

Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven.

nordiske samarbejde været enighed om det hensigtsmæssige i, at sølovens skibsfører-kapitel indeholder en generel bestemmelse om skibsførerens nautiske pligter, og en sådan bestemmelse er optaget i samtlige nordiske lovudkast.

Det svenske udkast indeholder herudover en regel om, at skibsføreren skal påse, at de navigatoriske hjælpemidler udnyttes i påkrævet omfang, samt at skibsføreren skal iværksætte de fornødne forsigtighedsforanstaltninger, når fare truer som følge af is eller andre vejrforhold m. v.

Fra norsk, finsk og dansk side har man ikke fundet anledning til at optage sådanne regler i lovudkastets § 29. For Danmarks vedkommende indeholder lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 28. marts 1951 hjemmel for handelsministeren til at foreskrive bl. a., hvad der på danske skibe skal iagttages til betryggelse mod fare for sejladsen.

Til § 30.

Reglen svarer — bortset fra redaktionelle ændringer — til sølovens § 33, 1. pkt., og findes tilsvarende i de norske og svenske lovudkast.

Reglen i sølovens § 33, 2. pkt., om, at skibsføreren i tilfælde af krig eller blokade bør skaffe sig underretning om, hvad der til skibs og ladnings sikkerhed bør iagttages, er foreslået strøget, da den delvis allerede vil være dækket af den foreslåede affattelse af § 30 og iøvrigt under nutidens forhold må anses for overflødig.

Til § 31.

Den foreslåede bestemmelse, der har fået samme formulering i de øvrige nordiske udkast, svarer stort set til gældende sølovs § 43, stk. 1, idet man dog har understreget, at skibsføreren foruden skib og ladning også skal søge at redde de ombordværende. Det er fundet overflødigt at udtale, at også andet gods om bord som f. eks. rejsegods og mand-skabets personlige effekter ligeledes skal søges bevaret.

Udkastets regel om, at skibsføreren om nødvendigt skal sørge for, at dagbøgerne og skibspapirerne bringes i sikkerhed, er udtrykt mere generelt end i sølovens § 43, således at reglen ikke blot gælder for det typiske tilfælde, at skibet må forlades, men f. eks. også dækker den situation, at doku-

menterne under en brand om bord anbringes på et sikrere sted, indtil det kan afgøres, om det bliver nødvendigt at forlade skibet.

Efter sølovens § 43, stk. 1, må skibsføreren ikke forlade skibet, så længe der kan være håb om dets redning. Først når redning er umulig og faren truende, kan han efter lovens ord forlade sin post. Efter lovudkastet er reglen — i overensstemmelse med hvad der i dag må antages at være den herskende opfattelse inden for søfartskredse — formuleret noget mindre kategorisk, således at man vel fastholder forbudet mod, at skibsføreren forlader skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning, men dog herfra gør den undtagelse, at påbudet ikke gælder, hvis der er fare for hans eget liv.

Bestemmelserne i sølovens § 43, stk. 2 og 3, om skibsførerens ledelse af bjærgningsarbejdet og om hans pligter med hensyn til bevaring og besigtigelse af det bjærgede gods er udeladt i samtlige nordiske lovudkast. Disse regler må anses for overflødige, da det i praksis ikke normalt vil være skibsføreren, men bjærgeren, der tager sig af disse anliggender.

I de svenske og norske udkast til § 31 og tilsvarende paragraf i det finske udkast er optaget nogle bestemmelser om skibsførerens pligt til at yde hjælp til enhver, der befinder sig i havsnød eller trues af fare til søs, når dette kan ske uden fare for eget skib og dets ombordværende. For Danmarks vedkommende findes udførlige bestemmelser om dette forhold i § 4 i loven af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse, og udvalget har ikke ment at burde stille forslag om overflytning af disse bestemmelser til søloven. Også i sølovens § 223 findes specielt med henblik på skibssammenstød regler om skibsførerens gensidige pligt til at yde hjælp og bistand, formuleret i overensstemmelse med den af Danmark tiltrådte Bruxelles-konvention af 1910 om skibssammenstød. I det norske udkast har man under hensyn til, at udkastets § 31, stk. 3, i nogen grad dækker § 223, foreslået en forenkling af sidstnævnte paragraf. Det svenske lovudkast foreslår reglerne i § 223 indarbejdet fuldt ud i § 31. I betragtning af, at den ovenfor nævnte hovedbestemmelse om skibsførerens pligt til at yde hjælp i nødstilfælde gennem en lang årrække har været placeret i lovgiv-