

skikkelse m. v. ligesom i det norske udkast burde overflyttes til søloven, men der har inden for udvalget været enighed om, at det under hensyn til, at søloven i overvejende grad er en samling civilretlige bestemmelser, ikke kan anses for naturligt og hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser af den nævnte art i søloven.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 211.

I denne bestemmelse indeholdes den nye grundlæggende regel om almindeligt havari, hvorefter YAR af 1950, hvis ikke andet er aftalt, bliver bestemmende for, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles. Reglerne er deklaratoriske, men stemmer, som nævnt i de indledende bemærkninger, med det, som i dag er normal praksis i henhold til klausuler i de almindeligt anvendte certepartier, konossementer m. v. Den foreslåede regel vil overflødiggøre de detaljerede regler i den gældende sølovs §§ 187—212 om begrebet almindeligt havari og om havarifordelingen.

Som det vil fremgå af parallelteksterne (bilag 2) og som allerede nævnt i de indledende bemærkninger, har det ikke været muligt at nå frem til en ensartet metode med hensyn til indarbejdelsen af YAR, idet de danske og norske udkast mere direkte gør YAR anvendelige — for Norges vedkommende dog via en kgl. anordning —, medens de svenske og finske udkast indeholder en definition af almindeligt havari stemmende med YAR-regel A (de såkaldte „Common Safety-tilfælde“) og iøvrigt søger at udvide definitionen til at omfatte de i YAR's talregler omhandlede såkaldte „Common Benefit-tilfælde“, i hvilke fælleshavarifordeling også skal finde sted, med en henvisning til „internationalt vedtagne grundsatser“. I de danske og norske udkast har man ikke — når YAR i realiteten inkorporeres i søloven — fundet det hensigtsmæssigt at optage en definition af begrebet almindeligt havari i lovtæksten, idet man dels har anset det for særdeles vanskeligt at udforme en i alle henseender fyldestgørende definition, dels forudsætter, at groshavaribegrebet er så almindeligt anerkendt og indarbejdet i international søretspraksis, at

lovens havaribegreb må kunne fortolkes i overensstemmelse hermed.

Efter det norske lovudkast skal der som nævnt ved kgl. anordning gives nærmere bestemmelser om, hvad der skal henføres til almindeligt havari samt om havarifordelingen. Det siges udtrykkeligt i lovtæksten, at disse regler så vidt muligt skal være i overensstemmelse med international praksis og sædvane, og det fremgår af indstillingen, at det er hensigten at lade den kgl. anordning henvide generelt til YAR 1950, som samtidig optages som bilag til anordningen. Dette system har den fordel, at man i tilfælde af, at der gennemføres ændringer i YAR, kan korrigere de nationale regler uden lovændring ved udfærdigelse af en ny anordning. Udvalget har overvejet, hvorvidt man burde følge det norske udkast på dette punkt, men er nået til den opfattelse, at det dels ikke ville være stemmende med dansk lovgivningspraksis at fastsætte sådanne regler administrativt, dels må anses for hensigtsmæssigt, at det umiddelbart af loven kan ses, hvilke regler der er gældende på det pågældende område. Man foreslår derfor, at der i selve lovtæksten optages en henvisning til YAR 1950, og at det pålægges handelsministeriet at bekendtgøre YAR såvel i deres engelske tekst som i dansk oversættelse. Da YAR som nævnt i de indledende bemærkninger kun har været undergivet revision 3 gange i de ca. 88 år, de har bestået, skulle det efter udvalgets opfattelse ikke frembyde nogen betragtelig ulempe, at fremtidige ændringer i YAR vil nødvendiggøre en ændring af søloven.

Til § 212.

Ifølge den gældende sølovs § 213, der findes tilsvarende i de øvrige nordiske sølove, sker beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari „på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, og efter der gældende lov“. Det fremgår af motiverne til sølovsudkastet af 1882 og det senere lovforslag, der førte til søloven af 1. april 1892, at man har anset den pågældende regel for stemmende med almindelig europæisk ret og iøvrigt hensigtsmæssig, da skibet i reglen vil løse hele ladningen på ét sted. Om de tilfælde hvor dele af ladningen losses i forskellige mellemhavne, udtaler motiverne, at det rimelige må være, at enhver ladnings-