

Skibsførerens Pligter. Paa enkelte Punkter udvider Art. 2 i øvrigt Rammen for de Søpanterrettigheder, der er prioriterede forud for kontraktmæssigt Pant. Saaledes gaar Art. 2, Nr. 1, ud over de i § 267 nævnte offentlige Afgifter, for hvilke Pantet hæfter, ved f. Eks. at medtage Udgifter ved Vagthold og Skibets Bevaring efter dets Ankomst til sidste Havn, og Art. 2, Nr. 6, hjemler i visse Tilfælde Søpanteret for Fordringer, der grunder sig paa „Foranstaltninger“, truffe af Skibsføreren. Dette er dog uden større praktisk Betydning.

Ifølge Art. 3, 2det Stykke, skal det staa de nationale Love frit for at indrømme Søpanteret for andre Fordringer end de i Art. 2 nævnte, men saadanne Søpanterrettigheder skal staa tilbage for Hypotekerne.

Søpanteretten omfatter efter Art. 2 Skibet, Fragten for den Rejse, under hvilken Fordringen er opstaaet, og visse Accessorier til Skib og Fragt.

Herefter skal kort omtales forskellige Punkter, der har været fremdraget under Lovforslagets 1ste Behandling.

1. Omtalen af Bestemmelsen i Forslagets § 267, Nr. 5.

Taleren (M. C. Jensen) omtalte Faren ved Misbrug af Søpanterrettigheder. Der er derfor Anledning til at fremhæve, at den foreslaaede Bestemmelse trækker Grænserne for det af Søpanteret sikrede Omraade snævrere end den nugældende Bestemmelse i Sølovens § 268 Nr. 4 („ . . . udenfor Skibets Hjemsted har truffet en Aftale eller Foranstaltning med Henblik paa, hvad der kræves til *Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen*“).

2. Der er ikke ved Forslaget gjort Brug af den Ret til Undtagelse for visse mindre Skibe, som hjemles ved Punkt II. i Undertegningsprotokollen til K. U. I.

3. Bestemmelsen om, at Konventionen ikke har Hensyn til Krigsskibe og visse andre Statsskibe, skyldes, at der i de forskellige Lande hersker forskellige Opfattelser med Hensyn til saadanne Skibes privatretlige Stilling, Opfattelser, som det ikke har været muligt at forene.

Det skal dog bemærkes, at Danmark anerkender Statens Ansvar for Skade foraarsaget af Statsskibe, og der er ikke ved det forelagte Forslag sket nogen Ændring i dette Forhold.

4. Forholdet imellem § 7 og § 8 er i sin Almindelighed det, at i § 7 fastslaas Rederens personlige Ansvar for de Forpligtelser, han selv eller gennem andre paadrager sig, „for saa vidt ikke andet i Loven er bestemt“, medens Art. 8 fastslaar, for hvilke andre Personers Forhold Rederen kan blive ansvarlig. Der er derfor ikke her nogen Anledning til at gentage § 7's Henvielse til fjerde Kapitel.

5. Udtrykkene „Genstande af enhver Art“ i Konventionens Art. 1, Nr. 2, er optaget i Forslagets § 70, Nr. 1.

6. Angaaende Definitionen af „Fragt“ og den Anvendelse, der er gjort af dette Ord henholdsvis i K. U. I. og i Lovforslaget, kan henvises til de almindelige Bemærkninger til K. U. I. Pag. 6—7.

7. Bestemmelsen om, at Søpanteret ikke omfatter Erstatning ifølge Forsikringsaftaler, er stemmende med gældende dansk Ret, jfr. Sølovens nugældende §§ 270 og 278. Om Begrundelsen herfor henvises til Motiverne til disse Bestemmelser, Rigsdagstidende 1891—92, Tillæg A. Sp. 2229 ff.

8. Rangforordningen indenfor Søpanterrettigheder.

Hyrefordringernes Stilling er for saa vidt blevet ringere, som forskellige Afgifter til det offentlige m. v. nu er optaget under Nr. 1 — forud for Hyrefordringer, der som nu indgaar under Nr. 2. Denne ringere Stilling opvejes imidlertid i nogen Maade ved, at Bjærgeløn, der tidligere var optaget under Nr. 1, nu har faaet sin Plads efter Hyrefordringerne — under Nr. 3.

9. Den ved § 283, Nr. 6, fastsatte Forældelsesfrist af 1 Aar for bl. a. Søpanteret for Hyrekrav gælder alene *Søpanteretten*, medens selve *Kravet*, for hvilket Rederen i øvrigt efter § 70, sidste Stykke, ikke kan paaberaabe sig Ansvarsbegrænsning, forældes efter de almindelige Regler om Forældelse af Fordringer, se § 284, sidste Stykke, d. v. s. normalt efter 5 Aars Forløb, jfr. Lov Nr. 274 af 23. December 1908 § 1 c. og e.