

Underbilag.

Idet i øvrigt henvises til de til de forelagte Forslag til Lov om Ændringer i Søloven og i Registreringsloven knyttede Bemærkninger og til Ministerens Forelæggelsestale, skal om de to Forslag, særlig om Forslaget om Ændringer i Søloven, fremsættes nedenstaaende Bemærkninger:

I Forhandlingerne om Tilvejebringelsen af de til Grund for Lovforslagene liggende to internationale Konventioner har deltaget Repræsentanter for følgende Stater:

Tyskland, Argentina, Belgien, Brasilien, Chile, Cuba, Danmark og Island, Spanien, Estland, Forenede Stater, Amerika, Finland, Frankrig, Storbritannien, Ungarn, Italien, Japan, Letland, Mexiko, Norge, Holland, Peru, Polen (med Danzig), Portugal, Rumænien, Jugoslavien, Sverige og Uruguay, medens alene de i Bemærkningerne til Lovforslaget nævnte Stater paa Forelæggelsestiden havde *endelig* underskrevet dem.

Paa Danmarks Vegne har i Forhandlingerne deltaget Professor, Dr. jur. K. Sindballe og Konsul C. Cloos, paa den sidste Konference, hvor Konventionen om Søpanterrettigheder og Skibshypoteker endelig vedtoges, dog alene Professor Sindballe. Danmarks endelige Underskrift er meddelt ad sædvanlig diplomatisk Vej.

Om *K. U. I.* skal i øvrigt gøres følgende mere almindelige Bemærkninger:

Konventionen angaar Rederansvarets Begrænsning. Herved er at mærke, at Konventionen ikke tilsigter at afgøre, hvornaar der er et Ansvar for Rederen, men kun at fastslaa Ansvarets Begrænsning, for saa vidt der efter den paagældende nationale Lovgivning er et Ansvar. F. Eks. ligger der ikke i Art. 1.2 nogen Forudsætning om, at Rederen altid er ansvarlig for Skade, tilføjet Ladningen. Det maa bero paa de nationale Lovgivninger, hvornaar der er et saadant Ansvar. Men Konventionen fastslaar, at det eventuelle Ansvar skal være begrænset. Ligeledes vil det staa de nationale Lovgivninger frit for at afgøre, i hvilke Tilfælde en Reder skal være forpligtet til at fjerne Vraget af sit Skib; Art. 1.5 indeholder ikke nogen bindende Forudsætning om en saadan Forpligtelse. Men for saa vidt de nationale Lovgivninger paalægger Rederen en Forpligtelse til at fjerne Vrag, skal Ansaret for denne Forpligtelses Opfyldelse være begrænset.

Konventionen medfører en Del Ændringer i Omraadet for Ansvarsbegrænsningen; af disse gaar de fleste i Retning af at indskrænke dette Omraade.

Gældende Ret har begrænset Ansvar for Skibsførers og Mandskabs skadegørende Handlinger, saavel i som udenfor Kontraktsforhold (Sølovens §§ 7, 2det Stykke, og 8, 1ste Stykke). Konventionen stemmer hermed, for saa vidt angaar skadegørende Handlinger udenfor Kontraktsforhold (Art. 1. 1^o). Derimod er der en Afvigelse, for saa vidt angaar Ansaret i Kontraktsforhold. Der fastslaas vel begrænset Ansvar for Skade paa Last eller paa andre Genstande, der befinder sig om Bord (Art. 1. 2^o), og for enhver paa et Konnossement grundet Forpligtelse, herunder f. Eks. den paa et Konnossement grundede Forpligtelse til at udføre Rejsen uden uforment Ophold (Art. 1. 3^o). Men i øvrigt hjemles Ansvarsbegrænsning kun i Tilfælde af *nautiske* Fejl, begaaet under Oplydelsen af en Kontrakt. Efter Konventionen vil Ansaret for Skibets forsinkede Ankomst til Lasteplassen paa Grund af Skibsførers eller Mandskabs Fejl saaledes kun være begrænset, naar Fejlen er af nautisk Karakter, ikke som efter gældende Ret uanset den begaaede Fejls nærmere Beskaffenhed. Fra et praktisk Synspunkt er denne Afvigelse dog formentlig uden større Betydning.

Gældende Ret har begrænset Ansvar for Forpligtelser ifølge Retshandler, som Skibsføreren indgaar med Hjemmel i sin Stilling som Skibsfører og uden særlig Fuldmagt fra Rederen, altsaa for Forpligtelser ifølge Retshandler, der udenfor Skibets Hjemsted sluttet angaaende Foranstaltninger, der sigter til Rejsens Udførelse, saasom Skibets Udrustning, Proviantering og Vedligeholdelse, eller angaaende Bortfragtning af