

Bilag til Bet. o. Lovf. om Ændr. i Søloven m. m.

15, 1ste Stykke). De Stater, i hvilke Pund Sterling ikke er Møntenhed, skal have Ret til at omsætte de Beløb, Udkastet fastsætter, i runde Tal, afpasset efter deres Møntsystemer (Art. 15, 2det Stykke).

Med Hensyn til Konventionens Omraade kan der være Anledning til at fremhæve, at ikke blot en Reder, der selv ejer Skibet, men ogsaa en Reder, der ikke selv ejer Skibet, saavel som en Hovedbefragter kan paaberaabe sig den af Konventionens Regler følgende Ansvarsbegrænsning. Efter gældende Ret har man ingen positiv Hjemmel herfor, og det er herefter neppe muligt at antage en Ansvarsbegrænsning i de nævnte Tilfælde. Om en Hæftelse med Søformuen kan der jo ikke være Tale, naar den forpligtede ikke er Ejer af Skibet. Det skulde da være en Hæftelse med et til Søformuen svarende Beløb. Herved kommer man imidlertid helt udenfor gældende Rets System. Anderledes er Stillingen efter Konventionens System, og der synes ikke at kunne være Tvivl om, at den foreslaaede Regel er rimelig.

Det vil fremgaa af det anførte, at Rederansvaret efter Konventionen paa forskellige Punkter vil undergaa en Skærpelse. Antallet af Tilfælde, hvor Ansvaret er begrænset, indskrænkes. Overgangen fra en Hæftelse med Søformuen til en personlig Hæftelse af begrænset Omfang medfører ikke i og for sig en Skærpelse af Ansvaret, skønt det er en Fordel for Fordringshaverne ikke at skulle være henvist til at holde sig til bestemte Genstande. Men den Maade, hvorpaa Omfanget af Hæftelsen nærmere er bestemt, betyder paa flere Punkter en Skærpelse. At Fragtens Værdi sættes til 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse, betyder saaledes i Realiteten Indførelse af en Undergrænse for Ansvaret, idet det hertil svarende Beløb skal betales, selv om Skibet gaar til Grunde. I samme Retning gaar Reglerne om, at Ansvaret for Krav, der staar i Forbindelse med en uheldig Hændelse, principielt bestemmes efter Skibets Værdi umiddelbart efter Ulykken, altsaa uden Hensyntagen til Værdiforringelse eller Undergang som Følge af senere uheldige Hændelser, og om, at Rederen, naar flere uheldige Hændelser indtræffer paa samme Rejse, kan komme til at hæfte flere Gange med Værdien af Søformuen — og der er særlig Grund til at hæfte sig ved disse Regler, fordi det navnlig er i Tilfælde af uheldige Hændelser, at Begrænsningen i Rederansvaret i vore Dage faar praktisk Betydning. Endelig betegner de særlige Regler om Ansvar i Tilfælde af Død eller Legemsbeskadigelse en Skærpelse af Rederansvaret.

En Lempelse af Rederansvaret følger af, at Værdien af foretagne Reparationer af Skibet ikke mere vil indgaa i den Skibsværdi, der er bestemmende for Ansvarets Omfang. Endvidere vil Begrænsningen til 8 £ pr. Ton kunne medføre en efter Omstændighederne meget betydelig Lempelse.

Om *Konventionen om Søpanterrettigheder og Skibshypotheker* skal gøres følgende almindelige Bemærkninger:

Konventionen tilsigter i første Række at sikre Realkrediten i Skibe.

Art. 1 fastslaar, at kontraktmæssige Panterrettigheder og andre Sikkerhedsrettigheder i Skibe, der er stiftet paa regelmæssig Maade efter Loven i den kontraherende Stat, hvor Skibet hører hjemme, og som er indført i et offentligt Register, enten for Skibets Registreringshavn eller ved et Centralkontor, skal betragtes som gyldige i alle de kontraherende Stater.

Angaaende den Prioritet, der tilkommer de i Art. 1 omhandlede kontraktmæssige Panterrettigheder og andre Sikkerhedsrettigheder, bestemmer Art. 3, 1ste Stykke, at de har Prioritet umiddelbart efter visse bestemte Søpanterrettigheder, der angives i Art. 2. Kontraktmæssigt Pant i et Skib vil herefter altid gaa forud for det Medrederpant, der hjemles ved den nugældende Sølovs § 17, medens efter Sølovens § 17 Medrederpantet for Tiden kun staar tilbage for ældre kontraktmæssigt Pant i Skibet. Endvidere er der efter Art. 2 færre Søpanterrettigheder, der gaar forud for Skibshypotekerne, end der er efter Sølovens §§ 267 og 268. Af mindre Betydning er det i denne Sammenhæng, at de i § 268, Nr. 1, nævnte Udgifter i Anledning af Skibs Befrielse fra Fjende og de i § 268, Nr. 3, nævnte Omkostninger, der bliver at fordele efter lignende Regler som almindeligt Havari, ikke nævnes i Konventionens Art. 2. Derimod har det større Betydning, at Art. 2, Nr. 5, indskrænker den Bestemmelse i § 268, Nr. 4, at Fordringer, der grunder sig paa Forpligtelser, som Skipperen i denne sin Egenkab har indgaaet, giver Søpanteret, og helt afskaffer den ligeledes ved § 268, Nr. 4, hjemlede Søpanteret for Fordringer, der grunder sig paa Misligholdelse af Kontrakt, som Rederen selv eller ved Fuldmægtig har afsluttet, og hvis Opfyldelse hørte til