

imidlertid ikke for tiden kan skabes nordisk retsenhed på dette område, har man indtil videre fra dansk side udsat en indarbejdning af registreringsloven i søloven. Panteretskonventionen og den samtidig med denne vedtagne konvention om registrering af skibe under bygning indarbejdes i alle de nordiske lovgivninger.

Til § 244.

Stk. 1: Denne bestemmelse opregner de fordringer, der efter 1967-konventionen, art. 4, har søpanteret i skib.

Søpanteret for retsafgifter, der i den gældende § 267 har førsteprioritet, bortfalder. I tilfælde af tvangsauktion vil disse afgifter dog have fortrinsret efter forslaget § 249, stk. 3. Af andre søpanterrettigheder, der bortfalder, må nævnes søpant for skade på ladning om bord i det skadevoldende skib (gældende § 267, nr. 4), for fordringer baseret på skibsførerens aftaler (gældende § 267, nr. 5) og for fordringer baseret på oplysningerne i et konnossement (gældende § 267, nr. 6).

Nr. 1 erstatter den gældende § 267, nr. 2, og omfatter hyre og anden godtgørelse til skibsføreren og andre medlemmer af besætningen i anledning af deres tjeneste om bord. Foruden egentligt og uegentligt skibsmandskab ansat af fører eller reder omfatter bestemmelsen også andre, der er tjenestegørende om bord, såsom restaurationspersonale, der er ansat af en restauratør, der har forpagtet restauranten og derfor driver denne for egen regning, idet sociale hensyn tilsiger, at det ikke bør være afgørende for retten til søpanteret, om en person er ansat til tjeneste om bord af rederen eller føreren, eller om rederen har overladt en funktion til en selvstændig erhvervsdrivende, som har ansat den pågældende. Dette må antages at stemme med konventionens indhold.

Nr. 2. Reglen om visse offentlige afgifter svarer til den gældende § 267, nr. 1, 2. sætning, men har efter forslaget 2. prioritet mod nu 1. prioritet og er begrænset til havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter.

Nr. 3. og 4. Erstatning for skade på person

omfatter også tab af liv svarende til den tilsvarende gældende bestemmelse i 10. kap. om begrænsning af rederansvaret i gældende sølov § 254, stk. 1, nr. 3 (se 1. Betænkning afgivet af Udvalget til Revision af Søloven nr. 315, 1965, s. 22). Tilsvarende omfatter skade på ejendom i nr. 4 også tab af ejendom.

Forbeholdet i nr. 4 om, at erstatningskravet ikke må kunne grundes på aftale, skal fastslå, at krav i forbindelse med skade på ladningen ikke giver søpant idet skib, hvormed ladningen transporteres.

Nr. 5. Bjærgeløn, erstatning for fjernelse af vrug vil efter forslaget få 5. prioritet mod nu 3. prioritet. Dette vil dog ikke betyde nogen realitetsændring, jfr. § 245, stk. 2, i forslaget.

Efter den gældende sølovs § 282, der er affattet under hensyn til 1926-konventionen, kan krav i henhold til søpanteret rettes mod rederen eller skibsføreren. Efter 1967-konventionen, art. 4, er kredsen af personer, mod hvem sådanne krav kan rettes, noget videre defineret.

Efter *stk. 2* opstår søpanteret nu ikke blot, når kravet rejses mod „the shipowner“, men også mod „the charterer, manager and operator“. På samme måde som i rederansvarsbegrænsningskapitlet gældende stk. 1, har man i de nordiske lovttekster § 261, her valgt den i søloven sædvanligt fulgte terminologi foruden reder at nævne ejer, bruger, befragter eller disponent (se 1. betænkning afgivet af Udvalget til Revision af Søloven nr. 315, 1962, s. 30).

Stk. 3 svarer til 1967-konventionens art. 4,2 og indeholder visse undtagelser i tilfælde af atomskader. Denne bestemmelse forudsætter en særlig lovgivning om ansvar for atomskade, som sikrer, at de skadelidte får dækning. Indtil en sådan lovgivning foreligger, havde det formentlig været rimeligt at give de skadelidte søpanteret, men konventionen antages at være til hinder herfor.

Til § 245.

Denne bestemmelse erstatter den gældende § 269 og svarer til konventionens art. 5, der regulerer prioritetsordenen indenfor søpanterrettighederne. *Stk. 1* fastslår, at