

[Handelsministeren.]

nævnte Konvention er tiltraadt af: Tyskland, Belgien, Danmark, Estland, Frankrig, Storbritannien, Ungarn, Italien, Japan, Norge, Finland, Jugoslavien og Sverige.

Konventionerne er saaledes tiltraadt af samtlige nordiske Lande. Det betydningsfulde og stadig øgede Samarbejde, som ikke mindst paa Sølovgivningens Omraade gennem lange Tider har fundet Sted mellem de nordiske Lande, og som allerede i Slutningen af forrige Aarhundrede fandt Udtryk i en væsentlig enslydende Affattelse af de nordiske Sølove, maatte ganske naturligt medføre, at der efter Konventionernes Vedtagelse og Underskrivelse etableredes et Samarbejde mellem Repræsentanter for disse Landes Administrationer med det Formaal for Øje at tilvejebringe et ensartet Udkast til de ved Konventionerne nødvendiggjorte Ændringer i de nordiske Sølove. Danmarks Repræsentant i dette Samarbejde har været Professor, Dr. jur. Sindballe, og de foreliggende Forslag er i Overensstemmelse med de saaledes tilvejebragte Udkast. Tilsvarende Lovforslag er for nylig vedtaget af den svenske Rigsdag og ophøjet til Lov.

Det er jo særlig Ændringerne i Søloven, Interessen hæfter sig ved, og jeg skal om dette Lovforslag gøre nogle Bemærkninger. Til Konventionen om Indførelse af visse ensartede Regler angaaende Begrænsning af Rederansvaret er at bemærke, 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. Det maa bero paa de nationale Lovgiver, hvornaar der er et saadant Ansvar. Men Konventionen fastslaa, at det eventuelle Ansvar skal 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°). Derimod er der en Afvigelse, for saa vidt angaar Ansvar i Kontraktsforhold. Der fastslaaes vel begrænset Ansvar for Skade paa Last eller paa andre Genstande, der befinder sig om Bord (Art. 1. 2°), og

for enhver paa et Konnossement grundet Forpligtelse. Men i øvrigt hjemles Ansvarsbegrænsning kun i Tilfælde af nautiske Fejl, begaaede under Opfyldelsen af en Kontrakt. Efter Konventionen vil Ansvar for Skibets forsinkede Ankomst til Lastepladsen 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 sluttes angaaende Foranstaltninger, der sigter til Rejsens Udførelse, saasom Skibets Udrustning, Proviantering og Vedligeholdelse, eller angaaende Bortfragtning af Skibet (Sølovens § 48, 1ste Stykke), endvidere for Laan, optaget af Skibsføreren i Henhold til Sølovens § 49, og for Forpligtelser ifølge Konnossement, udstedt af Skibsføreren, dog at Rederen altid er ubegrænset ansvarlig for Mandskabets Fordringer efter Hyre- og Tjenestekontrakter (Sølovens § 7, 2det Stykke). Konventionen bibeholder den sidstnævnte Undtagelsesregel (Art. 2. 3°) og ligeledes Bestemmelsen om, at Ansvar ikke er begrænset, naar der foreligger særlig Fuldmagt fra Rederen (Artikel 2. 2°). Men Konventionen indskrænker yderligere Omraadet for det begrænsede Ansvar, idet Begrænsningen kun skal gælde Forpligtelser ifølge Aftaler, der udenfor Skibets Hjemsted nødvendigvis maa indgaas af Hensyn til Skibets Bevaring eller Rejsens Fortsættelse, og for hvis Vedkommende Nødvendigheden ikke skyldes utilstrækkelig eller mangelfuld Udrustning eller Proviantering ved Rejsens Begyndelse (Artikel 1. 8°), samt for alle Forpligtelser ifølge Konnossement. Paa den anden Side foreligger der for det sidste Punkts Vedkommende muligvis en Udvidelse af Omraadet for det begrænsede Ansvar, idet det efter gældende Ret er Genstand for ulige Meninger, om Ansvar for Forpligtelser ifølge Konnossement ogsaa er begrænset, naar Konnossementet er udstedt ikke af Skibsføreren, men f. Eks. af en Dampskibskspeditør.

Naar man vil bedømme den praktiske Betydning af den med Hensyn til Skibsførers Retshandler foreliggende Ind-