

I stk. 1, 2. pkt., har man fundet det hensigtsmæssigt udtrykkeligt at tage stilling til den situation, der ville opstå, såfremt en reder forholder sig passiv med hensyn til at træffe valget mellem de forskellige mulige opgørelsessteder, i tilfælde hvor f. eks. en ladningsejer efter § 214 selv ønsker at fremsætte begæring om foretagelse af havariberegning. Man foreslår i så fald havariopgøret henlagt til sidste lossehavn, d. v. s. den havn, i hvilken den sidste af de i havariet deltagende ladningsdele udlosses.

I den foreslåede formulering har man ikke medtaget den gældende sølovs henvisning til, at opgøret skal ske efter gældende lov på det sted, hvor dispachen foretages, idet YAR efter det foreslåede system principielt må anses for på udtømmende måde at fastslå de regler, der skal gælde med hensyn til almindeligt havari.

Stk. 2 er enslydende med gældende sølovs § 213, stk. 2. De tilsvarende bestemmelser i de øvrige nordiske udkast indeholder visse regler om dispachørers beskikkelse og uddannelse. Som nævnt i de indledende bemærkninger findes disse regler for Danmarks vedkommende i næringsloven og vil antagelig blive afløst af en særlig lov om dispachører.

Til § 213.

Det er fundet hensigtsmæssigt i lovudkastet at optage en regel om fremgangsmåden ved beskikkelse af sagkyndige, der kan foretage besigtigelse til vurdering af skade, som har ramt skib eller gods ved almindeligt havari, og foretage vurdering af skib og ladning til fastsættelse af bidragsværdier. Efter den gældende sølovs §§ 196, 201 og 207 sker beskikkelse af sagkyndige efter reglerne i sølovens § 41. Denne bestemmelse er nu foreslået placeret som § 310 i lovudkastet, jfr. bemærkningerne til afsnit I.

Til § 214.

Den foreslåede regel svarer til den gældende lovs § 214, dog med den ændring i 1. pkt., at begæring om foretagelse af havariberegning ikke skal fremsættes af skibsføreren, men af rederen, eller den som på rederens vegne forestår skibets drift. Denne ændring er stemmende med den almindelige udvikling, hvorved forskellige

dispositioner vedrørende skibes økonomiske og forretningsmæssige drift, som efter gældende sølov varetages af skibsføreren, under de moderne kommunikationsforhold mere naturligt vil kunne udøves af rederiet, jfr. i det hele udkastet til ændring af sølovens skibsførerkapitel i nærværende betænkningss afsnit I.

Efter det norske udkast kan rederen begære dispache, medens det svenske udkast tillige giver andre „som åger del i haveriet“ denne beføjelse. Der er her tænkt på f. eks. en ladningsejer, hvis gods er opofret, og der således har en selvstændig interesse i foretagelse af dispache, som ikke behøver at falde sammen med rederiets interesser. I det norske udkast indeholdes en regel om, at enhver, der har en retslig interesse i fælleshavariet, selv kan fremsætte begæring om foretagelse af dispache, hvis rederen ikke har gjort det inden 2 uger efter, at han modtog anmodning herom. Udvalget er af den opfattelse — der stedse har været antaget i praksis —, at en ladningsejer under alle omstændigheder må have en selvstændig adgang til at begære havariberegning foretaget, men har dog fundet det hensigtsmæssigt, at der i lovteksten optages en udtrykkelig regel om dette forhold. Da det efter udvalgets opfattelse primært må være rederen, der skal begære dispache foretaget, har man i overensstemmelse med det norske udkast formuleret reglen således, at der, for så vidt rederen ikke fremsætter begæring om foretagelse af havariberegning inden 2 uger, efter at han modtog anmodning fra nogen, som har en retslig interesse i havariet, gives den pågældende adgang til selv at fremsætte sådan begæring.

Til § 215.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer i realiteten til den gældende lovs § 216, stk. 2, således som denne bestemmelse er ændret ved lov nr. 159 af 27. maj 1964 i forbindelse med gennemførelsen af de nye regler om begrænsning af rederansvaret. Man har dog i overensstemmelse med affattelsen af denne bestemmelse i de øvrige nordiske sølove ændret udtrykket „ladning“ til „ladning eller andet gods“ for at tydeliggøre, at bestemmelsen f. eks. også omfatter motor-køretøjer, som passagerer lader overføre