

## Udvalgets bemærkninger vedrørende lovudkastet om havari.

Sølovens syvende kapitel „Om havari“ har ikke været genstand for ændringer siden lovens gennemførelse i 1892. De i dette kapitel indeholdte meget detaljerede regler om, hvad der henregnes til almindeligt havari (groshavari, havari grosse, fælleshavari), og om havarifordelingen er udformet under det nordiske sølovssamarbejde i 1880'erne og er stærkt præget af forrige århundredes skibsfartsforhold. Udviklingen har imidlertid ført med sig, at sølovens regler om almindeligt havari nu kun yderst sjældent anvendes i praksis, idet konnossementer og certepartier normalt indeholder en klausul om, at almindeligt havari skal opgøres efter York-Antwerpen reglerne (i det følgende kaldt YAR).

YAR er en samling af internationale regler om beregning og fordeling af almindeligt havari, som oprindeligt blev vedtaget af International Law Association i 1877. Reglerne er blevet revideret i 1890, i 1924 og senest på International Law Association's møde i København i 1950 efter forudgående behandling i Comité Maritime International. YAR, 1950, er optaget som bilag 3 til nærværende betænkning såvel i den engelske originaltekst som i oversættelse til dansk.

Det må fremhæves, at YAR ikke har samme karakter som de af de diplomatiske søretskonferencer udarbejdede søretskonventioner, men er regler af helt privat karakter, der kun kan komme til anvendelse, såfremt parterne i det enkelte tilfælde udtrykkeligt har aftalt det. YAR har imidlertid fundet en så udbredt anvendelse inden for international skibsfart, at der i realiteten på dette område er opnået større ensartethed end med hensyn til de fleste andre sørettlige regler, der har været genstand for international regulering.

Under det nordiske samarbejde vedrørende revision af søloven, hvor havarikapitlet har været drøftet på sølovskomiteernes fællesmøder i Helsingfors i august 1961 og i Oslo i august 1963, har det været

den almindelige opfattelse, hvortil også det danske udvalg har kunnet slutte sig, at de gældende regler om almindeligt havari i de nordiske sølove må betragtes som forældede og bør afløses af regler, der bygger på den faktiske tilstand, hvorefter YAR er de regler, efter hvilke havariopgøret i almindelighed finder sted.

Under udarbejdelsen af de nordiske lovudkast, der er gengivet som paralleltekster i bilag 2, har det derimod ikke været muligt at nå frem til ensartet løsning af spørgsmålet om, på hvilken måde YAR skal kunne indarbejdes i de nordiske sølove. Der henvises herom til bemærkningerne nedenfor til lovudkastets § 211. Iøvrigt betyder det foreliggende lovudkast en radikal ændring af sølovens kapitel 7, idet de detaljerede regler om, hvad der henregnes til almindeligt havari og om havarifordelingen, udgår, således at kapitlet foruden den generelle regel i § 211, hvorved YAR gøres anvendelige, alene kommer til at omfatte de processuelle regler m. v. vedrørende havariopgøret.

Den norske sølovskomite har i november 1963 afgivet betænkning (Innstilling V) vedrørende revision af kapitel 7. Tilsvarende betænkning er afgivet af den svenske sølovskomite i februar 1965, medens den finske komité endnu ikke har afgivet betænkning om havarikapitlet.

I det foreliggende norske lovudkast er det foreslået at indarbejde regler om dispachørers uddannelse og beskikkelse m. v. i søloven. Også de svenske og finske lovudkast indeholder regler om dispachører og om dispachens udførelse. For Danmarks vedkommende har reglerne om dispachørers beskikkelse og uddannelse hidtil været at finde i §§ 78-79 i næringsloven af 28. april 1931, men i forbindelse med den forestående revision af denne lov er der rejst spørgsmål om at optage bestemmelserne om dispachører i en særlig lov. Sølovsudvalget har i denne sammenhæng drøftet spørgsmålet om, hvorvidt reglerne om dispachørers be-