fordeles de i billigt forhold over 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 dispachør.

§ 2.

Denne lov træder i kraft den -

Bemærkninger vedrørende lovudkastet.

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 søretlige 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 beskikkelse 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 indføje 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 overflødigsgøre 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 „internationelt vedertagna 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 lovteksten, 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 lovteksten, 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 henføre 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 lovteksten 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 fordrer 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 havarigodtgørelse 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 loser stykgods i en række navne. Det ville være meget kompliceret og upraktisk at lade dispachen gøre op på flere forskellige steder, og den bestående regel, der formentlig skyldes dattidens 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 deklaratorisk 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 pågældende 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 deklaratorisk 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 deklaratorisk bestemmelse, men med en tilføjelse om, at dispachen, hvis løsning sker flere steder, skal foretages på det af stederne, som rederen bestemmer.

Et mindretal (Bülow Jensen, Christiansen, Fogh 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 komite 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 havari-

beregning. 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 äger 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 lovtæksten 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 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 sølovs § 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 overflødig 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 sølovs § 218 derimod bibeholdt, idet man ikke har kunnet afvise, at reglerne kan have en vis praktisk betydning.

Fra dansk dispachørside har man påpeget, at sølovs § 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.

Büag 1.

Om skibs

De nordiske sølovs

Dansk udkast.

Norsk udkast.

§ 25. Om skibsførerens 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 forsvarlig stand til modtagelse, befordring og bevaring 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 fortøjet 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

§ 26. Skipsføreren skal før reisen begynder, sørge for at skipet er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrækkelig utrustet, bemannet og provianteret og i forsvarlig stand til mottagelse, befordring og bevaring av lasten. Han skal påse at lasten blir behørig stuuet, at skipet ikke blir overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og at lukene blir forsvarlig lukket og skalket.

Under reisen skal skipføreren gjøre det som står i hans makt for å holde skipet i sjødyktig stand.

§ 27. Er skipsføreren fraværende, eller har han forfall, treffer den øverste tilstedeværende av styrmennene de avgjørelser som ikke kan oppsettes.

Forlater skipsføreren skipet, plikter han å gi den øverste tilstedeværende styrmann eller, hvis ingen styrmann er til stede, en annen av mannskapet underretning samt fornøden ordre for påkommende tilfelle.

Når skipet ikke er fortøyet i havn eller til ankers på sikker ankerplass, må skipsføreren ikke uten nødvendighet være fraværende fra skipet. Det samme gjelder under farefulle omstendigheter.

§ 28. Dør skipsføreren, eller blir han på grunn av sykdom eller annen tvingende årsak ute av stand til å føre skipet, eller forlater han tjenesten, trer den øverste av styr-

føreren m. v.

komiteers udkast.

Svensk udkast.

25 §. Angående befälhavarens tjänsteavtal och hans ställning ombord stadgas i sjömanslagen.

26 §. Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse att fartyget är i behörigt skick i samtliga de hänseenden som avses i 5 a §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick.

Angående fel eller brist i fartygets behöriga skick, som ej genast kan avhjälpas, skall befälhavaren ofördröj ligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

27 §. Är befälhavaren frånvarande eller har han förfall, träffar den främste av de tillstädesvarande styrmännen de avgöranden som ej tåla uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han giva den främste av de tillstädesvarande styrmännen eller, om någon styrman ej är tillstädes, annan av besättningen erforderlig underrättelse och föreskrift.

När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må befälhavaren ej lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Är fara för handen, må han icke vara borta från fartyget.

28 §. Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller övergiver han tjänsten, träder den främste

Finsk udkast).*

41 §. Såsom befälhavare å finskt handelsfartyg må anställas endast finsk medborgare.

43 §. Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är i sjövärdigt skick. Han skall sålunda sörja för att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och försett med erforderliga förnödenheter, att det är i gott skick för mottagande, befordran och bevarande av lasten samt att dess stabilitet är betryggande.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick.

Finnes i avseende å sjövärdigheten fel eller brist, som ej genast kan avhjälpas, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren därom. Vill ej redaren avhjälpa felet eller bristen, vare befälhavaren berättigad att omedelbart frånträda sin befattning.

46 §. Är befälhavaren frånvarande eller har han förfall, ankommer det på den främste av de tillstädesvarande styrmännen att träffa de avgöranden, som ej tåla uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han giva den främste av de tillstädesvarande styrmännen eller, om någon styrman ej är tillstädes, annan av besättningen nödig underrättelse och föreskrift.

När fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må befälhavaren ej lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Är fara för handen, må han icke vara borta från fartyget.

47 §. Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller övergiver han tjänsten, träder den främste

*) Foreløbigt udkast.

Dansk udkast.

styrmand i hans sted, indtil ny fører er tiltrådt. Eederen skal i disse tilfælde uopholdelig underrettes om det passerede.

§ 29. Skibsføreren skal sørge for, at navigeringen 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.

Norsk udkast.

mennene i hans sted inntil ny fører har tiltrådt. Rederen skal i disse tilfelle underrettes uten opphold. Har styrmannen ikke de foreskrevne kvalifikasjoner for å føre skipet, skal også Sjøfartsdirektoratet eller vedkommende konsul gis underretning så hurtig som mulig.

Bestemmelsene i denne paragraf gjøres endring i reglene i lov av 10. oktober 1958 om navigatører.

§ 29. Skibsføreren skal sørge for at navigeringen og behandlingen av skipet skjer i overensstemmelse med godt sjømannskap.

§ 30. *Stk. 1.* Skibsføreren skal — så vidt mulig på forhånd — gjøre seg kjent med de påbud og forskrifter som gjelder for skipsfarten i de farvann hvor skipet skal seile, og på de steder som skipet skal anløpe.

§ 31. Kommer skipet i havsnød, er skipsføreren pliktig til å gjøre alt som står i hans makt for å redde de ombordværende og bevare skip og last. Om nødvendig skal han sørge for at skibsbøkene og skipspapirene blir brakt i sikkerhet. Han bør også dra omsorg for berging av skip og last.

Med mindre det er betydelig fare for hans eget liv, må han ikke forlate skipet så lenge det er rimelig utsikt til berging.

I den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsføreren å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs.

*Svensk udkast.**Finsk udkast.*

av styrmännen i hans ställe tills ny befälhavare blivit utsedd. Redaren skall i dessa fall ofördröj ligen underrättas.

av styrmännen i hans ställe, tills ny befälhavare blivit utsedd. Redaren skall i detta fall ofördröj ligen underrättas.

29 §. Befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt som är förenligt med god sjömanssed. Han skall tillse, att navigatoriska hjälpmedel utnyttjas i erforderlig omfattning. När fara hotar i följd av is eller annan av väderleksförhållanden beroende orsak eller på grund av särskilda vid tillfället rådande omständigheter, skall befälhavaren vidtaga därav bevingade försiktighetsmått.

49 §. Befälhavaren skall sörja för att fartyget framföres och handhaves på sätt, som är förenligt med god sjömanssed.

Närmare föreskrifter om vad befälhavaren i dette avseende har att iakttaga meddelar handels- og industriministeriet.

30 §. Befälhavaren skall göra sig underordnad om de påbud och föreskrifter rörande sjöfarten, som gälla för de farvatten fartyget skall befara och å de orter det skall anlöpa.

Se 50 § i gældende sølov.

31 §. *1 mom.* Råkar fartyget i sjönöd, är befälhavaren pliktig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och last. Han skall, i den mån så är möjligt, sörja för att skeppshandlingarna bringas i säkerhet samt föranstalta om bärgning av fartyg och gods.

Så länge hopp finnes att fartyget kan räddas må befälhavaren icke övergiva det, med mindre hans liv är i allvarlig fara.

2 mom. Befälhavare är skyldig att lämna den som råkat i sjönöd eller eljest hotas av fara till sjöss all erforderlig och möjlig hjälp, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande.

Har fartyg sammanstött med annat fartyg, åligger det envar av befälhavarna att lämna det andra fartyget och dess ombordvarande hjälp, varom nu sagts, för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran ävensom att för dettas befälhavare uppgiva namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller hamn, från vilken det kommer och dit det skall gå.

62 §. Råkar fartyg i sjönöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och last. Måste fartyget övergivas, åligger befälhavaren att i synnerhet sörja för dagbokens och skeppshandlingarnas bevarande. Han skall ock draga försorg om bärgning av fartyg och last.

Befälhavaren må icke, med mindre hans liv är i allvarlig fara, övergiva fartyget, så länge rimlig utsikt finnes att rädda det.

51 §. *2 mom.*

Har befälhavaren i annat fall fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har han erhållit kunskap om någon sjötrafiken hotande fara, vare han skyldig att vidtaga åtgärder för den nödställdas räddning eller farans avvärjande, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

§ 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 egen- skap fuldmagt til på rederens vegne at fore- tage retshandler, der angår bevaring af skibet eller udførelse af rejsen, at slutte af- taler 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 af ventes, 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 dispo- sition, er denne dog bindende for rederen, hvis tredjemand var i god tro.

§ 32. Skipsføreren har i denne sin egen- skap fullmakt til på rederens vegne å inngå kontrakter som gjelder bevaring av skipet eller utførelse av reisen, og til å slutte av- taler om å ta med gods på reisen, eller passa- sjerer hvis skipet er beregnet på det. Han kan også opptre som saksøker i saker som gjelder skipet.

Føreren av et fiske- eller fangstfartøy ka ikke uten særskilt fullmakt slutte avtaler om fartøyets forsyning med gjenstander som bare vedkommer fisket eller fangsten, så som garn, liner, agn, is, salt og tønner. Hvis fartøyets bruttodrektighet ikke over- stiger 300 register tonn, kan skipsføreren heller ikke uten særskilt fullmakt anskaffe brensel til skipets maskineri for rederens regning når skipet er innenfor rikets grenser.

§ 33. Trenges det penger til formål som nevnt i § 32, og rederens ordre ikke kan av- ventes, skal skipsføreren søke dem tilveie- bragt på beste måte. Han er da etter om- stendighetene berettiget til å oppta lån eller pantsette eller selge av rederens gods eller endog — i nødsfall — pantsette eller selge av lasten. Er dette gjort uten nødvendighet, er avtalen dog bindende hvis tredjemann var i god tro.

Svensk udkast.

Konungen meddelar närmare föreskrifter om vad befälhavare skall iakttaga i och för räddning av nödställda och avvärjande av faror som hota sjötrafiken.

32 §. Befälhavaren skall tillse, att lastning och lossning försiggå samt resan utföres med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren inlåter sig på bärgning av fartyg eller gods, skall han noga överväga, om detta är förenligt med hans skyldigheter emot dem vilkas rätt och bästa han har att bevaka.

33 §. Befälhavaren är i denna sin egenkap behörig att å redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods så ock passagerare, där fartyget är avsett för sådan befördran, ävensom kära i mål angående fartyget. Om befälhavarens behörighet att antaga och avskeda fartygets besättning stadgas i sjömanslagen.

Uppstår behov av penningar för ändamål som avses i första stycket, äger befälhavaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten. Har befälhavaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, eller har han upptagit större lån eller sålt mer än behovet krävde, är det utan verkan till förringande av långivares eller köparens rätt, om lånet upptagits eller försäli ningen skett under sådana omständigheter, att långivaren eller köparen må antagas hava varit i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om de åtgärder av vikt, som befälhavaren funnit erforderliga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och därunder företagna rättshandlingar samt angående allt varom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör befälhavaren inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, skall befälhavaren till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring.

Finsk udkast.

Se 48 § i gældende sølov.

Se 63 og 64 §§ i gældende sølov.

64 §. 2 mom. Varder fartyget i utländsk ort taget i mät eller för gæld belagt med kvarstad och fremgår det av skeppshandlingarna, att fartyget är för gæld in-tecknat, åligge det befälhavaren att ofordrøjligen om utmætningen eller kvarstaden underrette såväl registermyndigheden som in-teckningshavaren, såframt denne är for honom kænd.

Dansk udkast.

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 bortfragteren, 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.

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.

Norsk udkast.

§ 34. Skibsføreren skal på rederens vegne dra omsorg for lasten og i det hele varetaste lasteierens tarv. I dette øyemed kan han uten særskilt fullmakt inngå avtaler og opptræ som saksøker etter reglene i §§ 102-104.

Sjømannsloven § 78. Sjømenn hvis hjemsendelse det påhviler konsulen å sørge for, plikter skipsføreren å ta med til bestemmelsesstedet eller en havn som skipet anløper under reisen, dog kun i slikt antall og på slike vilkår som Kongen fastsetter. Uten godtgjørelse plikter han, når det ikke volder ulempe, å ta med askeurner og etterlatte personlige eiendeler til sjømenn som ved sin død var norske statsborgere eller hadde sitt bosted i Norge.

Under forutsetning av gj ensidighet kan Kongen utvide disse bestemmelser til også å gjelde utenlandske sjømenn (deres askeurner og eiendeler) som ikke går inn under første ledd.

På sjømenn som blir tatt med i henhold til denne paragraf, får de bestemmelser som er nevnt i § 72 II første ledd og III, tilsvarende anvendelse.

§ 35. Skipsføreren hefter ikke personlig for de forpliktelser som han i denne sin egenskap inngår på rederens eller lasteierens vegne.

Sjømannsloven § 8 c. Skipsføreren plikter å erstatte skade som han ved feil eller forsømmelse i tjenesten påfører reder, lasteier eller andre. Retten kan dog nedsette erstatningsbeløpet under hensyntagen til den utviste skyld, skadens størrelse og omstendighetene for øvrigt.

Svensk udkast.

34 §. Befälhavaren skall under resan hava noggrann vård om lasten samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa.

Befälhavaren är i denna sin egenskap behörig att å lastägarens vägnar företaga rättshandlingar och kära i mål angående lasten i enlighet med vad som stadgas beträffande bortfraktaren.

41 §. Befälhavaren är pliktig att till sådant antal och med rätt till den gottgörelse, som Konungen fastställer, till bestämelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja eller som äger rätt till fri hemresa jämlikt 26 § sjömanslagen. Utan betalning är befälhavaren pliktig medtaga urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman, så ock hans efterlämnade effekter, såvitt de kunna medtagas utan olägenhet.

Konungen äger förordna, att förpliktelse som i första stycket sägs skall gälla jämväl i avseende å befälhavare eller sjöman från annat land, hans aska eller efterlämnade effekter.

35 §. Befälhavaren svarar icke för de förbindelser han i denna egenskap ingått å redares eller lastägares vägnar.

36 §. Befälhavare är pliktig att ersätta skada, som han genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan vars rätt och bästa han har att bevaka. Skadeståndet må nedsättas efter vad med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt provas skäligt.

Om någon, som biträtt med lotsning av

Finsk udkast.

Se 65 og 66 §§ i gældende sølov.

88 §. *Sjömanslagen.* Befälhavare är skyldig att under hemresa mot skälig betalning medtaga utrikes kvarblivna finska sjömä ävensom sjömän, som äga rätt till hemresa jämlikt 26 §. Likaså vare befälhavare pliktig att utan betalning medtaga urna, innehållande askan efter avliden finsk befälhavare eller sjöman, så ock sådan av honom efterlämnad personlig egendom, som utan olägenhet kan medtagas.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att fullgöra vad i 1 mom. sägs, straffes med böter.

67 §. Befälhavaren svare icke personligen för de förbindelser han i denna sin egenskap å redares eller lastägares vägnar ingått.

Skada, som befälhavaren genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan, vars rätt och bästa han har att bevaka, vare han pliktig att ersätta.

Skadestånd, som befälhavaren är pliktig att utgiva, må med hänsyn till graden av ådagalagd skuld, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsättas efter ty skäligt provas.

§ 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 svig oplyses.

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 skibsfarten der skal findes om bord.

* * *

§ 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 handelsmini-

Sjømannsloven § 8b. Skibsføreren plikter å avlegge regnskap så ofte rederen forlanger det.

I regnskabet skal skibsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgjørelse som han har mottatt av befrakter, lasteier, leverandør eller andre som han i egenskap av skibsfører har hatt med å gjøre.

Sjømannsloven § 8 a. Uten samtykke av rederen må skibsføreren ikke ta med varer til salg for egen eller andres regning. Gjør han det, er han pliktig til å betale frakt og erstatte voldt skade.

§ 30. *Stk. 2.* Skibsføreren er ansvarlig for at påbudte skibsbøger blir ført. Bøkene føres under hans tilsyn.

§ 323. Kongen kan gi regler om———

6. hvilke skibspapirer som skal finnes ombord.

7. at et eksemplar av denne lov og de bestemmelser som er gitt i medhold av loven, skal finnes ombord.

* * *

§ 300. Kongen gir regler om føring av dagbøker, manøvrebøker og lignende på norske skip, herunder om på hvilke skip og i hvilke farvann slike bøker pliktes ført, og om kontroll av bøkene.

Enhver som påviser en rettslig interesse i å bli kjent med innholdet av bøkene og de kladdebøker som i tilfelle er ført, kan forlange å få se dem og ta avskrift. Med mindre Sjøfartsdirektoratet påbyr det, gjelder dette dog ikke for tilfelle hvor skipet har støtt sammen med fremmed skip, hvis det ikke

Svenskudkast.

fartyget, genom fel eller försummelse vid uppdragets fullgörande ådragit sig skadeståndsskyldighet, må skadeståndet nedsättas efter de i första stycket angivna grunderna.

37 §. När redaren det begär, skall befälhavaren avgiva redovisning. Vill redaren klandra redovisning, skall han väcka talan därom inom sex månader efter det redovisningen mottogs. Försittes denna tid, har han förlorat sin talan, om ej befälhavaren förfarit svikligen.

I redovisning skall befälhavaren föra redaren till godo all särskild gottgörelse, som han erhållit av befraktare, lastägare, leverantörer eller andra, med vilka han i sin egenskap av befälhavare haft att skaffa.

38 §. Utan redarens samtycke må befälhavaren ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Sker det, skall befälhavaren erlägga frakt och ersätta uppkommen skada.

39 §. 2 mom. Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker föras å fartyget. Om dagböcker stadgas i 13 kap.

39 §. 1 mom. I den utsträckning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen förordnar skall befälhavaren å fartyget medföra skeppshandlingar jämte ett exemplar av denna lag.

* *

298 §. Å handelsfartyg med en brutto-dräktighet av minst tjugu registerton skola, när fartyget är i drift, föras skeppsdagbok samt, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detsamma gäller i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst åttio registerton.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen må medgiva undantag från skyldighet som nu sagts.

Angående förande av oljedagbok å vissa fartyg är särskilt stadgat.

Finsk udkast.

Har någon, som biträtt befälhavaren med lotsning genom fel eller försummelse vid uppdragets fullgörande ådragit sig skadeståndsskyldighet, må skadeståndet nedsättas efter de i 3 mom. angivna grunderna.

Se 68 § i gældende sølov.

Se 45 § i gældende sølov

Se 53 § i gældende sølov.

Se 44 § i gældende sølov.

* **

54 §. I skeppsdagboken skola noggranna uppgifter införas om vad som under resan inträffar och varom kännedom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av bränsle och övriga för maskinens drift nödiga ämnen, förbrukningen därav för varje dygn samt eljest allt av vikt, som rör maskineriets gång och skötsel.

Dansk udkast.

steren i det enkelte tilfælde giver udtrykkeligt 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 pågældende fremmede skibs bøger.

Stk. 3. Enhver dagbog skal, når den er udskrevet, 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.

Norsk udkast.

blir gitt tilsvarende adgang til dette skips bøger.

Enhver bok og kladdebok skal opbevares minst 3 år etter datoen for siste innførsel og, hvis det er reist søksmål mot rederiet vedrørende skipets drift i det tidsrom boken eller kladdeboken gjelder, inntil saken er endelig avgjort.

For skipsbøker som er ført på fremmed skip, gjelder reglene i annet ledd tilsvarende når skipet befinner seg i norsk havn.

Svensk udkast.

300 §. Ej må någon förvägras att, såvitt hans rätt är beroende därav, taga del av innehållet i dagbok, förd å svenskt fartyg eller å danskt, finskt eller norskt fartyg vilket befinner sig i svensk hamn. Vad nu sagts skall dock, då fråga är om sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättegång, i vilken talan föres på grund av sammanstötningen.

Dagbok skall av redaren förvaras minst tre år efter dess avslutning samt, om i anledning av däri antecknad händelse talan väckts inom nämnda tid, till dess målet avgjorts genom lagakraftäggande dom.

Vad i denna paragraf stadgas angående dagbok skall även gälla i fråga om kladd till dagbok ävensom på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Finsk, udkast.

Vid angivande av tid i maskindagboken skall följas samma tid som användes i skeppsdagboken.

Närmare bestämmelser om förande av dagbok utfärdas av handels- och industriministeriet.

56 §. Ej må någon förvägras att om dagboks innehåll undfå sådan kännedom, varav hans rätt är beroende. Vad nu sagts skall dock, då fråga är om sammanstötning med annat fartyg, gälla allenast i rättegång, där talan föres på grund av sammanstötningen.

Stadgandena i 1 mom. gälla även i fråga om dagbok, förd å danskt, norskt eller svenskt fartyg, när fartyget befinner sig i finsk hamn.

Dagbok skall av redaren förvaras minst tre år efter dess avslutning och, när med anledning av däri antecknad händelse rättegång inom nämnda tid anhängiggjorts, till dess saken blivit genom laga kraft vunnen dom avgjord.

Vad i denna paragraf stadgas i fråga om dagbok skall även gälla om kladd till dagbok samt vad på teknisk väg registrerats rörande fartygs navigering och gången av dess maskiner.

*Dansk udkast.**Norsk udkast.*

§ 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. Det afgøres således efter disse regler, 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.

§ 211. Kongen gir bestemmelser om hvilke skader, tap og omkostninger som skal henføres til fellershavari, og om havarifordelingen. Bestemmelsene skal så vidt mulig være i overensstemmelse med international praksis og sedvane.

§ 212. Når ikke andet er aftalt, foretages beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, eller hvis losning sker flere steder, på det af stederne, som rederen bestemmer. Træffer rederen ikke sådan bestemmelse, sker opgørelsen på det sted, hvor den sidste af de i havariet deltagende ladningsdele losses.

§ 212. Når ikke annet er avtalt, foretas fellehavarioppjøret i rederens hjemland.

I Norge skal dispasjører, beskikket av Kongen, treffe avgjørelse av om vilkårene for fellehavari foreligger, og i tilfelle utferdige fellehavari-beregning. Slik avgjørelse og beregning kalles dispasje.

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 sagkyndige, der beskikkes efter reglerne i § 310.

§ 214. Begæring om foretagelse af havari-beregning fremsættes af rederen eller den, som på rederens vegne forestår skibets drift. Har rederen ikke fremsat bægæring inden 2 uger, efter at han modtog anmodning herom fra nogen, som har en retlig interesse

§ **213.** Dispasje begjæres av rederen. Har han ikke fremsatt begjæring innen 2 uker etter at han mottok anmodning om dette fra noen som har rettslig interesse i fellehavariet, kan enhver slik interessent selv fremsette begjæring om dispasje.

vari

komiteers udkast.

Svensk udkast.

211 §. Extraordinär uppoffring eller kostnad som, i syfte att bevara värden vilka gemensamt äro utsatta för fara på sjön, avsiktligt och skäligen göres till gemensam räddning från sådan fara, hänföres till gemensamt haveri och skall fördelas å fartyg, frakt och last.

Detsamma gäller utgift, som enligt internationellt vedertagna grundsatser jämställs med kostnad varom i första stycket sägs.

Beträffande den närmare innebörden av gemensamt haveri samt fördelningen därav skall, i den mån ej annat är uttryckligen överenskommet, gälla vad som följer av internationellt vedertagna grundsatser.

212 §. Utredning och fördelning av gemensamt haveri (dispasch) skall, om ej annorlunda avtalats, verkställas i det land och på den ort redaren bestämmer.

Dispasch upprättas inom riket av lagfaren person (dispaschör) som förordnas av Konungen. Mot dispaschör gälla de jäv, som i rättegångsbalken äro stadgade för domare.

213 §. Om besiktning för värdering av skada eller kostnad, som drabbat fartyg eller gods stadgas i 318 §.

214 §. Begäran om dispasch skall göras utan dröjsmål. Sådan begäran göres av redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller ock av annan som äger del i haveriet.

Finsk udkast).*

188 §. Extraordinär uppoffring eller kostnad, som i syfte att bevara värden vilka gemensamt äro utsatta för fara på sjön, avsiktlig och skäligen göres till gemensam räddning från sådan fara, hänföres till gemensamt haveri och skall fördelas å fartyg, frakt och last. Detsamma gäller utgift vilken enligt internationellt vedertagna grundsatser jämställs med här avsedd kostnad.

196 §. Vid utredning och fördelning av gemensamt haveri skall utöver vad ovan är sagt lända till efterrättelse vad därom är särskilt stadgat.

189 §. Utredning och fördelning av gemensamt haveri (dispasch) skall, där ej annat avtalats, äga rum å den ort som redaren bestämmer. Här i landet upprättas dispasch av dispaschör.

Hava alla de, vilkas rätt beror av have-riets utredning och skadans gäldande därom i godo överenskommit, gälle det utan att dispaschör behöver anlitas.

Angående dispaschör gälle vad därom är särskilt stadgat.

190 §. Skada, som i gemensamt haveri drabbat fartyg eller dess tillbehör, skall, såfremt ej annat avtalats, av besiktnings- och värderingsmän, utsedda på sätt i 243 § bestämmas, värderas å den ort, där reparation verkställs, om sådan sker under resan, men eljest å den ort, där resan slutar. I fråga om skada å last skall värdering äga rum å den ort, där lasten lossas.

191 §. Redaren eller den, som i redarens ställe handhar fartygets drift, åligger att utan dröjsmål hos dispaschören framställa begäran om upprättande av dispasch och att därvid uppgiva namn och adress på kända sakägare.

*) Foreløbigt udkast.

Dansk udkast.

i havariet, kan den pågældende selv fremsætte begæring om foretagelse af havari-beregning.

Stk. 2. Enhver, hvem havariet angår, er pligtig til for sit vedkommende at meddele alle oplysninger og bevisligheder, som dispa-chøren anser for nødvendige.

§ 215. For havaribidrag af ladning eller andet gods hæfter ejeren med godset, men ikke personlig.

Stk. 2. Rederen skal efter et almindeligt havari nægte at udlevere ladningen eller andet gods, hvis ladningsejeren ikke på-tager 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, bliver som særligt (partikulært) havari at bære af den eller de genstande, som skaden rammer eller omkostningen vedkommer.

Stk. 2. Er omkostninger, der bliver at henhøre under særligt havari, anvendt under ét for skib og ladning eller for flere dele af ladningen, fordeles de i billigt forhold over 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 dispa-chør.

Norsk udkast.

§ 214. Enhver som har rettslig interesse i et fellehavari, er pliktig til uten unødig opphold å meddele alle opplysninger og fremlegge alle dokumenter som han sitter inne med, og som dispassjøren finner nødvendige.

§ **215.** For havaribidrag av last eller annet gods hefter eieren med godset, men ikke personlig.

Rederen skal etter et fellehavari nekte å utlevere lasten hvis ikke lasteieren påtar seg personlig ansvar for mulig fellehavaribidrag samt stiller betryggende sikkerhet.

Svensk udkast.

Envar som haveriet rör är skyldig att ofördröj ligen till dispaschören avlämna alla handlingar, vilka denne anser erforderliga för utredningen och fördelningen, samt att i övrigt tillhandagå dispaschören med upplysningar.

215 §. Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häftar ägaren med godset men svarar ej personligen.

Om redarens rätt att innehålla gods, som häftar för haveribidrag, stadgas i 113 §. Utlämnas godset utan att ägaren åtager sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om så påfordras, ställer säkerhet därför, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till envar annan som har del i haveriet.

216 §. Har skada eller kostnad träffat fartyg eller last genom olyckshändelse och skall den icke vare sig hänföras till gemensamt haveri eller enligt 136 § fördelas efter samma grund, faller den såsom enskilt haveri å den egendom, som träffats av skadan eller föranlett kostnaden.

Hava kostnader, som skola hänföras till enskilt haveri, gjorts gemensamt för fartyg och last eller viss del av lasten eller ock för delar av lasten tillhörande skilda ägare, skola kostnaderna fördelas å den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de för gemensamt haveri gällande grunderna. Kostnad för bärgning av last fördelas å lastens värde och den frakt som utgår för godset.

Utredning och fördelning av haveri som i andra stycket sägs verkställas av dispaschör på begäran av någon som har del i haveriet.

Finsk udkast.

Envar, som haveriet rör, vare skyldig att utan dröjsmål till dispaschören avlämna alla handlingar, vilka denne för utredningen och fördelningen anser nödiga, och att i övrigt tillhandagå med erforderliga upplysningar.

193 §. Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häfte ägaren med godset men svare ej personligen.

Angående rätt för redaren att innehålla gods, som häftar för haveribidrag, stadgas i 113 §. Utlämnas sådant gods utan att dess ägare åtager sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, där så påfordras, ställer säkerhet därför, svare redaren i förhållande till envar annan, som har del i haveriet, för haveribidraget.

192 §. Skada, förlust eller kostnad, som genom olyckshändelse under sjöresa träffar fartyg eller last och vilken ej är att hänföra till gemensamt haveri eller enligt 136 § skall fördelas efter enahanda grund, falle såsom enskilt haveri å de föremål, som träffats av skadan eller förlusten eller föranlett kostnaden.

Hava kostnader, som skola hänföras till enskilt haveri, blivit gjorda gemensamt för fartyg och last eller viss del av lasten eller ock för delar av lasten, vilka tillhöra särskilda ägare, då skola dessa kostnader fördelas på de föremål, för vilkas skull de tillkommit, enligt de för gemensamt haveri givna bestämmelserna. Kostnad för bärgning av last fördelas å dennas värde och den frakt, som för godset utgår.

Utredning och fördelning av haveri, varom i 2 mom. sägs, skall verkställas av dispaschören, där någon, som har del i haveriet, det äskar.

Bilag 3.

YORK-ANTWERPEN Reglerne 1950

i engelsk originaltekst og dansk oversættelse.

RULE OF INTERPRETATION. In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE A. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

RULE B. General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis herein-after provided.

RULE C. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

RULE D. Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

RULE E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

FORTOLKNINGSREGEL. Ved opgørelsen af havari grosse skal de følgende bogstav- og nummerregler gælde, således at de udelukker al lov og praksis, der er uforenelig med dem.

Hvor ikke andet følger af nummerreglerne, skal havari grosse opgøres efter bogstavreglerne.

REGEL A. Der foreligger en havari grosse handling, når — og kun når — en ekstraordinær opofrelse eller udgift forsætligt og rimeligt foretages eller pådrages for til fælles frelse at redde værdier, der sammen er udsat for fare på søen.

REGEL B. Havari grosse opofrelser og omkostninger bæres af de forskellige bidragydende interesser på det i de efterfølgende regler fastsatte grundlag.

REGEL C. Kun sådanne skader, tab eller omkostninger, der er en direkte følge af havari grosse handlingen, godtgøres som havari grosse.

Skade eller tab, som skib eller ladning lider ved forsinkelse på rejsen eller senere, såsom tidstab, og indirekte tab af enhver art, såsom tab af marked, godtgøres ikke som havari grosse.

REGEL D. Retten til godtgørelse i havari grosse påvirkes ikke af, at den hændelse, der foranledigede opofrelsen eller udgiften, måtte skyldes fejl hos en af de i rejsen interesserede parter; men dette udelukker ikke anvendelsen af noget retsmiddel, som måtte være hjemlet mod vedkommende part på grund af sådan fejl.

REGEL E. Bevisbyrden for, at et tab eller en udgift rettelig bør godtgøres som havari grosse, påhviler den, der fordrer godtgørelse.

RULE F. Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

RULE I. Jettison of Cargo. No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety. Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. Extinguishing Fire on Ship-board. Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

RULE IV. Cutting away Wreck. Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

REGEL F. Enhver ekstra udgift, der afholdes i stedet for en anden udgift, der ville have været at beregne som havari grosse, skal anses for og godtgøres som havari grosse uden hensyn til mulig besparelse for andre interesser, men kun indtil beløbet af den havari grosse udgift, der derved er undgået.

REGEL G. Havari grosse opgøres såvel med hensyn til tab som bidrag på grundlag af værdierne på det tidspunkt da, og på det sted hvor, rejsen ender.

Denne regel har ingen indflydelse på afgørelsen af, på hvilket sted havari grosse opgørelsen skal ske.

REGEL I. Kastning af ladning. Overbordkastning af ladning godtgøres ikke som havari grosse, medmindre ladningen transporteres i overensstemmelse med anerkendt sædvane inden for vedkommende fragtfart.

REGEL II. Skade ved kastning og opofrelse til fælles frelse. Som havari grosse godtgøres skade tilføjlet skib eller ladning ved eller som følge af en opofrelse til fælles frelse, eller ved vand, der trænger ned gennem skibets luger, når disse åbnes for at udføre en overbordkastning til fælles frelse, eller gennem anden åbning der frembringes i samme hensigt.

REGEL III. Slukning af ild ombord. Som havari grosse godtgøres skade tilføjlet skib eller ladning for at slukke ild ombord ved vand eller på anden måde, herunder skade ved strandsætning eller sænkning af et brændende skib; dog godtgøres ingen skade på de dele af skibet og af ladning løst i rummet, eller på de enkelte kolli af ladningen, som har været i brand.

REGEL IV. Bortkapning af vraggods. Som havari grosse godtgøres ikke tab eller skade opstået ved bortkapning af vraggods eller af rester af rundholter eller af andre genstande, der forinden er brækket ved ulykkelig hændelse på søen.

RULE V. Voluntary Stranding. When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

RULE VI. Carrying Press of Sail-Damage to or Loss of Sails. Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

RULE VII. Damage to Machinery and Boilers. Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

RULE VIII. Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage. When a ship is ashore and cargo and snip's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

REGEL V. Frivillig stranding. Når et skib forsætligt sættes på grund under sådanne omstændigheder, at det ellers uundgåeligt ville være drevet i land eller på skær, godtgøres tab eller skade tilføjet skib, ladning eller fragt ved denne forsætlige stranding ikke som havari grosse, men tab eller skade opstået ved at bringe et sådant skib flot skal godtgøres som havari grosse.

I alle andre tilfælde, hvor et skib forsætligt sættes på grund til fælles frelse, godtgøres derved opstået tab eller skade som havari grosse.

REGEL VI. Prangning, skade på eller tab af sejl. Som havari grosse godtgøres skade på eller tab af sejl eller rundholter opstået under bestræbelser for at bringe et skib flot eller højere op på grunden til fælles frelse; men når et skib er flot, godtgøres tab eller skade tilføjet skib, ladning eller fragt ved prangning ikke som havari grosse.

REGEL VII. Skade på maskineri og kedler. Som havari grosse godtgøres skade tilføjet maskineri og kedler i et skib, der er grundstødt og i en farefuld stilling, under bestræbelser for at bringe skibet flot, når skaden oplyses af hidrøre fra handlinger foretaget i den bestemte hensigt til fælles frelse at flotbringe skibet med risiko for sådan skades opståen; men når et skib er flot, godtgøres tab eller skade forårsaget ved brug af maskineri og kedler, herunder tab og skade, der skyldes frakobling af cylinder i maskine eller lignende foranstaltninger, ikke under nogen omstændigheder som havari grosse.

REGEL VIII. Udgifter ved at lette et grundstødt skib og deraf opstået skade. Når et skib er grundstødt, og ladning eller skibets brændsel eller udrustningsgenstande losses under omstændigheder, der gør det til en havari grosse handling, godtgøres ekstraudgiften ved at lette skibet, lægterleje og mulig genindladning, og herved opstået skade eller tab, som havari grosse.

RULE IX. Ship's Materials and Stores burnt for Fuel. Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

RULE X. Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all

REGEL IX. Skibsinventar og udrustningsgenstande anvendt som brændsel. Skibsinventar eller udrustningsgenstande, som under farefulde omstændigheder og til fælles frelse nødvendigvis er anvendt til brændsel, godtgøres som havari grosse, når — og kun når — skibet havde rigelig forsyning af brændsel ombord; men værdien af det kvantum brændsel, som skønnes at ville være blevet forbrugt, beregnet efter gængs pris i skibets sidste afgangshavn den dag, det af sejlede, skal krediteres havari grosse.

REGEL X. Nødhavnsmkostninger etc.

(a). Når et skib har anløbet en havn eller plads som nødhavn eller er vendt tilbage til sin lastehavn eller -plads på grund af ulykkelig hændelse, opofrelse eller andre ekstraordinære omstændigheder, som gør dette nødvendigt for den fælles frelse, godtgøres udgifterne ved at anløbe sådan havn eller plads som havari grosse; og når skibet afsejler derfra med hele sin oprindelige ladning eller en del deraf, godtgøres som havari grosse ligeledes de tilsvarende udgifter ved at forlade havnen eller pladsen, når udgifterne er en følge af anløbet eller returneringen.

Når et skib nødes til at forsejle fra en havn eller plads, hvor det er i nødhavn, til en anden havn eller plads, fordi reparation ikke kan udføres det første sted, skal bestemmelserne i denne regel finde anvendelse på den anden havn eller plads, som om denne var en nødhavn. Bestemmelserne i regel XI skal finde anvendelse på den forlængelse af rejsen, der er en følge af sådan forsejling.

(b). Omkostninger ved ombord at håndtere eller ved at opløse ladning, brændsel eller udrustningsgenstande i lastehavn, mellemhavn eller nødhavn eller på tilsvarende plads godtgøres som havari grosse, når håndteringen eller opløsningen var nødvendig til fælles frelse, eller for at muliggøre reparation af skade på skibet, hidrørende fra opofrelse eller fra ulykkelig hændelse, for så vidt reparationen var nødvendig for at skibet med sikkerhed kunne fortsætte rejsen.

(c). Når omkostningerne ved flytning eller opløsning af ladning, brændsel eller udrustningsgenstande beregnes som havari grosse, godtgøres ligeledes omkostningerne ved genindladning deraf og stuvning ombord i

storage charges (including insurance, if reasonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

(d) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

RULE XL Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew

skibet tilligemed alle lagringsudgifter derfor (inclusive forsikring, som det har været rimeligt at tegne). Men hvis skibet bliver kondemneret eller ikke fortsætter sin oprindelige rejse, godtgøres ikke som havari grosse lagringsudgifter påløbne efter den dag, skibet blev kondemneret eller rejsen opgivet. Såfremt skibet kondemneres eller rejsen opgives, førend ladningen er fuldstændig udlosset, godtgøres de ovennævnte lagringsudgifter som havari grosse indtil den dag, udlosningen er tilendebragt.

(d). Når et skib ligger under havari i en havn eller på en plads, hvor det lader sig gøre at reparere det, således at det kan føre hele ladningen frem, og, for at spare udgifter, enten skibet bugseres derfra til en anden reparationshavn eller -plads eller til sit bestemmelsessted, eller ladningen eller en del deraf bliver videresendt med andet skib eller på anden måde, da skal ekstraudgiften ved sådan bugsering, omladning og videre-transport (indtil beløbet af de sparede ekstraudgifter) bæres af de forskellige i foretaget interesserede i forhold til de sparede ekstraudgifter.

REGEL XI. Hyre og kostpenge til besætning og andre omkostninger ved at søge ind til og under ophold i nødhavn etc. (a). Hyre og kostpenge til fører, officerer og mandskab, som med rimelighed er påløbet, og brændsel og udrustningsgenstande, der er forbrugt under en forlængelse af rejsen foranlediget ved, at et skib anløber en havn eller plads som nødhavn eller vender tilbage til sin lastehavn eller -plads, godtgøres som havari grosse, hvis udgifterne ved at anløbe en sådan havn eller plads godtgøres som havari grosse i henhold til regel X (a).

(b). Når et skib har anløbet eller er blevet opholdt i en havn eller på en plads på grund af ulykkelig hændelse, opofrelse eller andre ekstraordinære omstændigheder, som gør dette nødvendigt for den fælles frelse, eller for at muliggøre reparation af skade på skibet, hidrørende fra opofrelse eller fra ulykkelig hændelse, for såvidt reparation var nødvendig for at skibet med sikkerhed kunne fortsætte rejsen, godtgøres som ha-

reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

RULE XII. Damage to Cargo in Discharging, etc. Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

vari grosse hyre og kostpenge til fører, officerer og mandskab, som med rimelighed er påløbet under det ekstraordinære ophold i sådan havn eller på sådan plads, indtil skibet er rede eller burde være rede til at fortsætte sin rejse. Hvis skibet kondemneres eller ikke fortsætter sin oprindelige rejse, skal det ekstraordinære ophold regnes ikke at være udover den dag, da skibet blev kondemneret eller rejsen opgivet, eller, dersom ladningen ikke da er fuldstændig udlosset, udover den dag, da udlosningen er tilendebragt.

Brændsel og udrustningsgenstande forbrugt under det ekstraordinære ophold godtgøres som havari grosse, undtagen brændsel og udrustningsgenstande, der er forbrugt ved udførelsen af reparationer, som ikke erstattes i havari grosse.

Havneudgifter påløbet under det ekstraordinære ophold godtgøres ligeledes som havari grosse, undtagen udgifter, som alene er påløbet på grund af reparationer, der ikke erstattes i havari grosse.

(c). I denne og de andre regler skal hyre forstås som omfattende enhver betaling til eller til fordel for fører, officerer og mandskab, hvadenten ydelsen deraf er pålagt rederen ved lov eller sker i henhold til hyrekontrakten.

(d). Når overtidsbetaling ydes til fører, officerer eller mandskab for vedligeholdelsesarbejder på skibet eller reparationer, der ikke erstattes i havari grosse, godtgøres sådan overtidsbetaling kun som havari grosse indtil beløbet af de udgifter, der er sparet, men ville være påløbet og godtgjort som havari grosse, hvis sådan overtid ikke var blevet anvendt.

REGEL XII. Skade på ladning ved losning etc. Skade på eller tab af ladning, brændsel eller udrustningsgenstande, forårsaget ved selve håndteringen ombord, opløsningen, lagringen, genindladningen og stuvningen, godtgøres som havari grosse, når — og kun når — omkostningerne ved de pågældende foranstaltninger beregnes som havari grosse.

RULE XIII. Deductions from Cost of Repairs. In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of "new for old" according to the following rules, where old material or parts are replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyro-compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deductions shall be made from the cost of new material or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

A. — Up to 1 year old.

All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

B. — Between 1 and 3 years old.

Deduction off scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting.

One-sixth to be deducted off wood-work of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal- and glass-ware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and

REGEL XIII. Afdrag i reparationsomkostninger. Ved opgørelsen af havari grosse erstatning, skal der fra de reparationsomkostninger, der godtgøres i havari grosse, gøres afdrag „nyt for gammelt" efter de følgende regler, når gammelt materiale eller gamle dele erstattes med nyt.

Afdragene bestemmes efter skibets alder regnet fra den dag, da det første gang blev registreret, til den dag, da havariet indtraf, undtagen for forråd, udrustningsgenstande, isolation, redningsbåde og lignende både, gyrokompassudstyr, radioanlæg, pejleapparat, ekkolod og lignende apparater og maskineri og kedler, for hvilke afdragene skal bestemmes efter den pågældende dels alder.

Intet afdrag gøres for forråd, udrustningsgenstande og redskaber, der ikke har været i brug.

Afdragene gøres i udgifterne til nyt materiale eller nye dele, deri indbefattet arbejds løn og værkstedsomkostninger, men ikke omkostningerne ved at åbne op.

Tørdok- og beddingsleie og omkostninger ved forhaling af skibet godtgøres fuldtud.

Rensning og maling af bunden godtgøres ikke, hvis bunden ikke er blevet malet inden for 6 måneder før den dag, da havariet indtraf.

A. — Alder indtil 1 år.

Alle reparationer godtgøres fuldtud, undtagen skrabning og rensning, maling eller strygning af bunden, hvorfra afdrages en trediedel.

B. — Mellem 1 og 3 år.

Afdrag som under A. fra skrabning, rensning og maling af bunden.

En trediedel afdrages fra sejl, rig, tovværk, skøder og trosser (undtagen ståltrosser og kæder), solsejl, presenninger, forråd og udrustningsgenstande samt maling.

En sjettedel afdrages fra træværk i skrog, herunder garnering i lastrum, træmaster og rundholter og både, møbler, sadelmagerarbejde, porcellæn, metal- og glasgenstande, stålrøg, ståltove og ståltrosser, gyrokompassudstyr, radioanlæg, pejleapparat, ekkolod og lignende apparater, ankerkæder og andre kæder, isolering, hjælpemaskineri, styreapparat med tilbehør, spil og kraner med tilbehør og elektrisk maskineri med tilbehør,

electrical machinery and connections other than electric propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

C. — Between 3 and 6 years.

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted off wood work of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

D. — Between 6 and 10 years.

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings).

E. — Between 10 and 15 years.

One-third to be deducted off all renewals, except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

F. — Over 15 years.

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

RULE XIV. Temporary Repairs. Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

bortset fra elektrisk fremdrivningsmaskineri. Andre reparationer godtgøres fuldtud.

Metalforhudning på træ- eller komposit-skibe godtgøres med den fulde udgift ved anskaffelsen af en til den afrevne forhudnings bruttovægt svarende vægt af samme metal med fradrag af det provenu, der indkommer ved salg af det gamle metal. Der af drages en trediedel af udgifterne til søm, filt og arbejds løn ved påsætning af den nye metalhud.

C. — Mellem 3 og 6 år.

Afdrag som under B.; dog afdrages en trediedel fra træværk i skrog, herunder garnering i lastrum, træmaster, rundholter og både, møbler og sadelmagerarbejde, og en sjettedel fra jerndelev i master og rundholter og fra alt maskineri (indbefattet kedler med tilbehør).

D. — Mellem 6 og 10 år.

Afdrag som under C; dog afdrages en trediedel fra al rig, tovværk, skøder og trosser, jerndelev i master og rundholter, gyrokompassudstyr, radioanlæg, pejleapparat, ekkolod og lignende apparater, isolation, hjælpemaskineri, styreapparat, spil og kraner med tilbehør, og fra alt andet maskineri (indbefattet kedler med tilbehør).

E. — Mellem 10 og 15 år.

En trediedel afdrages fra alle fornyelser med undtagelse af skrogets jerndelev, cementering og ankerkæder, hvorfra afdrages en sjettedel, og ankre, der godtgøres fuldtud.

F. — Over 15 år.

En trediedel afdrages fra alle fornyelser med undtagelse af ankerkæder, hvorfra afdrages en sjettedel, og ankre, der godtgøres fuldtud.

REGEL XIV. Midlertidige reparationer. Når midlertidig reparation udføres på et skib i lastehavn, mellemhavn eller nødhavn til fælles frølse eller for at afhjælpe skade forårsaget ved en havari grosse opofrelse, godtgøres omkostningerne ved sådan reparation som havari grosse.

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving, expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. Loss of Freight. Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice. The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

RULE XVII. Contributory Values. The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight

Når midlertidig reparation af hændelig skade foretages alene for at rejsen kan fuldføres, skal omkostningerne ved sådan reparation godtgøres som havari grosse uden hensyn til mulig besparelse for andre interesser, men kun indtil beløbet af de udgifter, der er sparet, men ville være påløbet og godtgjort som havari grosse, hvis midlertidig reparation ikke var blevet udført der.

Intet afdrag „nyt for gammelt" foretages fra omkostningerne ved midlertidige reparationer, der godtgøres som havari grosse.

REGEL XV. Tab af fragt. Som havari grosse godtgøres tab af fragt, der skyldes skade på eller tab af ladning, når enten fragttabet skyldes en havari grosse handling, eller skaden på eller tabet af ladningen godtgøres som havari grosse.

I beløbet af den tabte bruttofragt skal fradrages de udgifter, som den, hvem fragten tilkommer, skulle have afholdt for at tjene sådan fragt, men som på grund af opførelsen ikke er blevet afholdt.

REGEL XVI. Erstatning for ladning, tabt eller beskadiget ved opofrelse. Havari grosse godtgørelse for skade på eller tab af varer, der er opofret, skal svare til det tab, som varernes ejer har lidt derved, beregnet efter markedsværdien på skibets sidste lossedag eller ved rejsens slutning, når denne ender på et andet sted end det oprindelige bestemmelsessted.

Når således beskadigede varer sælges, og der ikke er truffet anden overenskomst om skadens størrelse, bliver det tab, som skal godtgøres i havari grosse, at bestemme som forskellen mellem salgets nettoprovener og nettoværdien i ubeskadiget stand på skibets sidste lossedag eller ved rejsens slutning, når denne ender på et andet sted end det oprindelige bestemmelsessted.

REGEL XVII. Bidrag svær dier. Bidrag til havari grosse skal pålignes genstandenes virkelige nettoværdi ved rejsens slutning, hvortil lægges det beløb, der godtgøres som havari grosse for de opofrede genstande, såfremt det ikke allerede er inkluderet. I reders fragt og passagerpenge i risiko afdrages sådanne udgifter og hyrer, som ikke

and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

RULE XVIII. Damage to Ship. The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

RULE XIX. Undeclared or wrongfully declared Cargo. Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. Provision of Funds. A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew

ville være påløbet for at indtjene fragten, hvis skib og ladning var gået totalt tabt, da havari grosse handlingen fandt sted, og som ikke er blevet godtgjort som havari grosse. Ligeledes afdrages i genstandenes værdi alle de udgifter, der er anvendt på dem efter havari grosse handlingen, med undtagelse af sådanne udgifter, der godtgøres som havari grosse.

Passagerers bagage og personlige ejendele, der ikke er afskibet på konnossement, bidrager ikke til havari grosse.

REGEL XVIII. Skade på skib. Det beløb, der godtgøres i havari grosse for skade eller tab på skibet, dets maskineri eller tilbehør, skal i tilfælde af reparation eller genanskaffelse udgøre den virkelige og rimelige udgift ved sådan reparation eller genanskaffelse med afdrag efter regel XIII. Når reparation ikke udføres, godtgøres den rimelige værdiforringelse, dog ikke udover den takserede reparationsudgift.

Hvor der foreligger et virkeligt eller konstruktivt totalforlis af skibet, skal havari grosse godtgørelsen for skade eller tab på skibet forårsaget ved en havari grosse handling være lig med den takserede værdi af skibet i god stand med fradrag af den takserede reparationsudgift for skade, der ikke er havari grosse, og af et muligt salgsprovenu.

REGEL XIX. Uanmeldt eller urigtigt angivet ladning. Skade på eller tab af varer, indladet uden rederens eller hans agents vidende, eller på varer, som med vilje er urigtigt betegnet ved afskibningen, godtgøres ikke som havari grosse; men sådanne varer er dog bidragspligtige, hvis de reddes.

Skade på eller tab af varer, som ved afskibningen er urigtigt angivet til en lavere værdi end deres virkelige, godtgøres som havari grosse efter den angivne værdi, men sådanne varer er bidragspligtige efter deres virkelige værdi.

REGEL XX. Tilvejebringelse af pengemidler. En kommission på 2 pct. af havari grosse udlæg, undtagen hyre og kostpenge til fører, officerer og mandskab samt brænd-

and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

RULE XXI. Interest on Losses made good in General Average. Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

RULE XXII. Treatment of Cash Deposits. Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

sel og udrustningsgenstande, der ikke er genanskaffet under rejsen, godtgøres som havari grosse, men når beløbene ikke er udlagt af nogen af de bidragende parter, godtgøres som havari grosse de nødvendige omkostninger ved at tilvejebringe de fornødne midler ved hjælp af et bodmerilån eller på anden måde, eller det tab, der er påført ejeren af varer solgt i samme hensigt.

Omkostningerne ved at forsikre beløb udlagt til dækning af havari grosse udgifter godtgøres ligeledes som havari grosse.

REGEL XXI. Renter af havari grosse godtgørelse. Af udgifter, opofrelser og erstatninger, der er henført til havari grosse, beregnes rente efter en rentefod af 5 pct. p.a. indtil havari grosse dispachens dato, idet der ydes behørig rentegodtgørelse for enhver foreløbig indbetaling fra de bidragende parter eller fra havari grosse depositums kontoen.

REGEL XXII. Behandling af kontante deposita. Såfremt kontante deposita for ladningsbidrag til havari grosse, bjergeløn eller særlige omkostninger er blevet opkrævet, skal sådanne deposita ufortøvet indsættes i en bank godkendt af en repræsentant udnævnt for rederiet og en repræsentant udnævnt for deponenterne, på en separatkonto lydende på de to repræsentanters navne i forening. Det således deponerede beløb tilligemed muligt påløbne renter skal henstå til sikkerhed for betaling til rette vedkommende af havari grosse, bjergeløn eller særlige omkostninger, der skal betales af den ladning, for hvilken disse deposita er blevet opkrævet. Forskud eller tilbagebetaling af deposita kan ydes hvis dette er skriftligt godkendt af dispa-chøren. Sådanne deposita, forskud eller tilbagebetalinger præjudicerer ikke parternes endelige bidragspligt.