

bestemmelser nævnt § 43 om den bestyrende reders adgang til at repræsentere partrederiet overfor domstolene og § 53, stk. 2, om forholdet til partrederiets fordringshavere ved afhændelse af skibsparter. De øvrige bestemmelser i kapitel 3 må betragtes som deklaratoriske og kan således fraviges ved aftale mellem parterne i den mellem partrederne ved rederiets stiftelse oprettede rederikontrakt eller i overensstemmelse med denne kontrakt eller ved enstemmig beslutning, jfr. § 46, stk. 2.

Til § 40.

Denne bestemmelse svarer ganske til den gældende lovs § 9. Der har inden for udvalget været enighed om at fastholde det for partrederiformen karakteristiske begrænsede ansvar, hvorefter den enkelte partreder kun hæfter for rederiets forpligtelser i forhold til sin andel i skibet (pro rata). Under de nordiske forhandlinger har det ikke været muligt at opnå enighed på dette punkt. Mens de svenske og finske udkast ligesom det danske fastholder reglen om pro rata ansvaret, har den norske sølovskomite i sit udkast (Innstilling VII og VIII) foreslået en regel, hvorefter partrederne normalt skal hæfte solidarisk for rederiets forpligtelser. Der gives dog adgang til at træffe aftale om en anden hæftelsesform, men en sådan aftale skal anmeldes til Skibsregistret for at få virkning i forhold til godtroende tredie-mand. For bestående partrederier kommer det solidariske ansvar til at gælde, hvis anmeldelse til Skibsregistret ikke er sket inden et år efter lovens ikrafttræden. Det fremgår iøvrigt af den norske bestemmelse, at et partrederi kan angå mere end ét skib, mens et partrederi efter det danske og de øvrige nordiske forslag kun kan omfatte ét skib. Hvis de samme personer ejer flere skibe i fællesskab, må hvert af skibene betragtes som selvstændige partrederier.

Til § 41.

Den foreslåede bestemmelse svarer til gældende sølovs § 10, stk. 1, og fastslår i stk. 1, at der i ethvert partrederi skal vælges en bestyrende reder. I stk. 2 foreskrives, at der som bestyrende reder kan vælges enten en person, som har bopæl her i riget eller et aktieselskab eller et andet ansvarligt selskab, der opfylder de i sølovens § 1, stk. 2,

fastsatte betingelser. Derimod kræves det ikke, som i gældende § 10, stk. 1, at den bestyrende reder skal være dansk statsborger, og det har under de nordiske forhandlinger været drøftet, om man skulle ligestille de nordiske landes borgere med hensyn til adgangen til at blive valgt som bestyrende reder for et partrederi hjemmehørende i et af de andre nordiske lande. Man har imidlertid indirekte søgt at åbne mulighed herfor ved i nærværende paragraf at stryge kravet om dansk statsborgerskab og kravet om bopæl her i riget, uanset at det efter § 1, stk. 2, litra d, fremdeles kræves som betingelse for, at et partrederi kan anses som dansk ejer, at den bestyrende reder er dansk og har bopæl her i riget. Fra disse nationalitetskrav kan handelsministeriet i medfør af skibsregistreringslovens § 1 dispensere i særlige tilfælde. Det svenske lovudkast åbner derimod mulighed for, at nordiske statsborgere med bopæl i Sverige kan vælges som „huvudredare“ for et svensk partrederi, mens det norske udkast har fastholdt kravet om, at den bestyrende reder skal være norsk.

Reglen om, at et aktieselskab eller et ansvarligt selskab kan være bestyrende reder, er ny, men stemmer med den praksis, der havde udviklet sig og med tilsvarende forslag i de øvrige nordiske lovudkast. Den bestyrende reder behøver ikke selv at være partreder. I udkastet har man ikke medtaget bestemmelsen i gældende sølovs § 10, stk. 1, om, at valget af bestyrende reder for et registreringspligtigt skib skal anmeldes til skibsregistret, da dette allerede følger af skibsregistreringslovens § 6, stk. 1, hvor bestemmelsen naturligt synes at høre hjemme. Som allerede nævnt i bemærkningerne til § 39 er bestemmelserne i § 41 af offentlig retlige hensyn at betragte som præceptive.

Til § 42.

Bestemmelsen, der fastlægger den bestyrende reders stillingsfuldmagt, svarer med nogle få ændringer til gældende sølovs § 11, stk. 1. Som noget nyt gives der den bestyrende reder ret til at tegne sædvanlig forsikring for partrederiets skib, hvilket han efter gældende lov udtrykkeligt er afskåret fra at gøre uden særlig bemyndigelse. Ved „sædvanlig forsikring“ tænkes på normale rederiforsikringer f. eks. kaskoforsikring og P. &