

statsøjemed, er det dog særlig bestemt, at sag kan anlægges ved den efter art. 2 kompetente domstol, når sagen drejer sig om krav på erstatning i anledning af sammenstød eller anden søulykke, krav på godtgørelse for assistance ved bjergning og på havari-bidrag eller krav, der grunder sig på kontrakter vedrørende sådanne ladninger.

Ifølge art. 7 forbeholder enhver kontraherende stat sig i krigstid ret til ved en erklæring til de andre kontraherende stater at suspendere anvendelsen af konventionen i den forstand, at dens skibe eller ladninger ikke skal kunne være genstand for nogen arrest, beslag eller tilbageholdelse af en udenlandsk domstol.

Tillægsprotokollen fastslår bl. a. i pkt. I, at skibe, der er befragtet af en stat på tid eller for bestemt rejse, under forudsætning af, at de udelukkende anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig karakter, samt ladninger, der beføres på sådanne skibe, ikke kan gøres til genstand for arrest eller anden retlig tilbageholdelse.

I tillægsprotokollens pkt. II udtales, at ejendomsret, der er erhvervet, eller rådgighed, som udøves på det tidspunkt, hvor foranstaltninger til arrest eller anden retlig tilbageholdelse foretages, ligestilles, for så vidt angår retten til fritagelse for sådanne eksekutive skridt i henhold til konventionens art. 3, med ejendomsret eller benyttelse på det tidspunkt, da fordringen opstod.

Konventionen er hidtil ratificeret af Belgien, Brasilien, Chile, Estland, Italien, Holland, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Sverige, Tyskland og Ungarn.

På en i januar 1927 i Oslo afholdt konference mellem repræsentanter for Danmark, Finland, Norge og Sverige blev spørgsmålet om de nordiske landes stilling til konventionen drøftet i forbindelse med forskellige spørgsmål om andre internationale konventioner på sølovgivningsområdet, og drøftelserne resulterede i, at der på konferencen udarbejdedes i hovedsagen enslydende udkast for de enkelte lande til love om gennemførelse af den internationale konvention om immunitet for statsskibe.

Efter tillægsprotokollens vedtagelse blev spørgsmålet om udfærdigelse af de til kon-

ventionens gennemførelse nødvendige lovbestemmelser og udarbejdelse af et nyt grundlag herfor taget op til fornyet behandling i de nordiske lande. I Sverige gennemførtes de til konventionens ratifikation nødvendige regler ved lov af 17. juni 1938 — Lag med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. — og tilsvarende skridt toges i Norge ved lov af 17. marts 1939 om enkelte bestemmelser om fremmede statsskibe m. v.

Det var også for Danmarks vedkommende hensigten at søge konventionen ratificeret samtidig med Sveriges og Norges ratifikation, og et med de svenske og norske love ganske overensstemmende lovforslag var udarbejdet til fremsættelse for rigsdagen i rigsdagssamlingen 1939—40, men blev på grund af krigen og den tyske besættelse henlagt indtil videre.

Da man imidlertid fremdeles må anse det for at være af betydning, at der på dette område tilvejebringes størst mulig overensstemmelse mellem de skandinaviske landes lovgivning, og da der endvidere fornylig er modtaget en henvendelse fra den belgiske regering som depositarmagt for den omhandlede konvention om at træffe foranstaltninger til snarlig ratifikation af konventionen, har man fundet det ønskeligt, at nærværende lovforslag nu fremlægges for rigsdagen.

Til lovforslagets enkelte bestemmelser skal iøvrigt bemærkes følgende:

De svenske og norske loves indhold er overensstemmende, og det danske lovforslag tilstræber ligeledes skandinavisk overensstemmelse.

Bestemmelserne i §§ 1—3 omfatter alle statsskibe, uanset om de tilhører en stat, der ikke har tiltrådt konventionen af 10 april 1926, medens §§ 4—5 kun gælder i forhold til stater, med hvilke overenskomst herom slutes enten direkte eller gennem tiltrædelse af konventionen.

I § 2, sidste stk., er bestemmelsen i konventionens art. 3 om erstatning for sammenstød eller anden søulykke udeladt af hensyn til, at ladningsejeren efter dansk ret ikke antages at være erstatningspligtig for sådanne krav.