

KRISTIAN SINDBALLE

DANSK
SØRET

GYLDENDALSKE BOGHANDEL - NORDISK
FORLAG - KØBENHAVN - 1936—38

COPYRIGHT 1938 BY GYLDENDALSKE
BOGHANDEL NORDISK FORLAG - COPENHAGEN

OPLAG: 2500 EKSEMPLARER

PRINTED IN DENMARK
GYLDENDALS FORLAGSTRYKKERI
KØBENHAVN

DA der i Tiden, siden *L. A. Grundtvigs* Søret fremkom i anden Udgave ved *Axel Møller*, er sket store Forandringer af de søretlige Normer, bl. a. paa Grundlag af nordisk Samarbejde er gennemført en særlig Sømandslov og ny Regler om Befragtning, Begrænsning af Rederansvar og Søpanteret, har det syntes, at en Oversigt over Indholdet af de nugældende Bestemmelser kunde være til Nytte. Herved har der desværre paa Grund af utilstrækkeligt Kendskab til Emnet maattet ses bort fra Spørgsmaal vedrørende international Privatret, skønt disse har stor Betydning indenfor flere Omraader af Søretten.

Foruden søretlige Haandbøger og Monografier har ved Udarbejdelsen kunnet benyttes Referater af de under nævnte nordiske Samarbejde førte Forhandlinger og Betænkninger, afgivet af Deltagere deri. Af særlig Betydning har Bidrag af de Fagfæller været, der tog ledende Del i Samarbejdet: Fra Danmark *J. Koch*, *Otto Liebe*, *E. Tybjerg*, fra Finland *Rudolf Beckman*, *A. V. Lindberg*, *Julian Serlachius*, fra Norge *E. Alten*, *Johan Breddal*, *Johs. Jantzen*, fra Sverige *John Alsén*, *Algot Bagge*, *Birger Ekeberg*, *Hugo Wikander*.

Da de søretlige Regler i vidt Omfang har international Gyldighed, kan den Læser, der søger udførligere Oplysning, ofte have Nytte af fremmed Litteratur. Men alle mere vigtige Emner er behandlede af nordiske Forfattere. Uundværlige Hjælpemidler er den Udgave af svenske søretlige Love med Anmærkninger, der oprindeligt skyldes *I. Afzelius*, men for de senere Oplags Vedkommende er besørget af *Hugo Wikander*, sidstnævnte Forfatters Udgave af de ny Befragtningsregler bl. a. med udførlige Forklaringer efter autentiske Kilder og hans Udgave af de ny Regler om Begrænsning af Rederansvar og Søpanteret med forklarende Anmærkninger. *Johs. Jantzen* har nylig udsendt en omfangsrig Haandbog om de ny Befragtningsregler. Kommentarer til Sømandsloven er udgivet af *John Alsén*, *E. Alten* og *Sv. Aage Funder*. Der foreligger endvidere adskillige Monografier, saaledes et Skrift angaaende Skibsførerens Stilling af *Rudolf Beckman*, Bøger om

Bjærgning af *Albert Ernberg* og *Helge Klæstad*, som Haandbog i Groshavari en Fremstilling navnlig af York-Antwerpen-Reglerne af *Per Hasselrot*, af *Axel Møller* et Værk om Erstatningsansvar ved Skibssammenstød, af *Arne Rygh* et Skrift om Søpanteret, af *Johs. Jantzen* en Kommentar til de ny Regler om Rederansvar og Søpanteret, om Rederansvar en større Afhandling af *Helge Klæstad*. De seneste samlede Fremstillinger af Søretten skyldes *Rudolf Beckman* og *Ragnar Knoph*. —

Under Udgivelsen af denne Fremstilling, der er sket heftevis, er der vedrørende allerede behandlede Emner fremkommet ikke faa ny Regler, hvorom Oplysning gives under Tilføjelser og Rettelser. Ved Affattelsen heraf som ogsaa ved Korrekturlæsningen er udmærket Hjælp ydet af Politifuldmægtig, cand. jur. Chr. Ludvigsen, hvem desuden Bogens Sagregister skyldes.

Oktober 1938.

Kristian Sindballe.

INDHOLDSFORTEGNELSE

§ 1. Adgangen til Skibsfart	1
§ 2. Lige Vilkaar for egen og fremmed Skibsfart	9
§ 3. Nationalitetens Betydning	20
§ 4. Nationalitetsbetingelser	25
§ 5. Flag og Nationalitetscertifikat	28
§ 6. Særregistrering. Fiskeri-, Stenfisker- og Lystfartøjscertifikat	38
§ 7. Maaling af Skibe	41
§ 8. Statens Tilsyn med danske Skibe	45
§ 9. Danske Skibes Bygning og Udstyr	51
§ 10. Danske Skibes Lastning	62
§ 11. Danske Skibes Bemanning	67
§ 12. Afgangssyn af danske Passagerskibe i Fart paa fremmede Verdensdele	87
§ 13. Statens Tilsyn med fremmede Skibe	89
§ 14. Regler om Skibes Sejlads og Pligt til at yde Hjælp i Nød	95
§ 15. Fyr, Sømærker og Lodserier	100
§ 16. Efterretnings- og Sikkerhedstjeneste	108
§ 17. Bjærgnings- og Redningsvæsen	112
§ 18. Skibsfarten og Karantænevæsenet	122
§ 19. Skibsfarten og Toldvæsenet	134
§ 20. Særlige Retsplejeinstituter	142
§ 21. Det almindelige Skibsregister som privatretligt Institut	155
§ 22. Sammenstød mellem registrerede og uregistrerede Rettigheder	164
§ 23. Rederiregistret	170
§ 24. Selskabsretlige Regler om Partrederi	173
§ 25. Hvilke Personer Rederen svarer for	183
§ 26. Omraadet for Reglerne om Skibsfører og Mandskab	190
§ 27. Antagelse af Besætning	193
§ 28. Skibsførerens Tjenestepligter og Ansvar	196
§ 29. Skibsførerens Stillingsfuldmagt	219
§ 30. Skibsførerens Myndighed	224
§ 31. Mandskabets Tjenestepligter og Ansvar	228
§ 32. Rederens Pligt til at betale Hyre	239
§ 33. Rederens øvrige Pligter overfor Besætningen	248
§ 34. Tjenesteforholdets Ophør	252
§ 35. Offentlig Hjælp til Sømænd	266
§ 36. Skibsfarten og Socialforsikringen	274
§ 37. Søfolks Adgang til Deltagelse i Valg til Rigsdagen	279

§ 38. Indgaaelse af Fragtaftaler, Befragtningsdokumenter og Lovregler om Be- fragtning	281
§ 39. Konnossementer, Modtagelses- og Gennemgangskonnossementer	285
§ 40. Rejsebortfragterens Pligter	316
§ 41. Rejsebortfragterens Ansvar	338
§ 42. Rejsebortfragterens søpantesikrede Krav	353
§ 43. Rejsebortfragterens øvrige Krav	365
§ 44. Hævning af Rejsebefragtningen, Ophør deraf og Tilbagetræden derfra	368
§ 45. Tidsbefragtning	380
§ 46. Befragtningsreglers Fravigelighed	390
§ 47. Passagerbefordring	393
§ 48. Bjærgeløn	400
§ 49. Begrebet Groshavari	411
§ 50. Særregler om Afgrænsningen af Groshavari	415
§ 51. Fordeling af Groshavari	426
§ 52. Beregning af Groshavari	433
§ 53. Retsplejeregler om Groshavari	439
§ 54. Krav paa Godtgørelse i Groshavari	441
§ 55. Havarifordeling udenfor Tilfælde af Groshavari	443
§ 56. Erstatningsansvar ved Skibssammenstød	445
§ 57. Søpanteret i Ladning	450
§ 58. Søpanteret i Skib og Fragt	461
§ 59. Begrænsning af Rederansvar	479
§ 60. Særlige Retsplejeregler angaaende fremmede Statsskibe og deres Ladninger	492
Tilføjelser og Rettelser	495
Sagregister	503
Fortegnelse over benyttede Forkortelser	516

§ 1. Adgangen til Skibsfart.

1. Efter Folkeretten kan ingen Stat formene fremmede Nationers Skibe Adgang til det aabne Hav eller passage inoffensiv over dens Søterritorium. Derimod vil det ikke være i Strid med Folkeretten, om et Land nægter fremmede Skibe Adgang til at befordre Gods eller Personer fra eller til dets Havne. Tidligere var ogsaa Søfartspolitikken stærkt protektionistisk, idet man rundt om i Landene efterlignede Cromwell's Navigationsakt af 1651, der forbød fremmede Skibe at indføre andre Varer end deres Hjemlands Produkter til engelske Havne og kun anerkendte et Skib som engelsk, naar det ejedes udelukkende af Englændere, var bygget i England eller prise-dømt ved engelsk Priseret, havde engelsk Skibsfører og var bemannet med Personer, hvoraf mindst Halvdelen var engelske Statsborgere. Men i Nutiden er Søfartslovgivningerne udpræget liberale. Staterne har i vidt Omfang traktatmæssigt forpligtet sig til at give fremmede Skibe samme Adgang som egne Skibe til Benyttelse af deres Havne, og i Reglen følger de dette Princip ogsaa i Tilfælde, hvor de ikke er forpligtede dertil.

Danmark har paataget sig Forpligtelser af nævnte Art dels ved sine Handels- og Skibsfartstraktater, dels ved at tiltræde Søhavne-Konventionen af 9. December 1923¹⁾ angaaende Havne, der normalt befares af søgaaende Fartøjer og benyttes ved Handel paa Udlandet. Til Gengæld har Danmark opnaaet tilsvarende Rettigheder for sin Skibsfart. Dansk Skibsfart nyder desuden godt af de Regler, der er fastslaaet for Kieler-, Panama- og Suezkanalen og for internationale Floder ved særlige Ordninger eller, for Flodernes Vedkommende, ved Konventionen om sejlbare Vandveje af international Betydning af 20. April 1921²⁾.

Ifølge Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 skal hvert af de to Landes Skibe have samme Rettigheder i det andet Land som dettes egne Skibe.

¹⁾ Bekg. Nr. 182 af 23. Juni 1926.

²⁾ Bekg. Nr. 198 af 19. April 1923.

2. Særlige Regler gælder for Grønland.

Ifølge Anordning af 18. Marts 1776 og Lov Nr. 86 af 1. April 1925 er Grønland lukket for Besejling af saavel danske som fremmede Skibe. Med Undtagelse af Handel mellem Grønlændere indbyrdes er al Handelsvirksomhed paa Grønland forbeholdt den danske Stat, Lov Nr. 134 af 18. April 1925 § 21. Andre end indfødte Grønlændere og i Grønland bosiddende danske maa ikke uden særlig Tilladelse¹⁾ af Regeringen drive Fangst, Fiskeri eller Jagt²⁾ i grønlandske Farvande³⁾, tilvirke Udbytte af Fangstvirksomhed uden for Søterritoriet i Landet eller dets Farvande, anløbe eller have Tilhold paa Øer og Kyster, tage Ophold i grønlandske Farvande eller have Samkvem med Landets Befolkning.

Fra disse Regler gælder dog visse Undtagelser:

(1) I Tilfælde af alvorlig Nød kan et Skib søge ind til den grønlandske Kyst, Lov Nr. 86 af 1. April 1925 § 3. Men Skibet maa ikke opholde sig der længere end strengt nødvendigt, og de til Skibet hørende Personer er forpligtede til at rette sig efter Myndighedernes Anvisninger.

(2) Et Skib, der har behørigt Sundhedspas fra sin Afgangshavn⁴⁾, kan ifølge Kundgørelse af 22. Maj 1925 indtage Vand til Drikkebrug i Frederikshaab, Sukkertoppen og Holstensborg Havne i Sydgrønland og i Godhavn og Upernivik i Nordgrønland, ifølge Kundgørelse af 1. Maj 1926 desuden i Havnen paa Sydøstsiden af Ravns Storø i Godthaabs Distrikt. De til Skibet hørende Personer er forpligtede til at rette sig efter Myndighedernes Anvisninger.

(3) Ved Overenskomst med Norge af 9. Juli 1924⁵⁾ er det for Østkysten af Grønland med tilhørende Søterritorium mellem Lindenovsfjord (60° 27' nordlig Bredde) og Nordostrundingen (81° nordlig Bredde) med Undtagelse af Handels- og Missionsstationen Angmagsalik bestemt, at norske Skibe har Ret til Besejling, at Skibenes Besætninger og andre ombordværende kan gaa i Land, overvintre og drive Fangst, Fiskeri og Jagt, og at norske Personer

¹⁾ Særlig Tilladelse gives „efter de hidtil gældende Regler“. Ved en Række midlertidige Love er imidlertid Statsministerens Beføjelse til at give danske Fiskerifartøjer Tilladelse til Fiskeri i visse grønlandske Farvande nærmere bestemt, saaledes senest ved Lov Nr. 93 af 7. April 1936.

²⁾ Et Skib, der uden Ret til at drive Fangst, Fiskeri eller Jagt kommer ind i grønlandske Farvande, skal have sine Fangst-, Fiske- og Jagtredskaber bortstuvende indenbords og Baadene oppe paa Skibet paa sædvanligt Sted, Lov Nr. 86 af 1. April 1925 § 3.

³⁾ Jfr. nærmere Lov Nr. 86 af 1. April 1925 § 1.

⁴⁾ Nærmere nedenfor § 18 ved Note 24.

⁵⁾ Bekg. Nr. 214 af 28. Juli 1924.

og Selskaber kan tage Grund i Besiddelse, oprette Stationer for Vejrvarsling, Telegraf og Telefon og indrette Anlæg i videnskabeligt og humanitært Øjemed — derimod ikke drive Handel. Samme Ret er tillagt danske og islandske Skibe, Personer og Selskaber, Kundgørelse Nr. 194 af 5. Juli 1924, og traktatmæssige Aftaler om Mestbegunstigelse foreligger med England, Bekg. Nr. 204 af 30. Juni 1925, Frankrig, Bekg. Nr. 272 af 21. Oktober s. A., og enkelte andre Lande⁸⁾. Iøvrigt er der i danske Handels- og Skibsfartstraktater taget Forbehold med Hensyn til Grønland, og ved Ratifikation af Sh. K. har den danske Regering ligeledes taget dette Forbehold. —

Overtrædelse af de særlige Regler for Grønland medfører, foruden Bødeansvar, Konfiskation af ulovligt tilforhandlede Genstande og Udbytte af ulovlig Fangst, efter Omstændighederne tillige af andet Fangstudbytte og Fangstredskaber eller endog af Skibet, Lov Nr. 86 af 1. April 1925 §§ 6—8.

3. Indenrigs Fragtfart (Kysifart) har fremmede Skibe paa 30 Registertons Netto⁹⁾ eller derunder ikke Ret til at drive, Plakat 5. September 1820¹⁰⁾. Ifølge Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 maa dog islandske Skibe have samme Ret til Kystfart som danske Skibe. Og med Hjemmel i Lov 14. April 1865 er der i et Par Tilfælde truffet Aftale med andre Lande om gensidig Ret til Kystfart¹¹⁾. Endvidere er der med nogle Lande truffet Aftale om gensidig Mestbegunstigelse med Hensyn til Kystfart¹²⁾ eller om gensidig Mestbegunstigelse med Hensyn til Skibsfart

⁸⁾ Aftaler om Mestbegunstigelse med Hensyn til Skibsfart paa Grønland er truffet med Mecklenburg-Schwerin, Traktat af 25. November 1845 Art. 9, Oldenburg, Deklaration af 31. Marts 1841 Art. 5, Den Dominikanske Republik, Traktat af 26. Juli 1853 Art. 3, og Liberia, Traktat af 21. Maj 1860 Art. 5, Aftaler om Mestbegunstigelse med Hensyn til Skibsfart uden Forbehold for Grønland med Portugal, Deklaration af 14. December 1896 Art. 3, og Bulgarien, Bekg. Nr. 330 af 18. Juli 1922.

⁹⁾ Lov om Skibes Maaling af 13. Marts 1867 § 27.

¹⁰⁾ Ved Ophævelse af den danske Stats Eneret til Handel paa Færøerne blev denne Regel fastslaaet ogsaa for Fart mellem færøske Havne eller mellem disse og andre danske Havne, Lov 21. Marts 1855 § 3. — Fart mellem danske og islandske Havne kan nu ikke betragtes som Kystfart, jfr. derimod tidligere Lov om Skibsfart og Handel paa Island af 15. April 1854. — At et Skib indtager en til Udførsel eller loser en til Indførsel bestemt Ladning ved flere Toldsteder, er ikke indenrigs Fragtfart, Skr. fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet af 15. August 1899.

¹¹⁾ Nemlig med Mecklenburg-Schwerin, Deklaration af 7. og 14. September 1867, og den nordtyske Forbund, Deklaration af 17. og 23. Februar 1868.

¹²⁾ Traktat med Belgien af 18. Juni 1895 Art. 13, Konvention med Spanien af 2. Januar 1928 Art. 5, Traktat med Japan af 12. Februar 1912 Art. 15, Noteveksling med Estland af 7. September 1923 og Traktat med Den Dominikanske Republik af 26. Juli 1852

uden Forbehold for Kystfart¹³). Men iøvrigt er der i danske Handels- og Skibsfartstraktater taget Forbehold med Hensyn til Kystfart, og Sh. K. omfatter ikke denne Fart.

Mellem Danmark og Sverige er der ved Noteveksling af 21. November 1925 truffet Aftale om, at dansk eller svensk Skibs Ret til at drive Kystfart i henholdsvis Sverige eller Danmark skal bero paa, om Skibet, maalt efter de svenske Maaleregler, der er noget forskellige fra de danske¹⁴), er over 30 Registertons Netto.

Efter de for internationale Floder gældende Regler kan den enkelte Flodbredsstat forbeholde egne Skibe Eneret til Flodfarten indenfor Statens Grænser.

4. Særlige Regler gælder for en Række Virksomheder, naar de udøves paa Søterritoriet eller dermed forbundne nationale Vande, for visse Virksomheder ogsaa, naar de udøves udenfor Søterritoriet.

(1) Lodsning er paa Søterritoriet, i visse Tilfælde ogsaa udenfor dette, forbeholdt de danske Lodserier¹⁵). — Ifølge Traktaten af 14. Marts 1857 om Afløsning af Sund- og Bælttolden Art. 2 er det derimod tilladt saavel fremmede som danske Privat-Entreprenører at stationere Fartøjer, udelukkende bestemt til at yde Bugserhjælp, i Sundet og Bælterne.

(2) Adgang til Bjærgning af Skib eller Gods i danske Farvande er i nogle Tilfælde afhængig af særlig Tilladelse og i et vist Omfang forbeholdt Strandfogder, Bjærgelav, danske Statsborgere eller Personer, der enten er danske Statsborgere eller har haft fast Ophold her i Landet i to Aar¹⁶).

(3) Paatage sig Arbejde mod Vederlag som Dykker i en andens Tjeneste paa dansk Territorium maa ifølge Lov om Dykkernæring og Betyggelse af Dykkerarbejde Nr. 97 af 7. April 1936 kun Personer, der har Dykkerbevis. Denne Regel gælder dog ikke Dykkerarbejde, der udføres fra fremmed Skib af dets Besætning eller af Personer i Søværnets Tjeneste i

Art. 4. Strengt taget har disse Aftaler ikke fornøden Hjemmel i Lov 14. April 1865, idet gensidig Mestbegunstigelse ikke er det samme som gensidig Adgang til Kystfart.

¹³) Saaledes med Storbritannien, Traktat af 11. Juni 1670 Art. 8, Portugal, Deklaration af 14. December 1896, Art. 3, Jugoslavien, Deklaration af 17. og 30. November 1909, Rumænien, Noteveksling af 28. August 1930, Bulgarien, Bekg. Nr. 330 af 18. Juli 1922, og Columbia, Traktat af 21. Juni 1929 Art. 2. Heller ikke disse Aftaler har fornøden Hjemmel i Lov 14. April 1865.

¹⁴) Nedenfor § 7 Nr. 1.

¹⁵) Nærmere nedenfor § 15 Nr. 2.

¹⁶) Nærmere nedenfor § 17.

denne¹⁷⁾. Og under særlige Omstændigheder kan der gøres Undtagelse fra Reglen.

Samme Regel gælder Dykkerarbejde fra dansk Skib udenfor Søterritoriet, med mindre det udføres af Personer i Søværnets Tjeneste i denne eller særlig Undtagelse er gjort. I Udlandet kan danske Skibe dog anvende fremmede Dykkere.

Dykkerbevis udstedes som Bevis af 1. eller 2. Klasse, der giver Ret til Udførelse af Dykkerarbejde paa Vanddybder af henholdsvis over 12 eller indtil 12 Meter. Erhvervelse af Dykkerbevis er betinget af, at vedkommende har bestaaet Dykkerprøve ved en af Handelsministeren godkendt Dykkerskole og opfylder visse Alders- og Helbredsbedingungen m. v., men ikke af, at han har dansk Indfødsret eller har været bosat her i Landet en vis Tid.

En Dykker skal hvert femte Aar eller, hvis han er over 60 Aar gammel, hvert Aar underkastes Lægeundersøgelse. Er Lægeerklæringen ikke tilfredsstillende, inddrages Dykkerbeviset.

Dykkerklokker, Dykkerhjelme og andet Materiel efterses med visse Mellemrum af Statens Skibstilsyn. Handelsministeren kan give nærmere Forskrifter til Betyggelse af Dykkerarbejde.

(4) Adgang til Fiskeri fra Fartøj er ifølge Lov om Saltvandsfiskeri Nr. 93 af 31. Marts 1931 § 1 — med de Undtagelser, der følger af internationale Overenskomster — betinget af, at Fartøjet har Ret til at sejle under dansk Flag, at Ejeren eller, hvis Fiskeriet drives af et Selskab, samtlige Deltagere i dette enten har dansk Indfødsret eller i de sidste to Aar har haft fast Bopæl her i Landet, at ligeledes to Trediedele af Besætningen opfylder denne Betingelse og, hvis Fiskeriet drives af et Selskab, at dets Bestyrelse har Sæde i den danske Stat¹⁸⁾. Ifølge Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 har dog danske og islandske Statsborgere samme Adgang til Fiskeri paa hvert af de to Landes Søomraader. Ved Konvention af 31. December 1932¹⁹⁾ er det bestemt, at danske og svenske Fiskere i Kattegat, Øresund og Dele af Østersøen (langs Kysten fra Falsterbo Fyr til Simrishamn Fyr og i Farvandet omkring Bornholm og Øgruppen Kristiansø) skal have Ret til Fiskeri paa henholdsvis svensk og dansk Søterritorium.

¹⁷⁾ Ej heller Dykning, der foretages udelukkende for at komme Mennesker i Livsfare til Hjælp.

¹⁸⁾ Landbrugsministeren kan gøre Undtagelse fra disse Bestemmelser, naar han skønner det af Betydning for Fiskeriets Udvikling. — For Færøerne gælder Fiskerilov af 14. April 1893.

¹⁹⁾ Beg. Nr. 228 af 21. Juni 1933.

Og ifølge Traktat af 10. April 1922²⁰⁾ har danske og tyske Statsborgere, der ved Overenskomstens Ikrafttræden havde Bopæl i de til Flensborg Fjord grænsende Kommuner, eller som efter senere at have bosat sig der har udøvet Fiskeri i Fjorden i et Aar, Ret til at udøve Fiskeri indenfor begge Staters Højhedsomraade af Fjorden, og tyske Fiskere, der er bosiddende langs Kysten mellem Flensborg Fjord og Landsbyen Stein ved Kielerfjordens Munding, og som i Tiden forud fiskede paa den udenfor Flensborg Fjord beliggende Bredegrund, Ret til vedblivende at fiske der²¹⁾. De paagældende Fiskere skal af deres Hjemlands Myndigheder forsynes med en særlig Legitimation²²⁾).

Ulovligt Fiskeri medfører, foruden Bødeansvar, Konfiskation af al ombordværende Fangst og af de til Fiskeriet benyttede Redskaber med tilhørende Slæbetrosser, Lov Nr. 93 af 31. Marts 1931 § 51. Baade Rederen og Føreren er ansvarlige for, at et Fartøj, der driver Fiskeri paa Søterritoriet, har Ret til at føre dansk Flag, og at Besætningen for mindst to Trediedele bestaar af Personer, der enten har dansk Indfødsret eller i de sidste to Aar har haft fast Bopæl her i Landet.

(5) I Overensstemmelse med international Konvention om Regulering af Hvalfangst af 24. September 1931 er der ved Lov Nr. 133 af 2. Maj 1934 givet Regler om Adgang til Hvalfangst med Skib eller til med Skib at føre Udbytte af Hvalfangst — paa Søterritoriet eller i det aabne Hav — her til Landet for Tilvirkning, desuden om Fredning af visse Hvaler, Pligt til fuld Udnyttelse af Kroppe af fangede Hvaler og om Aflønning af Skytter og andet Mandskab paa Hvalfangerskibe. Til Udøvelse af Virksomhed som nævnt kræves Bevilling, der kun gives, naar Skibet godkendes som Hvalfangerskib, har Ret til at sejle under dansk Flag og ejes enten af Personer, der har dansk Indfødsret og ikke er Statsborgere i fremmed Land eller i de sid-

²⁰⁾ Bekg. Nr. 252 af 8. Juni 1922.

²¹⁾ Gensidig Mestbegunstigelse med Hensyn til Fiskeri er aftalt med Italien, Traktat af 1. Maj 1864 Art. 10, og Spanien, Konvention af 2. Januar 1928 Art. 5. Herved bemærkes, at det i en Række nyere danske Traktater siges at være en Selvfølge, at der ikke i Kraft af Mestbegunstigelsesaftaler kan gøres Krav paa de særlige Begunstigelser, som Danmark har givet eller i Fremtiden maatte give Island. Sikkert kan heller ikke de særlige Begunstigelser, som er indrømmet tyske Fiskere med Bopæl i bestemte Omraader, gøre en Mestbegunstigelsesklausul aktuel. Og ifølge Art. 10 i den nævnte Traktat med Spanien kan dette Land ikke paaberaabe sig særlige Begunstigelser, som Danmark indrømmer Norge eller Sverige.

²²⁾ Lov Nr. 36 af 7. August 1922, Anordning Nr. 12 af 27. Januar 1926 og Nr. 184 af 15. August 1929.

ste fem Aar har været bosiddende i den danske Stat, eller af et dansk Aktieselskab, i hvilket Bestyrelsen bestaar og mindst Halvdelen af Aktiekapitalen ejes af saadanne Personer.

(6) Af Lov om Kystfredning Nr. 149 af 18. Maj 1906 § 9 følger, at fremmede Fartøjer ikke i erhvervsmæssigt Øjemed kan anvendes til at optage Sten, Ler, Sand eller Grus fra Forstranden.

5. I Anledning af Konventionen om Bekæmpelse af Smugleri af alkoholholdige Varer af 19. August 1925²³⁾ er det ved Bekg. Nr. 151 af 20. Maj 1926 med Hjemmel i Toldlovens²⁴⁾ § 47 bestemt, at Skibe, hvormed Spiritus eller Vin med mere end 18 Rumfangsprocent Alkohol skal kunne udføres fra Danmark, herunder Københavns Frihavn, eller forsendes til Færøerne eller Grønland, maa have særlig Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde, der kun meddeles maskindrevne Skibe i fast Rute²⁵⁾. Er Skibet under 500 Registertons Netto og hjemmehørende i et Konventionsland, maa det desuden have officiel Autorisation²⁶⁾ af Myndighederne i Hjemlandet, og der skal i Reglen foreligge Bevis for, at tidligere med Skibet befordrede alkoholholdige Varer er udleveret paa deres Bestemmelsessted.

6. Efter Indstilling af Amtmanden kan Ministeren for offentlige Arbejder meddele Eneret paa Færgesfart. Ifølge Lov Nr. 32 af 21. Marts 1874 § 4 gives Bevilling nu for et bestemt Aaremaal eller for Ansøgerens Livstid, men fra tidligere Tid foreligger der endnu reelle Privilegier, knyttede til en bestemt Færgesgaard. Omraadet for Eneretten er normalt en Mil paa hver Side af Færgestedet, Plakat 12. August 1820. Eneretten udelukker naturligvis ikke, at Ejeren af et Fartøj anvender dette til egen Befordring, ej heller at Lastskibe medtager Passagerer. Tilsyn med Færgesteder føres af Amtsraadet under Kontrol af Ministeriet for offentlige Arbejder. Det kræves, at Driftsreglement og Takster forelægges til Godkendelse, og at Færgeriet holdes i saadan Stand, at Samfærdselens Krav kan opfyldes. Vanskelige Spørgsmaal kan opstaa, naar det viser sig nødvendigt at udvide et Færgeri. Lov Nr. 32 af 21. Marts 1874 forudsætter, at der i saa Fald bl. a. kan blive Spørgsmaal om at afløse Privilegiet. Krænkelse af Eneretten medfører, foruden Bødeansvar, Pligt til at betale Færgemanden dobbelte Færgespenge.

²³⁾ Bekg. Nr. 150 af 20. Maj 1926.

²⁴⁾ Lovbekg. Nr. 171 af 11. Maj 1928.

²⁵⁾ Fra *Afladeren* skal foreligge Erklæring om, at Varerne er bestemt til lovlig Indførsel, og det maa være utvivlsomt, at denne Erklæring er rigtig.

²⁶⁾ For danske Skibes Vedkommende meddeles Autorisation af Departementet for Told- og Forbrugsafgifter.

Lov 3. Maj 1867. Ved en ældre Dom har Højesteret tilpligtet Statskassen at erstatte Værdiforringelse af et Færgeanlæg som Følge af Bygningen af Broen over Guldborgsund²⁷⁾).

Statsbanernes Færger har ikke Eneret. Paa visse Ruter findes jo ogsaa konkurrerende Færger. Saa lidt som til anden Skibsfart kræves offentlig Tilladelse til Paabegyndelse af Færgefart, naar ikke dette nødvendiggør Anlæg paa Søterritoriet som f. Eks. Dæmninger, Læmoler eller Landgangsbroer²⁸⁾).

For Københavns Havn og Red meddeles ikke Eneret paa Færgefart, men enhver, der overfor Havnebestyrelsen godtgør, at han har et passende Fartøj, en egnet Fører deraf og en Liggeplads derfor, kan mod Erlæggelse af en Kendelse erholde Adgangsbevis, Lov 14. December 1857. Fartøjet mærkes og Føreren forsynes med Skilt. Mod en aarlig Leje skal der paa de vigtigste Færgesteder anvises Liggeplads for de færgeberettigede, der da er forpligtede til at udføre deres Virksomhed til Tider og mod Betaling, som fastsættes af Havnebestyrelsen i et af Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Reglement.

7. For Tiden har visse Rederier Eneret til Befordring af Udvandrere eller andre Passagerer fra danske Havne til fremmede Verdensdele. Ifølge Lov om Udvandring Nr. 134 af 2. Maj 1934 § 13 maa kun Personer, der har Tilladelse af Socialministeren til at virke som Udvandringsagenter, indgaa Kontrakt med Udvandrere om oversøisk Befordring, og ifølge § 12 maa kun Personer, der har særlig Tilladelse, paatage sig oversøisk Befordring af andre Passagerer. De, der ved Lovens Ikrafttræden havde Tilladelsen, beholder denne, hvis de fremsætter Ønske derom og opfylder visse Betingelser. Men indenfor et Tidsrum af 10 Aar kan Socialministeren ikke give andre den fornødne Tilladelse, medmindre han skønner, at det paa betydningsfuld Maade vil fremme en tidssvarende Udvikling af den paagældende Befordring.

Formentlig kunde Forholdene ligge saaledes, at Bestemmelser som disse vilde stride, omend ikke mod Bogstaven, saa dog mod Aanden i de trufne Overenskomster om lige Adgang for egne og fremmede Skibe til Skibsfart paa danske Havne.

8. Om fremmede Krigsskibes Adgang til danske Farvande og Havne under Fredsforhold gælder Bestemmelser Nr. 21 af 27. Januar 1927.

²⁷⁾ U. f. R. 1877. 590. Jfr. U. f. R. 1935 A 611.

²⁸⁾ Jfr. nedenfor § 2 Note 11.

§ 2. Lige Vilkaar for egen og fremmed Skibsfart.

1. Ikke blot Adgangen til Skibsfart, men ogsaa Vilkaarene derfor er i Nutiden i Reglen ens for egne og fremmede Skibe, i hvert Fald naar bortses fra de Krav til Skibes Bygning, Udstyr, Lastning og Bemanding, Ønsket om at betrygge Sikkerheden navnlig for Menneskeliv til Søs har ført Staterne til at opstille. Gensidige Bestemmelser om Ligebehandling af egne og fremmede Skibe eller om Mestbegunstigelse findes i alle danske Handels- og Skibsfartstraktater¹⁾, og ifølge Sh. K.s St. Art. 2 har en Stat, der har tiltraadt denne Konvention, i vigtige Henseender Krav paa, at dens Skibsfart i et andet Konventionsland ligestilles med dets egen og et hvilket som helst andet Lands Skibsfart. Mange af Traktaterne omtaler kun Befordring af Gods, men Sh. K. omfatter ifølge udtrykkelig Bestemmelse ogsaa Befordring af Passagerer. Ved Undertegning eller Ratifikation af Konventionen kan der dog tages Forbehold om, at Adgangen til Befordring af Udvandrere skal kunne begrænses til Skibe, der har særlig Autorisation som opfyldende de Krav, Lovgivningen i Landet stiller, Art. 12²⁾. Krigsskibe, Inspektionsskibe og lignende omfattes hverken af Traktaterne eller af Sh. K.³⁾. Særlige Rettigheder, der indrømmes en bestemt Stat indenfor en vis Del af en Søhavn for at lette Personers Gennemrejse eller Varers Transitering, kan ikke paaberaabes af andre Stater, Art. 15⁴⁾.

¹⁾ Særlige Forbehold er taget i Noteveksling med Estland af 7. September 1923 Post 2 (Lettelser, Toldnedsættelser eller Toldgodtgørelser, der tilstaas egne Statsborgere som Præmie paa den nationale Skibsbygning) og i Traktat med Tyrkiet af 31. Maj 1930 Art. 25 (Begunstigelser af Statsskibe, til Ophjælpning af Handelsflaaden eller af Sejlporten, Betjeningen af Skibene, Lodsning, Bugsering, Bjærgning og anden maritim Bistand).

²⁾ Danmark har ikke taget Forbehold herom. — Gensidig Mestbegunstigelse for autoriserede Emigrationsforetagender er aftalt med Litauen, Traktat af 21. Juni 1930 Art. 16, Polen, Traktat af 22. Marts 1924 Art. 17, og Østrig, Traktat af 6. April 1928 Art. 13.

³⁾ Jfr. dog Traktat med Den Dominikanske Republik af 26. Juli 1852 Art. 10 og Traktat med Frankrig af 23. August 1742 Art. 29. — Om Mestbegunstigelse for Postskibe, der ejes eller subventioneres af Staten, findes en særlig Bestemmelse i Traktat med Letland af 3. November 1924 Art. 25.

⁴⁾ Saavidt foreneligt med krigsførende eller neutrale Staters Rettigheder og Forpligtel-

Ligebehandlingsprincippet gælder ogsaa efter de for Kieler-, Panama- og Suezkanalen og for visse internationale Floder ved særlige Ordninger eller ved Konventionen om sejlbare Vandveje af international Betydning af 20. April 1921 fastsatte Regler.

Naar en dansk Udenrigstjenestemand erfarer, at danske Skibe i et fremmed Land behandles ugunstigere end Landets egne eller andre fremmede Skibe, skal han, selv om Forholdet ikke er i Strid med nogen bestaaende Overenskomst, gøre Indberetning derom, I. U. § 65. Ifølge Toldlovens⁵⁾ § 4 kan der, naar ikke traktatmæssige Bestemmelser er til Hinder derfor, ved kongelig Anordning paalægges Varer fra vedkommende Land en særlig Afgift paa indtil 75 pCt. af Værdien⁶⁾.

Naturligvis kan ethvert Land paalægge sin egen Skibsfart særlige Byrder. Den danske Stat krævede tidligere Konsulatafgift af Skibe i udenrigs Fart. Denne Afgift er ophævet ved Lov Nr. 132 af 1. Juni 1929 § 3, men samtidig er det paalagt visse danske Skibe at svare Bidrag til praktisk Uddannelse af Navigatører⁷⁾.

2. Ligebehandlingsprincippet har især Betydning med Hensyn til Afgifter, der paalægges Skibsfarten eller berører dennes Interesser, men gør sig gældende ogsaa paa anden Maade.

(1) Told og lignende Afgifter svares af Varemodtageren, ikke af Skibet, men det er af stor Betydning for Skibsfarten, at saadanne Afgifters Størrelse ikke afhænger af Skibets Nationalitet. Bestemmelser herom findes baade i Traktaterne og i Sh. K. Skønt det er uheldigt ogsaa for et Lands Skibsfart, om dets Frembringelser behandles ugunstigt i toldmæssig Henseende, forekommer det derimod ofte, at Toldens Størrelse afhænger ikke blot af Varens Art, men ogsaa af dens Oprindelsesland.

En Stat maa ikke i sine Søhavne opkræve højere Told end ved sine øvrige Toldgrænser, medmindre særlige Hensyn navnlig af geografisk, økonomisk eller teknisk Art gør sig gældende, Sh. K.s St. Art. 7.

ser gælder Sh. K. ogsaa i Krigstid, Art. 18. — Naar det er nødvendigt som Følge af alvorlige Begivenheder, der truer Statens Sikkerhed eller Landets Livsinteresser, kan Sh. K.s Bestemmelser fraviges ved almindelige eller særlige Foranstaltninger, men disses Varighed skal begrænses til den kortest mulige Tid, og saavidt muligt skal Konventionens Grundsatninger opretholdes, Art. 16.

⁵⁾ Bekg. Nr. 171 af 11. Maj 1928.

⁶⁾ Anordningens Gyldighed ophører, hvis den ikke tiltrædes af den første efter Udstedelsen siddende ordentlige Rigsdag.

⁷⁾ Jfr. nedenfor § 11 ved Note 18.

Imod Aanden i Traktaterne og Sh. K. vilde det sikkert være, om Toldvæsenet ved Beregning af Pakhusleje og Arbejdspenge tog Hensyn til, om Varerne er befordret eller skal befordres med dansk eller fremmed Skib.

Ligebehandlingsprincippet gælder med Hensyn til alle Formaliteter ved Toldbehandling af Varer⁸⁾), Ind- og Udklarering af Skibe.

Toldtarifer udgives af en international Union, Konvention af 5. Juli 1890⁹⁾). Alle Bestemmelser om Toldformaliteter og lignende skal offentliggøres, Konvention af 3. November 1923 Art. 4¹⁰⁾).

(2) Ligebehandlingsprincippet gælder med Hensyn til Havneafgifter, baade dem, der svares af Skibet, og dem, der svares af Afsenderen eller Modtageren af Varerne.

Takster for Benyttelse af danske Havne og Landingsbroer fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder, for de kommunale Købstadhavnens Vedkommende for 4 Aar ad Gangen¹¹⁾). Afgifternes Størrelse er jo af Betydning ikke blot for Havnebyen selv, men ogsaa for dens Opland. Desuden kan der være Grund til at hindre større Havne i at paaføre mindre for stærk Konkurrence ved Nedsættelse af Afgifter.

Vareafgift svares i Provinshavnene af Varer, der losses eller lastes¹²⁾) i Havnen eller i de uddybede Løb til denne, i Københavns Toldhavn kun af Varer, der indgaar fra Udlandet eller fra Frihavnen. Afgiftens Størrelse af-

⁸⁾ Jfr. Konvention angaaende Forenkling af Toldformaliteter af 3. November 1923, Beg. Nr. 48 af 5. Marts 1925 Art. 2.

⁹⁾ Beg. Nr. 92 af 29. Maj 1891.

¹⁰⁾ Jfr. Note 8.

¹¹⁾ Lov Nr. 78 af 29. Marts 1924 (ang. Københavns Havn) og Lov om Købstadkommunernes Styrelse Nr. 87 af 25. Marts 1933 § 18. — Af Købstadhavnene er Esbjerg, Frederikshavn og Helsingør Havne samt Skagen Fiskerihavn Statshavne. Københavns Havn er en selvejende Institution, der bestyres af en særlig Havnebestyrelse, Lov Nr. 109 af 29. April 1913 § 2. Naar Havnedirektøren, der ansættes af Ministeren for offentlige Arbejder efter Indstilling af Havnebestyrelsen, nedlægger Indsigelse mod en Beslutning af denne, træffes Afgørelse af Ministeren. Ogsaa iøvrigt skal visse Beslutninger af Havnebestyrelsen forelægges Ministeren til Godkendelse, § 3. De Købstadhavne, der ikke er Statshavne, er ligeledes selvejende Institutioner. De styres under Tilsyn af Ministeren for offentlige Arbejder af Byraadet gennem et staaende Havneudvalg, i hvilket ogsaa Personer udenfor Byraadet kan indvælges, Lov Nr. 87 af 25. Marts 1933 § 10. Struer Havn styres dog af et af Struer og Holstebro Byraad nedsat Fællesudvalg, § 18. Af Havnene udenfor Købstæderne er de fleste private. — Da hverken private Personer eller Kommuner har Raadighed over Søterritoriet, kan Havne ikke anlægges uden særlig Tilladelse. Denne antages at kunne gives administrativt.

¹²⁾ Eller paa anden Maade sø- eller landsættes.

hænger af Varens Art. Fritaget for Afgift er bl. a. Post- og Rejsegods samt Varer, der omlades. I Københavns Frihavn svares ikke Vareafgift, Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 8.

Skibsafgiften er i Københavns Havn dels en Besejlingsafgift, der lægges en Gang for hvert Ophold i Havnen og beregnes efter Skibets Drægtighed i Registertons Netto, dels en Laste- eller Losseafgift, der beregnes efter Vægten af det Gods, der lastes eller losses. Fiskerfartøjer svarer dog ingen Laste- eller Losseafgift og kun halv Besejlingsafgift. I Provinshavnene svares Skibsafgift med et vist Beløb for hver Registerton Netto baade ved Indgaaende og Udgaaende. Da sidstnævnte Regel kan virke strengt, naar Dele af en Ladning lastes eller losses i flere Havne, har man dog for saadanne Tilfælde indført en særlig Partladningsregel, hvorefter Skibe over 400 Registertons Netto kan vælge at betale alene for Indgaaende med et efter Vægten af det lastede eller lossede Gods bestemt Tillæg. At man ikke har gjort denne Partladningsregel anvendelig paa mindre Skibe, skyldes Hensynet dels til de smaa Havne, dels til Sejlskibene, der vilde faa større Konkurrence fra mindre Dampers Side, hvis disse nød godt af Reglen. I Provinsen svarer indenbys Skibe mindre Afgift end udenbys. Ruteskibe betaler i København en maanedlig Afgift, i Provinsen halve Havnepenge eller, hvis de anløber Havnen flere Gange i samme Uge, fulde Havnepenge for kun et Anløb. Helt fritaget for Afgift er bl. a. forskellige Statsskibe, Fartøjer med Lystfartøjs-Certifikat¹³⁾, Skibe, der anløber udelukkende paa Grund af Havari eller for at proviantere, og i Reglen Fartøjer under 4 Registertons Netto. I Provinsen svares dog en særlig Afgift (Bugserpenge) af Bugserfartøjer, der ofte ikke vil være maalt. — I København er Bugserfartøjer altid fritaget for Afgift.

For Ophold udover et vist Tidsrum i Tilfælde af Oplægning betales Overliggepenge med et vist Beløb ugentlig for hver Registerton Netto, dog kun for udenbys Skibe. I København er bl. a. forskellige Statsskibe og Fartøjer med Lystfartøjs-Certifikat fritaget ogsaa for denne Afgift.

I Provinsen betales Kølhalingspenge, naar et Skib kølhales eller krænges i Havnen, og Ballastpenge, naar Ballast indtages eller losses.

Danmark og Sverige har truffet Aftale om, at danske og svenske Fartøjer under 10 Registertons Netto, der har Hjemsted i og gaar mellem København, Helsingør, Køge og disse Byers Tolddistrikter paa den ene Side og Helsingborg, Landskrona, Malmø, Trelleborg og disse Byers Tolddistrik-

¹³⁾ Jfr. nedenfor § 6 Nr. 3.

ter paa den anden Side, skal være fritaget for at betale Havneafgifter henholdsvis i de nævnte svenske og danske Byers Havne¹⁴⁾).

Som man ser, har Skibets Hjemsted især i Provinsen Betydning for Havneafgifternes Størrelse, idet indenbys Skibe i flere Henseender begunstiges. Skibe paa 20 Registertons Netto eller derover har ifølge S. L.s § 4 Hjemsted i den Havn her i Riget, som Rederen bestemmer. Hvis et Skib fortrinsvis anløber en bestemt dansk Havn, vil Rederen have Fordel af at vælge denne som Hjemsted for Skibet¹⁵⁾. For Fartøjer under 20 Registertons Netto gælder som Hjemsted den Havn, i hvilken Rederen bor, eller som er nærmest hans Bopæl. Er der flere Redere, bestemmes Skibets Hjemsted efter den bestyrende Reders Bopæl¹⁶⁾.

Fra Industriens Side har man undertiden fremsat Ønske om at faa nedsat Vareafgiften af forarbejdede Varer fra Indlandet. Men i Reglen tages der ikke Hensyn til Varernes Oprindelsessted ved Fastsættelsen af Havneafgifter. Helt fritaget for Vareafgift er dog i Provinshavnene Husflids- og Landbrugsprodukter, der kommer med indenbys Fartøj fra Toldstedets udenbys Distrikt og losses til Forbliven paa Stedet, ligeledes Varer, som Beboere i Toldstedets udenbys Distrikt indkøber i Havnebyen og hjemfører med indenbys Fartøj til eget Brug.

At Hensyn tages til Skibets Hjemsted eller Varernes Oprindelsessted, er ikke i Strid med Ligebehandlingsprincippet. Formentlig vilde det derimod være i Strid med dette Princip, om man f. Eks. fritog danske, men ikke fremmede Statsskibe for Havneafgifter.

Alle Takster for Benyttelse af Søhavne skal offentliggøres, forinden de træder i Kraft, Sh. K.s St. Art. 4. Havnemyndighederne skal sørge for, at der gives alle interesserede Adgang til at gøre sig bekendt med Taksterne.

Havneafgifter opkræves af Toldvæsenet, Skibsafgifter ved Skibenes Klarering, Vareafgifter ved Toldbehandlingen af Varerne, der foregaar paa Grundlag af Specialangivelser¹⁷⁾ fra Afladere og Modtagere. I Københavns

¹⁴⁾ Deklaration af 25. Juni 1869, 2. April 1873 og 11. Juni 1904.

¹⁵⁾ Er der Tvivl om, hvorvidt et ønsket Hjemsted kan anses som Havn, afgøres Spørgsmaalet af Handelsministeriet, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 3. — Bor Ejeren i Udlandet, skal han have en herværende Fuldmægtig, nedenfor § 5 efter Note 20, og dennes Bopæl bestemmer da Hjemstedet.

¹⁶⁾ For de Fiskerfartøjer, der skal optages i Fiskerfartøjsfortegnelsen, nedenfor § 6 Nr. 2 gælder dog det Sted (Fiskerleje, Landsby eller lignende), hvor Ejeren bor, som Hjemsted, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 3.

¹⁷⁾ Modsat de Generalangivelser fra Skibenes Side, paa Grundlag af hvilke Ind- og Udklarering af disse finder Sted, nedenfor § 19 Nr. 3.

Frihavn, hvor Skibsafgifterne tilfalder Frihavnsaktieselskabet, foretager dog dette Opkrævningen.

Beregningen af Skibsafgift foregaar normalt paa Grundlag af Skibets Maalebrev¹⁸⁾). Beregningen af Laste- eller Losseafgift eller af Vareafgift sker, hvis ikke Toldbehandlingen iøvrigt nødvendiggør Kontrol, paa Grundlag af Angivelser i Konossement, Faktura eller lignende eller i en af en offentlig Vejer og Maaler udstedt Attest. Vejning, Maaling eller Optælling fra Toldvæsenets Side alene for Beregning af de paagældende Afgifter finder ikke Sted, medmindre der er Grund til at antage, at foreliggende Angivelser er urigtige.

I hvert Fald fremmede Skibsførere, der ikke forstaar Landets Sprog, vil behøve stedlig Bistand ved Udførelsen af deres Toldbodforretninger. I Danmark som i flere andre Lande findes der autoriserede Skibsmæglere med Eneret til at besørge de paagældende Forretninger¹⁹⁾). I Frankrig kan Skibsmægleres Eneret omsættes, hvilket har ført til, at Taksterne ikke har holdt Skridt med Udviklingen i Retning af større Skibe. Og fremmede Skibsførere er i Modsætning til franske forpligtede til at benytte Mægler. Ifølge Sh. K.s Undertegningsprotokol skal denne Ordning ikke anses som stridende mod Grundsætningen eller Aanden i Konventionen.

(3) Mange Havne ejer Bugserbaade, Kraner og andre Havneredskaber. Betaling for Benyttelse af dem fastsættes og opkræves af Havnemyndighederne selv.

Københavns Frihavn drives af et koncessioneret Aktieselskab, der har paataget sig at vedligeholde Frihavnen og holde den forsynet med Kraner, Pakhuse, Skure, Spor samt Administrations- og Toldbygninger m. v., Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 3 og Koncession Nr. 87 af 27. April 1892 § 5. Selskabet oppebærer saavel Skibsafgiften af Skibe, der anløber Frihavnen, som Betalingen for Benyttelse af Selskabets Kraner, Pakhuse m. v.²⁰⁾). Takster herfor fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder, Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 11. Toldvæsenet, der, naar Varer indføres fra Frihavnen til det toldpligtige Omraade, foruden mulige Toldafgifter opkræver sædvanlig Vareafgift til Københavns Havn, har i Forbindelse hermed paataget sig at opkræve Pakhusleje og Arbejdspenge for Selskabet. Iøvrigt opkræves de paagældende Afgifter saavel som Skibsafgiften af Selskabet selv.

¹⁸⁾ Jfr. nedenfor § 7 Nr. 1.

¹⁹⁾ Nærmere nedenfor § 19 Nr. 4.

²⁰⁾ Københavns Havn deltager i Selskabets Overskud efter Reglerne i Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 3.

Efter Sh. K.s St. Art. 2 gælder Ligebehandlingsprincippet ikke blot Benyttelsen af selve Havnene, men ogsaa den fulde Nydelse af alle de Goder, som Havnene med Hensyn til Skibsfart og Handel frembyder for Fartøjer, deres Ladninger og Passagerer, saavel som med Hensyn til Afgifter af enhver Art, hvad enten de opkræves af det offentlige, Koncessionshavere eller andre Foretagender.

(4) Foruden Havneafgifter maa Skibene i mange Lande svare f. Eks. Fyr- eller Karantæneafgifter. Ogsaa i saa Henseende gælder det, at egne og fremmede Skibe skal behandles ens, at alle Takster skal offentliggøres, forinden de træder i Kraft, og at Havnemyndighederne skal sørge for, at der gives alle interesserede Adgang til at gøre sig bekendt med Taksterne. Hvad angaar Karantæneafgifter fastslaar Art. 55 i den internationale Sundhedskonvention af 21. Juni 1926²¹⁾ ikke blot, at et Land kun maa have en Sundhedstarif med fælles Betingelser og Satser for egne og fremmede Skibe, egne og fremmede Statsborgere, og at Tariffen skal offentliggøres, men ogsaa, at Tariffens Satser skal være moderate.

Danmark opkræver ikke Afgifter af de her nævnte Arter. Den tidligere Skibsafgift til Staten er bortfaldet i Henhold til Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 § 8.

(5) Ifølge Sh. K.s St. Art. 11 kan enhver Stat organisere og administrere Lodstjenesten, som den finder det passende. Herefter kan der træffes Bestemmelser ikke blot om Eneret for offentligt ansatte Lodser, men ogsaa om Lodstvang. I Tilfælde af Lodstvang skal Konventionens Grundsætninger (Ligebehandling, Offentliggørelse af Takster m. v.) gennemføres. Dog kan en Stat gøre Undtagelse fra Regler om Lodstvang til Fordel for de af dens Borgere, der besidder de fornødne tekniske Kvalifikationer²²⁾. Udenfor Tilfælde af Lodstvang foreskriver Sh. K. ikke Ligebehandling. Ifølge Traktaten om Afløsning af Sund- og Bælttolden af 14. Marts 1857 Art. 2 skal imidlertid de danske Lodstakster være moderate og ens for egne og fremmede Skibe.

Ogsaa Bugsertjenesten kan ordnes som det findes passende, men i saa Henseende skal Konventionens Grundsætninger altid gennemføres, Sh. K.s St. Art. 10. Bugsertvang gælder i Københavns Havn ved Passage af Knippels- eller Langebro for alle Skibe over 1500 Registertons Brutto og for min-

²¹⁾ Bekg. Nr. 119 af 28. Februar 1931.

²²⁾ Jfr. nedenfor § 15 ved Note 12. Ifølge Sh. K.s Undertegnelsesprotokol har England taget og faaet godkendt et i Bestemmelserne i Pilotage Act, 1913, sect. 24 begrundet, videregaaende Forbehold.

dre Skibe, der ikke fremdrives ved egen Maskinkraft. Eneret til Bugsering f. Eks. for en Havns egne Bugserbaade forekommer ikke her i Landet. For visse Havnes Vedkommende vilde noget saadant maaske ogsaa være i Strid med Traktaten om Afløsning af Sund- og Bælttolden af 14. Marts 1857 Art. 2, hvorefter saavel fremmede som danske Privat-Entreprenører har Ret til at stationere Fartøjer, udelukkende bestemt til Bugsering, i Sundet og Bælterne. For saa vidt dette antages, kan Havneafgifter af Bugserfartøjer ikke sættes saa højt, at Konkurrence med Havnens egne Baade udelukkes derved.

(6) Ligebehandlingsprincippet gælder med Hensyn til Adgangen til at faa anvist Last- eller Losseplads, Sh. K.s St. Art. 2. I Tilfælde af Ophobning af Trafik kan Havnefogden derfor ikke begunstige Landets egne Skibe. Derimod maa Hensyn kunne tages til Varernes Art, ikke blot deres Evne til at taale Ophold, men ogsaa Importens større eller mindre Nødvendighed for Byen eller Landet. I Praksis begunstiges Ruteskibe. Begunstigelse af indenbys Skibe vilde næppe være i Strid med Traktaterne eller Sh. K., men Ministeren for offentlige Arbejder bør sikkert modsætte sig Bestemmelser herom i Havnereglementer²³). Naar bortses fra Ruteskibe, vil det normale jo være, at Ekspedition sker efter Tur.

I Tilfælde af Ishindringer ydes Isbryderhjælp af Havnenes egne Isbrydere og om fornødent af Statens fire Isbrydere, hvis Virksomhed ledes af Handelsministeriet og efter Omstændighederne støttes af Luftfartøjer, der kan modtage eller afgive Meddelelser fra eller til indefrosne Skibe og besørge Nødprovisionering, Bekg. Nr. 46 af 28. Februar 1931, jfr. Lov Nr. 251 af 13. Juni 1922 og Nr. 131 af 18. April 1925²⁴). Hjælp ydes til Havne eller Skibe. En Havn, der begærer Hjælp, skal oplyse, hvilke Skibe der ventes at ankomme eller er bestemt til at afgaa, Tidspunkterne for Ankomst og Afgang og Ladningernes Art og Mængde. Et Skib, der begærer Hjælp, skal oplyse Navn, Hjemsted, Art og Bestemmelsessted samt Ladningens Art og Mængde. Skibet er undergivet vedkommende Statsisbryders Myndighed, saa længe Hjælp ydes. Efterkommes Isbryderens Anvisninger ikke, kan Ydelsen af Hjælp afbrydes. Til Dækning af Udgifterne svarer Havne med en Vanddybde af 5 m eller derover en Isafgift, der efter Havnebestyrelsens Valg kan paalignes ind- og udskibede Varer eller udredes af Havnens al-

²³) Jfr. nedenfor § 15 ved Noterne 12 og 13.

²⁴) Ved Bekg. Nr. 2 af 3. Januar 1931 er nedsat et raadgivende Isbrydningsnævn, jfr. Bekg. Nr. 27 af 28. Januar 1936. — Angaaende Signalering under Isbrydning Anordning Nr. 38 af 19. Februar 1931.

mindelige Indtægter²⁵⁾). Havne med mindre Vanddybde godtgør Udgifterne ved Hjælp, der ydes dem.

Afgørelsen af, om Hjælp skal ydes et Skib, bør sikkert træffes uden Hensyn til Flaget, hvis Skibet er paa Vej til eller fra dansk Havn. I andre Tilfælde vil det være naturligt fortrinsvis at yde danske Skibe Hjælp. Danske Skibe eller fremmede Skibe til eller fra danske Havne yder i Reglen ikke Vederlag for Hjælpen.

Mellem Danmark og Sverige er der afsluttet en Overenskomst af 25. November 1929²⁶⁾ om fælles Isbrydningstjeneste paa Søvejene fra og til Østersøen og i visse Dele af de tilgrænsende Farvande. Heri siges det udtrykkeligt, at Hjælp til Skibe til eller fra danske eller svenske Havne ydes uanset Nationaliteten, men fortrinsvis til Skibe med fuld Ladning eller en betydeligere Partladning til eller fra de paagældende Havne, Art. 2. Iøvrigt ydes Hjælp til danske og svenske Skibe under ligelig Hensyntagen til de to Landes Interesser.

De fælles Isbrydere nyder ifølge Art. 8 forskellige Begunstigelser, er saaledes fritaget for Havneafgifter, hvorved deres Ind- og Udklarering lettes.

(7) Til Iagttagelse af Orden og Forebyggelse af Fare træffes der i Havne-reglementer særlige Bestemmelser, hvis Overholdelse paases af Havnepolitiet. Ifølge Lov Nr. 7 af 30. Januar 1875 kan Ministeren for offentlige Arbejder stadfæste Havnereglementer og fastsætte Bødeansvar paa indtil 400 Kr. for Overtrædelse af dem. Som Eksempler paa, hvad Havnereglementer indeholder, kan nævnes Paabud om at hejse Nationalflag ved Indsejlingen, opgive Skibets Navn og dets Afgangs- eller Bestemmelsessted for Toldvæsenet, i København saaledes naar Toldbodbommen passerer, Forbud mod at ankere i uddybede Løb eller paa anden Maade hindre den fri Sejlads, udkaste Genstande, udpumpe eller udskylle Olie, lade brandfarlige eller tilsmudsede Vædske løbe ud, udvikle generende Røg, undertiden Regler om Lods- eller Bugsertvang, endvidere forskellige Afgivelser fra og Tilføjelser til de internationale Søvejsregler, saaledes særlige Bestemmelser om Skibes Pligt til at vige for hinanden, Førings af Skibsllys og Signalering, Paabud om at gaa med langsom Fart og holde et Anker rede til at falde, forskellige Bestemmelser til Imødegaaelse af Brandfare, navnlig angaaende Lastning eller Losning af brandfarligt Gods, Regler om Erstatningspligt, naar et

²⁵⁾ Jfr. Bekg. Nr. 302 af 3. Oktober 1935.

²⁶⁾ Bekg. Nr. 44 af 27. Februar 1931.

Skib efter at være grundstødt benytter Skruen for at komme af Grunden og derved formindsker Vanddybden eller forvolder anden Skade, og om Pligt for Rederen til at fjerne Vraget af et Skib, der synker i Havnen.

Ifølge Sh. K.s St. Art. 3 og 4 skal de Forholdsregler, Havnemyndighederne tager for at sikre god Ledelse af Havnen, være i Overensstemmelse med Ligebehandlingsprincippet, ligesom alle Politi- og Driftsreglementer skal offentliggøres, forinden de træder i Kraft, og være tilgængelige for alle interesserede.

3. At en Stat yder Tilskud til sin Skibsfart eller Dele deraf, er ikke i Strid med Ligebehandlingsprincippet, og de Vanskeligheder for Skibsfarten, de senere Aars Tilbagegang i Vareomsætning og Folkebevægelser mellem Landene medfører, har ført adskillige Stater ind derpaa. Danske Redere har hidtil i Reglen taget Afstand fra Tanken om offentlig Støtte. Man frygter, at vore Skibes Adgang til Søfart paa alle Havne paa lige Vilkaar med andre Nationers Skibe kunde komme i Fare, hvis Danmark slog ind paa en protektionistisk Søfartspolitik²⁷⁾.

Med Hjemmel i Lov Nr. 149 af 10. April 1922 § 50 og Lov Nr. 73 af 29. Marts 1924 § 27 har Danmark med en Række Lande sluttet gensidige Overenskomster om, at Rederivirksomheder i det ene Land, der beforder Gods eller Personer fra eller til Havne i det andet Land, i dette skal være fritaget for at svare Skat af Indtægten af saadan Virksomhed²⁸⁾, eller mere i Almindelighed om, at Dobbeltbeskatning af Personer eller Selskaber ikke skal finde Sted²⁹⁾. Et fremmed Rederi, med hvis Hjemland saadan Overenskomst ikke er truffet, svarer som andre fremmede Personer eller Selskaber Skat af Indkomst, der hidrører fra, at det „udøver eller er Deltager i nogen Næring eller Virksomhed her i Landet“, Lov Nr. 149 af 10. April

²⁷⁾ Det Offentlige har dog paa forskellig Maade støttet Sejlskibs- og Fiskerierhvervet gennem sin Laanevirksomhed, jfr. navnlig Lov om Hjelpeforanstaltninger for Sejlskibserhvervet Nr. 136 af 1. Juli 1927, ændret ved Lov Nr. 7 af 10. Januar 1928, og Lov om Fiskerilaan Nr. 74 af 31. Marts 1926. Jfr. ogsaa Lov om Ydelse af midlertidig Hjælp til vanskeligt stillede Fiskere og Ejere af mindre Fragtskibe Nr. 184 af 23. Juni 1932 og Lov om Ydelse af midlertidig Hjælp til vanskeligt stillede Fiskere Nr. 68 af 31. Marts 1936.

²⁸⁾ Nemlig Bulgarien, Konvention af 21. December 1928, Storbritannien, Konvention af 18. December 1924, Brasilien, Noteveksling af 31. Maj og 7. Juni 1929, Canada, Konvention af 18. Juni 1929, Finland, Noteveksling af 12. Januar 1931, De forenede Stater, Noteveksling af 24. og 28. Oktober 1922, Irland, Overenskomst af 25. April 1934, Japan, Noteveksling af 15. Oktober 1927, Holland, Overenskomst af 8. November 1931 og Norge. Overenskomst af 5. August 1931.

²⁹⁾ Beg. Nr. 48 af 29. Februar 1928 (Tyskland), Nr. 206 af 4. Juli 1932 og Nr. 207 af 8. Juli s. A. (Island), Nr. 234 af 7. September 1932 (Sverige).

1922 §§ 2 og 4. Skibsfart paa danske Havne anses imidlertid ikke som Virksomhed her i Landet, medmindre Rederiet har en herværende Repræsentant med i hvert Fald en vis Beføjelse til at disponere paa dets Vegne³⁰⁾.

³⁰⁾ At en herværende Varemægler i Henhold til en ham af et fremmed Rederi meddelt Instruks varetog Ekspeditionen af ind- og udgaaende Gods, der befordredes med Skibe i Rutefart paa dansk Havn, ansaas ikke at begrunde Skattepligt, Landsoverskatteraadets Meddelelser II 1928 Nr. 43. Et Rederi i Flensborg, der befordrede Gods og Personer paa Ruten Flensborg—Sønderborg—Faaborg og i sidstnævnte By havde Pakhus, Kontor og en der bosat Ekspeditør, fandtes derimod — før den i Note 29 nævnte Overenskomst med Tyskland — skattepligtigt af sin Indtægt her fra Landet, der i Mangel af nøjagtige Oplysninger fastsattes til Halvdelen af Selskabets Nettoindtægt, LOSR. Medd. XIV Nr. 4.

§ 3. Nationalitetens Betydning.

1. At de forskellige Nationers Skibe i Reglen har samme Adgang til Skibsfart og i vigtige Henseender behandles ens, medfører ikke, at det er uden Betydning for et Skib at have en bestemt Nationalitet. De Rettigheder for Skibsfarten, der hjemles ved Traktater og Konventioner, kan nemlig kun paaberaabes til Fordel for Skibe, der er hjemmehørende i de kontraherende Stater. Og for Skibe uden Nationalitet gælder end ikke den almindelige Folkerets Regler.

I Krigstid er Nationaliteten bestemmende for, om et Skib og dermed dets Ladning kan anses for frit.

2. Et Lands Udenrigstjeneste varetager i vidt Omfang dets Skibsfarts Interesser.

Ifølge I. U. § 65 skal en dansk Udenrigstjenestemand, naar det begæres, eller han selv finder det fornødent, give Føreren af et dansk Skib Meddelelse om de Pligter, der paahviler, og de Rettigheder, der tilkommer Skibet, dets Besætning og dets Ladning paa vedkommende Sted. Opstaar der Tvist mellem stedlige Myndigheder og Skibsføreren, skal Tjenestemanden yde Bistand til Bilæggelse af Tvisten, hvis Skibsførerens Sag fortjener og behøver Støtte. Især gælder dette, naar haarde Sanktioner bringes i Anvendelse overfor uforsætlige eller ubetydelige Overtrædelser af f. Eks. Karantæne- eller Toldbestemmelser. Ogsaa i mangfoldige andre Anliggender vil Tjenestemanden paa Begæring komme danske Skibe til Hjælp. I Strandingstilfælde skal han forvisse sig om, at de fornødne Rednings- og Bjærgningsforanstaltninger træffes, efter Omstændighederne selv sørge derfor, I. U. § 75.

For en effektiv Varetagelse af Skibsfartens Interesser er det af Betydning, at Konsulater oprettes i stort Omfang. I Handels- og Skibsfartstraktater eller særlige Konsular-Konventioner findes i Reglen Bestemmelser om Beføjelse for hvert af Landene til at ansætte Generalkonsuler, Konsuler, Vicekonsuler og Konsularagenter med udtrykkelig aftalt eller af Mestbegun-

stigelsesbestemmelse følgende Ret til at bistaa Landets Borgere i Varetagelsen af deres Interesser, paatale Brud paa Aftaler mellem Landene overfor stedlige Myndigheder, og Krav paa af disse at blive underrettet om Strandinger af Skibe fra vedkommende Land.

Tidligere havde Føreren af et dansk Skib ved Anløb af fremmed Havn, hvor dansk Konsul var ansat, Pligt til ved personlig Henvendelse paa Konsulatet at melde Tilgang og Afgang, Fr. 4. August 1824 §§ 12—13. Forpligtelsen hertil er ophævet ved Lov Nr. 92 af 14. April 1893 § 3. Men efter denne Bestemmelse skal Skibsføreren forinden sin Afrejse give Konsulater skriftlig Meddelelse som nærmere fastsat af Udenrigsministeren, og i særlige Tilfælde kan det kræves, at han møder personligt. I Praxis kræves nu ikke mere Anmeldelse af Ankomst eller Afgang, I. U. § 66. Men Konsulen kan stille Spørgsmaal angaaende Skibet, Rejsen, Ladningen og Besætningen og kræve Skibets Papirer forevist. Det kan iøvrigt tænkes, at Skibets Papirer under dets Ophold i Havnen ifølge vedkommende Lands Lovgivning skal deponeres paa Konsulatet, Bekg. Nr. 144 af 31. Maj 1893 § 1.

3. Handlinger, som foretages paa dansk Skib af Personer, der hører til Skibet¹⁾ eller følger med det som rejsende, hører ifølge Borgerlig Straffelovs §§ 2 og 6 under dansk Straffemyndighed, uanset om den strafskyldige er dansk eller fremmed, og om Skibet befinder sig paa dansk Omraade, i det aabne Hav, paa fremmed Søterritorium, i fremmed Havn eller i andet fremmed nationalt Farvand. Naar et dansk Skib paa fremmed Søterritorium f. Eks. overtræder de internationale Søvejsregler eller ikke opfylder sin Forpligtelse til at yde Hjælp i Nød²⁾, vil Handlingen ofte være strafbar ogsaa efter det fremmede Lands Lovgivning, og ved Domfældelse her i Landet skal da Hensyn tages til den Straf for Handlingen, vedkommende maatte have udstaaet i Udlandet, Borgerlig Straffelovs § 10. Men overfor Forbrydelser, der paa fremmed Omraade foretages om Bord i dansk Skib af og imod nogen, der hører til Skibet eller følger med det som rejsende³⁾, vil de stedlige Myndigheder normalt ikke gribe ind, medmindre deres Bistand begæres, eller den offentlige Fred er krænket, eller Forbryderen er hjemmehørende i vedkommende Land. Og i tilsvarende Omfang vil ifølge Anordning Nr. 290 af 15. November 1932, der har Hjemmel i Borgerlig Straffe-

¹⁾ En Lods hører ikke til Skibet, men en Handling, hvorved en fremmed Lods krænker en ham overfor dansk Skib paahvilende Tjenesteplicht, hører under dansk Straffemyndighed ifølge Borgerlig Straffelovs § 8 — hvilket dog ikke har synderlig praktisk Betydning.

²⁾ Nærmere nedenfor § 14 Nr. 5 og 6.

³⁾ Jfr. herved Borgerlig Straffelovs § 6, 2. Stk.

lovs § 6, danske Myndigheder i Reglen⁴⁾) afholde sig fra Indgriben i Anledning af Forbrydelser begaaede paa dansk Omraade om Bord i fremmed Skib. Ofte indeholder Handels- og Skibsfartstraktater udtrykkelig Aftale om, at de stedlige Myndigheder skal undlade at gribe ind⁵⁾).

Med den nævnte Undtagelse udøver Staterne paa Søterritoriet og i de nationale Vande Suverænitet overfor saavel fremmede som egne Skibe. Ansvar for Overtrædelse af de for Skibsfarten gældende Regler gøres gældende for de nationale Domstole og bedømmes efter vedkommende Lands Ret, hvis international-privatretlige Regler dog naturligvis kan hjemle Anvendelse af fremmed Ret f. Eks. i Tilfælde af Sammenstød mellem to Skibe af samme fremmede Nationalitet. Der føres Tilsyn med Skibes Sødygtighed, og foruden Havnepoliti udøves der Fiskeri-, Sundheds- og Toldpoliti. Ifølge S. K.s Art. 52 afstaar dog de kontraherende Regeringer fra enhver sundhedsmæssig Undersøgelse af Skibe, der passerer deres Søterritorier uden at anløbe Havn eller Kyst. Og ifølge Traktaten om Afløsning af Sund- og Bælttolden af 14. Marts 1857 Art. 1 maa intet Skib under noget som helst Paa-skud anholdes eller underkastes nogen Standsning paa dets Fart gennem Sundet og Bælterne.

Næsten alle folkeretlige Forfattere antager, at et Skib, der paa Søterritoriet har gjort sig skyldigt f. Eks. i Smugleri eller ulovligt Fiskeri, af Myndighederne kan forfølges in continenti og anholdes ogsaa udenfor Søterritoriet. I Overensstemmelse hermed hedder det i Lov Nr. 86 af 1. April 1925 § 5, at et Skib, der antages at have overtraadt de for Grønland gældende Regler, af danske Inspektionsskibe eller stedlige Myndigheder kan overhales, visiteres og efter Omstændighederne anholdes ikke blot paa Søterritoriet, men i Tilfælde af uafbrudt fortsat Forfølgning ogsaa udenfor dette.

Tilsyn med det mellem Danmark og Sverige aftalte fælles Fiskeri paa Dele af de to Staters Søterritorier udøves af Landene i Forening, saaledes at ethvert af disse kontrollerer ogsaa Fiskere fra det andet Land, for hvis Vedkommende Tilsynet dog skal begrænses til at fastslaa Overtrædelse og gøre Anmeldelse derom, Bekg. Nr. 228 af 21. Juni 1933 Art. 9. Angaaende Overtrædelse af Bestemmelser for det mellem Danmark og Tyskland aftalte fælles Fiskeri i Flensborg Fjord er det vedtaget, at ethvert af Landenes Fiskerimyndigheder i paatrængende Tilfælde kan fastslaa Fartøjets Nummer

⁴⁾ Rigsadvokaten kan dog paabyde, at Paatale skal iværksættes.

⁵⁾ I Traktat mellem Danmark og Paraguay af 18. Juli 1903 Art. 19 bestemmes det modsat, at Handelsskibe fra det ene Land ikke i det andet skal være unddraget de stedlige Myndigheder.

og kontrollere Legitimationerne ogsaa paa den Del af det andet Lands Højhedsomraade, der omfattes af Aftalen, Overenskomst af 10. April 1922 Art. 5, Bekg. Nr. 252 af 8. Juni 1922.

4. Over det aabne Hav har ingen Stat Suverænitet. Ifølge Borgerlig Straffelovs § 7 hører Handlinger, foretaget paa fremmed Skib i det aabne Hav, ikke under dansk Straffemyndighed, medmindre den strafskyldige har dansk Indfødsret eller er bosat i den danske Stat. Og Spørgsmaalet om civilretligt Ansvar udenfor Kontraktsforhold for Skade, voldt af fremmed Skib ved Sammenstød eller paa anden Maade, maa bedømmes efter Flagets Ret. Men ethvert Land kan give Regler for egne Skibe og føre Opsyn med disse Reglers Overholdelse. Og i nogle Tilfælde har Stater indgaaet Overenskomst om Ret til Kontrol med hinandens Skibe i det aabne Hav eller endog om Pligt til at deltage i saadan Kontrol. Ifølge Art. 9 i Konventionen af 19. August 1925⁶⁾ om Bekæmpelse af Smugleri af alkoholholdige Varer kan saaledes ingen af de kontraherende Stater gøre Indvending imod, at nogen af dem i en Zone, der strækker sig indtil 12 Kvartmil fra Kysten eller de yderste Øer⁷⁾, anvender sine Love overfor Skibe, der aabenbart giver sig af med at smugle, og hvis et Skib, der er mistænkt for Smugleri, træffes i en saadan Zone, kan Myndighederne i det Land, hvortil Zonen hører, forfølge det ogsaa udenfor Zonen, dog ikke i en til en anden kontraherende Stat hørende Zone⁸⁾, og gaa frem overfor Skibet, som om det var paa-grebet indenfor Zonen. I Forbindelse hermed er der mellem Danmark og Sverige ved Overenskomst af 28. Oktober 1935⁹⁾ truffet Aftale om fælles Bevogtning i Øresund og i visse Dele af Kattegat og Østersøen. Mellem seks Nordsømagter (Danmark, England, Frankrig, Belgien, Holland og Tyskland er der for Nordsøen udenfor Søterritorierne truffet Aftale ved Overenskomst af 6. Maj 1882 om Fiskeriregler, Registrering, Mærkning og Nummerering af Fiskerfartøjer og Udstedelse af Fiskeri-Certifikater til Bevis for Registreringen, ved Konvention af 16. November 1887 om Forbud mod Salg af Spiritus til Fiskerfartøjer og om Nødvendighed af særlig Tilladelse til Salg af Levnedsmidler og andre Fornødenheder til Fiskerne,

⁶⁾ Bekg. Nr. 150 af 20. Maj 1926.

⁷⁾ Ifølge Konventionens Slutningsprotokol er det dog en Forudsætning, at Grænsen for Zonen i et Farvand, der adskiller to kontraherende Stater, for saa vidt Farvandets Bredde er under 24 Kvartmil, skal anses at falde sammen med Midtlinien, hvis ikke andet er bestemt ved Overenskomst, Sædvane eller paa anden Maade.

⁸⁾ Jfr. Konventionens Slutningsprotokol.

⁹⁾ Bekg. C. Nr. 1 af 10. Februar 1936.

ved begge Overenskomster desuden om Udøvelse af Polititilsyn ved Skibe, hørende til de paagældende Magters Orlogsflaade¹⁰⁾, og om Ret for disse Skibe til efter Omstændighederne at føre et Fartøj, der forser sig, til dets Hjemland, eller — i de i førstnævnte Konvention omhandlede Tilfælde — tage en Del af Besætningen om Bord for at aflevere den til Myndighederne i Hjemlandet, hvor da offentlig Paatale til Straf kan iværksættes¹¹⁾. For Havet omkring Færøerne og Island udenfor Søterritorierne er Bestemmelser, svarende til de i førstnævnte Konvention indeholdte, truffet ved Konvention mellem Danmark og Storbritannien af 24. Juni 1901¹²⁾. Modstand mod en fremmed Krydsers Indgriben betragtes efter de nævnte Konventioner som Modstand mod eget Lands Myndigheder. Overfor Søroverskibe antages for Handelsskibe Ret og for Krigsskibe Pligt til Indskriden at have Hjemmel i Sædvane. Ved Konvention af 14. Marts 1884 er der i Forbindelse med forskellige Bestemmelser til Beskyttelse af undersøiske Telegrafkabler udenfor Søterritorierne givet Krigsskibe eller særlige Vagtskibe Ret til, naar et Skib, der ikke er Krigsskib, maa antages at have overtraadt nogen af de paagældende Bestemmelser, at fordre Skibets Nationalitetscertifikat forevist og optage en Protokol¹³⁾.

¹⁰⁾ Eller, for Belgiens Vedkommende, ved Staten tilhørende Skibe, hvis Førere har særlig Udnævnelse. — Tilsynet med Overholdelse af Reglerne om Fiskeri-Certifikat, Mærkning og Nummerering og om Forbud mod visse Redskaber tilkommer alene vedkommende Lands egne Krydsere. Dog skal Cheferne for Krydserne gensidigt underrette hinanden om Overtrædelser af de nævnte Regler, der er begaaet af en anden Nations Fiskere.

¹¹⁾ Jfr. Lov Nr. 114 af 27. April 1883, Nr. 36 af 22. Marts 1890, Anordning Nr. 26 af 29. Marts 1894, Nr. 22 af 12. Februar 1890, Nr. 66 af 3. Maj 1890 og Lov Nr. 35 af 23. Marts 1888, hvorefter den i Teksten omtalte Tilladelse til Salg af Levnedsmidler og andre Fornødenheder gives af Politimesteren paa Afgangsstedet, der udsteder et Tilladelsesbevis for Fartøjet.

¹²⁾ Jfr. Lov Nr. 122 af 8. Juli 1902, Anordning Nr. 29 af 27. Februar 1903. — For Danmarks Vedkommende kan Tilsynet udøves af Statsskibe, hvis Førere har særlig Udnævnelse, jfr. Note 10.

¹³⁾ Jfr. Lov Nr. 134 af 10. Maj 1915.

§ 4. Nationalitetsbetingelser.

1. Skønt et Skibs Nationalitet har Betydning ikke blot efter de forskellige Landes Retsforfatninger, men ogsaa i folkeretlig Henseende, afgør Folkeretten ikke, under hvilke Betingelser en bestemt Nationalitet skal anses at foreligge. Regler herom findes derimod i de nationale Lovgivninger. Tidligere var Betingelserne ret strenge¹⁾, men efterhaanden som Nationalitetens Betydning er blevet mindre, har man ret naturligt mildnet de Krav, der maa opfyldes, for at et Skib kan sejle under et bestemt Lands Flag. De gældende Regler er langt fra ens i de forskellige Lande.

2. For at et Skib kan sejle under dansk Flag, maa det ifølge S. L.s § 1 *enten* mindst for to Trediedele ejes af Personer, der har dansk Indfødsret og ikke er blevet Statsborgere i fremmed Stat, eller som er og i mindst fem Aar har været bosiddende i den danske Stat, *eller* tilhøre et Aktieselskab, hvis Bestyrelse har sit Sæde i den danske Stat og bestaar af Aktieejere, der opfylder de nævnte Betingelser. Gaar en Skibspart over i Udlændings Eje ved Arv eller Ægteskab eller ved, at Ejeren bliver Udlænding, og vil dette efter nævnte Regler medføre, at Skibet mister sin Ret til at sejle under dansk Flag, indtræder dog denne Følge ikke, hvis den for Bevarelse af Retten nødvendige Omordning af Ejendomsforholdene finder Sted inden en vis Frist, S. L.s § 5²⁾. Fristen er almindeligvis fire Maaneder, men er der ved Udløbet heraf berammet Auktion over Skibsparten til absolut Bortsalg inden en Maaned derefter, afventes Udfaldet af Auktionen.

Efter Ordlyden er det en Nationalitetsbetingelse, at Skibet ejes enten af en eller flere Enkeltmænd eller af et Aktieselskab. Og ejes Skibet af flere Enkeltmænd, synes det forudsat, at disse har sluttet sig sammen ikke i et

¹⁾ Jfr. ovenfor § 1 Nr. 1.

²⁾ Til gyldig Overdragelse af Skibspart kræves ved Partrederi, selv i Tilfælde af Tvangssalg, Samtykke af samtlige Medredere, hvis Overdragelsen vil medføre, at Skibet mister sin Ret til at føre dansk Flag, S. L.s § 20. — Gaar hele Skibet over i Udlændings Eje, mister det straks sin Ret til at føre dansk Flag.

ansvarligt Interessentskab, men i et Partrederi, thi i Modsætning til Partredere er Deltagere i et ansvarligt Interessentskab i Reglen ikke lodtagne i Fællesformuen i bestemte Forhold³⁾. At man dog ikke har overset, at Staten kan eje Skibe, fremgaar af S. L.s § 2. Og i Praksis er man gaaet ud fra, at ogsaa Skibe, der tilhører en kommunal Købstadhavn, en Stiftelse, en Andelsforening eller et ansvarligt Interessentskab kan registreres og forsynes med dansk Nationalitetscertifikat. Det samme maa da gælde Skibe, der ejes af et Kommanditselskab, og for saadanne maa sikkert Komplementarernes Forhold være afgørende. Er Ejeren et Kommanditaktieselskab, maa dog formentlig Bestyrelsen opfylde de samme Betingelser, som gælder ved Aktieselskaber.

3. Skønt de danske Nationalitetsbetingelser er milde, i hvert Fald for saa vidt angaar Skibe, der ejes af Aktieselskaber, er det næppe tænkeligt, at et dansk Skib kan opfylde ogsaa et fremmed Lands Nationalitetsbetingelser. Da flere fremmede Lovgivninger ligesom dansk Ret, for saa vidt angaar Skibe, der ejes af Aktieselskaber, stiller Krav alene til Bestyrelsen, ikke til Aktionærernes Nationalitet, kan derimod et dansk Rederi let sætte sine Skibe under fremmed Flag, nemlig ved at overdrage dem til et i Udlandet stiftet Aktieselskab, hvori vedkommende Rederi selv ejer alle eller, hvis Landets Lovgivning kræver en Flerhed af Aktionærer, næsten alle Aktierne. Noget saadant kan have Interesse ikke blot i Tilfælde af Krig, men ogsaa i Fredstid, saaledes naar Hyren er særlig høj i Rederiets Hjemland. I Krigstid har det Betydning for Rederier i et krigsførende Land, om de ved at sætte deres Skibe under neutralt Flag kan faa dem anerkendt som frie i folkeretlig Forstand.

Er nu det enkelte Lands Regler om, under hvilke Betingelser et Skib skal anses som hjemmehørende i Landet, afgørende ikke blot, hvad der er selvfølgeligt, saavidt den nationale Lovgivning rækker, men ogsaa, naar der bliver Spørgsmaal om til Fordel for Skibet at paaberaabe folkeretlige Regler? I Almindelighed kan dette Spørgsmaal besvares bekræftende. Staterne vil normalt anerkende hinandens Nationalitetscertifikater. Gensidig Forpligtelse dertil er udtrykkeligt aftalt i mange Traktater⁴⁾. Men man kan ikke vente, at krigsførende Magter altid vil tage et af et neutralt Lands Mynigheder udstedt Nationalitetscertifikat som tilstrækkeligt Bevis for, at Ski-

³⁾ Dansk Selskabsret I § 6 ved Note 13.

⁴⁾ Jfr. ogsaa Art. 2 i Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen af 31. Maj 1929 og Art. 3 i Lastelinie-Konventionen af 5. Juli 1930.

bet er frit. Paa den anden Side er det af stor Betydning for et neutralt Land, at dets Flag respekteres ogsaa i Krigstid. Dette kan begrunde, at Nationalitetsbetingelserne skærpes. I Krigstid maa en dansk Udenrigstjenestemand derfor ikke uden særlig Bemyndigelse af Udenrigsministeren udstede midlertidigt Nationalitetscertifikat for et Skib, der under Krigen eller i de sidste seks Maaneder før dennes Udbrud har sejlet under nogen af de krigsførende Magters Flag, I. U. § 68. Og under Verdenskrigen bestemtes det, at intet Skib kunde erholde — endeligt eller midlertidigt — Nationalitetscertifikat uden Tilladelse af Regeringen⁵).

⁵) Lov Nr. 125 af 7. Maj 1915, Nr. 263 af 15. Oktober 1915, Nr. 302 af 13. Oktober 1916, Nr. 137 af 15. Marts 1917 og Nr. 500 af 13. Oktober 1917. — Ifølge de tre sidstnævnte Love skulde desuden et Skibs Nationalitetscertifikat indsendes til Kassation med Begæring om Udstedelse af nyt Certifikat i Tilfælde af fuldstændigt eller delvist Ejerskifte, Personforandring i Rederiets Bestyrelse eller Antagelse af ny bestyrende Reder.

§ 5. Flag og Nationalitetscertifikat.

1. Et Skib angiver sin Nationalitet ved sit Flag.

R. L.s § 1 foreskriver, at danske Skibe maa som Nationalitetsmærke alene føre det ved Fr. af 11. Juli 1748 § 1 anordnede almindelige danske Handelsflag. Ifølge § 2 kan der dog ved kgl. Resolution:

(1) meddeles Tilladelse til, at Skibe, der gaar i Fart paa oversøiske Havne, som Nationalitetsmærke fører dansk Splitflag med et foreskrevet særligt Mærke¹⁾;

(2) fastsættes nærmere Bestemmelser om et særligt Postflag for Skibe, der gaar i Postfart for Staten²⁾.

Skønt Undtagelserne, for saa vidt angaar private Skibe, synes udtømmende angivet i R. L.s § 2, antages det som tidligere, at der ved kgl. Resolution ifølge Ansøgning gennem Statsministeriet kan meddeles Lystfartøjer Tilladelse til at føre Splitflag med et særligt Mærke (Yachtflag)³⁾. Og Københavns Frihavnsaktieselskab fører i Henhold til kgl. Resolution af 5. November 1894 Splitflag med et F. i øverste indre Felt paa sine Fartøjer.

Af Statens Skibe fører de, der hører under Toldvæsenet⁴⁾, Fyr- og Vagervæsenet⁵⁾, Lodsvæsenet⁶⁾, Statsbanerne⁷⁾, Post-⁸⁾ og Telegrafvæse-

¹⁾ Saadan Tilladelse er meddelt Det Østasiatiske Kompagni og Det Store Nordiske Telegrafselskab, kgl. Resolution af 10. Februar 1898 og af 31. December 1919.

²⁾ Jfr. kgl. Resolution af 21. November 1898 angaaende Skibe i regelmæssig Postfart.

³⁾ Jfr. kgl. Resolution af 15. August 1865 (danske Lystyachter i Almindelighed), 28. Februar 1873 og 25. Juli 1891 (Fartøjer i Kongelig dansk Yachtklub), 30. Juli 1882 (Fartøjer i Smaalandenens Sejlselskab), 4. Marts 1888 (Fartøjer under Dansk Forening for Rosport), 29. Maj 1889 (Fartøjer i Randers Sejlklub), 3. April 1897 (Robaade under Centralforeningen for jyske Roklubber), 18. Maj 1899 (Sorø Sejlforening).

⁴⁾ Toldforordning af 1. Februar 1797 § 95.

⁵⁾ Kgl. Resolution af 11. August 1916.

⁶⁾ Ifølge Resolution af Marineministeriet af 8. September 1916, truffet i Henhold til den i Note 5 nævnte kgl. Resolution.

⁷⁾ Kgl. Resolution af 27. April 1887.

⁸⁾ Kgl. Resolution af 21. November 1898, jfr. Note 2.

net⁹⁾), Vandbygningsvæsenet¹⁰⁾), Statshavnenes Havnepoliti¹¹⁾), Landbrugsministeriet¹²⁾), Grønlands Styrelse og Den grønlandske Handel¹³⁾) Splitflag med nærmere bestemt Indskrift eller Mærke. Rent Splitflag føres af Statsisbryderne, det nørrejydske og bornholmske Redningsvæsens Baade og de Smaafartøjer, der benyttes af Kystartilleriet i København¹⁴⁾).

For Søværnets Skibe gælder Flag-, Honnør-, Salut- og Ceremonielreglement for Flaaden af 24. September 1925, hvorefter Orlogsflaget er et rent Splitflag, Kongeflaget et Splitflag med Rigsvaabnet i et hvidt Kvadrat i Korsets Midte, Rigsforstanderflaget et Splitflag med hvidt Kvadrat i Korsets Midte, hvori under en Kongekrone og krydsslået over Rigsæblet er anbragt Scepter og Sværd.

2. Et Skib legitimerer sin Nationalitet ved et af det offentlige udstedt Nationalitetscertifikat eller Nationalitetsbevis, i hvilket Skibet kendetegnes paa en saadan Maade, at der ikke let kan opstaa Tvivl om Identiteten. Naar undtages Søværnets egentlige Krigsskibe og Skibe, der af Regeringen anvendes til Troppetransport, udstedes det paagældende Dokument normalt paa Grundlag af en Registrering af Skibet, hvorved det fastslaaes, at dansk Rets Nationalitetsbetingelser er opfyldt. Visse mindre Fartøjer registreres dog ikke og kan som Følge deraf ikke faa udstedt Nationalitetsbevis af det offentlige. Ej heller registreres de i Grønland hjemmehørende Skibe, S. L.s §§ 2 og 313.

For Skibe paa 20 Registertons Brutto eller derover udstedes *Nationalitets- og Registreringscertifikat* efter Optagelse i Det almindelige Skibsregister, der føres af en særlig Myndighed, Skibsregistreringskontoret i København, hvilket maa ses i Forbindelse med, at Registreringen for disse Skibes Vedkommende har baade offentlig- og privatretlig Betydning, S. L.s § 2, R. L.s § 7. Reglen gælder ikke blot egentlige Skibe, men ogsaa svømmende Materiel uden eget Fremdrivningsmiddel, saasom Uddybningsmaskiner, flydende Kraner, Lægtene, Pramme, medmindre Handelsministeren i det enkelte Tilfælde meddeler Fritagelse for Optagelse i Det almindelige Skibsregister, Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 1.

⁹⁾ Kgl. Resolution af 9. Juni 1917.

¹⁰⁾ Kgl. Resolution af 3. November 1885.

¹¹⁾ Bestemmelse herom findes i Havnereglementerne. — Ogsaa Havnedirektøren ved Københavns Havn, Havnekaptajnen paa Københavns Red og Havnepolitiet i Københavns Havn fører Splitflag med nærmere bestemt Indskrift eller Mærke.

¹²⁾ Kgl. Resolution af 24. Oktober 1901.

¹³⁾ Resolution af Admiralitets-Collegiet af 5. Maj 1795. —

¹⁴⁾ Jfr. nærmere Flaglovkommissionens Betænkning, Kbhvn. 1929, 7.

For Fartøjer — herunder svømmende Materiel uden eget Fremdrivningsmiddel — under 20 Registertons Brutto udstedes *Nationalitetsbevis* efter Optagelse i Fartøjsfortegnelsen, der føres af Overskibsinspektoratet i København, 13 Toldkamre udenfor København og Politikontoret i Thorshavn, R. L.s § 8, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933. Det samme gælder svømmende Materiel uden eget Fremdrivningsmiddel paa 20 Registertons Brutto eller derover, der af Handelsministeren er fritaget for Optagelse i Det almindelige Skibsregister.

Fartøjer under 4 Registertons Brutto kan kun optages i Fartøjsfortegnelsen, for saa vidt de er Passagerfartøjer, d. v. s. indrettet til at befordre flere end 12 Passagerer, har erholdt Lystfartøjs-Certifikat, anvendes til Fiskeri som Erhverv i noget af de Farvande, der omfattes af de ovenfor¹⁵⁾ omtalte Fiskerioverenskomster, eller anvendes til erhvervsmæssigt Fiskeri i andre Farvande og er 6 Meter lange eller mere¹⁶⁾.

Registrering sker paa Grundlag af Anmeldelse fra Ejeren eller Ejerne af Skibet (Fartøjet) selv eller ved Fuldmægtig eller fra Rederiets Bestyrelse.

Med Henblik paa Registreringen af Skibe paa 20 Registertons Brutto eller derover er Riget delt i 15 Registreringsdistrikter, idet 13 Toldkamre — de samme, der fører Fartøjsfortegnelsen — og Politikontoret i Thorshavn virker som Distriktskontorer for Skibsregistreringskontoret i København. Anmeldelser til Det almindelige Skibsregister indsendes i første Distrikt direkte til Skibsregistreringskontoret i København, i de øvrige Distrikter gennem vedkommende Distriktsregistreringskontor. Afgørende for, gennem hvilket Distriktsregistreringskontor Anmeldelse skal ske, er det Sted her i Riget, hvor Skibet er beliggende, R. L.s § 13. Skibsregistreringskontoret i København kan dog tillade, at et Skib, der befinder sig i nærliggende fremmed Havn, registreres, naar Ejeren bærer særlige Udgifter derved. I saa Fald bestemmer Skibsregistreringskontoret, gennem hvilket Distriktsregistreringskontor Anmeldelse skal ske.

Anmeldelse til Fartøjsfortegnelsen indsendes i København til Overskibsinspektoratet, paa Færøerne til Politikontoret i Thorshavn, i øvrigt til eller gennem det Toldkammer, i hvis Distrikt Fartøjet har sit Hjemsted¹⁷⁾, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 4.

Med Anmeldelsen til Optagelse i Det almindelige Skibsregister eller Far-

¹⁵⁾ § 1 ved Noterne 19 og 20 og § 3 ved Noterne 10—12.

¹⁶⁾ Nærmere nedenfor § 6.

¹⁷⁾ Jfr. ovenfor § 2 ved Noterne 15 og 16.

tøjsfortegnelsen maa følge de fornødne Adkomstbeviser, normalt en af Bygmesteren udstedt Bygningsattest (Bilbrev)¹⁸⁾, der angiver hvor, naar, af hvem og for hvis Regning Skibet er bygget, og, hvis Skibet har skiftet Ejer, det eller de Adkomstbreve, hvorpaa den nuværende Ejer støtter sin Ret, endvidere fornødent Bevis for, at de Betingelser er opfyldt, hvorefter Adgangen til at faa Skibet registreret som dansk er afhængig¹⁹⁾. Et f. Eks. af Købesummens Betaling betinget Skøde anses ikke som tilstrækkelig Adkomst, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 4. Ifølge R. L.s § 18 skal Skibsregistreringskontoret i København, naar et Adkomstbrevs Udfærdigelsesmaade eller Udstederens Legitimation giver Anledning til Tvivl, og Manglen ikke kan afhjælpes uden uforholdsmæssigt store Vanskeligheder og Bekostninger, hvilket navnlig kan tænkes, naar Skibet er erhvervet fra Udlandet, præklusivt indkalde muligt berettigede gennem Statstidende og, hvis nogen melder sig, opfordre vedkommende til inden en vis Frist at forfølge sin Ret ved Søgmaal. Samme Fremgangsmaade skal følges, naar Anmelderen begærer det, skønt Skibsregistreringskontoret i København finder de foreliggende Bevisligheder fyldestgørende²⁰⁾. Er et Adkomstbrev bortkommet, eller er det af anden Grund ikke muligt at fremskaffe det, kan Ejendomsdom søges efter Reglerne i Retsplejelovens Kap. 44. Ifølge § 468 søges Ejendomsdom paa Skib eller Skibspart i København. Anmeldes samtidig flere Adkomster, maa Retsforholdet mellem Anmelderne afgøres ved Overenskomst eller Dom, forinden Registrering kan finde Sted, R. L.s § 39. — Spørgsmaal om Berettigelsen af at nægte Registrering kan indbringes for Domstolene, R. L.s § 22.

Registrering er, hvis Skibet ejes af en eller flere Enkeltpersoner, betinget af, at Ejeren eller en af Parthaverne er bosiddende her i Riget eller har en her bosiddende Fuldmægtig, der er bemyndiget til at handle paa vedkommendes Vegne overfor Registreringsmyndighederne. Endvidere maa, hvis Rederiet har en Bestyrelse, samtlige Medlemmer deraf, og, hvis Rederiet har en bestyrende Reder, denne være bosiddende her, R. L.s § 7, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 3. Med Henblik paa Det Østasiatiske

¹⁸⁾ Bilbreve og lignende stemples til Takst 2 Kr., Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 123, 3. Stk.

¹⁹⁾ Ifølge R. L.s § 14 skal desuden Anmelderen eller Anmelderne paa Tro og Love afgive Erklæring om, at Skibets Nationalitets- og Registrerings-Certifikat ikke vil blive misbrugt.

²⁰⁾ De her omtalte Regler kan næppe finde tilsvarende Anvendelse ved Anmeldelse til Registrering i Fartøjsfortegnelsen af Fartøjer paa under 20 Registertons Brutto.

Kompagni's Forhold er det dog bestemt, at Handelsministeren kan tillade Registrering af Skibe, der tilhører et Aktieselskab, naar blot Flertallet af Bestyrelsens Medlemmer er bosiddende her. Men formentlig maa Nationalitetsbetingelserne efter S. L.s § 1 altid være opfyldt.

I Det almindelige Skibsregister faar hvert Skib sit Folium. Fartøjsfortegnelsen føres som Kartotek.

Til Identifikation af et Skib (Fartøj) tjener dets Navn, Hjemsted, Kendingsmaal (Længde, Bredde, Dybde) og, for Skibe paa 20 Registertons Brutto eller derover, fire Kendingsbogstaver. Forinden Registrering kan finde Sted, maa derfor Rederen have valgt Navn og, hvis Skibet er 20 Registertons Brutto eller derover, Hjemsted for Skibet²¹⁾). Om Valg af Navn gælder ingen særlige Regler. Der er intet til Hinder for, at flere Skibe med samme Hjemsted kan have samme Navn. — Endvidere maa der, forinden Registrering kan finde Sted, være foretaget en offentlig Maaling af Skibet. Det paa Grundlag deraf udstedte Maalebrev optages i Nationalitetsdokumentet. Kendingsbogstaver tildeles Skibet ved Registreringen. Ifølge den internationale Konvention om Telekommunikationer af 9. December 1932²²⁾ er Bogstavgrupperne OU—OZ forbeholdt Danmark. Alle danske Skibe faar derfor Bogstavet O som første og et af Bogstaverne U—Z som andet Kendingsbogstav, Bekg. Nr. 207 af 24. Maj 1933. Fartøjer under 20 Registertons Brutto faar som nævnt ikke Kendingsbogstaver tildelt. — Ogsaa Skibsførerens Navn og Angivelse af hans Sønæringsadkomst skal optages i Nationalitetsdokumentet, R. L.s § 33, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 16.

Et Skib paa 20 Registertons Brutto eller derover skal have sine Kendingsbogstaver og sin Netto-Registertonnage *indhugget* i Dæksbjælken i Agterkanten af Storlugen²³⁾), sit Dybgaaende angivet for og agter, paa den ene Side i Decimeter, paa den anden Side i engelske Fod, sit Navn og Hjemsted angivet paa Agterspejlet, Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 2. At dette er sket, er vel ikke en Betingelse for, at Registrering kan finde Sted, men Nationalitets- og Registreringscertifikatet maa ikke udleveres, forinden de nævnte Forskrifter er efterkommet. Skal Skibet gaa i udenrigs Fart, maa dets Navn angives ogsaa paa Siderne.

Nationalitetsbevis for et Fartøj under 20 Registertons Brutto maa ikke

²¹⁾ Jfr. ovenfor § 2 ved Note 15.

²²⁾ Bekg. Nr. 10 af 18. Januar 1934.

²³⁾ Eller, hvis dette ikke er muligt, et andet iøjnefaldende Sted.

udleveres, forinden Fartøjets Netto-Registertonnage er indhugget i en Luge eller i Sejltoften, dets Navn og Hjemsted paamalet Agterstævnen, Bekg. 391 af 4. December 1933 § 7.

For Skibe paa 20 Registertons Brutto eller derover og for Passagerfartøjer under 20 Registertons Brutto gælder endelig, at Nationalitetsdokumentet ikke maa udleveres, forinden Forholdet til Statens Skibstilsyn er i Orden. I saa Henseende kræves dog ikke, at Skibet er forsynet med det Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, som visse Skibe i international Fart skal have, men det er tilstrækkeligt, at Skibet har dansk Fartscertifikat og, efter Omstændighederne, Internationalt Lasteliniecertifikat eller dansk Fribordscertifikat²⁴⁾).

I visse Tilfælde kan der udstedes midlertidig Nationalitetshjemmel for et Skib, der ikke kan faa Nationalitetsdokument som hidtil omtalt, fordi det f. Eks. ikke er maalt eller ikke har sit Forhold til Statens Skibstilsyn i Orden.

For et Fartøj under 20 Registertons Brutto kan et Toldkammer — eller Politimesteren i Thorshavn — under særlige Omstændigheder af Handelsministeren bemyndiges til at udstede Toldseddel med Gyldighed som Nationalitetsbevis for en enkelt Rejse i indenrigs Fart, R. L.s § 10.

Under særlige Omstændigheder kan Handelsministeren udstede Pas eller Tilladelse med Gyldighed som Nationalitets- og Registreringscertifikat enten for et Tidsrum af ikke over tre Maaneder i indenrigs Fart eller for en enkelt Rejse mellem dansk og nærliggende fremmed Havn.

Naar et Skib i Udlandet er bygget eller købt for dansk Regning, og naar et dansk Skib i Udlandet har mistet sit Nationalitets- og Registreringscertifikat, kan dansk Udenrigstjenestemand — Gesandt, Generalkonsul eller Konsul, men ikke Vicekonsul, I. U. § 68 — udstede midlertidigt Nationalitetscertifikat med Gyldighed, indtil Skibet første Gang ankommer til dansk Havn, dog højst i to Aar, R. L.s § 12, Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 3²⁵⁾). Er der Tvivl om, hvorvidt Nationalitetsbetingelserne er opfyldt, maa dog Sagen forelægges Handelsministeriet. En saa nøjagtig Beskrivelse af Skibet og Angivelse af dets Tonnage, som Omstændighederne muliggør, maa optages i Certifikatet. Afskrift af dette og Genpart af Bevislighederne indsendes til Skibsregistreringskontoret i København, der, naar Skibet som

²⁴⁾ Nærmere nedenfor § 9 Nr. 2 og § 10 Nr. 3.

²⁵⁾ Med Tilladelse af Handelsministeren kan Certifikatets Gyldighedstid forlænges. — Angaaende Udstedelsen af midlertidigt Nationalitetscertifikat i Krigstid ovenfor § 4 ved Note 5.

bygget eller købt i Udlandet ikke allerede er registreret, foretager en foreløbig Registrering deraf, hvis Bevislighederne findes i Ordøn. Nægtes Registrering, er dermed Certifikatet sat ud af Kraft. — Er Skibet ikke forsynet med Fartshjæmmel og, efter Omstændighederne, med internationalt Lasteliniecertifikat eller dansk Fribordscertifikat, maa denne Mangel afhjælpes, forinden det midlertidige Nationalitetscertifikat udleveres. Herom gælder nu Reglerne i Anordning Nr. 239 af 13. Juli 1933²⁶⁾).

Et midlertidigt Nationalitetscertifikat tilbageholdes og indsendes til Skibsregistreringskontoret i København af Toldvæsenet i den første danske Havn, hvor Skibet klarer, Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 4.

Et Nationalitets- og Registreringscertifikat stemples som Øvrighedsattest vedrørende Skib til Takst 2 Kr.²⁷⁾). Derimod stemples et Nationalitetsbevis ikke særskilt²⁸⁾). For Udstedelse af midlertidigt Nationalitetscertifikat svares en af Skibets Størrelse afhængig Afgift²⁹⁾).

3. Med Undtagelse af ikke heldækkede Fartøjer med Lystfartøjs-Certifikat under 4 Registertons Brutto³⁰⁾) skal alle de Skibe og Fartøjer, der efter det anførte *kan* optages i Det almindelige Skibsregister eller i Fartøjsfortegnelsen, anmeldes til Registrering. Først naar Nationalitetsdokumentet er erhvervet, har Skibet (Fartøjet) Ret til at føre dansk Flag. Skibsføreren skal have Nationalitetsdokumentet om Bord til enhver Tid og forevise det, naar Toldklarering finder Sted, eller det begæres af dansk Toldtjenestemand. Mønstringsbestyrer, dansk Udenrigstjenestemand eller anden dansk Myndighed, R. L.s § 34, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 7³¹⁾). Et Skib uden Nationalitetshjæmmel vil ikke blive udklareret af Toldvæsenet. Undladelse af Anmeldelse til Registrering medfører iøvrigt Bødeansvar efter R. L.s § 66³²⁾).

²⁶⁾ Jfr. nedenfor § 9 efter Note 10 og § 10 efter Note 10. De tidligere Regler i Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 3, 2. Stk. skulde kun gælde, indtil nærmere Bestemmelser om Adgangen til at erhverve dansk Fartshjæmmel udenfor Riget maatte blive givet.

²⁷⁾ Bekg. af Lov om Stempelafgift Nr. 99 af 23. April 1929 § 123, 3. Stk. Angaaende Stempling af det Maalebrev, der jo skal optages i et Nationalitets- og Registreringscertifikat eller Nationalitetsbevis, nedenfor § 7 Nr. 1.

²⁸⁾ Det i Beviset optagne Maalebrev stemples.

²⁹⁾ Nemlig 10 Kr. for hvert paabegyndt Hundrede Registertons Netto og mindst 20 Kr., Afgiftsreglement for Udenrigstjenesten Nr. 224 af 26. September 1932 § 1.

³⁰⁾ Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 2.

³¹⁾ Efter sidstnævnte Bestemmelse ogsaa, naar det begæres af dertil berettiget udenlands Myndighed.

³²⁾ En Frist for Anmeldelsen (30 Dage) er dog kun fastsat for Fartøjer under 20 Registertons Brutto, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 4.

Ethvert dansk Skib skal have et Nationalflag af passende Dimensioner om Bord, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 139. I Havnereglementer finder man Bestemmelser om, at Skibe er pligtige at vise Flaget ved Indsejlingen og i øvrigt paa Begæring af Havnepolitiet. Ved Cirkulære Nr. 192 af 8. Juni 1909 er danske Fiskere, der driver Fiskeri i Nordsøen udenfor Søterritoriet, opfordret til at vise Flag overfor Inspektionsskibe fra Lande, der har tiltraadt Overenskomsten af 6. Maj 1882³³⁾. For Tilfælde af Søkrig læres det i Folkeretten, at Handelsskibe, der ikke sejler under Konvoj, paa Søkrigsskuepladsen er pligtige at tone Flag og lade sig underkaste Visitation, naar det begæres af en krigsførende Magts Krigsskib.

4. Ændring i, hvad der er registreret og — eller — optaget i Nationalitetsdokumentet, maa under Bødeansvar anmeldes, og samtidigt skal saa vidt muligt Nationalitetsdokumentet indleveres til Paategning om Ændringen eller Ombytning med nyt Dokument, R. L.s § 44. Er Skibet i Udlandet, skal efter Omstændighederne Afskrift af, hvad der registreres angaaende Ændringen, sendes til Skibsføreren, og denne begære Certifikatet paategnet af nærmeste danske Udenrigstjenestemand.

Frivilligt Salg af Skib eller Skibspart skal anmeldes af Overdrageren og Erhververen, Tvangssalg eller Arveudlæg af Erhververen eller Arvingen og af Auktions- eller Skifteretten, Ændring i Sammensætningen af et Rederis Bestyrelse af fratrædende og tiltrædende Medlemmer, Skifte af bestyrende Reder ligeledes af den tiltrædende og den fratrædende Reder³⁴⁾.

Medfører Ombygning eller Reparation, at Maalebrevets Beskrivelse af Skibet eller Angivelse af dets Størrelsesforhold ikke mere er rigtig, sker Anmeldelse m. v. til eller gennem det Kontor, i hvis Distrikt Skibet er beliggende. Efter Omstændighederne maa ny Maaling finde Sted. Sker Ændringen i Udlandet, skal Skibsføreren indgive Anmeldelse gennem nærmeste danske Udenrigstjenestemand. Denne giver Certifikatet Paategning om Ændringen og meddeler Skibsføreren Bemyndigelse til fortsat Benyttelse deraf, indtil Skibet ankommer til dansk Havn, uden særlig Tilladelse af Handelsministeren dog ikke udover et Tidsrum af 2 Aar, R. L.s §§ 37 og 45. Efter Ankomsten til dansk Havn skal paa sædvanlig Maade Ændringen an-

³³⁾ Ovenfor § 3 ved Note 10.

³⁴⁾ Jfr. nærmere R. L.s §§ 38—41 og Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 16, hvor dobbelt Anmeldelse dog kun er foreskrevet for Tilfælde af Ejerskifte. — Ifølge R. L.s § 40 skal i øvrigt Skifteretten, naar en Ejer af Skib eller Skibspart dør, og Boet behandles offentligt, anmelde Dødsfaldet, og ifølge Retsplejelovens § 541 skal Skibsregistreringskontoret varsles om Afholdelse af Tvangsauktion.

meldes af Rederen og Certifikatet indleveres til Ombygning eller Paategning.

Skibets (Fartøjets) Navn kan ikke ændres uden Samtykke af Registreringsmyndigheden. Til Ændring af Navnet paa et Skib paa 20 Registertons Brutto eller derover kræves desuden Samtykke af dem, der har registrerede Rettigheder i Skibet, R. L.s § 35³⁵⁾.

Ogsaa til Ændring af det for et Skib paa 20 Registertons Brutto eller derover valgte Hjemsted kræves Samtykke af Registreringsmyndigheden og af dem, der har registrerede Rettigheder i Skibet, R. L.s § 36. — Ændring af Hjemsted for et Fartøj kan tænkes at medføre, at dets Fartshjemmel ikke tillader Anvendelse fra det ny Sted. I saa Fald henvises Ejeren til uopholdeligt at sætte sig i Forbindelse med nærmeste Skibstilsynsmyndighed, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 16.

Fornøden Paategning paa Nationalitetsdokumentet om Skifte af Skibsfører kan foretages af et Skibsinspektorat, et Distriktsregistreringskontor, et andet dertil bemyndiget Toldkammer, en Mønstringsbestyrer eller en dansk Udenrigstjenestemand, paa Færøerne udenfor Thorshavn desuden af en Sysselmand, R. L.s § 33³⁶⁾.

Udslettelse af Det almindelige Skibsregister eller Fartøjsfortegnelsen skal finde Sted, naar Skibet (Fartøjet) ikke mere opfylder Nationalitetsbetingelserne³⁷⁾, eller det forliser, forsvinder, ophugges eller kondemneres, R. L.s §§ 57—68, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 19. At Skibet f. Eks. ved Ombygning kommer ned under den for Optagelse i et af Registrene fastsatte Mindstestørrelse, medfører derimod ikke Udslettelse, R. L.s § 7, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 19. Spørgsmaal om Berettigelsen af en Beslutning om Udslettelse kan indbringes for Domstolene, R. L.s § 61. Anlægges Sag inden en vis Frist, udskydes Virkningen af Beslutningen.

Samtidig med Anmeldelse til Udslettelse skal Nationalitetsdokumentet indsendes til Tilintetgørelse. I Udlandet afleveres Dokumentet til nærmeste danske Udenrigstjenestemand, der indsender det til Udenrigsministeriet, I. U. § 70.

5. Et Skib kan konfiskeres til Fordel for Statskassen, naar det uden for-

³⁵⁾ Navneændring skal indberettes til Handelsministeriet og Overskibsinspektoratet, Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 13.

³⁶⁾ For saa vidt angaar Fartøjer under 20 Registertons Brutto, kan Toldkamrene bemyndiges til ogsaa at foretage Paategning om Ejerskifte, der ikke medfører Flytning af Hjemsted til andet Tolddistrikt, jfr. nærmere Bekg. Nr. 319 af 4. December 1933 § 16.

³⁷⁾ Jfr. dog ovenfor § 4 ved Note 2.

nøden Hjemmel sejler under dansk Flag eller har erholdt Nationalitets- og Registreringscertifikat ved Opdigtelse eller Fordølgelse af Kendsgerninger, R. L.s §§ 63 og 65.

Nationalitets- og Registreringscertifikat for et Skib, der ikke — mere — opfylder Nationalitetsbetingelserne, kan ved offentlig Bekendtgørelse erklæres ugyldigt, R. L.s §§ 63 og 64.

I Krigstid skal danske Udenrigstjenestemænd saa vidt muligt undersøge, om Skibe, der ankommer til udenlandske Havne under dansk Flag, har fornøden Nationalitetshjemmel, I. U. § 67.

§ 6. Særregistrering. Fiskeri-, Stenfisker- og Lystfartøjs-Certifikat.

1. Jævnside med Det almindelige Skibsregister fører Skibsregistreringskontoret i København Særregistre over Fisker-, Stenfisker- og Lystfartøjer¹⁾.

I Fartøjsfortegnelsen foregaar Registreringen kun som Særregistrering, idet Kartoteket føres i 6 Afdelinger: Passagerfartøjsfortegnelsen, Lastfartøjsfortegnelsen, Fiskerfartøjsfortegnelsen, Stenfiskerfartøjsfortegnelsen og Lystfartøjsfortegnelsen.

2. Ethvert Fiskerfartøj paa 6 Meters Længde eller derover, der anvendes til Fiskeri som Erhverv, skal være forsynet med Fiskeri-Certifikat.

Det samme gælder ethvert Fiskerfartøj under 6 Meters Længde, der anvendes til Fiskeri som Erhverv i noget af de Farvande, som omfattes af de ovenfor²⁾ omtalte Fiskerioverenskomster.

Ethvert Fartøj, der i Erhvervsøjemed anvendes til at borttage Sten, Ler, Sand eller Grus fra Søterritoriet, skal være forsynet med Stenfisker-Certifikat, Lov Nr. 149 af 18. Maj 1906 § 9, der dog ikke gælder for Færøerne.

De nævnte Certifikater udstedes paa Grundlag af Særregistrering som Fisker- eller Stenfiskerfartøj i Form af Paategning paa Nationalitets- og Registreringscertifikatet eller Nationalitetsbeviset³⁾. Efter Omstændighederne kan et Fartøj erholde baade Fiskeri- og Stenfisker-Certifikat⁴⁾. Dog gælder dette ikke Fartøjer, der anvendes til Fiskeri i de Farvande, som omfattes af de omtalte Fiskerioverenskomster angaaende Nordsøen og Havet omkring Færøerne og Island. — Et Passagerfartøj kan kun, naar Omstændighederne i særlig Grad taler derfor, erholde Fiskeri- eller Stenfisker-Certifikat. Spørgsmaal herom afgøres af Overskibsinspektoret.

¹⁾ Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 § 5.

²⁾ § 1 ved Noterne 19 og 20 og § 3 ved Noterne 10—12.

³⁾ Altsaa uden Brug af Stempel, Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 10.

⁴⁾ De optages i saa Fald i det Særregister, der svarer til den Brug, der væsentligst gøres af dem. Dog skal Fartøjer, der anvendes til Fiskeri i de Farvande, som omfattes af Overenskomsterne med Sverige og Tyskland om fælles Fiskeri altid registreres som Fiskerfartøjer.

Forinden Certifikatet udleveres, skal Fiskerifartøjer have et Havne-Kendingsnummer paamalet begge Sider af Boven samt Storsejl eller Skorsten, og Stenfiskerfartøjer have Betegnelsen St. F., efterfulgt af et Stenfiskernummer, paamalet begge Sider af Boven⁵⁾). Første Paamaling foretages af Toldvæsenet paa Statskassens Bekostning. Det samme gælder senere Paamærkning, der bliver nødvendig som Følge af, at Fartøjet overføres til andet Distrikt eller af anden Grund faar tildelt nyt Nummer, at nyt Storsejl anskaffes, eller at Fartøjet efter Havari faar indsat ny Klædningsplanke. I øvrigt maa Fartøjet selv bære Omkostninger ved Vedligeholdelse eller Fornylse af Mærkerne.

Mærkerne maa ikke udslettes, forandres, ukendeliggøres eller skjules. Andre Mærker end de foreskrevne maa ikke paamales. Er Fartøjet 20 Registertons Brutto eller derover, skal Certifikatet hvert Aar forevises et Skibsinspektorat, et Distriktsregistreringskontor, et andet Toldkammer eller en Toldkontrolpost⁶⁾ og paategnes om Forevisningen, Bekg. Nr. 301 af 16. December 1927 §§ 6 og 7. Herved paases det, at Mærkerne er i Orden, og at ligeledes Fartøjets Forhold til Statens Skibstilsyn er i Orden.

3. Erhvervelse af Lystfartøjs-Certifikat er ikke nogen Pligt, men har Betydning navnlig efter Sønæringslovgivningen⁷⁾ som Grundlag for Fritagelse for visse Havneafgifter⁸⁾ og for Opnaaelse af Tilladelse til at føre Yachtflag⁹⁾).

Lystfartøjs-Certifikat udstedes kun for Dæksfartøjer, hvortil dog regnes ikke blot Heldæksbaade, men ogsaa Fartøjer, hvor det (de) faste Dæk er over Halvdelen af Længden. Andragende om Udstedelse af Certifikat indsendes, hvis Fartøjet er 20 Registertons Brutto eller derover, til Statens Skibstilsyn (Overskibsinspektoratet), ellers til vedkommende Distriktsregistreringskontor. Andragendet maa indeholde en Forsikring om, at Fartøjet ikke agtes benyttet til Fragt- eller Passagerfart eller til noget Handelsforetagende. Certifikatet udstedes som særskilt Dokument, der stemples til Takst 2 Kr.

Et Lystfartøjs-Certifikat ophører at være gyldigt i Tilfælde af Ejerskifte.

⁵⁾ I Flensborg Fjords Omraade hjemmehørende Fiskerfartøjer skal desuden føre det særlige Mærke „F. F.“

⁶⁾ Paa Færøerne skal Fiskeri-Certifikatet forevises for Politimesteren eller en Sysselmand. —

⁷⁾ Nedenfor § 11 Nr. 1.

⁸⁾ Ovenfor § 2 ved Note 13.

⁹⁾ Ovenfor § 5 ved Note 3.

Det kan inddrages, naar Fartøjet benyttes til Fragt- eller Passagerfart eller til noget Handelsforetagende, eller det ikke holdes i en for et Fartøj med Lystfartøjs-Certifikat passende Stand. Fører Fartøjet Yachtflag, inddrages da ogsaa Tilladelsen hertil.

Af Fartøjer med Lystfartøjs-Certifikat er alle Heldæksbaade og Ikke-Heldæksbaade paa 4 Registertons Brutto eller derover pligtige at lade sig registrere som Lystfartøjer. Mindre Ikke-Heldæksbaade er ikke registreringspligtige, men kan optages i Lystfartøjsfortegnelsen, hvilket i Reglen sker.

4. For de Fartøjer, der optages i Passagerfartøjsfortegnelsen, Lastfartøjsfortegnelsen eller Pramfortegnelsen udstedes ikke særlige Certifikater.

I Passagerfartøjsfortegnelsen optages alle Fartøjer, der er indrettet til at befordre flere end 12 Passagerer.

I Pramfortegnelsen optages svømmende Materiel uden eget Fremdrivningsmiddel paa 20 Registertons Brutto eller derover, der er fritaget for Optagelse i Det almindelige Skibsregister¹⁰⁾, og svømmende Materiel af mindre Størrelse. Nogen Størrelsesgrænse nedad er ikke fastsat. Lægtre eller Pramme vil næppe nogen Sinde være under 4 Tons. At almindelige Robaade skal registreres, er naturligvis ikke Meningen.

I Lastfartøjsfortegnelsen optages Fartøjer, der ikke hører under nogen af de andre Afdelinger af Fartøjsfortegnelsen, for saa vidt de er Heldæksbaade¹¹⁾ uanset Størrelsen, ellers kun, naar de er 4 Registertons Brutto eller derover.

¹⁰⁾ Ovenfor § 5 Nr. 2.

¹¹⁾ Med Undtagelse af Tankbaade vil naturligvis egentlige Lastfartøjer sjældent være heldækkede.

§ 7. Maaling af Skibe.

1. Den offentlige Maaling af et dansk Skib (Fartøj), der maa gaa forud for dets endelige Registrering¹⁾ i Det almindelige Skibsregister eller Fartøjsfortegnelsen, foretages af Statens Skibstilsyn og Toldvæsenet²⁾ under Ledelse og Tilsyn af Handelsministeriet efter de nærmere Regler i Lov angaaende Skibes Maaling af 13. Marts 1867, Lov om Ændringer heri Nr. 92 af 4. Maj 1927 og Skibsmaalingsinstruktion af 26. November 1909 med Tillæg af 29. September 1911, April 1913, Oktober s. A. og November 1922. Et Fartøj under 20 Registertons Brutto maales i Reglen af det Toldkammer, gennem hvilket det anmeldes til Optagelse i Fartøjsfortegnelsen, og Maalingen eftersees af vedkommende Distriktsregistreringskontor. For større Skibe har Udviklingen ret naturligt ført til, at Statens Skibstilsyn foretager Maalingen, der derefter kontrolleres af Handelsministeriet.

Maalingen udføres, hvis den foregaar her i Riget, paa Statskassens Bekostning, Lov Nr. 92 af 4. Maj 1927 § 2³⁾).

Et Skib, der bygges her i Riget, skal af Værftet under Bødeansvar anmeldes til Maaling, saa snart Dækket er lagt og Inderklædningen er anbragt, og før der i Skibet er anbragt nogen Indretning, der kan vanskeliggøre Maalingen, Lov af 13. Marts 1867 § 11. Et Skib, der indføres hertil fra Udlandet, maales i Reglen i den første danske Havn, hvortil det ankommer, § 12.

Ved Maalingen fastslaas Skibets Kendingsmaal (Længde, Bredde, Dybde), Brutto- og Nettotonnage. Som Enhed for Bestemmelsen af Rumfanget benyttes den engelske Registerton, der er 100 engelske eller 91,95 danske Kubikfod (2,83 Kubikmeter). Bruttotonnagen angiver Størrelsen af Rum-

¹⁾ Angaaende foreløbig Registrering, naar midlertidigt Nationalitetscertifikat er udstedt, ovenfor § 5 efter Note 25. Den i R. L.s § 11 hjemlede foreløbige Registrering af Skib under Bygning har ikke offentligretlig Betydning.

²⁾ Paa Færøerne af Politimesteren eller, i Suderø-Syssel, af Sysselmanden, Lov Nr. 92 af 4. Maj 1927 § 2.

³⁾ Omkostninger ved Maaling udenfor Riget bæres derimod af Skibet, jfr. ovenfor § 5 mellem Noterne 16 og 17.

met under øverste Dæk med Tillæg af fast anbragte, lukkede Rum over dette Dæk, der egner sig for Ladning, Passagerer, Mandskab eller Forraad. Nettotonnagen udfindes ved i Bruttotonnagen at gøre Fradrag for de Rum, der ikke benyttes som Last- eller Passagerrum. — Fradraget for de Rum i Damp- eller Motorskibe, i hvilke Maskiner, Kedler eller Brændsel anbringes, bestemmes ikke paa samme Maade i alle Lande. De vigtigste Regler i saa Henseende er Donaureglen, den britiske og den tyske Regel. Den britiske Regel følges i de fleste Lande, bl. a. i Danmark, ogsaa i Tyskland. Den tyske Regel følges i Belgien og Sverige.

Paa Grundlag af Maalingen udstedes et Maalebrev med Beskrivelse af Skibet og Angivelse af dets Kendingsmaal, Brutto- og Nettotonnage. Maalebrevet optages i Nationalitets- og Registreringscertifikatet eller Nationalitetsbeviset. Det stemples til Takst 1—30 Kr. efter Størrelsen af Skibet, Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 123, 2. Stk.

Maalebrevet tjener til Identifikation af Skibet og som Grundlag for Beregningen af Afgifter, navnlig Havneafgifter og Lodspenge. Ogsaa ved Salg, Pantsætning eller Befragtning af Skibet har det Betydning at kende dets Tonnage. Ved Befordring af tungt Gods er dog ikke Rumfanget, men Bæreevnen afgørende for, hvor stor Last Skibet kan tage. Den Vægtmængde Gods, et Skib kan bære ved fuld Belastning, betegnes som Skibets Dødvægt. Denne er lig Vægten af den fortrængte Vandmasse (Displacementet) med Fradrag af Skibets egen Vægt. Ogsaa Dødvægten maales i Ton, der oprindeligt betegnede ikke en Rumenhed, men Vægten af en fyldt Vandtønde af en vis Størrelse. En engelsk Vægtton er 2240 engelske Pund eller ca. 1016 kg. Udenfor England regnes en Vægtton ofte lig 1000 kg. Dødvægten maales ikke af det offentlige, er altsaa ikke angivet i Maalebrevet. Hvor meget et Skib kan bære, beror heller ikke alene paa dets Dimensioner og Konstruktion, men ogsaa paa, hvor dybt det tør lastes⁴⁾.

Naar et Skib ombygges, maa ny Maaling finde Sted. Anmeldelsespligt paahviler i Tilfælde af Ombygning her i Riget Værftet, i andre Tilfælde Rederen og Skibsføreren.

2. Ifølge Lov af 13. Marts 1867 skal fremmede Skibe maales, naar de toldklarerer her i Riget. Undtaget fra Maalingspligt er dog Orlogsskibe og andre Statsskibe, der ikke benyttes til Fragtfart, under Forudsætning af Gensidighed endvidere Skibe, som i deres Hjemland er forsynet med Maalebreve i Henhold til en Skibsmaalingslov, der har samme Grundlag som den danske

⁴⁾ Nedenfor § 10 Nr. 1.

Lov, og yderligere Undtagelser kan fastsættes administrativt. I Praksis har Undtagelserne faaet en saadan Rækkevidde, at der ikke let vil blive Spørgsmaal om at maale et fremmed Skib. Naar der ikke med Skibets Hjemland er truffet Aftale om gensidig Anerkendelse af Maalebreve, vil Handelsministeriet i Reglen fritage Skibet for Maaling og samtidig bestemme, at Afgifter skal beregnes f. Eks. paa Grundlag af de Oplysninger om Skibet, der findes i Lloyd's Skibsregister. I Skibsmaalings-Instruktionen af 26. November 1909 Afdeling I, Afsnit B, Punkt 1 hedder det da ogsaa, at Maaling ikke skal finde Sted, hvis Skibet kun skal svare kommunale Afgifter. Herefter vilde det næppe være rimeligt, om man foretog Maaling af fremmede Skibe af Hensyn til Beregningen af Lodspenge eller af Havneafgifter i Statshavne, og andre Statsafgifter end de sidstnævnte svarer fremmede Skibe ikke her i Landet⁵⁾). Iøvrigt har Danmark med de fleste Lande sluttet Aftale om gensidig Anerkendelse af Maalebreve⁶⁾). I Finland foretages dog efter Omstændighederne Ommaaling af danske Damp- eller Motorskibe, thi vel anvender Finland ligesom Danmark den britiske Maaleregul, men i Enkeltheder svarer den finske Ordning ikke helt til den danske. Heller ikke i Belgien og Sverige, der anvender den tyske Maaleregul, anerkendes danske Maalebreve fuldt ud for Damp- og Motorskibes Vedkommende. I Belgien finder dog Maaling af danske Skibe ikke Sted, men Nettotonnagen beregnes paa Grundlag af Oplysningerne i de danske Maalebreve⁷⁾). Og til Brug ved Fart paa Sverige udsteder de danske Myndigheder et Appendiks-Maalebrev, der er anerkendt af Sverige⁸⁾). Til Brug ved Fart paa Donau eller gennem Suez-

⁵⁾ Ovenfor § 2 Nr. 2 (4).

⁶⁾ Aftaler herom er truffet med Argent'na, Konvention af 27. December 1882 og Noteveksling af 23. Marts—28. Oktober 1896, Danzig, Noteveksling af 15. Oktober 1931, Estland, Deklaration af 16. Januar 1931, De forenede Stater, Noteveksling af 2.—28. Oktober 1895, Frankrig, Noteveksling af 26. August—7. November 1906, Grækenland, Deklaration af 30./18. November — 14./2. December 1895, Italien, Deklaration af 18. Juli 1907, Japan, Noteveksling af 17.—19.—22. Maj 1922, Letland, midlertidig Overenskomst ifølge Noteveksling af 16. Maj—13. Juni 1923, Nederlandene, Noteveksling af 25. April—21. Juni 1901, Norge, Noteveksling af 29. Maj—17. Juli 1895, Polen, Noteveksling af 15. Oktober 1931, Portugal, Deklaration af 7. November 1925, Sovjetunionen, midlertidig Overenskomst ifølge Noteveksling af 13. December 1924 og 23.—29. Juni 1925, Spanien, Noteveksling af 6. December 1895—22. Juni 1896, Tyrkiet, Note af 21. August 1894 og Tyskland, Noteveksling af 15. Juni og 3.—25. Oktober 1895. I Storbritannien og Irland anerkendes danske Maalebreve ifølge Order in Council af 21. November 1895.

⁷⁾ Deklaration af 21. April 1884 og Noteveksling af 8. Juli 1895—20. April 1896.

⁸⁾ Deklaration af 21. November 1925, jfr. Bekendtgørelse Nr. 32 af 27. Februar 1926. — Begge Lande har forbeholdt sig Ret til Kontrolmaaling.

Kanalen, hvor Afgifter beregnes efter Donaureglen, udstedes ligeledes et særligt Dokument, Suez-Canal Special Tonnage Certificate, der anerkendes af den europæiske Donau-Kommission og Suez-Canal Kompagniet⁹⁾. Endelig udstedes til Brug ved Fart gennem Panama-Kanalen, hvor særlige Regler gælder, et Panama-Canal Tonnage Certificate, der anerkendes af Kanalmyndighederne¹⁰⁾.

Naar et fremmed Skib bygges her i Landet, kan der blive Spørgsmaal om Maaling. Ifølge Skibsmaalings-Instruktion af 26. November 1909 Afdeling I, Afsnit B, Punkt 2 fritages Skibet imidlertid derfor, naar Myndighederne i vedkommende Land har udstedt Maalebrev, og naar Værftets Maaling kan godkendes af de danske Myndigheder.

Naar et fremmed Skib erhverves af dansk Rederi, finder Maaling Sted her i Landet, selv om Skibet er forsynet med Maalebrev fra sit tidligere Hjemland, og selv om der med dette Land er truffet Aftale om gensidig Anerkendelse af Maalebreve.

3. Et Fartøj under 4 Registertons Brutto, der ikke optages i Fartøjsfortegnelsen, maales af vedkommende Toldkammer, naar Ejeren begærer det, Bekg. Nr. 391 af 4. December 1933 § 21. I saa Fald udstedes Maaleattest, der stemples til 1 Kr., Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 123, 2. Stk.

Fartøjet optages i en Fartøjsliste.

I Fartøjslisten vil Toldkammeret ogsaa optage ikke-heldækkede Fartøjer under 4 Tons med Lystfartøjs-Certifikat, for saa vidt de ikke, hvad dog i Reglen sker, optages i Fartøjsfortegnelsen.

⁹⁾ Bekg. Nr. 69 af 28. Maj 1878.

¹⁰⁾ Bekg. Nr. 197 af 28. August 1914.

§ 8. Statens Tilsyn med danske Skibe.

1. Fra gammel Tid har Kaskoassurandører søgt at naa til en fælles og sikker Bedømmelse af Skibes Sødygtighed. Dette har ført til Stiftelse af private Klassifikationsselskaber, der fra Midten af forrige Aarhundrede har spillet en stor Rolle. Klassifikationsselskaberne er upartiske Institutioner, der styres af Repræsentanter for Assurandører og Redere og har tekniske Ekspertes i alle mere betydende Havnebyer. De fører Registre over Skibene og udsteder Klassecertifikater. Et Skib faar Klasse efter dets Sødygtighedstilstand. Det angives i Certifikatet, i hvilken Fart Skibet maa benyttes, og hvor dybt det maa lastes. Indenfor Klassen faar Skibet Karakter efter dets Vedligeholdelsestilstand og forskellige Vedtegninger, der f. Eks. oplyser, om Skibets vandtætte Inddeling er saaledes, at det kan holde sig flydende med et vilkaarligt valgt Rum i fri Forbindelse med Søen, om det for Tilfælde af Isforhold har tilstrækkelig Bovforstærkning, om dets Ankre og Kæder er prøvet med tilfredsstillende Resultat. Klassecertifikat udstedes med Gyldighed for et bestemt Tidsrum, hvis Længde afhænger af Klassen og Skibets Alder. Naar Certifikatet er udløbet, maa ny Klassifikation finde Sted efter Syn af Skibet. Foruden de periodiske Syn, der saaledes maa foretages, hvis Skibet vil bevare sin Klasse, maa der hvert Aar foretages et mindre omfattende Syn. Endelig er i Tilfælde af Havari Klassens Bevaring afhængig af, at Selskabets stedlige surveyor bevidner Reparationens Tilstrækkelighed. Større Skibe bygges i Reglen til en bestemt Klasse. I saa Fald maa Tegningerne godkendes af Selskabet, og dette kontrollere Materiale og Bygearbejde.

I nyere Tid er der her i Landet som i andre Lande givet omfattende normative Forskrifter om Skibes Bygning, Udstyr, Lastning og Bemanning m. v. og indført Statstilsyn med disse Reglers Overholdelse. For Fremkomsten af Lovgivningen herom har det været af stor Betydning, at Landene af Konkurrencehensyn mere og mere er kommet ind paa at gøre deres nationale

Regler anvendelige ikke blot paa egne Skibe, men ogsaa paa fremmede Skibe, der anløber deres Havne. I Spidsen for denne Udvikling er England gaaet, efter at et Parlamentsmedlem ved Navn Plimsoll, der paaberaabte sig de høje Tal, Statistiken over Søulykker viste, i 70'erne i forrige Aarhundrede med Held havde virket for Indførelse af Tilsyn med Skibe fra board of trade's Side. Ikke mindst de smaa Lande har været nødt til at følge Englands Eksempel, for at ikke deres Skibe skulde blive udelukket fra Fart paa engelske Havne. Paa den anden Side vil et Land, der har en betryggende Lovgivning om Tilsyn med Skibe, have Mulighed for at slutte Overenskomst med andre Lande om gensidig Anerkendelse af de Certifikater, hvormed Skibene udstyres af Skibstilsynet i deres Hjemland. Herved begrænses da paany Myndighedernes Adgang til Indgriben overfor fremmede Skibe.

Det offentlige Tilsyn med Skibe har langt fra gjort de private Klassifikationsselskabers Virksomhed overflødig. Forholdet er nemlig det, at Staterne ikke blot bygger paa disse Selskabers Erfaringer og efterligner deres Regler om periodiske og aarlige Syn, men ogsaa i vidt Omfang bemyndiger dem til at undersøge Skibene paa det Offentliges Vegne. Her i Landet er der i Henhold til § 28 i Loven om Tilsyn med Skibe¹⁾ ved Bekg. Nr. 226 af 31. August 1926 givet fem private Klassifikationsselskaber, nemlig British Corporation for the Survey and Registry of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping og Det norske Veritas, offentlig Anerkendelse, hvorved de bemyndiges til paa Handelsministeriets Vegne at foretage tekniske Opmaalinger af Skibe i det Omfang, Ministeren bestemmer.

Ved en i London afsluttet Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen af 31. Maj 1929²⁾, der har afløst en tidligere Konvention af 20. Januar 1914, er der givet Regler om Bygning og Udstyr af maskindrevne Passagerskibe, der foretager internationale Rejser, og Lastskibe paa 1600 Registertons Brutto eller derover, der foretager internationale Rejser, om Udstedelse af henholdsvis Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat for Skibene, og om disse Certifikaters Anerkendelse i alle kontraherende Stater. — Ved Passagerskibe forstaar Konventionen Skibe, der er indrettet til at befordre flere end 12 Passagerer.

Ved en ligeledes i London afsluttet Lastelinie-Konvention af 5. Juli

¹⁾ Bekg. Nr. 177 af 15. April 1930.

²⁾ I Bekg. C. Nr. 4 af 21. Februar 1936 angives, hvilke Stater der har ratificeret denne Konvention. Blandt disse er De forenede Stater ikke.

1930³⁾), der som sit Formaal angiver Fremme af Sikkerheden for Menneskeliv og Gods paa Søen, er der givet Regler om Lastning af Skibe paa 150 Registertons Brutto eller derover, der foretager internationale Rejser, befordrer Gods eller Passagerer og ikke udelukkende anvendes til Fiskeri eller som Lystfartøjer, om saadanne Skibes Forsyning med Lastelinier og internationalt Lastelinie-Certifikat, og om dette Certifikats Anerkendelse i alle kontraherende Stater.

Hvorvidt Statstilsyn skal føres med danske Skibe (Fartøjer), der ikke omfattes af de nævnte Konventioner, beror alene paa dansk Lovgivning.

Ifølge T. L.s § 1 og Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 2 fører Staten Tilsyn med alle Skibe og Fartøjer, der skal optages i Det almindelige Skibsregister eller i Fartøjsfortegnelsen⁴⁾). Alle disse Skibe og Fartøjer forsynes med Fartshjemmel i Form af dansk Fartscertifikat eller Indførsel i Tilsynsbogen⁵⁾). For de Skibe, der omfattes af Si. K., udstedes desuden Certifikat som der bestemt. Alle Skibe, der omfattes af L. K., og alle Passagerskibe og Passagerfartøjer, der ikke omfattes af denne Konvention, forsynes desuden med Lastelinier og henholdsvis Internationalt Lastelinie-Certifikat eller dansk Fribordscertifikat⁶⁾).

Det er en Opgave for Udenrigstjenesten at søge danske Farts- og Fribordscertifikater anerkendt i fremmede Lande. Med et Land, hvis Skibe driver Skibsfart paa danske Havne, vil man dog ikke indgaa Overenskomst om gensidig Anerkendelse af saadanne Certifikater, med mindre Landets Lovgivning om Tilsyn med Skibe kan anses tilstrækkelig betryggende.

2. Statens Skibstilsyn, der hører under Handelsministeriet, ledes af en Overskibsinspektør, T. L.s § 16. Under ham er ansat Skibsinspektører og Skibssynsmænd. Landet er delt i tre Skibsinspektorater, nemlig det sjællandske, det fynske og det jyske Distrikt. Overskibsinspektoratet virker tillige som Skibsinspektorat for det sjællandske Distrikt⁷⁾).

³⁾ Næsten alle betydende Stater har ratificeret denne Konvention eller følger dens Forskrifter.

⁴⁾ Andre Fartøjer skal efterkomme Anvisninger, der i det enkelte Tilfælde maatte blive givet af Statens Skibstilsyn.

⁵⁾ Nedenfor Nr. 5.

⁶⁾ Nærmere nedenfor § 10 Nr. 3.

⁷⁾ For Statsskibes Vedkommende kan Tilsynet henlægges til vedkommende Myndighed, T. L.s § 2. Ifølge Bekg. Nr. 103 af 7. Maj 1927 udøves Tilsynet med de under Grønlands Styrelse hørende Skibe af Styrelsen selv. Kontrolsyn ifølge Begæring af Skibsmandskabet (Sm. L.s § 59) skal dog foretages af Statens Skibstilsyn. Om Udøvelsen af Tilsynet med Fiskerifartøjer kan særlige Regler fastsættes, § 17.

Antallet af Tjenestemænd under Skibstilsynet er ret begrænset. Derfor har det stor Betydning, at Tilsynet bistaas af Toldvæsen, Mønstringsbestyrere, Politi- og Havnemyndigheder. Naar nogen af disse Myndigheder under Udøvelse af Embedsvirksomhed iagttager, at gældende Forskrifter overtrædes, eller finder Grund til at antage, at et Skib er usødygtigt, skal der uopholdeligt gøres Anmeldelse til Statens Skibstilsyn, § 19.

Handelsministeren fastsætter Regler om Forretningernes Fordeling indenfor Skibstilsynet, Forretningsgangen og Tilsynets Samvirken med andre Myndigheder.

Tilsynet kan ved Undersøgelse af et Skib kræve Bistand af Reder, Skibsfører, Maskinmester og enhver, der handler paa disses Vegne, § 18. Ophold af Skibet og Vanskeliggørelse af Arbejdet om Bord skal saavidt muligt undgaas.

3. Statens Skibstilsyn kan tilbageholde et Skib, naar det — paa Grund af Beskaffenheden af Skrog, Maskineri, Rejsning eller Udstyr, mangelfuld Udrustning eller Bemanding, fejlagtig Stuvning, urigtig Anbringelse af Lasten eller utilstrækkelig Forsyning med Ballast — vil være forbundet med øjensynlig Fare for Menneskeliv at lade Skibet gaa til Søs i den Fart, hvortil det er bestemt, § 29. Det samme gælder, naar Rederen, Skibsføreren eller nogen, der handler paa disses Vegne, hindrer Tilsynet i at opfylde dets Pligter, § 30. Beslutning om Tilbageholdelse kan dog kun træffes af de Tjenestemænd under Skibstilsynet, der har særlig Bemyndigelse i saa Henseende. Beslutningen anmeldes for Toldvæsenet, om fornødent tillige for Politi og Havnevæsen, og indberettes til nærmeste overordnede Tilsynsmyndighed og til Handelsministeriet. Der skal endvidere gives Skibsføreren eller Rederen skriftlig eller telegrafisk Meddelelse med Angivelse af Grunden til Tilbageholdelsen og Vilkaarene for, at Skibet kan frigives. Ogsaa naar en Mangel forefindes, som *kan* medføre Tilbageholdelse, skal Skibsføreren eller Rederen have Meddelelse.

Beslutning om Tilbageholdelse kan af Skibsføreren eller Rederen indankes for Handelsministeriet, der da uopholdeligt undersøger Sagen, § 31. Stadfæstes Beslutningen, kan Sagen af Skibsføreren eller Rederen indankes for en til det engelske Court of Survey svarende Særdomstol, Overskibssynet, der bestaar af en af Kongen udnævnt retskyndig Formand og mindst fire sø- eller skibskyndige Medlemmer, valgt af Sø- og Handelsretten i København, §§ 32—34. Overskibssynets Kendelse kan baade af Ministeriet og

af Skibsføreren eller Rederen indankes for Højesteret, § 35. — Hidtil er det aldrig sket, at en Sag er indanket for Overskibssynet.

Erstatningssag i Anledning af uretmæssig Tilbageholdelse af et Skib anlægges ved Sø- og Handelsretten i København, § 35.

Enhver Overtrædelse af Reglerne om Skibes Bygning, Udstyr, Lastning og Bemanding m. v. medfører Bødeansvar.

4. I enkelte Tilfælde kan der være Spørgsmaal, om ikke Politiet udøver Tilsyn med Skibe jævnsides med Statens Skibstilsyn, altsaa ikke blot bistaar dette.

(1) Ifølge Lov om Udvandring Nr. 134 af 2. Maj 1934 § 22 maa intet Skib, der befordre Udvandrere eller andre Passagerer til fremmed Verdensdel, afgaa fra dansk Havn, forinden det af Politiet har faaet skriftlig Tilladelse dertil.

Forinden Tilladelse gives, skal Politiet paase, at enhver Udvandrer er forsynet med Kontrakt som bestemt i §§ 13 og 14, og at de Forskrifter er iagttaget, som Socialministeren med Hjemmel i § 21 giver om Lægeundersøgelse af Udvandrere. Endvidere skal Politiet paase Overholdelsen af særlige Forskrifter, Socialministeren maatte give bl. a. om særlige Forholdsregler til Beskyttelse af Kvinder og Børn, Sundhedstjenesten om Bord og Tilvejebringelse af passende Lokalteter til Brug for Udvandrere i Afgangshavnen⁸⁾. Saadanne Forskrifter er dog hidtil ikke givet, og det er vistnok mindre sandsynligt, at de vil vise sig paakrævet. I Praksis angaar altsaa Politiets selvstændige Tilsyn ikke Skibets eller Rederiets Forhold, men alene Udvandrerne. Lægeundersøgelse af disse er foreskrevet i S. K.s Art. 21.

(2) I Forbindelse med forskellige særlige Regler om Befordring af levende Dyr foreskriver Bekg. Nr. 146 af 12. April 1924, at et Skib, der anvendes til Befordring af firfødde Dyr, maa være godkendt dertil af Statens Skibstilsyn og, hvis Dyrene skal udføres med Skibet, synes af Veterinærpolitiet i den — første — Havn, hvor Indladning af Dyrene finder Sted. Er Veterinærpolitiet i Tvivl om Skibets Egnethed, skal imidlertid Spørgsmaalet forelægges Skibstilsynet. Selvstændig Tilsynsmyndighed udøver altsaa Politiet heller ikke i dette Tilfælde.

5. Ethvert dansk Skib, der er undergivet Tilsyn, skal have en Tilsyns-

⁸⁾ De her omtalte Regler kan af Socialministeren helt eller delvis og for kortere eller længere Tid gøres anvendelige ogsaa paa Skibe, der befordre Udvandrere fra dansk Havn til fremmed europæisk Havn, § 23.

bog, affattet efter en af Handelsministeren fastsat Formular og autoriseret af en Tjenestemand under Tilsynet, T. L.s §§ 4 og 14, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 271.

I Tilsynsbogen skal Statens Skibstilsyn angive, hvilke Syn, det har foretaget, og Skibsføreren redegøre for forskellige Eftersyn og Prøver af og Øvelser med bl. a. Skibets Redningsmateriel⁹⁾).

⁹⁾ Nærmere nedenfor § 9 Nr. 1.

§ 9. Danske Skibes Bygning og Udstyr.

1. Si. K. giver for Passagerskibe i international¹⁾ Fart Regler om Konstruktion, Radiotelegrafi og Forsyning med Redningsmidler, for Lastskibe paa 1600 Registertons Brutto eller derover i international Fart kun Regler om Radiotelegrafi. Til disse Regler er Hensyn taget ved Udformningen af de danske Regler om Skibes Bygning og Udstyr. Men de Krav, dansk Ret stiller, gælder, som vi har set, langt flere Skibe end dem, der omfattes af Si. K., og angaar ikke blot Konstruktion, Radiotelegrafi og Forsyning med Redningsmidler, men ogsaa Udstyr med Navigeringsmidler, Foranstaltninger til Sikring mod Ulykkestilfælde, Forsyning med Proviant, Besætningens og Passagerernes Opholdsrum og Sundhedsvæsenet om Bord. Herved har ikke blot Ønskeligheden af at imødegaa Søens særlige Farer, men ogsaa mere almindelige sociale Hensyn gjort sig gældende. Dog uden Betydning for Udførelsen af Skibstjenesten og dermed for Sikkerheden til Søs er det ikke, om Mandskabet har forsvarlige Opholdsrum og i det hele gode Forhold om Bord. Sikkert har Fremskridt i Ædruelighed og kulturel Standard blandt Søens Arbejdere sin Andel i den Nedgang i Antallet af Søulykker, som netop de senere Aar viser. Men hovedsagelig maa Aarsagen hertil, foruden i skærpede Krav om forsvarlig Lastning og Bemanding, søges i den frivillige eller af Lovgivningerne fordrede Gennemførelse af tekniske Fremskridt, saaledes Installation af Radio, der muliggør Udsendelse bl. a. af Stormvarsler til fjerne Skibe, Stedbestemmelse selv i Taage ved Radiopejling og Paakaldelse af Hjælp over lange Afstande, eller af det ret kostbare og endnu ikke paabudte, men af Si. K. anbefalede Ekkolod, der muliggør automatisk Registrering af Dybdeforhold ved Udnyttelse af Ekkofænomenet.

De gældende Regler om Skibes Bygning og Udstyr, om hvis Indhold tildels

¹⁾ Fart paa Grønland regnes for international, derimod ikke Fart paa Færøerne, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 1. — Ifølge Si. K.s Art. 3 kommer Konventionen ikke til Anvendelse, fordi et Skib foretager Afvigelser fra den paatænkte Rejse paa Grund af haardt Vejr eller anden force majeure og Personer, som medtages paa Grund af force majeure eller som Følge af Forpligtelse til at befordre Skibbrudne eller andre, ikke i Betragtning ved Afgørelse af, om Skibet er underkastet Konventionens Bestemmelser.

kun Antydninger kan gives, findes i T. L.s §§ 4—8 og en Række ministerielle Bekendtgørelser, navnlig Begg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 §§ 1—241. Bl. a. som Følge af, at den tekniske Udvikling stadig gaar fremad, er det ret naturligt i vidt Omfang overladt Administrationen at fastsætte de nærmere Krav. For Skibe, der er klassede i et anerkendt Klassifikationsselskab, anses dettes Regler som en integrerende Del af dansk Lovgivning om Tilsyn med Skibe, for saa vidt der ikke ved eller i Henhold til denne er truffet særlig Bestemmelse, Begg. Nr. 226 af 31. August 1926. Naturligvis veksler Kravene med Skibets Fart og Størrelse. For ældre Skibe kan Reglerne lempes, og for Skibe, der indkøbes fra Udlandet, kan Handelsministeren undtagelsesvis tillade Afvigelser.

Hvad angaar Skrog, Rejsning, Maskineri og Tilbehør, skal i Reglen de Krav til Konstruktion, Styrke og Materialedimensioner opfyldes, som et af de anerkendte Klassifikationsselskaber under Hensyn til Skibets Type og Fart stiller som Betingelse for dets Optagelse i bedste Klasse. Ror og Styregrejser skal være fyldestgørende. I Reglen skal Skibet have et Reservestyreapparat. Ankre og Kæder eller Staaltrosser skal være prøvede i et af Ministeriet anerkendt Prøvekammer. Pumpeindretninger skal være tilfredsstillende. Der skal være enten forsvarlig Skanseklædning med Lænseporte af tilstrækkelig Størrelse eller Rækværk af forsvarlig Konstruktion. Til Beskyttelse for Mandskabet paa dets Vej fra og til Opholdsrummene skal der være Løbebroer, Stræktøve eller lignende.

Da Skibet bør kunne flyde, selvom et enkelt Rum paa Grund af Lækage bliver fyldt med Vand, skal der være en passende Skodinddeling. Navnlig for Passagerskibe i international Fart stilles der i Overensstemmelse med Si. K. vidtgaaende Krav til den vandtætte Inddeling. Den Inddelingsgrad, der kræves, afhænger ikke blot af Skibets Fart og Type, men ogsaa af dets Dybgaaende, saaledes at en dybeste Lastelinie (Inddelings-Lastelinie) maa fastsættes og — for Kontrollens Skyld — paamærkes Skibet allerede af Hensyn til Bestemmelsen af den vandtætte Inddeling. Alle Passagerskibe i international Fart skal have vandtætte Forpeak- og Agterpeakskodder og vandtætte Skodder til Begrænsning af Maskinrummet. Større Skibe skal have Dobbeltbund. Det Dæk, hvortil Skodderne føres op (Skoddækket) eller et højere liggende Dæk maa være vejrtæt. Over Skoddækket kræves et passende Antal tværskibs Brandskodder. Landgangs-, Last- og Kulporte, Køjer, Spygatter, Spildevandsrør, Aske- og Affaldsudstødningsrør og andre Aabninger i Skibssiden og Mandehuller eller Døre i Skodderne skal begræn-

ses saa meget som muligt i Antal og kunne lukkes vandtæt. Er der mere end fem vandtætte Døre i Hoved-Tværslibsskodderne maa de kunne lukkes mekanisk fra Broen, hvor da en Indikator skal vise, om Dørene er aabne eller lukkede. Fra ethvert vandtæt Opholdsrum for Besætning eller Passagerer maa der være Adgang til det aabne Dæk, og Mandskabet skal kunne forlade Maskinrum, Fyrplads eller andet Arbejdsrum uden Aabning af vandtætte Døre.

Under Bygning eller Ombygning af et Passagerskib maa Tegninger, Beskrivelser og Beregninger forelægges Handelsministeriet til Godkendelse af Skrog, Maskineri og Udrustning. Der foretages Tæthedsprøve af det Dæk, der skal være vejrtæt, Trykprøve navnlig af Dobbeltbund, Forpeakskod (Kollisionsskod) og vandtætte Døre, Isolationsprøve af elektriske Anlæg, Trykprøve af Kedler, Damprør, Trykluftbeholdere og Brændstoftanke. I Tilfælde af Nybygning foretager man, naar Skibet er færdigt, Krængningsprøve for at undersøge Skibets Stabilitet og Kontrol- og Søprøve for at forvisse sig om, hvorvidt Skibet i det hele virker tilfredsstillende.

For Passagerskibe i international Fart indeholder Bekg. Nr. 311 af 16. December 1932 Forskrifter om Lukning og Sikring af Aabninger i Skibssiden og vandtætte Døre, og om Afholdelse af Øvelser i Lukning af vandtætte Døre, Køjer, Spygatter, Aske- og Affaldsudstødningsrør. Det i saa Henseende foretagne og derved opdagede Fejl skal angives i Skibsdagbogen eller, hvis i Henhold til S. L.s § 35 Dagbog ikke føres, i Tilsynsbogen.

Radiotelegraf kræves ifølge Bekg. Nr. 10 af 21. Januar 1936 i alle Passagerskibe, der gaar i Fart Vest for Linien Utsire- Texel eller Øst for Linien Kalmar-Memel, eller som gaar i Fart mellem disse Linier og har Tilladelse til at befordre 500 Passagerer eller derover, og i alle Lastskibe, der omfattes af Si. K., altsaa er paa 1600 Registertons Brutto²⁾ eller derover og gaar i international Fart. I Passagerskibe, der gaar i Fart mellem de nævnte Linier, og for hvilke det højeste tilladte Passagerantal ligger mellem 200 og 500, skal der være enten Radiotelegraf eller Radiotelefon³⁾. Til Anlæg af Radio er Tilladelse af Ministeriet for offentlige Arbejder nødvendig, og ethvert Anlæg maa godkendes af Handelsministeriet. Radiorummet skal anbringes saa højt

²⁾ Lastskibe mellem 1600 og 2000 Registertons Brutto dog først fra 1. Januar 1938.

³⁾ Særlig Fritagelse fra de i Teksten nævnte Forpligtelser kan meddeles Passagerskibe, der ikke fjerner sig mere end 20 Sømil fra nærmeste Kyst eller ikke sejler mere end 200 Sømil i aaben Sø mellem to paa hinanden følgende Anløbshavne, og Lastskibe, der ikke fjerner sig mere end 150 Sømil fra nærmeste Kyst. — Angaaende Radiotelegrafister og Lyttevagter nedenfor § 11 Nr. 1, litra f.

og sikkert som muligt og have tilfredsstillende Forbindelse med Broen. I Fart Vest for Linien Utsire—Texel kræves altid Nødinstallation med en af Skibets øvrige Anlæg uafhængig Energikilde, medmindre Hovedsenderen fyldestgør bl. a. dette Krav. Øst for Utsire—Texel kræves ikke Nødinstallation, naar Hovedsenderen har en vis Styrke.

Udførlige Forskrifter er givet om Vagtjenesten. Vest for Linien Utsire—Texel skal der i Skibe af første Vagtklasse, der omfatter Passagerskibe paa 3000 Registertons Brutto eller derover og Lastskibe paa 5500 Registertons Brutto eller derover, være uafbrudt Vagtjeneste, i Skibe af anden Vagtklasse, der omfatter Passagerskibe under 3000 Tons og Lastskibe paa 3000 Tons eller derover, men under 5500 Tons, holdes Vagt i mindst 8 nærmere bestemte Timer af Døgnet. Enhver Radiotelegraf- eller Radiotelefonstation skal indenfor Vagttiden holde Vagt paa Nødbølgen, naar den ikke er optaget af anden Tjeneste, og i hvert Fald lytte paa Nødbølgen henholdsvis to Gange eller en Gang i hver Time, nemlig i 3 Minutter efter det 15. og 45. Minut af Timen eller i de første 3 Minutter af Timen efter Greenwich Middeltid (Tavshedsperioderne). Holdes der Vagt ved Hjælp af et automatisk Alarmapparat, maa dette være godkendt af Handelsministeriet.

Pasagerskibe paa 5000 Tons eller derover maa have Radiopejlapparat.

I Skibe med Radioanlæg skal føres en af Statens Skibstilsyn autoriseret Radio-Journal.

Nødinstallation og automatisk Allarmapparat skal prøves hver Dag, og Bemærkning om Udfaldet af Prøven gøres baade i Radio-Journalen og i Skibsdagbogen.

Uden Forbillede i Si. K. er der, som nævnt, givet visse Forskrifter om Skibes Forsyning med Navigeringsmidler, saaledes Kompasser, Søkort, Midler til at sætte en Kurs, Fyrfortegnelser, Kikkert, Sekstant, Barometer, Ur, Pejllindretninger, Log, Haandlod, Dybdelod, Lanterne og Signaleringsmateriel. For Kompasser og Lanterner maa der i Reglen foreligge Certifikat, udstedt af Prøvekammeret for Skibsllys og nautiske Instrumenter i København eller et andet af Handelsministeriet godkendt Prøvekammer⁴⁾. Udenfor indskrænket Fart skal føres en Deviationsbog, hvori Kompasdeviationer optegnes.

⁴⁾ Jfr. Bekg. Nr. 40 og 41 af 30. Januar 1930. — Ifølge Bekg. Nr. 270 af 6. September 1930 er der ved Prøvekammeret for Skibsllys og nautiske Instrumenter i København oprettet en Afdeling for Undersøgelse af Refleksionsinstrumenter (Sekstanter og Qktanter) og Kikkerter til Skibsbrug.

Reglerne om Redningsmidler angaar for det første Forsyningen med Baade, Redningskranse, Redningsbælter og Linekastningsapparat af Typer, der er godkendte af Handelsministeriet. Skibe over 50 Registertons Brutto maa have Baade, der kan optage samtlige ombordværende Personer, væsentlig maskindrevne Skibe endda paa hver Side Baade af et dertil tilstrækkeligt Rumfang. Der kræves en eller to Redningskranse for hver Baad, et Redningsbælte for hver ombordværende Person. For Passagerskibe kan de nævnte Regler dog lempes ved Fastsættelse af særlige Regler. Under særlige Forhold kan det paabydes eller tillades, at der foruden eller i Stedet for Baade skal eller kan være Redningsflaader eller lignende Flydemidler. Nærmere Regler er givet om Baadenes Forsyning med Opdriftsmidler og øvrige Indretning, om deres Anbringelse under Davider eller paa anden Maade og om Foranstaltninger til Nødbelysning af dem. I Skibe med et større Antal Redningsbaade maa en eller to af dem have Radiotelegraf⁵⁾. I Fart udenfor Skagen skal der paa øverste Dæk være opslaaet en Tavle med Redningsanvisninger⁶⁾.

For det andet angaar Reglerne om Redningsmidler Forholdsregler til Værn mod Brandfare og Forebyggelse af Ulykkestilfælde, hvilket sidste er uden Forbillede i Si. K. Der skal findes Slukningsredskaber, efter Omstændighederne maskindrevne Sprøjter, der kan virke kraftigt paa ethvert Sted i Skibet, i Passagerskibe i international Fart Apparater til Visning af Brand eller Brandalarmapparater. Særlige Forskrifter er givet om Ventilation af Lastrum, hvori der befordres Automobiles, brandfarligt Gods, giftige eller kvælende Luftarter, endvidere om Beliggenhed og Indretning af Rum, hvori der føres Beholdere med sammenpressede Luftarter, og særlige Regler kan gives angaaende Rum, hvori der føres Sprængstoffer, brandfarligt eller ætsende Gods, giftige eller kvælende Luftarter. Der skal være truffet betryggende Forholdsregler til Sikring mod Ulykkestilfælde ved Skibets sædvanlige Drift, saaledes at Mennesker ved Arbejde eller Ophold om Bord eller ved Færdsel til eller fra Borde saavidt muligt ikke udsættes for at komme til Skade uden ved Mangel paa tilbørlig Forsigtighed. Endelig er der i Bekg. Nr. 55 af 10. Marts 1928 givet nærmere Forskrifter bl. a. om Last- og Lossemidlers Styrke, Indhegning af aabne Luger og Svingkraner, Spils Omgivelse med Beskyttelsesskærme, Landgangsbroers og Falderebstrappers Bredde og Forsyning med Rækværk eller lignende, Oplysning i Mørke af

⁵⁾ Angaaende Baadroere nedenfor § 11 Nr. 1, litra g.

⁶⁾ For Fiskerfartøjer gælder dette dog kun udenfor Nordsøen og den engelske Kanal.

Adgange til Skibet og af Arbejdssteder paa Dæk eller i Lastrum⁷⁾). For Staal-tovværk og Kæder til Last- og Lossegrejerne kræves Bevis for afholdt Strækprøve, der vedlægges Tilsynsbogen. Skibsføreren skal jævnligt lade Last- og Lossemidler undersøge. Resultatet af Undersøgelsen indføres i Tilsynsbogen.

For Passagerskibe i international Fart foreskriver Bekg. Nr. 311 af 16. December 1932 bl. a. Udfærdigelse af en Mønstringsrulle med Angivelse af, hvad hver enkelt Mand af Besætningen har at foretage med Hensyn til Lukning af vandtætte Døre og andre Aabninger, Klargøring af Baade m. v., Alarmering og Samling af Passagerer eller Slukning af Brand, naar der slaas Alarm, endvidere saavidt muligt ugentlige Baadøvelser, effektiv Patrouille-tjeneste med Henblik paa at opdage Brand saa hurtigt som muligt og Brandmanøvre mindst hver fjortende Dag, endelig, hvis Rejsen varer mere end en Uge, Øvelser med Passagererne paa et tidligt Tidspunkt. Alarmsignalet angives i Mønstringsrullen og ved Opslag i Passagerkamre og andre Passagerrum. Om Afholdelse af Baadøvelse eller Brandmanøvre eller om Grunden til, at Baadøvelse ikke er holdt, skal der ske Tilførsel i Skibsdagbogen eller, hvis i Henhold til S. L.s § 35 Dagbog ikke føres, i Tilsynsbogen.

Om Skibsmandskabets Opholdsrum bestemmer T. L., at der skal være særskilt Køje for hver Mand, at flere end to Køjer ikke maa anbringes over hinanden, at i Skibe over 200 Registertons Brutto Dæksbesætning og Fyrbødere skal have særskilte Soverum, og at i Skibe over 100 Registertons Brutto Kabyssen skal være et særskilt Rum. Nærmere Regler om Folkerummenes Størrelse, Indretning, Udstyr, Belysning, Ventilation, Opvarmning, Vedligeholdelse og Renholdelse er givet i Reglement Nr. 42 af 25. Februar 1913, hvoraf i Skibe paa 100 Bruttoregister Tons eller derover et Aftryk skal være anbragt paa iøjnefaldende Sted i Folkerummet.

Paa Rejser, der strækker sig over to eller flere Nætter, kan enhver Dækspassager kræve sig anvist Sofa eller Sofaplads. Gaar Skibet i Langfart, d. v. s. mere end 200 Sømil fra nærmeste Kyst, kræves særskilt Køje for hver Dækspassager, og flere end to Køjer maa ikke anbringes over hinanden. Nærmere Regler om Passagerers Opholdsrum findes i Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933, der bl. a. fastsætter det højeste Antal Personer, et Passagerskib under Hensyn til Størrelsen af dets Opholdsrum maa medtage. Paa iøjnefaldende Sted skal der findes Opslag om den Passagerfart, hvori Skibet kan anvendes, og om det højeste tilladte Passagerantal.

⁷⁾ Jfr. nedenfor § 13 ved Note 1.

Om Skibes Forsyning med Proviant og Drikkevand, om Pligt til Efter-syn heraf, og om de daglige eller ugentlige Rationers Størrelse er Regler givet i Reglement Nr. 142 af 11. Maj 1936. Forsyningen maa ordentligvis være tilstrækkelig for det dobbelte af den Tid, Rejsen normalt varer. — I Modsætning til, hvad der gjaldt tidligere, kan Margarine kun gives, naar Smørret paa Grund af uforudseelige Omstændigheder slipper op. I ethvert Skib paa 20 Registertons Brutto eller derover skal findes et Eksempplar af Reglementet til Brug for *Mandskabet*. — I enhver Redningsbaad skal der være anbragt Beholdere med Proviant og Drikkevand, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 189.

Angaaende Sundhedsvæsen er der i Bekg. Nr. 13 af 18. Januar 1930 og Nr. 330 af 16. December 1931 givet Forskrifter om Forsyning med Lægemidler og om Pligt for Skibsføreren til at træffe Foranstaltninger til Forebyggelse af Sygdomme og Behandling af Syge. Er der ikke ansat Læge om Bord, skal Medicinkisten engang om Aaret efterses af en Læge eller en Apoteker. Gaar Skibet i Langfart, eller kan Antallet af Personer (Besætning og Passagerer), der befordres, overstige 100, kræves særskilt Hospitalsrum med Apotek, Operationsstue, Badeværelse og Vandkloset⁸⁾. Udenfor indskrænket Fart skal et Skib i Reglen have en af Handelsministeriet autoriseret Lægebog for Søfarende om Bord. Skibe i indskrænket Fart kan nøjes med en af Ministeriet autoriseret Vejledning for Søfarende. Et Eksempplar af de nævnte Bekendtgørelser skal findes om Bord, S. L.s § 27, jfr. § 26.

2. Ethvert registreringspligtigt Skib eller Fartøj forsynes med Fartshjemmel, der angiver, i hvilken Fart det kan anvendes, for Passagerskibes og Passagerfartøjers⁹⁾ Vedkommende tillige det højeste Antal Passagerer, der maa medtages. Fartshjemmelen udstedes i Form af Fartscertifikat eller, for Ikke-Passagerfartøjers Vedkommende, Indførsel i Tilsynsbogen.

Ethvert dansk Skib (Fartøj), der omfattes af Si. K.s Bestemmelser, forsynes *desuden* med Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, eftersom det drejer sig om et Passagerskib eller et Lastskib. Har Skibet i Overensstemmelse med Si. K. erholdt Dispensation fra nogen af dennes Bestemmelser, forsynes det endelig med et Undtagelses-Certifikat. Et Sikkerhedscertifikat indeholder Bevidnelse af, at Skibet ved behørigt Syn er fundet at

⁸⁾ Om Ansættelse af Læge og Sygepasser eller Sygeplejerske nedenfor § 11 Nr. 1, litra g.

⁹⁾ Herunder ogsaa Skibe, der vel ikke er Passagerskibe i Si. K.s og T. L.s Forstand, men dog anvendes til regelmæssig Befordring af — ikke over 12 — Passagerer, T. L.s § 6, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 266.

fyldestgøre Si. K.s Krav, angiver dybeste Inddelings-Lastelinie eller, hvis Skibet kan lastes til ulige Dybde under forskellige Forhold, flere Inddelings-Lastelinier, endvidere Antallet af Baade, Redningskranse, Redningsbælter og Baadroere, og vedrørende Radiostationen Antallet af Vagttimer, Telegrafister og Lyttevagter, og om der findes særlig Nødinstallation, automatisk Alarmpararat og Radiopejlapparat. Naar der paa en bestemt Rejse beforders færre Personer end det højeste tilladte Antal, kan der, hvis Skibet som Følge deraf kan nøjes med færre Baade end angivet i dets Sikkerhedscertifikat, medgives det et særligt Bevis derfor. Et Radio-Sikkerhedscertifikat indeholder Bevidnelse af, at Skibet opfylder Si. K.s Krav med Hensyn til Radiotelegrafi, og vedrørende Radiostationen de samme Angivelser som et Sikkerhedscertifikat.

Radio-Sikkerhedscertifikat kan paa Begæring udstedes ogsaa for Skibe, der ikke behøver at have saadant Certifikat, naar de opfylder Forskrifterne om Radioanlæg og Radiobetjening, Bekg. Nr. 10 af 21. Januar 1936 § 23.

Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat udstedes ifølge Si. K.s Art. 52 med Gyldighed i højst 12 Maaneder. Fartscertifikat for et Passagerskib, der tillige skal have Sikkerhedscertifikat, udstedes med Gyldighed i samme Tidsrum som dette. Iøvrigt udstedes Fartscertifikat med Gyldighed i indtil 12 Maaneder, i indtil 24 Maaneder eller — ordentligvis — i 12 Aar, eftersom det drejer sig om et Passagerskib, et Passagerfartøj eller et Lastskib.

Her i Riget udstedes de nævnte Certifikater af Statens Skibstilsyn (Overskibsinspektoratet). For Udstedelsen svares Afgift efter Reglerne i T. L.s §§ 36, 39 og 40 og Bekg. Nr. 237 af 12. Juli 1933¹⁰⁾.

Om Adgang for et dansk Skib til under Ophold udenfor Riget at faa udstedt eller forlænget Certifikater er Regler givet i Anordning Nr. 239 af 13. Juli 1933.

Naar Tjenestens Krav tilsteder det, kan Statens Skibstilsyn paa Begæring af Rederen eller Skibsføreren udsende Tjenestemænd til at syne Skibet og udstede Certifikater. Udgifterne derved bæres af Rederiet, T. L.s § 41, Bekg. Nr. 418 af 20. September 1921.

Endvidere kan udsendte Repræsentationschefer og visse dertil bemyndigede honorære Konsulartjenestemænd udstede eller forlænge Certifikater. For Passagerskibes Vedkommende maa dog ministeriel Bemyndigelse dertil søges i hvert enkelt Tilfælde. Drejer det sig om Udstedelse af Certifikater

¹⁰⁾ Certifikater stemples som Øvrighedsattester angaaende Skibe til Takst 2 Kr., Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 123, 3. Stk.

for et Passagerskib, der er erhvervet fra Udlandet, skal Ministeriet ordentligvis kræve sig forelagt Tegninger, Beskrivelser og Beregninger, udfærdigede af et anerkendt Klassifikationsselskab eller af særlige, ministerielt udnævnte Eksperter, i samme Omfang, som naar et Passagerskib er bygget her i Riget. Certifikaterne udstedes da med Gyldighed, indtil Skibet ankommer til dansk Havn, dog ikke udover 12 Maaneder. Drejer det sig om Forlængelse af udløbne Certifikater for et Passagerskib, *kan* Ministeriet kræve sig Oplysninger eller Synsrapporter forelagt. Underkastes Skibet et fuldstændigt Syn af et anerkendt Klassifikationsselskab eller af særlige, ministerielt udnævnte Eksperter, udstedes Certifikaterne med Gyldighed som lige nævnt. I andre Tilfælde udstedes de med Gyldighed, indtil Skibet ankommer til dansk Havn, dog ikke udover 5 Maaneder. For Ikke-Passagerskibes Vedkommende udsteder eller forlænger Tjenestemanden Certifikater uden at indhente særlig Bemyndigelse, naar bestemte Attester og Erklæringer forelægges ham. Drejer det sig om Udstedelse af Certifikater for et fra Udlandet erhvervet Skib, kan han saaledes, naar der forelægges ham Klassecertifikat angaaende Skrog, Maskineri, Ankre og Kæder, Radio-Sikkerhedscertifikat, udstedt af Myndighederne i Skibets hidtidige Hjemland, paa disses Vegne af et anerkendt Klassifikationsselskab eller i Henhold til Si. K.s Art. 50¹¹⁾) af et andet Lands Myndigheder, Fartscertifikat, Specialcertifikat eller Attest fra en af ham selv udnævnt Ekspert, der viser, at Forsyningen med Redningsmidler er tilstrækkelig, og Erklæring paa Tro og Love fra Skibsføreren om, at der ikke ved Overgangen til dansk Flag er sket Forandringer med Skibet, der vilde gøre det paagældende Radio-Sikkerhedscertifikat ugyldigt, hvis Skibet forblev under fremmed Flag, udstede Fartscertifikat og Radio-Sikkerhedscertifikat med Gyldighed, indtil Skibet ankommer til dansk Havn, dog ikke udover henholdsvis 48 og 12 Maaneder, og for Radio-Sikkerhedscertifikatets Vedkommende ikke udover Udløbstiden for det ham forelagte Radio-Sikkerhedscertifikat. Og drejer det sig om Forlængelse af udløbne Certifikater, kan Tjenestemanden, naar der forelægges ham Klassecertifikat, tilfredsstillende Erklæring om, at Radiostationen stadig opfylder Si. K.s Krav, og Erklæring fra Skibsføreren om, at Skibets Redningsmidler og øvrige Udstyr er i Orden, udstede Fartscertifikat og Radio-Sikkerhedscertifikat med Gyldighed i indtil henholdsvis 12 Aar og 12 Maaneder. Uden Forelængelse af særlige Bevisligheder kan Tjenestemanden forlænge et Radio-Sikkerhedscertifikat med Gyldighed, indtil Skibet ankommer til dansk Havn, dog

¹¹⁾ Nedenfor ved Note 13.

ikke udover 5 Maaneder¹²⁾). Men iøvrigt maa Sagen forelægges Ministeriet, naar ikke Bevisligheder som nævnt foreligger.

Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat for et dansk Skib kan udstedes ogsaa af fremmede Myndigheder paa vedkommende Regerings Ansvar ifølge Anmodning af den danske Regering, Si. K.s Art. 50¹³⁾).

Har Skibet ikke fornødent Internationalt Lasteliniecertifikat eller dansk Fribordscertifikat, maa denne Mangel afhjælpes samtidig med, at Certifikat(er) som her omtalt udstedes eller forlænges.

3. Ethvert dansk Skib (Fartøj), der omfattes af Tilsynet, skal underkastes visse Hoved- og Kontrolsyn, T. L.s §§ 22—24 og 28, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 §§ 242—254, 256—258 og 260—265¹⁴⁾).

Hovedsyn foretages for det første, forinden Skibet tages i Brug som nyanskaffet eller efter Ombygning. Skibe med Sikkerhedscertifikat maa dernæst, da dette ikke har Gyldighed i mere end 12 Maaneder, underkastes nyt Hovedsyn hvert Aar. Det samme gælder andre Passagerskibe. Hovedsyn af Passagerfartøjer foretages med Mellemrum af indtil 24 Maaneder. Hovedsyn af klassede Ikke-Passagerskibe foretages med Mellemrum af ca. 48 Maaneder, af uklassede Ikke-Passagerskibe efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet i hvert enkelt Tilfælde med Mellemrum af 12—48 Maaneder, af Ikke-Passagerfartøjer lejlighedsvis efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet. Dette kan iøvrigt til enhver Tid bestemme, at overordentligt Hovedsyn skal finde Sted. Paa den anden Side kan Tidspunktet for et periodisk Syn udskydes indtil 12 Maaneder og, hvis Skibet er oplagt, i længere Tid.

Hovedsyn omfatter en fuldstændig Undersøgelse af Skrog, vandtæt Inddeling, Rejsning, Maskineri og Udstyr, idet dog herved et anerkendt Klassifikationsselskabs Undersøgelse af Skibet for Opnaaelse eller Bevarelse af Klasse godkendes. Er Fartscertifikatet ikke udløbet, paategnes det om foretaget Hovedsyn.

Kontrolsyn skal foretages, *naar* et Passagerskib (Fartøj) har lidt Havari eller opdages at have Mangler, der berører dets Sikkerhed eller Effektiviteten af dets Redningsmidler og øvrige Tilbehør, *naar* et Ikke-Passagerskib har lidt Havari, der berører dets Sædygtighed, *naar* et Skib ellers er undergaaet en væsentlig Reparation eller Fornyelse, f. Eks. har faaet nye Kedler, og *naar* Maskinmester eller Mandskab fremsætter Begæring derom i Hen-

¹²⁾ Jfr. Si. K.s Art. 52.

¹³⁾ Jfr. ved Note 11.

¹⁴⁾ For Fyrskibe kan særlige Regler gives, Lov Nr. 93 af 27. Marts 1934.

hold til Sm. L. § 59. Endvidere maa i hvert af de Aar, i hvilke Hovedsyn ikke finder Sted, Kedler og lignende undersøges, og naar undtages Passagerfartøjer, Lystfartøjer og andre Fartøjer med særligt Formaal, skal et videregaaende Kontrolsyn (Bundsyn), omfattende de væsentlige Dele af Skrog, Maskineri, Ror, Skrueaksel og de under dybeste Lastelinie anbragte Søforbindelser, foretages af Jern- eller Staalskibe hvert Aar, af Træskibe hvert andet Aar, for saa vidt ikke Hovedsyn finder Sted.

I Skibe med Radio-Sikkerhedscertifikat maa, da dette ikke har Gyldighed i mere end 12 Maaneder, Undersøgelse af Radioinstallationen foretages hvert Aar.

Et Skibs Last- og Lossearrangement skal mindst hvert fjerde Aar grundigt besigtet i alle dets enkelte Dele og underkastes Løfteprøve¹⁵⁾.

4. Ved Ind- og Udklarering af et dansk Skib paaser Toldvæsenet, at det er forsynet med de lovbestemte Skibspapirer, altsaa bl. a. med dansk Fartshjemmel (Fartscertifikat, Indførsel i Tilsynsbogen eller særlig Tilladelse af Ministeriet) og, hvis Skibet omfattes af Si. K., med Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, T. L.s § 19. Er det ikke Tilfældet, maa Skibet ikke udklareres uden Samtykke af Statens Skibstilsyn. Heri ligger, at der skal gives Tilsynet Adgang til at foretage en Undersøgelse. Findes Skibet i tilfredsstillende Stand, forsynes det med Certifikat(er). Nægtes Udstedelse heraf, kan Sagen indankes for Ministeriet og, om fornødent, for Overskibssynet og Højesteret, § 27.

Et dansk Fartscertifikat kan annulleres, naar Skibet (1) undlader at underkaste sig foreskrevet Hoved- eller Kontrolsyn eller (2) ved et Hoved¹⁶⁾- eller Kontrolsyn viser sig ikke at være i tilfredsstillende Stand, § 23. Naar Annulation har fundet Sted, kan Skibet ikke udklareres uden Samtykke af Statens Skibstilsyn. Beslutningen om Annulation kan ligesom Nægtelse af at udstede Certifikat og anden Beslutning om Tilbageholdelse af et Skib indankes for Ministeriet og, om fornødent, for Overskibssynet og Højesteret, § 27.

At et Skib undlader at underkaste sig overordentligt Hovedsyn, der jo til enhver Tid kan anordnes af Ministeriet, medfører Bødeansvar, men kan ikke begrunde Annulation af Skibets Fartscertifikat.

¹⁵⁾ Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933, § 256 og Bekg. Nr. 55 af 10. Marts 1928 § 4.

¹⁶⁾ Loven nævner i denne Forbindelse kun overordentligt Hovedsyn, men Reglen maa gælde ogsaa ordentligt Hovedsyn, der, naar Fartscertifikat er udstedt for 12 Aar, meget vel kan faa et Tidspunkt, da Certifikatet ikke er udløbet.

§ 10. Danske Skibes Lastning.

1. Som vi har set¹⁾), maa den vandtætte Inddeling af et Skib, der omfattes af Si. K., bestemmes under Hensyn til, hvor dybt Skibet skal kunne lastes, og for Kontrollens Skyld maa en dybeste Inddelings-Lastelinie paamærkes Skibet. Men *hvor* dybt et Skib kan lastes, afgør Si. K. ikke²⁾).

Ifølge Bekg. Nr. 146 af 21. April 1932, der gennemfører Bestemmelserne i Lastelinie-Konventionen af 5. Juli 1930³⁾), maa ethvert dansk Skib paa 150 Registertons Brutto eller derover, der beforder Gods eller Passagerer paa en international Rejse⁴⁾) og ikke udelukkende anvendes til Fiskeri eller som Lystfartøj, forsynes med Lastelinier, der angiver, hvor dybt Skibet kan lastes, og det fastslaaes nærmere, hvilket Fribord et Skib skal have under forskellige Forhold. Skibe, der kun anvendes i Fart mellem Danmark og Sverige eller Tyskland, kan dog fritages for at opfylde L. K.s Bestemmelser, saafremt Handelsministeriet finder dette begrundet i, at deres Rejser foregaar under beskyttede Forhold⁵⁾). For ældre Skibe gælder visse Lempelser.

Fribordet maales fra Fribordsdækket, d. v. s. det øverste gennemgaaende Dæk, hvis Aabninger kan lukkes paa nærmere angivet Maade. Som antydtes kræves ikke samme Fribord under alle Forhold. Der skelnes mellem Sommer og Vinter og mellem forskellige Zoner. Et særligt Tralastfribord er hjemlet for Damp- og Motorskibe. Ogsaa for Tankskibe og visse andre Skibs-

¹⁾ Ovenfor § 9 Nr. 1.

²⁾ I Nr. VII af de til Konventionen knyttede Reglementer findes den ret selvfølgelige Regel, at et Inddelings-Lasteliniemærke ikke maa anbringes over den efter de gældende Regler om Fribord bestemte dybeste Lastelinie for Saltvand.

³⁾ Bekg. Nr. 223 af 2. September 1931.

⁴⁾ Jfr. ovenfor § 9 Note 1. Ifølge L. K.s Art. 4 kommer Konventionen ikke til Anvendelse, fordi et Skib foretager Afvigelser fra den paatænkte Rejse paa Grund af haardt Vejr eller anden force majeure.

⁵⁾ Ifølge Overenskomst mellem Danmark og Sverige af 23. December 1932, Bekg. Nr. 358 af 30. December 1932, kan intet af disse Lande fordre, at Skibe fra det andet Land i Fart mellem Havne ved Øresund skal være forsynet med Lastelinie eller Lastelinie-certifikat.

typer gælder særlige Regler. Ved Besejling af Floder og andre ferske Vande kan gøres et Fradrag i det almindelige Saltvandsfribord, svarende til den Vægtmængde af Brændsel m. v., der vil medgaa i Tiden, indtil Skibet kommer ud i aabent Farvand.

Som Fastsettelse af vandtæt Inddelingsgrad forudsætter et bestemt Fribord, saaledes er det en Betingelse for Tildeling heraf, at Skibet opfylder en Række Krav navnlig i Henseende til Styrke, Lukkemidler for Aabninger i Fribordsdækket eller Skibssiden, Rækværk eller Skanseklædning, Lænseporte og Løbebroer, Stræktove eller lignende Beskyttelsesmidler for Mandskabet paa dets Vej fra eller til Opholdsrummene⁶⁾).

Ethvert dansk Passagerskib, der ikke omfattes af L. K., skal forsynes med Lastelinier efter Reglerne i Bekg. Nr. 165 af 12. Maj 1925, jfr. Bekg. Nr. 236 af 30. September 1909⁷⁾).

For at lette Kontrollen, navnlig for at undgaa Forveksling af et Skibs forskellige Lastelinier, paamærkes der midtskibs paa begge Sider Skibet en Cirkelring med Centrum i Overkanten af Sommer-Lastelinien. Afstanden fra Cirkelringens Centrum til Overkanten af den ligeledes midtskibs paa begge Sider afsatte Dækslinie er Skibets Sommerfribord, idet Overkanten af Dækslinien skal ligge i Skæringslinien mellem Fortsættelsen af Fribordsdækkets Overside og Skibets Yderklædning.

2. For Tilfælde, hvor de fornødne Særbestemmelser angaaende Sprængstoffer og brandfarlige eller ætsende Varer ikke findes i Havnereglementet, bestemmer Anordning Nr. 214 af 30. December 1903, at Lastning eller Losning heraf skal foregaa paa særlige af Politiet anviste Pladser, saa langt borte fra beboede Bygninger som muligt, i Reglen kun maa foregaa om Dagen, efter Mørkets Frembrud i hvert Fald kun, hvis Arbejdspladsen oplyses ved faste, højt anbragte, lukkede Belysningsmidler, at uvedkommende ikke maa være til Stede og Tobaksrygning ikke finde Sted under Arbejdet, og at der, hvis der fyres om Bord, skal drages Omsorg for, at Gnister holdes borte. Angaaende Lastning gælder desuden Forskrifter om Pakning og Mærkning, for visse Varer endvidere Paabud om Medsendelse af Følgesedler og forskellige Stuvningsregler, bl. a. Forbud mod Lastning paa Dæk, for nær Maskin- og Kedelrum eller for nær andre farlige Varer, for visse brandfarlige Varer endelig Forbud mod at sende dem med samme Skib som Sprængstoffer. Særlige Regler er endvidere givet angaaende Pakning, Mærk-

⁶⁾ Jfr. ovenfor § 9 Nr. 1.

⁷⁾ Bekg. Nr. 146 af 21. April 1932 § 6.

ning, Lastning, Stuvning og Losning af Kalciumkarbid i Anordning Nr. 123 af 28. Maj 1909, og angaaende Befordring af levende Dyr i Bekg. Nr. 146 af 12. April 1924⁸⁾). Og i Overensstemmelse med en af den internationale Arbejdskonference i Genève i 1929 vedtaget Konvention⁹⁾) bestemmer Bekg. Nr. 208 af 9. Juli 1932, at paa Kolli, hvis Bruttovægt er 1000 kg eller derover, skal Vægten angives.

Ifølge L. K.s Tillæg I, Afsnit I er det en Forudsætning for denne Konventions Regler om Fastsættelse af Lastelinier, at Lastens Beskaffenhed og Stuvning sikrer Skibet tilstrækkelig Stabilitet. For Damp- og Motorskibe med særligt Trælastfribord giver Tillæg I, Afsnit V Forskrifter angaaende Stuvning og Surring af Træ, der føres paa Dæk, og angaaende Dækslastens største tilladte Højde.

Forskrifterne om Mærkning og Pakning er det i hvert Fald i første Række Afladerens Sag at overholde. At Stuvningsreglerne overholdes, maa derimod altid paases fra Skibets Side. Et Eksempel af Bestemmelserne om Sprængstoffer m. v. skal findes om Bord, S. L.s § 27, jfr. § 26. Og i Skibe, der omfattes af L. K., skal findes et Eksempel af denne Konvention og af Bekg. Nr. 146 af 21. April 1932, Bekg.s § 7.

3. Ethvert dansk Skib, der omfattes af L. K., forsynes med Internationalt Lasteliniecertifikat, og ethvert dansk Passagerskib, for hvilket L. K.s Bestemmelser ikke gælder, forsynes med dansk Lastelinie- eller Fribordscertifikat. For Passagerfartøjer under 20 Registertons Brutto udstedes Fribordscertifikatet i Form af Paategning paa Fartscertifikatet.

Internationalt Lasteliniecertifikat udstedes med Gyldighed i indtil 5 Aar, L. K.s Art. 14, dansk Fribordscertifikat i Reglen for samme Tidsrum som Skibets Fartscertifikat.

Her i Riget udstedes de nævnte Certifikater af Statens Skibstilsyn (Overskibsinspektoratet). For Udstedelsen svares Afgift efter Reglerne i T. L.s §§ 38, 39 og 40 og Bekg. Nr. 237 af 12. Juli 1933¹⁰⁾).

Om Adgang for et dansk Skib til under Ophold uden for Riget at faa udstedt eller forlænget Internationalt Lasteliniecertifikat eller dansk Fribordscertifikat er Regler givet i Anordning Nr. 239 af 13. Juli 1933.

Naar Tjenestens Tarv tilsteder det, kan Statens Skibstilsyn paa Begæring af Rederen eller Skibsføreren udsende Tjenestemænd til at syne Ski-

⁸⁾ Jfr. ovenfor § 8 Nr. 4 (2).

⁹⁾ Bekg. Nr. 45 af 14. Februar 1933.

¹⁰⁾ Certifikaterne stemples som Øvrighedsattester angaaende Skibe til Takst 2 Kroner, Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 123, 3. Stk.

bet og udstede Certifikatet. Udgifterne derved bæres af Rederiet, T. L.s § 41, Bekg. Nr. 418 af 20. September 1921.

Endvidere kan Internationalt Lasteliniecertifikat udstedes eller forlænges *enten* ifølge Bemyndigelse af den danske Regering af et anerkendt Klassifikationsselskab *eller* af en udsendt Repræsentationschef eller særlig bemyndiget honorær Konsulartjenestemand. Drejer det sig om et Passagerskib, der er erhvervet fra Udlandet, skal vedkommende Udenrigstjenestemand altid indhente Bemyndigelse af Ministeriet for det paagældende Tilfælde, og Ministeriet skal ordentligvis kræve sig forelagt Tegninger, Beskrivelser og Beregninger, udfærdigede af et anerkendt Klassifikationsselskab eller af særlige, ministerielt udnævnte Eksperter, i samme Omfang, som naar et Skib er bygget her i Riget. Certifikatet udstedes med Gyldighed i indtil 5 Aar. Drejer det sig om Forlængelse af udløbet Certifikat for et Passagerskib, kan Tjenestemanden forny Certifikatet uden at indhente særlig Bemyndigelse, naar der forelægges ham Attest for, at Skibet opfylder L. K.s Bestemmelser, fra et anerkendt Klassifikationsselskab eller fra en af Ministeriet eller Tjenestemanden selv udnævnt Ekspert. Det samme gælder, naar det drejer sig om Fornyelse af Certifikat for et Ikke-Passagerskib. Ogsaa i disse Tilfælde udstedes Certifikatet med Gyldighed i 5 Aar. Drejer det sig endelig om Udstedelse af Certifikat for et Ikke-Passagerskib, der er erhvervet fra Udlandet, behøver Tjenestemanden ikke at indhente særlig Bemyndigelse, naar der forelægges ham gyldigt Internationalt Lasteliniecertifikat, udstedt af Myndighederne i Skibets hidtidige Hjemland, paa disses Vegne af et anerkendt Klassifikationsselskab eller i Henhold til L. K.s Art. 12¹¹) af et andet Lands Myndigheder. Certifikatet udstedes med Gyldighed, indtil Skibet ankommer til dansk Havn, dog ikke udover 5 Aar, ej heller udover Udløbstiden for Skibets Fartscertifikat eller for det internationale Lasteliniecertifikat, paa Grundlag af hvilket Certifikatet udstedes.

Internationalt Lasteliniecertifikat for et dansk Skib kan udstedes ogsaa af fremmede Myndigheder paa vedkommende Regerings Ansvar ifølge Anmodning af den danske Regering, L. K.s Art. 12¹²).

Har Skibet ikke gyldigt Fartscertifikat og, hvis det omfattes af Si. K., Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, maa denne Mangel afhjælpes samtidig med, at Internationalt Lasteliniecertifikat udstedes eller forlænges. —

¹¹) Nedenfor ved Note 12.

¹²) Ovenfor ved Note 11.

4. De for Bestemmelse af Lastelinier og Udstedelse af Certifikat som her omtalt nødvendige Undersøgelser og Opmaalinger af et Skib foregaar ved Fribordssyn, T. L.s § 22.

For Skibe, der omfattes af L. K., bestemmer Bekg. Nr. 146 af 21. April 1932, at det saa vidt muligt en Gang om Aaret — i Forbindelse med andet Syn eller ved særligt Kontrolsyn — skal undersøges, om der er foretaget væsentlige Forandringer af Skroget med Overbygninger, der paavirker Fribordsberegningen, og om Lukkemidler for Aabninger i Fribordsdækket eller Skibssiden, Rækværk eller Skanseklædning, Lænseporte og Løbebroer, Stræktove eller lignende Beskyttelsesmidler for Mandskabet paa dets Vej fra eller til Opholdsrummene stadig er i tilfredsstillende Stand. Kan saadant Syn ikke foretages, skal Skibsføreren foretage en Undersøgelse, angive Resultatet deraf i Tilsynsbogen, og indsende Udskrift af denne til Statens Skibstilsyn.

5. Ved Ind- og Udklarering af et dansk Skib paaser Toldvæsenet, at det er forsynet med fornødent Certifikat, T. L.s § 19. Er det ikke Tilfældet, maa Skibet ikke udklareres uden Samtykke af Statens Skibstilsyn. Heri ligger, at der skal gives dette Adgang til at foretage de for Bestemmelse af Lastelinier og Tildeling af Certifikat nødvendige Undersøgelser og Opmaalinger. Nægtes Udstedelse af Certifikat, kan Sagen indankes for Ministeriet og, om fornødent, for Overskibssynet og Højesteret, T. L.s § 27.

Et Internationalt Lastelinie-Certifikat annulleres, naar der ved Skibets Skrog med Overbygninger foretages væsentlige Forandringer, der paavirker Fribordsberegningen, og naar Lukkemidler for Aabninger i Fribordsdækket eller Skibssiden, Rækværk eller Skanseklædning, Lænseporte, Løbebroer, Stræktove eller lignende Beskyttelsesmidler for Mandskabet paa dets Vej fra eller til Opholdsrummene ikke holdes i tilfredsstillende Stand, Bekg. Nr. 146 af 21. April 1932 § 5. Ogsaa et dansk Fribordscertifikat kan annulleres, naar der foretages Forandringer ved Skibet, der kan medføre Ændring i Lastelinierne Ansættelse, T. L.s § 26. Beslutningen om Annulation kan ligesom Nægtelse af at udstede Certifikat og anden Beslutning om Tilbageholdelse af et Skib indankes for Ministeriet og, om fornødent, for Overskibssynet og Højesteret, § 27.

6. Toldvæsenet paaser, at et Skib ikke er lastet under sine Mærker. Er det Tilfældet, maa Skibet ikke udklareres uden Samtykke af Statens Skibstilsyn. Dette vil altid kræve en saa stor Del af Lasten udlosset, at Overlastning ikke mere foreligger, og det er næppe sandsynligt, at Overskibssynet eller Højesteret vil underkende denne Praksis.

§ 11. Danske Skibes Bemanding.

1. a. Ifølge § 2 i Loven om Sønæring, Bekg. Nr. 74 af 31. Marts 1928 skal ethvert dansk Skib (Fartøj) have en Fører.

Naar ikke Passagerer befordres, stilles der i Kystfart, d. v. s. mellem Linierne Lindesnæs—Texel og Kalmar—Memel eller mellem Øerne i den færøske Øgruppe, ingen særlige Krav til Føreren af et Fartøj paa ikke over 20 Registertons Brutto.

Naar bortses fra Lægtene, Fiskerfartøjer med Fiskeri-Certifikat og Lystfartøjer med Lystfartøjs-Certifikat, gælder iøvrigt følgende Regler, fra hvilke dog Handelsministeren kan gøre Undtagelse, naar Skibet udelukkende anvendes i Fart paa Aaer, Kanaler, Indsøer og lignende eller i Kystfart, eller det udelukkende eller for længere Tid anvendes i begrænset Fart i Udlandet, § 26.

Føreren af et Fartøj paa ikke over 20 Tons, der befordrer Passagerer, maa i Kystfart have bestaaet Synsprøve¹⁾ og godtgjort Kendskab til Styrring af Fartøjer²⁾, være ædruelig og paalidelig og fyldt 18 Aar.

Føreren af et Skib over 20, men ikke over 100 Tons maa i Kystfart mindst have Bevis som Kystskipper, § 6. Benytter Skibet Motor til Fremdrivning, maa han desuden ved Bevis fra en af Handelsministeren godkendt sagkyndig godtgøre, at han kan passe en Motor³⁾.

I indskrænket Fart, d. v. s. Øst for Linien Lindesnæs—Texel, men udenfor Kystfart maa Føreren af et Skib paa ikke over 100 Tons mindst have Bevis som Sætteskipper, § 7. — Den, der har Bevis som Styrmand, anses tillige at have Bevis som Sætteskipper, hvis han har dansk Indfødsret og er fyldt 23 Aar, § 24.

Føreren af et Skib over 100 Tons eller af et Skib paa ikke over 100 Tons udenfor indskrænket Fart maa have Bevis som Skibsfører, § 8. Dog kan den, der efter Erhvervelse af Bevis som Styrmand har skaffet sig en vis

¹⁾ Jfr. Bekg. Nr. 248 af 9. August 1930.

²⁾ Jfr. Bekg. Nr. 75 af 25. Marts 1916.

³⁾ Dette er ikke nødvendigt, hvis han har Bevis som Sætteskipper (eller som Skibsfører).

praktisk Uddannelse⁴⁾), hvis han har dansk Indfødsret og er fyldt 25 Aar, føre et Sejlskib paa ikke over 400 Tons i enhver Fart og et Damp- eller Motorskib paa ikke over 400 Tons i Fart paa Nord- og Østersøen⁵⁾), Færøerne, Island og Norge, § 9. Og undtagelsesvis kan Handelsministeren tillade den, der som Sætteskipper i mindst 5 Aar har ført Skib over 20 Tons i fast Rute i indenrigs Fart, at føre Skib over 100, men ikke over 150 Tons i lignende Fart, § 7⁶⁾).

For Lægtene gælder de omtalte Regler ikke. Udenfor Kystfart skal Føreren af en Lægt over 200 Tons mindst have Bevis som Kystskipper, § 2. Fra denne Regel kan Handelsministeren dog gøre Undtagelse i samme Omfang som fra de foran omtalte Regler, § 26.

For Fiskerfartøjer med Fiskeri-Certifikat⁷⁾ giver § 18 Handelsministeren en almindelig — altsaa ikke til Skibe i bestemte Farter begrænset — Beføjelse til at lempe de almindelige Regler, og for en Række Tilfælde fastslaa Loven Lempelser:

Til Føreren af et Fiskerfartøj under 20 Tons stilles i Nord- og Østersøen, ved Orkneyøerne, Shetlandsøerne, Færøerne og paa Færø Banke ingen særlige Krav. Og Føreren af et Fiskerfartøj over 20, men ikke over 50 Tons kan i de nævnte Farvande nøjes med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse, § 16. Benytter Fartøjet Motor til Fremdrivning, maa Føreren dog desuden ved Bevis fra en af Ministeriet godkendt sagkyndig godtgøre, at han kan passe en Motor. — Den, der har Bevis som Kystskipper, anses tillige at have Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse, § 24.

Føreren af et Sejlfiskerfartøj (med eller uden Hjælpemotor⁸⁾) over 50 Tons kan i de nævnte Farvande nøjes med Bevis som Fiskeskipper af 1. Klasse, § 17. — Den, der har Bevis som Sætteskipper, anses tillige at have Bevis som Fiskeskipper af 1. Klasse.

Der kan fastsættes nærmere Regler, hvorefter Fiskerfartøjer paa ikke over 250 Tons for bestemte Rejser eller Tidsrum kan benyttes til Fragtfart i de nævnte Farvande uden derved at miste Retten til de her og nedenfor under b omtalte Lempelser, § 18.

⁴⁾ Jfr. nærmere Sn. L.s § 9.

⁵⁾ Jfr. nærmere Sn. L.s § 30.

⁶⁾ Da det her drejer sig om Tilladelse til vedkommende, ikke til et bestemt Skib, har Reglen Betydning ved Siden af den almindelige Beføjelse til bl. a. for Skibe i Kystfart at gøre Undtagelse fra de i Teksten omtalte Regler.

⁷⁾ Jfr. Sn. L.s § 30.

⁸⁾ Jfr. Sn. L.s § 30.

Nord for 35° n. Br. kan Føreren af et Fiskerfartøj i Atlanterhavet og de dertil grænsende Dele af Ishavet, naar han er fyldt 25 Aar, overalt nøjes med Bevis som Fiskeskipper af 1. Klasse i Forbindelse med udvidet Fiskeskipperprøve, og Øst for Meridianen paa 30° v. Lgd. kræves sidstnævnte Prøve ikke, hvis Fartøjet er et Sejlfiskerfartøj, §§ 17 og 18.

Er et Lystfartøj med Lystfartøjs-Certifikat⁹⁾ ikke over 20 Tons, og er desuden Længden af det fuldt udrustede, men ikke bemandede Fartøj, maalt i Vandlinien, ikke over 14 Meter, stilles ingen særlige Krav til Føreren. Handelsministeren kan dog fastsætte Regler om, at vedkommende skal godtgøre at have normal Synsevne og Kendskab til de internationale Søvejsregler. Er Fartøjets Rumfang over 20 Tons eller dets Vandlinielængde over 14 Meter, men Rumfanget dog ikke over 100 Tons og Vandlinielængden ikke over 27 Meter, kan indenfor Skagen, paa Nordsøen og i Kanalen (indtil Linien Start Point—Cap de la Hague) enhver, der har Bevis som Kystskipper eller har bestaaet Afgangsprøven fra Kadetskolen, indenfor Skagen desuden enhver, der har Bevis som Lystsejler, være Fører, § 20. Iøvrigt gælder de almindelige Regler, § 21.

b. I Kystfart eller indskrænket Fart kræves ikke ansat Styrmand i Sejlskibe eller i Damp- og Motorskibe paa ikke over 100 Tons.

Naar bortses fra Lægtene, Fiskerfartøjer med Fiskeri-Certifikat og Lystfartøjer med Lystfartøjs-Certifikat, gælder iøvrigt følgende Regler, fra hvilke dog Handelsministeren ifølge § 26 kan gøre Undtagelse i samme Omfang som fra de almindelige Regler om Skibsførere:

Damp- og Motorskibe skal i Kystfart eller indskrænket Fart have en Styrmand med Bevis som saadan, § 3. Handelsministeren kan dog tillade den, der som Sætteskipper i mindst 5 Aar har ført Skib over 100 Tons i fast Rute i indenrigs Fart, at gøre Tjeneste som Styrmand i Skib over 100, men ikke over 150 Tons i lignende Fart, § 7¹⁰⁾.

I Passagerskibe i indskrænket Fart, der har Ret til at befordre over 800 eller, hvis Farten varer mere end 6 Timer, over 600 Passagerer, skal der ifølge Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 § 2 være 2 Styr mænd med Bevis som nævnt, og dette Krav kan i det enkelte Tilfælde saavel skærpes som lempes, § 8.

Udenfor indskrænket Fart skal der i Reglen være mindst en Styrmand med Bevis som saadan, Sn. L.s § 3. Dog kan Styrmanden i et Sejlskib

⁹⁾ Jfr. Sn. L.s § 30.

¹⁰⁾ Jfr. ovenfor ved Note 5.

paa ikke over 100 Tons i Fart paa Nordsøen og Færøerne nøjes med Bevis som Sætteskipper.

Mindst 2 Styrmand kræves i Damp- og Motorskibe over 300 Tons udenfor indskrænket Fart og i Sejlskibe over 400 Tons i Fart paa fremmede Verdensdele, hvortil dog Fart paa Middelhavet eller det sorte Hav ikke medregnes, § 30. Og i alle Skibe over 2500 Tons skal der ifølge Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 § 2 udenfor indskrænket Fart være mindst 3 Styrmand, hvilket Krav tilmed kan saavel skærpes som lempes i det enkelte Tilfælde, § 8. De paagældende skal have Bevis som Styrmand. Normalt er dette ogsaa tilstrækkeligt. I et Damp- eller Motorskib i Fart paa fremmed Verdensdel, der er indrettet til at befordre flere end 50 Mellemdækspassagerer, skal dog ifølge Sn. L.s § 9 første Styrmand have Bevis som Skibsfører. Og fra denne Regel kan der ikke gøres Undtagelse.

Den, der har Bevis som Skibsfører, anses tillige at have Bevis som Styrmand, § 24.

For Lægtene gælder de omtalte Regler ikke.

For Fiskerfartøjer med Fiskeri-Certifikat giver § 18 Ministeriet en almindelig Beføjelse til at lempe de omtalte Regler, og for visse Tilfælde fastslaa Loven Lempelser:

I Nord- og Østersøen, ved Orkneyøerne, Shetlandsøerne, Færøerne og paa Færø Banke kræves Styrmand (Bedstemand) ikke i Fiskerfartøjer under 20 Tons, ej heller i Fiskerfartøjer paa 20 Tons eller derover, men ikke over 50 Tons, hvis Besætning, iberegnet Føreren, er under 8 Mand, § 16. Har Fartøjet en Besætning paa 8 Mand eller derover, skal der være en Bedstemand med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse. Ministeriet kan dog under særlige Omstændigheder gøre Undtagelse fra denne Regel.

Sejlfiskerfartøjer paa over 50 Tons kan i de nævnte Farvande nøjes med en Bedstemand med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse, § 17. Ifølge Bekg. Nr. 157 af 3. Maj 1928 gælder det samme Damp- og Motorfiskerfartøjer over 50, men ikke over 300 Tons Brutto. Og Damp- og Motorfiskerfartøjer over 300 Tons kan nøjes med to Bedstemænd med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse.

Nord for 35° n. Br. og Øst for Meridianen paa 30° v. Lgd. kan Sejlfiskerfartøjer i Atlanterhavet og de dertil grænsende Dele af Ishavet nøjes med en Bedstemand med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse. Ifølge Bekg. Nr. 157 af 3. Maj 1928 gælder det samme Damp- eller Motorfiskerfartøjer, der ikke er over 300 Tons, og Damp- eller Motorfiskerfartøjer over 300

Tons kan nøjes med to Bedstemænd med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse.

Nord for 35° n. Br. og Vest for Meridianen paa 30° v. Lgd. kan ifølge Bekg. Nr. 157 af 3. Maj 1928 ethvert Fiskerfartøj, der ikke er over 300 Tons, i de nævnte Farvande nøjes med en Bedstemand med Bevis som Fiskeskipper af 1. Klasse, og ethvert Fiskerfartøj over 300 Tons med to Bedstemænd, hvoraf en med Bevis som Fiskeskipper af 1. Klasse og en med Bevis som Fiskeskipper af 2. Klasse.

Et Lystfartøj med Lystfartøjs-Certifikat, der ikke er over 20 Tons og ikke over 14 Meters Vandlinielængde, behøver aldrig at have Styrmand. Er Rumfanget over 20 Tons eller Vandlinielængden over 14 Meter, men Rumfanget dog ikke over 100 Tons og Vandlinielængden ikke over 27 Meter, behøver Fartøjet ikke at have Styrmand i Fart indenfor Skagen, paa Nordsøen og i Kanalen (indtil Linien Start Point—Cap de la Hague). Iøvrigt gælder de almindelige Regler.

c. Angaaende Maskinbetjeningen gælder, naar bortses fra Fiskerfartøjer med Fiskeri-Certifikat og Lystfartøjer med Lystfartøjs-Certifikat, følgende Regler, der dog af Handelsministeren kan lempes i samme Omfang som Reglerne om Skibsføreren og Styrmandstjenesten:

I Sejlskibe med Hjælpemotor paa ikke over 120 H. K.¹¹⁾ stilles ikke særlige Krav til Ledelsen af Maskintjenesten, § 4. I Sejlskibe med Hjælpemotor over 120, men ikke over 250 H. K., skal der være ansat en Motorpasser med Bevis som saadan. Dog kan Handelsministeren gøre Undtagelse fra denne Bestemmelse. For Sejlskibe med Hjælpemotor over 250 H. K. træffer Handelsministeren Bestemmelse.

Naar ikke Passagerer befordres, stilles der ikke særlige Krav til Ledelsen af Maskintjenesten i Motorskibe med Motor paa ikke over 80 H. K. Befordres Passagerer, skal der være ansat en ædruelig og paalidelig Mand, der er fyldt 18 Aar og enten har bestaaet Motorpasserprøven eller ved Bevis fra en af Handelsministeriet godkendt Sagkyndig godtgør, at han kan passe en Motor af den paagældende Type. Kravet herom kan dog frafalde, naar Skibet udelukkende anvendes indenfor dansk Søterritorium, og dets Indretning muliggør, at Motoren kan betjenes af Føreren.

¹¹⁾ Hestekraften bestemmes efter den Ydelse, der kan udvikles og vedligeholdes i 4 Timer, naar Skibet er lastet til fuld Bæreevne, Bekg. Nr. 344 af 23. December 1932. — Angaaende Afholdelse af Udgifter ved Prøvefart, som det i særlige Tilfælde maatte blive nødvendigt at foretage, Sn. L.s § 30.

I Motorskibe med Motor over 80, men ikke over 200 H.K., skal der være ansat en Motorpasser med Bevis som saadan.

I Dampskibe med Maskine paa ikke over 200 H.K. skal der være ansat en Maskinpasser med Bevis som saadan, § 5. Det samme gælder ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende.

I Damp- og Motorskibe med Maskine eller Motor over 200, men ikke over 500 H.K. skal der være ansat, i indskrænket Fart en Maskinmester med Bevis som Maskinmester af 2. Klasse, Nord for den 58. Breddegrad desuden en Person med Bevis som henholdsvis Maskin- eller Motorpasser, udenfor indskrænket Fart to Maskinmestre med Bevis som Maskinmester af 2. Klasse.

I Damp- og Motorskibe med Maskine eller Motor over 500 H.K. skal der være to Maskinmestre, hvoraf en med Bevis som Maskinmester af 1. og en med Bevis som Maskinmester af 2. Klasse.

I Damp- og Motorskibe i Fart paa fremmede Verdensdele, der er indrettet til at befordre flere end 50 Mellemdækspassagerer, maa første Maskinmester foruden at have Bevis som Maskinmester af 1. Klasse have bestaaet udvidet Maskinisteksamen, § 14. Under særlige Omstændigheder kan Handelsministeren dog gøre Undtagelse fra denne Regel¹²⁾.

Foruden de to Maskinmestre skal der ifølge Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 i Skibe med Maskine eller Motor over 200 H.K., der anvendes i Fart paa fremmede Verdensdele, hvortil dog som nævnt ikke regnes Fart paa Middelhavet eller det sorte Hav, være en Maskinassistent med almindelig Maskinisteksamen, og i dobbeltskruede Skibe med Maskine eller Motor over 500 H.K. uanset Farten en saadan Maskinbetjening, at der paa hver Vagt kan være en Medhjælper for den vagthavende Maskinmester. Disse Regler kan tilmed af Handelsministeren saavel skærpes som lempes i det enkelte Tilfælde. Den førstnævnte Regel maa dog have til Forudsætning, at der ikke foruden de to Maskinmestre skal være en Undermester eller yderligere en Maskinmester, hvilket i visse Tilfælde kræves af Sn. L.s § 7. Efter denne Bestemmelse skal der nemlig foruden de to Maskinmestre være ansat i Skibe med Maskine eller Motor over 500, men ikke over 800 H.K. i Fart paa

¹²⁾ Paa den anden Side kan det ved kgl. Anordning bestemmes, at første Maskinmester i et Motorskib med Motor paa over 1000 H.K. foruden at have Bevis som Maskinmester af 1. Klasse skal have bestaaet udvidet Maskinisteksamen eller aflagt Prøve i et eller flere af de til denne hørende Fag, § 4.

fremmede Verdensdele, dog ikke i Fart paa Azorerne, Madeira, de canariske Øer og Marokkos Atlanterhavskyst, en Undermester med Bevis som saadan, og i Skibe med Maskine eller Motor over 800 H.K. i Fart paa fremmede Verdensdele en Maskinmester af 2. Klasse. Og i Middelhavet skal der foruden de to Maskinmestre i Skibe med Maskine eller Motor over 700 eller 500, men ikke over 800 H.K. i Fart henholdsvis Vest eller Øst for Meridianen paa 16° ø. Lgd. være ansat henholdsvis en Maskinassistent med almindelig Maskinisteksamen eller en Undermester, i Skibe med Maskine eller Motor over 800 H.K. baade Vest og Øst for den nævnte Meridian en Maskinmester af 2. Klasse. Men fra alle disse Regler kan der gøres Undtagelse, naar særlige Omstændigheder taler derfor.

Den, der har Bevis som Maskinmester af 1. Klasse, Maskinmester af 2. Klasse eller Undermester, anses tillige at have Bevis som henholdsvis Maskinmester af 2. Klasse, Undermester eller Maskin- og Motorpasser, § 24.

Hvad angaar Fiskerfartøjer med Fiskeri-Certifikat og Lystfartøjer med Lystfartøjs-Certifikat, stilles der aldrig særlige Krav til Maskinbetjeningen i Sejlfartøjer med Hjælpemotor, §§ 19 og 22. I Damp- og Motorfiskerfartøjer med Maskine eller Motor paa ikke over 500 H.K., kan denne betjenes, i indskrænket Fart, men ikke Nord for den 58. Breddegrad, af en, i indskrænket Fart Nord for den nævnte Breddegrad eller udenfor indskrænket Fart af to Maskin- eller Motorpassere, der har Bevis som Maskin- eller som Motorpasser og desuden har bestaaet Haandværksprøve. I de Tilfælde, hvor der kræves to, maa dog den, der gør Tjeneste som første Maskinmester, enten i 12 Maaneder have faret til Søs som Maskin- eller Motorpasser eller have særlig Tilladelse af Handelsministeren. Maskinassistent kræves ikke ansat, naar Maskinen eller Motoren er paa ikke over 500 H.K. For Damp- og Motorfiskerfartøjer med Maskine eller Motor over 500 H.K. og for Damp- og Motorlystfartøjer gælder de almindelige Regler, der dog kan lempes af Handelsministeren.

d. Ansættes der i et Skib flere Styr mænd (Bedstemænd) eller Maskinmestre (Maskin- eller Motorpassere) end foreskrevet, skal de paagældende have Sønæringsbevis af mindst samme Grad som den, der kræves for den laveste af de foreskrevne Stillingen, § 24. Fra denne Regel kan der dog gøres Undtagelse.

e. Erhvervelse af Sønæringsbevis eller Bevis som Lystsejler forudsætter, at vedkommende har en vis praktisk og teoretisk Uddannelse, Erhvervelse af Bevis som Dæksbefalingsmand desuden, at han har aflagt Syns-

prøve¹³⁾ og, naar undtages Bevis som Styrmand eller som Lystsejler, at han har dansk Indfødsret. Den teoretiske Uddannelse skal være afsluttet med en Prøve, nemlig efter Omstændighederne Skibsførereksamen, Styrmandseksamen, Sætteskipperprøve (Sætteskipper, Fiskeskipper af 1. Klasse) eller Kystskipperprøve (Kystskipper, Fiskeskipper af 2. Klasse, Lystsejlere) som omhandlet i Lovgivningen om Navigationsundervisningen¹⁴⁾, eller almindelig Maskinisteksamen¹⁵⁾ med Haandværksprøve (Maskinmestre af 1. og 2. Klasse), samme Eksamen uden denne Prøve (Undermestre), Maskinpasser- eller Motorpasserprøve som omhandlet i Loven om Eksaminer for Skibsmaskinister m.m.¹⁶⁾. Skibsførereksamen forudsætter, at vedkommende tidligere har taget Styrmandseksamen. Den praktiske Uddannelse skal for Dæksbefalingsmænds Vedkommende omfatte en vis Tids Tjeneste i Sejlskib. Under Hensyn til de Vanskeligheder ved at skaffe sig den fornødne Uddannelse, Sejlskibenes aftagende Betydning har medført for unge Sømænd, har Staten anskaffet og udrustet Skoleskibet Danmark, Lov Nr. 79 af 23. Marts 1932¹⁷⁾. Til Bestridelse af Udgifter ved Driften af dette Skib og anden Uddannelsesvirksomhed er der paalagt danske Skibe over 100 Registertons Brutto, der benytter Maskinkraft som Hovedfremdrivningsmiddel, en halv-aarlig Afgift af 8 Øre pr. Registertons Netto, Lov Nr. 132 af 1. Juni 1929¹⁸⁾.

¹³⁾ Jfr. ovenfor Note 1. — Aldersbetingelser, der dog er dispensable, gælder for Skibsførere, Maskinmestre af 1. Klasse (25 Aar), Sætteskipper, Kystskipper, Fiskeskipper af 1. og 2. Klasse (23 Aar). Bevis som Skibsfører, Styrmand, Maskinmester af 1. eller 2. Klasse eller Undermester kan ikke erhverves af den, der er frakendt de borgerlige Rettigheder, Bevis som Sætteskipper, Kystskipper, Fiskeskipper af 1. eller 2. Klasse, Maskinpasser eller Motorpasser ikke af den, der er idømt Fængsel i mindst 8 Maaneder eller Hensættelse i Arbejdshus eller Sikkerhedsforvaring og frakendt de borgerlige Rettigheder. Erhvervelse af Bevis som Lystsejler er betinget af, at vedkommende i to Aar har været Ejer af dansk Lystfartøj med Lystfartøjs-Certifikat eller aktivt Medlem af en af Handelsministeren anerkendt Motorbaads- eller Sejlsklub.

¹⁴⁾ Lovbekg. Nr. 331 af 1. April 1922, Lov Nr. 179 af 16. Juli 1927, Nr. 156 af 15. April 1930, Nr. 63 af 14. Februar 1931 og Nr. 26 af 16. Februar 1932. Ved Loven af 16. Juli 1927 indførtes som ny Eksamen en udvidet Fiskeskipperprøve for Fiskeskipper af 1. Klasse med mindst 6 Maaneders Fartstid som Fører af eller Bedstemand i Fiskerfartøj over 20 Tons.

¹⁵⁾ Personer, der har bestaaet denne Eksamen, kan indstilles til udvidet Maskinisteksamen.

¹⁶⁾ Lov Nr. 78 af 19. Marts 1930.

¹⁷⁾ Jfr. Bekg. Nr. 316 af 15. December 1932 om Bestyrelsesraad for Skoleskibet Danmark og Bekg. Nr. 30 af 4. Januar 1933 om Driften.

¹⁸⁾ Jfr. Bekg. Nr. 148 af 26. Juni 1929 om Optrækning af denne Afgift. Fra de i Teksten nævnte Eksamensbetingelser kan der ifølge § 26 under særlige Omstændigheder gøres Undtagelse for en enkelt Rejse eller et bestemt Tidsrum, dog højst 6 Maaneder, naar vedkommende skønnes at have erhvervet de fornødne Kundskaber. Under ganske særlige

En Officer af Søværnet, der har bestaaet Afgangsprøven ved Søofficersskolen, kan faa Bevis som Styrmand i dansk Damp- eller Motorskib, naar han har faret til Søs som Officer i mindst to Aar, Sn. L.s § 9. Har han faret til Søs enten i mindst fire Aar som Officer eller i mindst to Aar som Officer og — efter at have erholdt Styrmandsbevis som nævnt — i mindst et Aar som første eller eneste Styrmand i dansk Damp- eller Motorskib i Koffardifart udenfor indskrænket Fart, kan han faa Bevis som Fører af dansk Damp- eller Motorskib, § 8. Forskellige Lempelser med Hensyn til Erhvervelse af Sønæringsbeviser gælder for Maskinpersonel af Søværnet og Maskinister, der har aftjent deres Værnepligt i Søværnet, Sn. L.s § 23, Anordning Nr. 270 af 11. November 1928.

Sønæringsbevis (eller Bevis som Lystsejler¹⁹⁾) udstedes i Købstæderne af Magistraten, paa Landet af Politimesteren, Sn. L.s § 23²⁰⁾. Den, der opfylder Betingelserne derfor, har Ret til at faa udstedt Sønæringsbevis. Nægter vedkommende Myndighed at udstede Beviset, kan Spørgsmaalet indbringes for Handelsministeren, og gaar dennes Afgørelse Klageren imod, kan Sag anlægges i København ved Sø- og Handelsretten, udenfor København ved Søren. Bevis som Lystsejler kan nægtes ogsaa den, der opfylder Lovens Betingelser.

Et Sønæringsbevis kan administrativt²¹⁾ fratages Indehaveren, naar det efter hans legemlige eller sjælelige Tilstand maa anses uforsvarligt, at han udøver den Ret, der følger af Beviset, men Spørgsmaalet kan indbringes for de nævnte Domstole til endelig Afgørelse. Gaar denne Sagsøgeren imod, kan ny Sag rejses, naar de Forhold, der gav Anledning til Dommen, ikke længere er til Stede²²⁾.

Omstændigheder kan Undtagelse gøres uden Tidsbegrænsning, naar vedkommende har udenlandsk Sønæringsbevis og derhos har eller har haft dansk Indfødsret eller har opholdt sig her i Riget i 5 Aar. Ogsaa fra Kravene om praktisk Uddannelse kan der under særlige Omstændigheder gøres Undtagelse.

¹⁹⁾ Bekg. Nr. 174 af 30. Marts 1917.

²⁰⁾ For Udstedelse af Bevis som Skibsfører betales en Kendelse af 30 Kr., for Udstedelse af Bevis som Sætteskipper eller Fiskeskipper af 1. Klasse en Kendelse af 10 Kr. til Kommunen. De nævnte Myndigheder giver ogsaa Bevis som Fiskeskipper af 1. Klasse eller som Styrmand Paategning om de ovenfor mellem Noterne 8 og 9 og ved Note 4 omtalte Rettigheder.

²¹⁾ Foreløbigt af Overøvrigheden, men denne skal gøre Indberetning til Handelsministeren, der derefter træffer Afgørelse i Sagen.

²²⁾ Retten ifølge Bevis som Kystskipper, Sætteskipper, Skibsfører eller Fiskeskipper af 1. eller 2. Klasse bortfalder, naar Indehaveren mister dansk Indfødsret. — Mærkeligt nok siges det samme at gælde Retten ifølge Bevis som Styrmand, hvis Erhvervelse ikke er

f. I Skibe med Radioanlæg skal der være ansat Radioekspedienter, Bekg. Nr. 10 af 21. Januar 1936 § 12. Kun under særlige Omstændigheder og ifølge ministeriel Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde kan Skibsføreren tillige være Radioekspedient.

I Udvandrer-skibe i Fart paa fremmede Verdensdele skal der i Reglen være mindst to Radiotelegrafister med Certifikat som saadanne.

Vagttjeneste kan udføres ikke blot af en Radiotelegrafist, men i Skibe med Radiotelegraf ogsaa af en Radio-Lyttevagts med Bevis som saadan eller et automatisk Alarmanlæg, i Skibe med Radiotelefon i Reglen ogsaa af en Radiotelefonist med Certifikat som saadan.

Erhvervelse af Bevis som Radio-Lyttevagt forudsætter bl. a. Aflæggelse af Prøven for Radio-Lyttevagter, hvorved kræves fuld Sikkerhed i at modtage de internationale Alarm-, Nød-, Sikkerheds- og Ilsignaler, ogsaa naar de fremkommer blandt andre Signaler, samt Færdighed i ved Hørelsen at modtage Kodegrupper og i at indstille Modtageapparater, § 24.

g. I Passagerskibe i international Fart skal der ifølge Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 § 6 for hver Baad eller Redningsflaade være et vist Antal Baadroere med Bevis som saadan.

Udenfor europæisk Fart skal der, naar mere end 100 Personer befordres, være ansat en Læge og, hvis Antallet af Personer, der befordres, er over 500, tillige en Sygepasser eller Sygeplejerske om Bord, Bekg. Nr. 13 af 18. Januar 1930 § 12.

h. For Damp- og Motorskibe over 500 Tons er der ved Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 § 4 fastsat Regler om Antallet af Matroser (herunder Baadsmænd og Tømmermænd), Letmatroser, Ungmænd og Dreng. Kravene kan af Handelsministeren saavel skærpes som lempes i det enkelte Tilfælde, § 8.

i. Ethvert Dampskib skal ifølge Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 § 5 have den fornødne Fyrbøderbesætning. Udenfor indskrænket Fart skal Antallet af Fyrbødere være saa stort, at der kan gaas treskiftet Vagt. For saa vidt er altsaa 8 Timers Arbejdsdagen gennemført ogsaa til Søs.

gjort afhængig af dansk Indfødsret. — Reglen er dog dispensabel. Generhverves Indfødsretten, anses dermed ogsaa Retten til at føre Skib for generhvervet. I Tilfælde, svarende til de i Note 13 nævnte, medfører Frakendelse af de borgerlige Rettigheder, at Retten ifølge Sønæringsbevis forbrødes. Generhvervelse af de borgerlige Rettigheder medfører ikke, at vedkommende paany kan erhverve Sønæringsbevis. Kongen kan dog tillade ham at gøre Tjeneste i lavere Stilling og under ganske særlige Omstændigheder tilbagegive ham de fulde Sønæringsrettigheder. I saa Fald udstedes det fornødne Sønæringsbevis af Handelsministeren.

j. I Overensstemmelse med internationale Konventioner²³⁾ fastslaa Sm. L.s § 10 og Sn. L.s § 1, at Børn under 14 Aar ikke maa anvendes til Arbejde om Bord, og at Personer under 18 Aar ikke maa gøre Tjeneste som Fyrbødere eller Kullempere.

Til Udkigstjeneste maa kun anvendes Personer, hvis Søfartsbog²⁴⁾ af en Mønstringsbestyrer har faaet Paategning om, at vedkommende er skikket til Udkig, Bekg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 § 1. Saadan Paategning meddeles vederlagsfrit mod Bevis for bestaaet Synsprøve som fastsat i Bekg. Nr. 248 af 9. August 1930.

2. a. I særlige Tilfælde kan det blive nødvendigt, at Førelsen af et Skib midlertidigt overgaar til eller overdrages en Person, der ikke opfylder Sn. L.s Betingelser for at være Fører.

Ifølge Sm. L.s § 46 træffer Styrmanden (første Styrmand) de Afgørelser, der ikke kan opsættes, naar Skibsføreren har Forfald eller er fraværende uden at have givet Ordre for indtræffende Tilfælde. Og naar Skibsføreren dør, af anden Grund bliver ude af Stand til at føre Skibet eller forlader Tjenesten, træder Styrmanden (første Styrmand) i hans Sted, indtil ny Fører bliver ansat. Rederen bør da uopholdeligt underrettes, S. L.s § 30. Kan hans Bestemmelse ikke uden Skade afventes, paahviler det Skibsføreren, hvis han er i Live og i Stand dertil, at træffe de fornødne Foranstaltninger, navnlig ved at antage Styrmanden eller en anden kyndig Mand til midlertidigt at føre Skibet. I Udlandet skal Skibsføreren saa vidt muligt raadføre sig med Konsulen. Denne²⁵⁾ foretager selv det fornødne, hvis Skibsføreren er forhindret deri eller undlader at gøre det. Et Tilfælde, hvor Konsulen kan skride ind, vil ogsaa foreligge, naar det ved Klage fra Mandskabet eller paa anden Maade oplyses, at Skibsføreren optræder saa uforsvarligt, at han ikke uden Fare for Besætning, Skib eller Ladning kan vedblive at føre Skibet, I. U. § 77. I saa Fald vil Konsulen afsætte Skibsføreren og ansætte en anden i hans Sted. Den Ansættelse, Skibsføreren eller Konsulen foretager, er i alle Tilfælde midlertidig, gælder kun, indtil Rederen kan træffe Bestemmelse. Konsulen udfærdiger et Beskikkelsesbrev for vedkommende, og giver Skibets Nationalitets- og Registreringscertifikat fornøden Paategning om den ny Fører. Har Rederen en Repræsentant paa Stedet, tilkommer det ikke Kon-

²³⁾ Jfr. Lov Nr. 492 af 21. December 1923.

²⁴⁾ Nedenfor Nr. 3.

²⁵⁾ En Vicekonsul kan kun efter Samraad med den overordnede Tjenestemand foretage de i Teksten omtalte Skridt, I. U. § 77.

sulen at skride ind, og mod Protest fra Rederens Side vil han aldrig være berettiget dertil.

Ikke blot Skibsføreren eller Konsulen, men ogsaa Rederen selv maa efter Omstændighederne som midlertidig Fører kunne ansætte en Person, der ikke opfylder Sn. L.s Betingelser. Gør Konsulen dette, skal han i sin tjenstlige Indberetning udtrykkeligt angive Grunden dertil.

Da Skibsføreren ifølge Sm. L.s § 9 paa Rederens Vegne kan antage saavel Styrmand og Maskinmestre som andet Mandskab, har det ikke været nødvendigt at tillægge Konsuler eller andre offentlige Myndigheder nogen Beføjelse i saa Henseende. Men ved Ansættelse af Forhyringsagenter, hjælper det Offentlige Skibsfarten med at fremskaffe det fornødne Mandskab.

b. Naar undtages Reglerne om, at Børn under 14 Aar ikke maa anvendes til Arbejde om Bord, og at Personer under 18 Aar ikke maa gøre Tjeneste som Fyrbødere eller Kullempere, kan ogsaa de Bemandingsregler, der angaar Skibsmandskabet, fraviges i særlige Tilfælde. Ifølge Bekg. Nr. 5 af 6. Januar 1933 § 8 skal saaledes Bestemmelserne om, at der i et Damp- eller Motorskib over 500 Tons skal være en Dæksbesætning af en vis Størrelse, ikke være til Hinder for, at Skibsføreren, naar han i udenlandsk Havn som Følge af Sygdom, Død, Rømning eller anden ham og Rederiet utilregnelig Aarsag mister nogen af de paagældende, under fornøden Hensyntagen til, om Skibet med den tilbageværende Besætning kan betragtes som sødygtigt, fortsætter Rejsen til anden nærliggende Havn for der at antage det manglende Mandskab. Og ifølge I. U. § 79 maa dansk Udenrigstjenestemand i Nødsfald ikke vægre sig ved at paamønstre Mandskab, fordi det ikke har de af Loven krævede Kvalifikationer, eller fordi Skibets Besætning i talmæssig Henseende er utilstrækkelig, men han skal forsyne Skibsbemandingslisten med Bemærkning om Manglen i saa Henseende og om Grunden til, at Lovens Regler er fraveget, og paamønstrer Styrmand eller Maskinmester uden fornødent Sønæringsbevis, skal baade vedkommende selv og Føreren gøres opmærksom paa, at Manglen maa afhjælpes, naar Skibet anløber dansk Havn.

Ved Lov Nr. 67 af 12. April 1892 §§ 1—5 er der givet Regler om Forhyringsagenter i København, og med Hjemmel i § 6 er disse Regler gjort anvendelige ogsaa i en Række andre danske Byer²⁶⁾. Til Udøvelse af Virksomhed som Forhyringsagent kræves der herefter Bevilling, der meddeles af

²⁶⁾ Anordning Nr. 183 af 28. September 1894 (Faxe Ladeplads, Rønne, Svendborg, Marstal), Nr. 37 af 12. Marts 1904 (Aarhus), Nr. 131 af 18. Juli 1904 (Aalborg), Nr. 185 af 22. December 1905 (Randers), Nr. 246 af 10. Juli 1907 (Vejle), Nr. 131 af 25. Maj 1909

Handelsministeren²⁷⁾. Og Forhyringsagenter har en vis Eneret paa Forhyring. Vel kan et Skibs Befalingsmænd eller Rederens faste Kontorfunktionærer benyttes til at fremskaffe Mandskab, men de paagældende maa ikke oppebære særligt Vederlag fra Rederen eller Vederlag fra anden Side for deres Virksomhed hermed. Og iøvrigt maa kun Forhyringsagenter befatte sig med at tilvejebringe Søfolk til Skibe eller optræde som Mellemmænd ved Afslutning af Forhyringskontrakter. Overtrædelse af denne Regel medfører Strafansvar efter Borgerlig Straffelov § 131²⁸⁾. Ved en nyere Dom²⁹⁾ er det dog antaget at følge af Loven om Arbejdsanvisning og Arbejdsløshedskasser, Bekg. Nr. 205 af 20. Maj 1933 §§ 4 og 22, hvorefter de anerkendte Arbejdsløshedskasser er pligtige til i Samarbejde med den offentlige Arbejdsanvisning at virke for at skaffe ledige Medlemmer Arbejde, at Søfolkenes Arbejdsløshedskasser kan anvise ledigt Mandskab til Skibe — hvilket betyder en ikke uvæsentlig Forringelse af Forhyringsagenternes Stilling. En Forhyringsagent maa ikke drive Beværtning, og Forhyringsvirksomhed maa ikke drives sammen med Beværtning, Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 2. Vederlag for Afslutning af en Forhyringskontrakt betales af Parterne med Halvdelen hver³⁰⁾.

En Forhyringsagent maa naturligvis ikke forlede en Sømand til at bryde indgaaet Forhyringskontrakt eller forhyre nogen, som han ved er bunden ved anden Tjenesteaftale, og uden at have forvisset sig om, at rette vedkommendes Samtykke foreligger, maa han ikke forhyre nogen, der paa Grund af personlig Umyndighed ikke kan indgaa Aftale om Forhyring paa egen

(Nakskov), Nr. 133 af 2. Juni 1909 (Horsens), Nr. 18 af 1. Februar 1910 (Odense), Nr. 189 af 20. August 1910 (Nykøbing paa Mors), Nr. 279 af 20. Oktober 1915 (Faaborg), Nr. 280 af s. D. (Kerteminde), Nr. 577 af 15. Oktober 1919 (Esbjerg), Nr. 578 af s. D. (Nykøbing Falster), Nr. 439 af 3. Oktober 1921 (Frederikshavn), Nr. 532 af 7. December 1921 (Helsingør) og Nr. 396 af 18. August 1922 (Rudkøbing). — Reglerne om Antallet af Forhyringsagenter er dog forskellige for de forskellige Byer.

²⁷⁾ Bekg. Nr. 269 af 17. December 1908.

²⁸⁾ Straffebestemmelsen i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 1, 3. Stk. er ophævet ved Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m. § 3.

²⁹⁾ U. f. R. 1934. 1005.

³⁰⁾ Det samlede Vederlag maa ikke overstige 7 pCt. af en Maanedes Hyre. Nærmere Regler om Forhyringsagenters Virksomhed og om Vederlagets Størrelse fastsættes i Bevillingen. Straffebestemmelser og Regler om Tilbagekaldelse af Bevilling findes i Lovens § 4. Bøder tilfalder Bombebøssen i København, § 5. Efter de for andre Byer gældende Regler kan Bøder dog ogsaa tillægges anden i Søfartens eller de søfarendes Interesse indstiftet Indretning. I Aarhus tilfalder Bøder saaledes Aarhus Skipperlavs Fattigkasse, Skr. Nr. 215 af 9. Juni 1904. —

Haand, § 4. Paa Begæring af Skibsføreren skal Forhyringsagenten hos Mønstringsbestyreren skaffe oplyst, om den hyresøgendes Værnepligtsforhold er til Hinder for, at han gaar i Fart med Skibet, § 3.

c. Paa forskellig Maade hjælper det Offentlige Skibsfarten med at bevare det fornødne Mandskab.

Tidligere kunde forhyrede Personer altid paa Begæring af Skibsføreren bringes om Bord ved Politiets Hjælp, naar de ikke indfandt sig til Tjeneste i rette Tid, forlod Skibet uden Tilladelse eller i Tilfælde af Landlov ikke kom tilbage i rette Tid, men ifølge Sm. L.s § 52 gælder denne Afgivelse fra almindelige Retsregler nu kun, naar Skibet ellers ikke vil have tilstrækkeligt Mandskab, eller Sømanden træffes beruset. Ifølge I. U. § 83 tilkommer det i Udlandet Skibsføreren at afgøre, om førstnævnte Tilfælde foreligger, men det kan næppe gælde her i Landet. I Udlandet vil Betydningen af, at Skibsføreren efter dansk Ret er berettiget til at begære Politiets Hjælp, bero paa, hvorledes de stedlige Myndigheder stiller sig. I Reglen vil disse ikke yde Bistand til Ombordbringelse af vedkommende Lands egne Statsborgere. Men i adskillige Traktater findes der udtrykkelige Bestemmelser om, at Bistand skal ydes i andre Tilfælde³¹⁾. Naar Skibsføreren er villig til at afholde Omkostningerne, skal dansk Udenrigstjenestemand paa Begæring bringe alle de Midler i Anvendelse, som Landets Lovgivning og mulige traktatmæssige Bestemmelser tillader.

Rømning medfører Strafansvar efter Sm. L.s § 78. Ogsaa Forleden til Rømning eller Medvirkning dertil straffes, § 79. Tiltale finder dog kun Sted paa Begæring af Skibsføreren eller Rederen. Sag anlægges i København ved Sø- og Handelsretten, udenfor København ved Søretten, § 90. I Udlandet kan Sagen, hvis Skibsføreren paa egne og sit Rederis Vegne indgaar paa at frafalde retslig Tiltale, afgøres ved, at Rømningsmanden betaler en af Konsulen fastsat Bøde, Sm. L.s § 43, I. U. § 85. En Række Traktater indeholder Bestemmelser om gensidig Pligt til Udlevering af Rømningsmænd, der ikke er Statsborgere i vedkommende Land³²⁾, men Krav herom vil i Reglen ikke blive rejst fra dansk Side.

³¹⁾ Jfr. Note 32.

³²⁾ Konvention med Belgien af 26. August 1909 Art. 12, Konvention med Frankrig af 9. Februar 1842 Art. 6, Traktat med Italien af 1. Maj 1864 Art. 11, Traktat med Japan af 12. Februar 1912 Art. 17, Traktat med Letland af 3. November 1924 Art. 28, Traktat med Liberia af 21. Maj 1860 Art. 10, Konvention med Mexiko af 3. Maj 1910 Art. 9, Konvention med Nederlandene ang. Kolonierne af 6. Juni 1856 Art. 11, Konvention med Paraguay af 18. Juli 1903 Art. 20, Overenskomst med Storbritannien af 21. Juli 1881, Overenskomst med Tyskland af 14. Juni 1881.

3. Kontrollen med Bemandingsreglernes Overholdelse foregaar ved Skibenes Klarering og ved de Mønstringer, der skal finde Sted dels i Tilfælde af Antagelse eller Afskedigelse af Mandskab her i Riget, dels i visse andre Tilfælde. Et Hovedformaal for disse Mønstringer er at udøve Værnepligtspoliti. Endvidere paases det, at den med en Sømand truffe Hyreaftale i Overensstemmelse med Sm. L.s § 11 er indført med Underskrift af begge Parter i Skibsbemandingslisten og med Underskrift af Skibsføreren i en Afregningsbog, der overgives til Sømænden, at behørig Afregning med Sømænd, der afmønstres, har fundet Sted, og at i det hele Kontraktsforholdet mellem Reder og Mandskab er i Orden. I denne Sammenhæng skal kun den politimæssige Side af Mønstringen omtales nærmere.

En dansk Sømand, der forhyres her i Landet, skal ifølge Sm. L.s § 11, jfr. Bekg. Nr. 244 af 8. September 1932, være forsynet med Søfartsbog, der tages i Forvaring af Skibsføreren, saa længe Rejsen varer. Personer med Udygtigheds- eller Afskedspas kan mod Betaling faa Søfartsbog hos en Mønstringsbestyrer eller dansk Konsul og paa Færøerne hos Landfogden eller en Syssemand. Værnepligtige Sømænd skal derimod ifølge Lov om Værnepligt Nr. 123 af 8. Juni 1912 § 45, naar de udmønstres eller forlader Landet for at fare med fremmede Nationers Skibe, have Søfartsbog udstedt af Lægdsforstanderen³³). I en Søfartsbog optages vedkommendes Navn, Fødeaar, Fødested, Signalement og, hvis han er optaget i Lægdsrullen, hans Nummer i denne og Vedtegninger deri angaaende hans Værnepligt.

En udenlandsk Sømand, der her i Landet paamønstres dansk Skib, forsynes med et af Mønstringsbestyreren udstedt Mønstringsbevis.

I Udlandet udfærdiges Mønstringsbevis ved Paamønstring saavel af dansk Sømand, der ikke er i Besiddelse af Søfartsbog, som af fremmed Sømand. Paamønstring foretages, naar en af Parterne begærer det, af dansk Udenrigstjenestemand (Konsul), ellers af Skibsføreren selv, I. U. § 78.

Afmønstring af en Sømand angives i hans Søfartsbog eller paa hans Mønstringsbevis. Ligesom Paamønstring foretages Afmønstringen her i Landet for Mønstringsbestyreren, i Udlandet derimod af Skibsføreren selv, naar ikke en af Parterne begærer den foretaget for dansk Konsul.

Hvad en dansk Sømands Mønstringsbevis udviser, kan han af Mønstringsbestyrer eller Konsul begære indført i en for ham lovligt udstedt Søfartsbog, Bekg. Nr. 244 af 8. September 1932 § 3. Ifølge Lov Nr. 123 af 8. Juni

³³) Lægdsforstander er, for København og Frederiksberg Udskrivningschefen i København, paa Bornholm Øens Kommandant, andre Steder Politimesteren, § 6.

1912 § 45 skal saa vidt muligt alle Paa- og Afmønstringer være indført i en værnepligtigs Søfartsbog.

Enhver tjenstdygtig værnepligtig, der har faret som Sømand i 18 Maaneder og i den Tid gjort to Rejser til Havne, der er beliggende Vest for Linien Lindesnæs—Texel eller Øst for Linien Kalmar—Rügenwalde, faar, naar han møder paa Session, Vedtegningen „Befaren“ i Lægdsrullen, Lov Nr. 123 af 8. Juni 1912 § 19. Alle saadanne værnepligtige fordeles til Søværnet, § 24.

En med Søfartsbog forsynet værnepligtig, der opfylder de almindelige Betingelser for Mødepligt efter Lov Nr. 123 af 8. Juni 1912 § 10, skal, naar han under Udmønstring ankommer til et Sted, hvor der netop holdes Session, møde paa denne og da behandles straks, d. v. s. udenfor Tur, Lov Nr. 123 af 8. Juni 1912 § 12.

En værnepligtig, der opfylder Betingelserne for ved Session at faa Vedtegningen „Befaren“, men ikke inden Udgangen af det Kalenderaar, i hvilket han fylder 25 Aar, har fremstillet sig for en Session, skal ifølge Lov om Indkaldelse af værnepligtige til Søværnet Nr. 323 af 20. December 1924 § 1 ved sin Tilstedeværelse her i Landet møde til Bedømmelse enten paa en Session eller, hvis saadan ikke holdes, ved Søværnet, for en Udskrivningschef eller paa anden, af Indenrigsministeren fastsat Maade. Findes han tjenstdygtig, indkaldes han, saa snart Omstændighederne tillader det.

En med Søfartsbog forsynet værnepligtig har altid Ret til at møde paa Session udenfor det Sted, hvor han staar i Lægdsrullen, Lov Nr. 123 af 8. Juni 1912 § 12.

Er der ikke udskrevet et tilstrækkeligt Antal værnepligtige med Vedtegningen „Befaren“, foretages offentlig Indkaldelse (Stopning) af befarent Mandskab, Lov Nr. 123 af 8. Juni 1912 §§ 29 og 31. Enhver værnepligtig, der efter de almindelige Regler i § 10 vilde være pligtig at møde paa Session, opfylder Betingelserne for at faa Vedtegningen „Befaren“, er til Stede her i Landet og ikke har lovligt Forfald, skal da, hvad enten han er paamønstret et Skib eller ej, inden en i den offentlige Indkaldelse fastsat Frist, der ikke maa overstige tre Uger, melde sig hos en Mønstringsbestyrer og afgive sin Søfartsbog til ham. Er vedkommende paamønstret et Skib, vil hans Søfartsbog normalt være overgivet til Skibsføreren, og i saa Fald er denne pligtig at afgive Bogen. Vedkommende kan gaa i indenrigs Fart og, mod at stille Sikkerhed for rettidigt Fremmøde i Tilfælde af Indkaldelse, i

kortere udenrigs Fart. Han har iøvrigt Krav paa Underholdspenge fra den Dag, da Søfartsbogen er afgivet, til den Dag, da enten Bogen tilbagegives ham, fordi han findes utjenstdygtig eller man ikke faar Brug for hans Tjeneste, eller han skal møde til Tjeneste ved Søværnet. Han kan endvidere fremstille sig til Bedømmelse paa Søværnets Kaserne og har da Krav paa at faa enten Arbejde anvist ved Orlogsværftet eller sine Underholdspenge forhøjet³⁴⁾.

I Lys af det anførte vil man forstaa de nærmere Regler om Pligt til Mønstring af Skibsmandskab.

Ifølge Lov Nr. 123 af 8. Juni 1912 § 6 foregaar Mønstringen i København for en særlig Mønstringsbestyrer, der er underordnet Udskrivningschefen, udenfor København paa Steder, hvor en Udskrivningschef er ansat, for denne, og ellers for Toldvæsenet. Paa Færøerne foregaar Mønstringen for Sysselmanden.

Føreren af et dansk Skib skal ifølge Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 §§ 1—3 mønstre sit Mandskab for Mønstringsbestyreren i følgende Tilfælde:

(1) Naar der her i Landet antages eller afskediges en eller flere Sømænd.

(2) Naar Skibet første Gang toldklarerer her i Landet efter i Udlandet at have antaget en eller flere Sømænd eller mistet nogen af Besætningen ved Død, Afskedigelse, Rømning eller paa anden Maade.

(3) Naar Skibet første Gang i et Kalenderaar toldklarerer ved dansk Toldsted eller gaar i Fart fra et saadant, selv om der ikke sker nogen Forandring med Hensyn til Besætningen.

(4) Naar det i Forbindelse med Indkaldelse af befarent Mandskab ved offentlig Kundgørelse paabydes, at Førere af Skibe, der indenfor et Tidsrum af ikke over tre Uger klarer ved dansk Toldsted, skal mønstre deres Mandskaber, selv om de efter de under (1)—(3) nævnte Regler ikke vilde være pligtige dertil.

³⁴⁾ Var han ved Kalenderaarets Begyndelse under 25 Aar, kan han i Fredstid ved Henvendelse gennem en Mønstringsbestyrer til Udskrivningschefen opnaa Udsættelse af sin Tjeneste i et Aar, § 30. Saa længe saadan Udsættelse varer, maa han ikke udmønstres. Han kan vel til enhver Tid kræve sin Søfartsbog tilbage, men samtidig bortfalder Udsættelsen. Denne bortfalder ligeledes i Tilfælde af Krig. — Om Pligt for Personer, der er optaget i Lægdsrullen, til at melde Afrejse til Udlandet og Hjemkomst derfra, og om Pligt for Personer, der er tjenstgørende eller udskrevet til Tjeneste, til ikke at rejse til Udlandet uden særlig Tilladelse gælder de almindelige Regler i Lovens §§ 42 og 43 og Anordning Nr. 287 af 16. November 1925. Værnepligtige med Søfartsbog afgiver Melding til en Mønstringsbestyrer og søger Tilladelse hos en Udskrivningschef.

Anløb af Frihavnen maa ligestilles med Klarering ved dansk Toldsted. Da Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 blev givet, havde København ikke nogen Frihavn.

Mønstring foretages i Reglen for Mønstringsbestyreren i det Distrikt, hvor Skibet befinder sig, § 4. Naar nyt Mandskab forhyres, og dette er antaget i et andet Distrikt, kan Skibsføreren dog i Stedet foretage Mønstringen der. Skibsføreren har Ret til at møde ved en Forhyringsagent, Lov Nr. 67 af 12. April 1892, § 5. Mønstringsbestyreren kan dog kræve personligt Fremmøde, med mindre Mønstringen foregaar i et andet Distrikt end det, hvor Skibet befinder sig, eller Skibet under Forbisejling antager en eller flere Søfolk, men ikke helt ny Besætning. I disse Tilfælde har Skibsføreren en ubetinget Ret til at møde ved en Forhyringsagent, ved en af Skibets Befalingsmænd eller ved den Mægler eller Købmand, der besørger hans Forretninger, Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 § 8.

Ved Mønstringen fremlægger Skibsføreren Skibsbemandingsliste³⁵⁾ og Mandskabets Søfartsbøger eller Mønstringsbeviser.

Udøvelsen af Værnepligtspolitiet tager i første Række Sigte paa Mandskab, der udmønstres med Skibet. For saa vidt der er noget til Hinder for, at de paagældende gaar i Fart med Skibet, maa Udmønstring nægtes. Kan en Sømand ifølge særlig Tilladelse³⁶⁾ gaa med Skibet i Tiden, indtil han indkaldes, gives der Skibsbemandingslisten og vedkommendes Afregningsbog Paategning om, at han har Ret og Pligt til at begære Afmønstring for at kunne møde til Militærtjeneste i rette Tid³⁷⁾. For saa vidt Udmønstringen angaar nyt Mandskab, altsaa har Karakter af Paamønstring, maa ifølge § 9 personlig Fremstilling for Mønstringsbestyreren finde Sted, og har de paagældende ikke som værnepligtige faaet Søfartsbog udstedt af Udskrivningschefen, maa der foreligge Afskeds- eller Udygtighedspas og, om fornødent, særlige Bevisligheder navnlig vedrørende deres Alder. Udenfor Tilfælde af

³⁵⁾ Skibsbemandingslister skal ligesom Søfartsbøger mod Betaling kunne faas hos enhver Mønstringsbestyrer eller Konsul, paa Færøerne hos Landfogden og Sysselmændene, Sm. L.s § 11. I visse Tilfælde skal Skibsbemandingslisten fremlægges i to Eksemplarer, hvoraf det ene forbliver paa Mønstringskontoret, Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 § 6. Efter Omstændighederne kan nyt Mandskab føres paa en Tillægsgliste, men Hovedlisten skal da af Mønstringsbestyreren paategnes om, at der er en Tillægsgliste, § 7. Naar Skibet sejler forbi uden at toldklare, og naar Mønstring finder Sted i et andet Distrikt, er det dog tilstrækkeligt, at Tillægsglisten forelægges, men Skibsføreren skal da under Ansvar som for forsømt Mønstring foranledige Hovedlisten paategnet, første Gang Skibet derefter toldklarerer, § 7.

³⁶⁾ Ovenfor Note 34.

³⁷⁾ Cirkulære af 9. August 1930.

Paamønstring vil personligt Fremmøde i Reglen ikke være nødvendigt, men Mønstringsbestyreren kan stille Krav derom.

Værnepligten er aldrig til Hinder for, at Søfolk afmønstres, men der kan være Grund til at gøre opmærksom f. Eks. paa, at de paagældende maa møde til Bedømmelse efter de ovenfor omtalte Regler.

Naar Skibsføreren angiver, at Skibet ved Død, Afskedigelse, Rømning eller paa anden Maade har mistet værnepligtigt Mandskab i Udlandet, skal dette nærmere godtgøres, om fornødent ved retsligt Forhør, der optages og gives beskrevet uden Erlæggelse af Gebyr og uden Brug af stemplet Papir, § 12, Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 af Lov om Stempelafgift, § 134.

Angaaende Mønstringsbestyrerens Tilsyn med Bemandingsreglernes Overholdelse indeholder Cirkulære Nr. 5 af 11. Januar 1933 nærmere Vejledning. For at muliggøre Bedømmelse af, hvilke Krav der stilles, maa Skibsføreren forelægge Skibets Fartscertifikat, der angiver dets Fartsomraade, Tonnage, højeste tilladte Passagerantal og Maskineriets Hestekraft. Har Skibet Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, maa ogsaa dette forelægges. Heri vil Antallet af Radiotelegrafister og Lyttevagter, i førstnævnte Certifikat tillige Antallet af Baadroere være angivet. Til Oplysning om, at Kravene er opfyldt, maa foruden Skibsbemandingsliste og Søfartsbøger eller Mønstringsbeviser forelægges Sønæringsbeviser, Baadroerbeviser, Certifikater for Radiotelegrafister m. v. — Beror det paa særlig ministeriel Tilladelse, at en Sømand har Ret til at paatage sig en bestemt Tjeneste, skal Bemærkning herom gøres i Skibsbemandingslisten og i vedkommendes Søfartsbog. Og som ovenfor nævnt, maa Personer, der skal kunne anvendes til Udkig, i deres Søfartsbog have Bemærkning om, at de er egnede dertil.

Forinden Bemandingskravene er opfyldt, maa ifølge Cirkulære Nr. 5 af 11. Januar 1933 Skibsbemandingslisten ikke tilbageleveres Skibet. Og ifølge Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 § 16 maa Skibet ikke udklareres af Toldvæsenet, forinden det — normalt³⁸⁾ ved Mønstringsbestyrerens Paategning paa Skibsbemandingslisten — er oplyst, at Mønstring er foregaaet. Herved bemærkes dog, at Tilbageholdelse af et Skib paa Grund af Mangler ved dets Bemanding ifølge T. L.s § 29 kun kan finde Sted, naar det vil være forbundet med øjensynlig Fare for Menneskeliv at lade Skibet gaa til Søs i den Fart, hvortil det er bestemt. Er det ikke Tilfældet, medfører Overtrædelse af Bemandingsreglerne vel Strafansvar, men Udklarering kan ikke

³⁸⁾ Jfr. dog Note 35.

nægtes, og naar Udklarering finder Sted, maa naturligvis Skibsbemandingslisten tilbagegives Skibsføreren. Noget andet er, at Udklarering ikke bør foretages, forinden Sagen har været forelagt Statens Skibstilsyn, der da under Appel til Handelsministeren, Overskibssynet og Højesteret maa afgøre, om Skibet skal tilbageholdes, indtil Manglen er afhjulpet.

Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 § 17 hjemler Strafansvar for at undlade pligtig Mønstring, give urigtige Oplysninger til Mønstringsbestyreren m.v.

Selv om Skibsføreren ikke er pligtig at mønstre sit Mandskab for Mønstringsbestyreren, skal han, naar Skibet klarer ved dansk Toldsted, forevise Skibsbemandingslisten til Paategning af Toldvæsenet, Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872. Forinden dette er sket, kan Skibet ikke udklareres. Opdager Toldvæsenet nogen Mangel i Henseende til Bemanding, vil det i Tvivlstilfælde gøre Statens Skibstilsyn opmærksom derpaa³⁹⁾. Tilsynet afgør da under Appel som nævnt, om Skibet skal tilbageholdes, indtil Manglen er afhjulpet.

Hvad angaar Kontrollen med, at Skibsføreren selv har fornødent Sø-næringsbevis, erindres, at hans Navn og Angivelse af hans Sø-næringsadkomst skal optages i Skibets Nationalitets- og Registreringscertifikat eller Nationalitetsbevis⁴⁰⁾.

4. Ifølge § 1 i Lov Nr. 38 af 18. Februar 1936, der udløber den 31. Marts 1938, maa udenlandske Søfolk ikke uden Tilladelse af Politiet afmønstres i dansk Havn.

³⁹⁾ Sn. L.s § 27 forudsætter, at Handelsministeren skal give vedkommende Myndigheder nærmere Anvisninger om, hvorledes og i hvilket Omfang det, naar Skibe ind- og udklareres eller sættes i Fart, paahviler vedkommende Myndigheder at paase Overholdelsen af nævnte Lovs Regler.

⁴⁰⁾ Ovenfor § 5 efter Note 22.

§ 12. Afgangssyn af danske Passagerskibe i Fart paa fremmede Verdensdele.

Et dansk Passagerskib i Fart paa fremmed Verdensdel skal, forinden det afgaar fra dansk Havn, underkastes Afgangssyn af Statens Skibstilsyn, T. L.s § 25, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 § 255¹⁾).

I Forbindelse med Eftersyn af Skibet og dets Udstyr paases det ved Afgangssyn, at de foreskrevne Øvelser har fundet Sted, og at der foreligger behørig Mønstringsrulle²⁾). Under selve Afgangssynet foretages Prøve i Betjening af vandtætte Døre og andre Aabninger, Baadøvelse, Brandmanøvre og Prøve af Radioanlæg og Nødbelysnings-Installation. Ikke blot selve Skibets, men ogsaa Redningsbaadenes Proviant- og Vandbeholdning undersøges.

Hvad angaar Lastningen, afkræves der Skibsføreren Erklæring om, at eksplosive Stoffer eller anden forbudt Ladning ikke medtages, at mulige brandfarlige eller giftige Stoffer er anbragt i Rum, der er omgivet af Jernskodder og ikke støder op til noget Passagerrum, og hvorfra de let kan fjernes, og at mulige ildelugtende eller sundhedsfarlige Stoffer føres i Rum, der er helt adskilt fra Passagerrummene.

Hvad angaar Bemanningen, paases det ikke blot, at Mandskabet er tilstrækkeligt, men ogsaa Mandskabets Sundhedstilstand undersøges, enten af Skibets egen eller en anden Læge, og lider nogen af Mandskabet af en Sygdom, der kan medføre Fare for de ombordværende, skal han paa Lægens Begæring fjernes fra Skibet, Bekg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 § 2. Almindeligvis undersøges dog ikke Skibsofficerer og dermed ligestillede, der er i Rederiets faste Tjeneste.

Befordre Skibet Udvandrere, skal der forelægges Tilsynet en af Skibsføreren underskrevet Passagerfortegnelse og, hvis der i en senere Anløbshavn agtes medtaget Passagerer, en Tillægsliste over disse. Opholdsrum for

¹⁾ Afgangssyn kan foreskrives ogsaa for andre Klasser af Passagerskibe, hvad dog hidtil ikke er sket.

²⁾ Ovenfor § 9 efter Note 7.

Besætning og Passagerer undersøges. Medmindre der foreligger tilfredsstillende Erklæring i saa Henseende fra den under Politivirigheden hørende Udvandrerlæge, efterses endvidere Hospitalsrum under Medvirkning af Skibslægen, og der afkræves denne og Skibsføreren Erklæring angaaende Beholdningen af Medicin m. v.³⁾.

Om stedfundet Afgangssyn meddeles der Skibet Afgangsattest mod Afgift efter T. L.s § 37 og Bekg. Nr. 237 af 12. Juli 1933. Forinden saadan Attest er udstedt, kan Skibet ikke udklareres. Nægtes Afgangsattest, kan Skibsføreren eller Rederen indanke Spørgsmaalet for Handelsministeren og, om fornødent, for Overskibssynet og Højesteret.

³⁾ Angaaende Politiets Kontrol med Udvandrere ovenfor § 8 Nr. 4 (1).

§ 13. Statens Tilsyn med fremmede Skibe.

1. Ved kgl. Anordning kan T. L.s Forskrifter om danske Skibe med de Begrænsninger, som Overenskomster med andre Stater medfører, og de Lempelser, som findes passende, gøres anvendelige ogsaa paa fremmede Skibe, naar disse anløber dansk Havn eller paa dansk Søterritorium ind- eller udskiber Passagerer eller Gods.

Ved Anordning Nr. 146 af 21. April 1925 § 2 er det overladt Handelsministeren at træffe Bestemmelse om, hvorvidt Forskrifterne om danske Skibes Bygning, Udstyr og Lastning skal komme til Anvendelse ogsaa paa fremmede Skibe.

Afgrænsningen af, i hvilket Omfang Forskrifterne om danske Skibes Bygning og Udstyr skal gælde fremmede Skibe, er ved Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 2 foretaget i væsentlig Overensstemmelse med Si. K., idet Reglerne om Konstruktion, Radiotelegrafi og Redningsmidler (Baade m. v., Brandslukningsmidler) er gjort anvendelige paa fremmede Passager-skibe, Reglerne om Radiotelegrafi ogsaa paa fremmede Lastskibe. Uden Forbillede i Si. K. er det dog bestemt, at desuden de i Bekg. Nr. 55 af 10. Marts 1928 givne Forskrifter om Laste- og Lossemidler¹⁾ skal gælde for baade Passager- og Lastskibe.

Reglerne om Skibes Lastning, herunder om Lastelinier, gælder ogsaa for fremmede Skibe, Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 5.

De for danske Skibe gældende Bemandingsregler finder ikke Anvendelse paa fremmede Skibe.

Statens Skibstilsyn har i dansk Havn eller paa dansk Søterritorium Ret til at gaa om Bord i et fremmed Skib for at foretage de fornødne Undersøgelser, Anordning Nr. 146 af 21. April 1925 § 3. Herved kan Tilsynet kræve Bistand og Oplysning af Skibsfører, Maskinmester og enhver, der handler paa disses Vegne. Ophold af Skibet og Vanskeliggørelse af Arbejdet

¹⁾ Ovenfor § 9 ved Note 7.

ombord skal saa vidt muligt undgaas. Tilsynet bistaas af andre Myndigheder paa samme Maade som ved Undersøgelse af danske Skibe²⁾).

Reglerne om Hoved-, Kontrol- og Fribordssyn gælder ikke fremmede Skibe. Derimod gælder Reglerne om Afgangssyn, herunder om Lægeundersøgelse af Mandskabet, Anordning Nr. 146 af 21. April 1925, Bekg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 § 2.

Reglerne om Straf og Tilbageholdelse finder Anvendelse, Anordning Nr. 146 af 21. April 1925 § 1. Herefter maa Tilbageholdelse kunne finde Sted ikke blot ifølge Overtrædelse af normative Regler, der efter det anførte gælder for fremmede Skibe, men ogsaa naar det f. Eks. paa Grund af utilstrækkelig Bemanning, Proviantering, Forsyning med Medicin og, for Lastskibes Vedkommende, Fejl i Konstruktionen eller mangelfuldt Udstyr med Redningsmidler vil være forbundet med øjensynlig Fare for Menneskeliv at lade Skibet gaa til Søs i den Fart, hvortil det er bestemt. Naar et fremmed Skib tilbageholdes, skal Statens Skibstilsyn udtrykkeligt henlede Skibsførens Opmærksomhed paa Adgangen til Appel, Anordning Nr. 146 af 21. April 1925 § 3.

2. Tilsynets Adgang til Indskriden overfor fremmede Skibe begrænses ved forskellige internationale Overenskomster om gensidig Anerkendelse af Certifikater.

(1) Sikkerhedscertifikater, Radio-Sikkerhedscertifikater og de til saadanne hørende Undtagelses-Certifikater, der er udstedt paa Vegne af Regeringen i et af de Lande, der har tiltraadt Si. K., anerkendes i alle disse Lande, Art. 53. Som Følge deraf er danske Myndigheders Tilsyn med et fremmed Skib, der omfattes af Si. K. og har Certifikat som foreskrevet, begrænset til at undersøge, om Skibets Sødygtighedsforhold i det væsentlige svarer til Certifikatets Angivelser, saaledes at det kan gaa til Søs uden Fare for Passagerer og Mandskab, Art. 54, Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 4. Formentlig kan herved dog kun være tænkt paa Tilsynet med Skibets Bygning og Udstyr. At Tilsynet med Overholdelse af Reglerne om Lastning ikke begrænses som Følge af, at Skibet har Sikkerheds-Certifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, er i hvert Fald sikkert. Hvad angaar Bemanningen, erindres, at de nævnte Certifikater angiver Antallet af Radiotelegrafister og Lyttevagter, Sikkerhedscertifikater desuden Antallet af Baadroere, saaledes at Tilsynet i hvert Fald kan paase, at Skibet i saa Henseende fyldestgør de Krav, der stilles. Men ogsaa iøvrigt maa et Skib formentlig kunne tilbage-

²⁾ Ovenfor § 8 Nr 2.

holdes paa Grund af utilstrækkelig Bemanning. Med Hensyn til Bygning og Udstyr maa derimod Kontrollen være begrænset som nævnt. I Praksis underkastes dog udenlandske Passagerskibe i Fart paa fremmede Verdensdele Afgangssyn som danske Skibe, selvom de har Sikkerhedscertifikat³⁾). For Lastskibe, der omfattes af Si. K., bliver Kontrollen særlig stærkt begrænset, da saadanne Skibes Certifikat angaar alene Radio-Installationen og dens Betjening. Det særlige Tilsyn, der ved Veterinærpolitiets Hjælp udøves med Skibe, som beforder firføddede levende Dyr⁴⁾), berøres dog næppe af Si. K., der har til Formaal at sikre Menneskeliv, men ikke forsvarlige Befordringsvilkaar for Dyr.

Ifølge gensidige Aftaler anerkender Danmark Fartscertifikater fra forskellige Lande⁵⁾).

(2) Internationale Lasteliniecertifikater, der er udstedt paa Foranstaltning af Regeringen i et af de Lande, der har tiltraadt L. K., anerkendes i alle disse Lande, Art. 15. Som Følge deraf er danske Myndigheders Tilsyn med et fremmed Skib, der omfattes af L. K. og har Certifikat som foreskrevet, begrænset til at fastslaa, om Skibet er lastet dybere end tilladt ifølge Certifikatet, om der er foretaget væsentlige Forandringer af Skroget med Overbygninger, der paavirker Fribordsberegningen, og om Lukkemidler for Aabninger i Fribordsdækket eller Skibssiden, Rækværk eller Skanseklædning, Lænseporte og Løbebroer, Stræktove eller lignende Beskyttelsesmidler for Mandskabet paa dets Vej fra eller til Opholdsrummene er i en saadan Stand, at Skibet i hvert Fald ikke er aabenbart uskikket til at gaa til Søs uden Fare for Menneskeliv, Art. 16, Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 6. L. K.s Art. 16 fastslaar dog ganske klart, at det kun er Beføjelsen til Lasteliniekontrol (with respect to load line, en ce qui concerne les lignes de charge), der begrænses. Hvad angaar Tilsynet med Overholdelsen af For-

³⁾ Skønt det i Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 2 hedder: „Med den Indskrænkning, som følger af den internationale Konvention af 31. Maj 1929 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, skal udenlandske Passagerskibe være undergivet Afgangssyn i danske Havne . . . i samme Omfang, som . . . bestemt for danske Passagerskibe.“

⁴⁾ Ovenfor § 8 Nr. 4 (2).

⁵⁾ Jfr. nærmere I. U. § 71: Foruden de der nævnte foreligger der Aftaler med Storbritannien angaaende Hongkong (23. Maj 1930) og Indien, Bekg. Nr. 243 af 19. Juli 1933. — Ifølge Aftalen med Frankrig, der er indgaaet efter Forhandlinger i Aarene 1910—12 kan Tilsynet, naar et Skib har gyldigt Certifikat, kun undersøge, om det „d'une maniere générale“ er „en bon état de conservation et de navigabilité“, saaledes at det kan gaa til Søs uden Fare for Mandskab og Passagerer, og der kan ikke paalægges Skibet „autres conditions que celles prévues par ses réglements nationaux“.

skrifter om Bygning og Udstyr, Befordring af levende Dyr og Lastning af Sprængstoffer m. v. eller med Bemandingens Tilstrækkelighed, medfører den Omstændighed, at et fremmed Skib har Internationalt Lasteliniecertifikat, ingen Begrænsning.

Ifølge gensidige Aftaler anerkender Danmark Fribords- eller Lasteliniecertifikater fra forskellige Lande⁶⁾).

(3) Ifølge en mellem de fem nordiske Lande i København indgaaet og af Holland tiltraadt Konvention af 28. Januar 1926⁷⁾) anerkender ethvert af disse Lande fuldtud de øvriges Regler om Skibes Bygning, Indretning og Udrustning og om Tilsyn dermed, hvorfor ethvert i noget af de nævnte Lande hjemmehørende Skib, der er forsynet med Certifikater eller dertil svarende Bevisligheder som foreskrevet i dets Hjemland, i de andre Landes Havne skal være fritaget for Tilsyn, for saa vidt angaar Forhold, om hvilke de paagældende Dokumenter tjener til Bevidnelse. Et Skib kan dog altid tilbageholdes, naar det maa anses forbundet med Fare for Menneskeliv at lade det udføre sin Rejse. Ved Deklaration af 11. Juni 1928⁸⁾) er det endvidere fastslaaet, at Konventionens Bestemmelser ikke skal være til Hinder for, at Lastnings- eller Losningsarbejde midlertidigt forbydes eller afbrydes, naar Arbejdet findes at udsætte *vedkommende Lands egne Arbejdere* for øjensynlig Fare som Følge af, at Lastnings- og Losningsmateriel ikke opfylder de Krav, der stilles i *Skibets Hjemland*, eller at det er undladt at træffe nødvendige Foranstaltninger af ikke permanent Karakter til Sikring mod Ulykkestilfælde. Hvad angaar Tilsynet med, at Skibet er tilstrækkeligt bemannet, at det ikke lastes under sine Mærker, og at de særlige Regler om Sprængstoffer m. v. og levende Dyr iagttages, medfører Konventionen ingen Begrænsning. Ej heller udelukker den Afgangssyn af Skibe, der gaar i Passagerfart paa fremmede Verdensdele.

Konventionen indeholder iøvrigt Aftale om Samarbejde under dansk Ledelse med Henblik bl. a. paa Stillingtagen til andre Landes Lovgivning om Skibes Sedygtighed og Tilsyn dermed, Art. V. Den kan — i Modsætning til Si. K. og L. K. — ikke tiltrædes af andre Stater uden Samtykke af alle de Stater, der paa vedkommende Tidspunkt er Deltagere i den.

Mellem Danmark og Tyskland er der ved Noteveksling af 14. Oktober

⁶⁾ Jfr. nærmere I. U. § 71. Aftalen med De forenede Stater, Bekg. Nr. 137 af 20. April 1932, gjaldt kun, indtil L. K. traadte i Kraft for begge Landes Vedkommende.

⁷⁾ Bekg. Nr. 230 af 15. September 1926 og Nr. 178 af 16. August 1929.

⁸⁾ Bekg. Nr. 181 af 18. Juni 1928.

1929⁹⁾), naar bortses fra den nævnte Aftale om Samarbejde, truffet en til Københavns-Konventionen svarende Ordning. Det er herved udtrykkeligt fastslaaet, at der i ethvert af Landene kan foretages Afgangssyn af Passagerskibe fra det andet Land i samme Omfang som af egne Passagerskibe, og at særligt Tilsyn kan føres med Skibe, der befordrer levende Kreaturer. —

Ifølge Si. K.s Art. 54, L. K.s Art. 16, Københavns-Konventionens Art. III og den nævnte Noteveksling med Tyskland skal i Tilfælde af Indgriben overfor et Skib fra fremmed Land dettes Konsul underrettes¹⁰⁾).

3. Er et fremmed Skib ikke forsynet med de „lovbestemte“ Skibspapirer, maa det ifølge Anordning Nr. 146 af 21. April 1925 § 4 ikke udklareres af Toldvæsenet uden Samtykke af Statens Skibstilsyn. Dette maa formentlig forstaas saaledes, at Skibet skal have her anerkendte Certifikater, svarende til dem, det efter dansk Ret skulde være forsynet med, hvis det var dansk. Herefter kræves Lastelinie- eller Fribordscertifikat ikke af fremmede Lastskibe under 150 Registertons Brutto.

I Bestemmelsen ligger, at der skal gives Tilsynet Adgang til at foretage en Undersøgelse. Er Forholdet det, at Skibet vel har Certifikater, svarende til dem, det skulde have, hvis det var dansk, men disse ikke de jure er anerkendt her i Landet, vil det ikke altid være nødvendigt at udstede ny Certifikater. Vel hedder det i Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 5, at for saa vidt ikke andet følger af internationale Overenskomster, skal udenlandske Skibe, forinden de afgaar fra dansk Havn, være forsynet med Internationalt Lasteliniecertifikat eller andet af den danske Regering godkendt Lasteliniecertifikat. Men heri ligger sikkert ikke, at Skibet skal have enten dansk Certifikat eller Certifikat, som den danske Regering ved international Aftale er forpligtet til at godkende. Ogsaa en Godkendelse in concreto af det Certifikat, Skibet har, maa sikkert være tilstrækkelig. Har Skibet ikke Certifikater, svarende til dem, det skulde have, hvis det var dansk, vil der for Statens Skibstilsyn være særlig Anledning til at foretage en nærmere Undersøgelse, og paa Grundlag deraf udstedes da Certifikat(er) for Skibet. Omfattes Skibet af Si. K. og (eller) L. K., vil der være Anledning til at forespørge Regeringen i Skibets Hjemland, om ikke det ønskes forsynet med Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat og (eller) Internationalt Lasteliniecertifikat, thi i Overensstemmelse med Si. K.s Art. 50 og L. K.s Art. 12 kan ifølge Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 8 danske

⁹⁾ Bekg. Nr. 6 af 10. Januar 1930.

¹⁰⁾ Jfr. Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 §§ 4 og 6.

Myndigheder udfærdige saadanne Certifikater for et fremmed Skib efter Anmodning af Regeringen i Skibets Hjemland. I andre Tilfælde maa Skibet formentlig forsynes med dansk Fartshjemmel og (eller) Fribordscertifikat. Den omtalte Bestemmelse i Bekg. Nr. 312 af 16. December 1932 § 5 indeholder i hvert Fald et ubetinget Krav om, at Skibet, forinden det forlader dansk Havn, forsynes med Fribordscertifikat, saaledes at Statens Skibstilsyn ikke kan nøjes med at paase, at Skibet ikke overlastes. Og som Bevidnelse af, at det kan tillades Skibet at tiltræde sin Rejse, vil det være naturligt at medgive det en Fartshjemmel. Noget andet er, at denne i hvert Fald ikke altid kan udstedes ganske i samme Form som Fartscertifikat for et dansk Skib, idet et saadant indeholder en Bevidnelse af, at Skibet opfylder dansk Rets Forskrifter.

4. Ifølge Anordning Nr. 146 af 21. April 1925 paaser Toldvæsenet, at et fremmed Skib ikke er lastet dybere end tilladt ifølge dets Lasteliniecertifikat. Er det Tilfældet, maa Skibet ikke udklareres uden Samtykke af Statens Skibstilsyn. Som for danske Skibes Vedkommende vil Tilsynet altid kræve en saa stor Del af Lasten udlosset, at Overlastning ikke mere foreligger.

5. Naar et fremmed Skib her i Landet antager eller afskediger Søfolk, skal enten Mønstring finde Sted efter de for danske Skibe gældende Regler¹¹⁾ eller Skibsbemandingsliste med Paategning af vedkommende Lands Konsul forevises Mønstringsbestyreren i Original eller Genpart, Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 § 10. Drejer det sig om danske Søfolk, skal disses Søfartsbøger eller andre Bevisligheder fremlægges. Forinden disse Forskrifter er sket Fyldest, maa Skibet ikke udklareres. Hvis Skibet er under Forbisejling, altsaa ikke toldklarerer, er det dog tilstrækkeligt, at antaget dansk Mandskab medbringer Attest for, at de kan gaa i Fart med Skibet, hvilken Attest udstedes uden Betaling, og at afskediget dansk Mandskab henvises til at fremstille sig for Mønstringsbestyreren, § 11.

Uden Tilladelse af Politiet maa fremmede Søfolk ikke afmønstres i dansk Havn, Lov Nr. 38 af 18. Februar 1936¹²⁾.

¹¹⁾ Ovenfor § 11 Nr. 3.

¹²⁾ Ovenfor § 11 Nr. 4.

§ 14. Regler om Skibes Sejlads og Pligt til at yde Hjælp i Nød.

1. Navnlig for at forebygge Skibssammenstød er Staterne ret tidligt kommet ind paa at træffe Aftaler om internationale Søvejsregler. I 1889 blev en Kodifikation af disse Regler foretaget af en i Washington afholdt Konference. Denne Kodifikation, der indeholder 31 Artikler, er dog i Tidens Løb ændret paa forskellige Punkter, og ifølge Si. K.s Art. 40 skal visse yderligere Ændringer søges gennemført.

De internationale Søvejsregler indeholder navnlig Bestemmelser om Føring af Skibsløb i Tiden fra Solnedgang til Solopgang, om Pligt til at afgive Lydsignaler og gaa med moderat Fart under Taage, Tykning, Snefald eller svære Regnbyger, om Styling og Sejlads, naar Skibe møder hinanden eller passerer snævert Farvand, og om Nød-, Alarm- og Ilsignaler. Reglerne gælder for Skibe i rum Sø eller dermed forbundne Farvande, der kan besjles af søgaaende Skibe.

Ifølge § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse, Bekg. Nr. 176 af 15. April 1930, foreskrives det ved kgl. Anordning, hvad der paa dansk Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød eller Betyggelse mod Farer for Sejladsen, og hvilke Dag- og Natsignaler der skal anvendes i Tilfælde af Havsnød. Lignende Bestemmelser gjaldt ogsaa tidligere ifølge S. L.s § 219¹⁾, Lov Nr. 340 af 23. Marts 1888 § 1²⁾ og Lov Nr. 146 af 29. Marts 1920 § 6³⁾. I Henhold hertil er det ved Anordning Nr. 4 af 22. Januar 1897, Nr. 81 af 3. Maj 1899, Nr. 54 af 23. Februar 1906, Nr. 216 af 24. Juli 1927 og Nr. 18 af 22. Januar 1936⁴⁾ paalagt danske Skibe at overholde de internationale Søvejsregler. Sidstnævnte Anordning indeholder de gældende Regler om Signaler for Skibe i Havsnød. Ved Alarmsignal angives, at Nødsignal følger efter, ved Ilsignal, at det senere kan blive nødvendigt at udsende Nødsignal.

¹⁾ Ophævet ved Lov Nr. 182 af 1. Maj 1923.

²⁾ Ophævet ved Lov Nr. 146 af 29. Marts 1920 § 9.

³⁾ Ændret ved Lov Nr. 153 af 15. April 1930.

⁴⁾ Jfr. Bekg. Nr. 215 af 18. September 1914 og Nr. 223 af 25. August 1926.

I Tilfælde af Drivis paa eller i Nærheden af et Skibs Kurs, skal Skibet om Natten gaa med moderat Fart eller ændre sin Kurs saaledes, at det gaar klar af det farlige Omraade, Si. K.s Art. 38, Anordning Nr. 319 af 17. December 1932.

Overtrædelse af de omtalte Regler medfører Bødeansvar, Betr. L.s § 7.

Ifølge Betr. L.s § 6 bestemmes det ved kgl. Anordning, i hvilket Omfang de internationale Søvejsregler skal overholdes af fremmede Skibe, der befinder sig paa dansk Søterritorium. Hidtil er Bestemmelser derom ikke givet. Normalt vil et fremmed Skib ifølge sit eget Lands Lovgivning være forpligtet til at overholde Reglerne ogsaa paa dansk Søterritorium. Men Overtrædelse medfører ikke Strafansvar her i Landet. — Den særlige Bestemmelse i Anordning Nr. 319 af 17. December 1932 gælder baade danske og fremmede Skibe, jfr. Bekg. Nr. 11 af 21. Januar 1936 § 1 smh. med § 2.

2. Ifølge de internationale Søvejsreglers Art. 30 kan stedlige Myndigheder give særlige Regler for Sejlads i Havne, Floder og indre Farvande.

Med Hjemmel i Betr. L.s § 6, 1. Stk. er det ved Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 bestemt, at Handelsministeren for indre Farvande — for saa vidt angaar gravede Sejlløb og Havneindløb efter Samraad med Ministeren for offentlige Arbejder — saavel i det enkelte Tilfælde som ved almindelige Regler kan fastsætte Afvigelser fra de internationale Søvejsregler, altsaa give særlige Bestemmelser om, hvad der paa Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød eller til Betryggelse mod Farer for Sejladsen, og hvilke Dag- og Natsignaler der skal anvendes i Tilfælde af Havsnød. Ifølge Betr. L.s § 6, 3. Stk. kan Handelsministeren endvidere — efter Samraad med Marineministeren — fastsætte Bestemmelser til Overholdelse af Orden og Forebyggelse af Fare i danske Farvande, herunder Forskrifter om, hvad der skal iagttages for at forebygge, at der lægges den fri Sejlads Hindringer i Vejen. Og ifølge Lov Nr. 7 af 30. Januar 1875 kan Ministeren for offentlige Arbejder til Overholdelse af Orden og Forebyggelse af Fare stadfæste Reglementer for Benyttelsen af Havne, Rede og Landingsbroer efter Forslag af vedkommende Havne- eller Brobestyrelse⁵⁾.

Almindelige Regler for saavel fremmede som danske Skibe om Sejlads i indre Farvande er givet ved Bekg. Nr. 222 af 29. Juli 1927 og Nr. 15 af 26. Januar 1934, der ved indre Farvande forstaar Aaer, Indsøer, Havne, Havneindløb, Rede, Bugter, Fjorde og Farvandsdele, beliggende indenfor eller mellem Øer, Holme og Rev (Stenrøser), der ikke til Stadighed er over-

⁵⁾ Ovenfor § 2 Nr. 2 (7).

skyldet af Søen. Og for mange Farvande er der fastsat Ændringer i eller Tilføjelser til de almindelige Regler⁶⁾. Foruden Afvigelser fra de internationale Søvejsregler indeholder disse Bestemmelser forskellige Forbud, saaledes mod Ankring i snævre Løb, Udkastning af Last, Ballast, Aske eller lignende, Udpumpning eller Udskylning af Olie eller Olierester, Optagelse af Sten eller Sand i uddybede Løb eller gravede Render, der vedligeholdes kunstigt, for de sidstnævnte Farvande endvidere mod Anvendelse af Fiskeredskaber, der kan rive op i Bunden, saa Sten og Sand flyttes, og mod Anvendelse af Fiskeredskaber paa en saadan Maade, at Sejladsen hindres, undertiden ogsaa mod Benyttelse af Bundgarn eller faste Fiskeredskaber, Anvendelse af Slæbeankre, Fjernelse eller Beskadigelse af Rørbevoksning eller anden Bredbeskyttelse, Anvendelse af Maskinkraft, Overskridelse af en vis Fartshastighed eller mod, at Skibe over et vist Dybgaaende passerer Farvandet. Overtrædelse medfører Bødeansvar.

Ifølge Bekg. Nr. 222 af 29. Juli 1927 § 11 er et i et snævert Løb grundstødt Skrueskib, der benytter Skruen, ansvarligt for derved foraarsaget Opfyldning af Løbet eller anden Skade. Hjemmelen for at give en saadan Bestemmelse administrativt maa søges i, at det formentligt kunde forbydes Skibet at benytte Skruen for at komme af Grunden. — Om Afmærkning af Fiskeredskaber er Regler givet i Lov om Saltvandtfiskeri Nr. 93 af 31. Marts 1931 § 6.

3. I Overensstemmelse med Si. K.s Art. 42 og 43 og de internationale

⁶⁾ Anordning Nr. 170 af 18. Maj 1925 (Flensborg Fjord, Lister Dyb, Højer Dyb), Bekg. Nr. 106 af 19. Maj 1927 (Silkeborg-Søerne), Nr. 3 af 4. Januar 1929 (Limfjorden), Nr. 4 af s. D. (Graadyb), Nr. 200 af 26. Juni 1930 (visse Løb i Isefjorden), Anordn. Nr. 249 af 12. August 1930 og Nr. 16 af 27. Januar 1934 (det uddybede Løb gennem Drogden), Bekg. Nr. 45 af 29. Februar 1932 (Hvide-Sande Kanalen og de gravede Render i Ringkøbing Fjord), Nr. 141 af s. D. (Randers Fjord), Nr. 142 af s. D. (Mariager Fjord), Nr. 144 af 18. April 1932 (Bandholm Rende), Nr. 170 af 31. Maj 1932 (Kolding Fjord), Nr. 231 af 6. September 1932 (Odense Aa), Nr. 18 af 20. Januar 1933 (Als Sund), Nr. 262 af 24. August 1933 (det uddybede Sejlløb til Frederikssund Havn), Nr. 299 af 25. September 1933 (Vejle Fjord), Nr. 300 af s. D. (det uddybede Løb til Roskilde Havn), Nr. 365 af 4. December 1933 (Farvandet ved Skagens Havn), Nr. 366 af s. D. (Farvandet ved Anholt Havn), Nr. 6 af 5. Januar 1934 (Horsens Fjord), Nr. 43 af 29. Januar 1934 (Jyllands Vestkyst fra Skagen til Fornæs), Nr. 58 af 26. Februar 1934 (Møllegaab og de gravede Render til Ærøskøbing), Nr. 89 af 12. Marts 1934 (Haderslev Fjord), Nr. 188 af 31. Maj 1934 (Oreby Rende), Nr. 264 af 14. September 1934 (Storstrømsbroen), Nr. 280 af 5. Oktober 1934 (Guldborgbroen), Nr. 283 af 6. Oktober 1934 (Sejlløbet til Kongsmark Fægebro), Nr. 173 af 10. Maj 1935 (Odense Fjord), Nr. 201 af 15. Maj 1935 (Lillebæltsbroen), Nr. 279 af 18. Oktober 1935 (Kronprins Frederiks Bro), Nr. 37 af 13. Februar 1936 (Graadyb) og Nr. 44 af 5. Marts 1936 (Limfjorden).

Søvejsreglers Art. 31 foreskriver Anordn. Nr. 18 af 22. Januar 1936, at de for Skibe i Havsnød fastsatte Signaler kun maa afgives for at tilkendegive, at Skibet er i Nød, og at der ikke maa anvendes noget Signal, der kan forveksles med de nævnte.

Mere i Almindelighed foreskriver Betr. L.s § 6, 2. Stk., at de ved de internationale Søvejsregler eller Reglerne om Sejlads i indre Farvande fastsatte Signaler og Tegn ikke maa anvendes i andet Øjemed end det foreskrevne, og at private Kendingstegn eller Signaler ikke maa benyttes uden forud indhentet Tilladelse af Handelsministeren.

Overtrædelse medfører Bødeansvar.

4. Ifølge Si. K.s Art. 41 skal enhver Ordre til Rorsmanden (Ror- eller Styrekommando) gives i direkte Betydning, saaledes at det f. Eks., naar Skibet gaar frem, ved en Kommando, der indeholder Ordet „Styrbord“, „højre“ eller lignende, tilkendegives, at Rattet, Rorbladet og Skibets Stævn skal bevæge sig til højre — hvilket i Sømandssproget med Henblik paa Rorpindens (eller Kvadrantens) Bevægelse ofte udtrykkes ved, at Roret skal lægges Bagbord. I Overensstemmelse hermed bestemmer Anordn. Nr. 164 af 23. Juli 1929 — med Hjemmel i Betr. L.s § 6, 1. Stk. —, at den direkte Rorkommando — med Benyttelse af Udtrykkene „Styrbord“ og „Bagbord“ eller „til Styrbord“ og „til Bagbord“ — skal anvendes paa *danske* Skibe. — Overtrædelse medfører Bødeansvar.

5. I Overensstemmelse med Art. 45 i Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen giver Betr. L.s § 5 og — med Hjemmel i denne Bestemmelse — Bekg. Nr. 11 af 21. Januar 1936 §§ 9—13 Regler om Skibsføreres Forpligtelse til at yde Hjælp i Nød, der er af stor praktisk Betydning navnlig paa Grund af den Udbredelse, Radiofonien har faaet.

For saa vidt det kan ske uden alvorlig Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer, skal en Fører af *dansk* Skib yde Hjælp til enhver, han træffer paa Søen i Nødstilstand, eller fra hvem han modtager Anmodning om Hjælp, medmindre han er ude af Stand dertil eller paa Grund af særlige Omstændigheder anser det for urimeligt eller unødvendigt⁷⁾.

⁷⁾ Ifølge Art. 11 i Brüsselerkonventionen af 23. September 1910 om Tilvejebringelse af visse ensartede Bestemmelser om Bjærgning er en Skibsfører forpligtet til at yde Hjælp til enhver Person, som han træffer i Livsfare paa Søen, for saa vidt det kan ske uden alvorlig Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer. Denne Bestemmelse, der ikke berøres af Si. K., Art. 45, har imidlertid ikke foranlediget Optagelse af nogen Særregel i dansk Lovgivning, hvilket formentlig heller ikke tiltrænges. — Foruden de i Teksten omtalte Regler gælder naturligvis Borgerlig Straffelovs § 253.

Besvarer flere Skibe Anmodning om Hjælp fra et nødstedt Skib, kan dettes Fører fordrø, at det eller de Skibe skal yde Hjælpen, som han anser for bedst i Stand dertil. Saavidt muligt skal han dog raadføre sig med Førerne af de Skibe, der har besvaret hans Anmodning.

Forpligtelsen til at yde Hjælp bortfalder, naar Føreren for et tilkaldt Skib eller, hvis flere Skibe er tilkaldt, disses Førere giver Meddelelse om, at han eller de yder den forlangte Hjælp. Endvidere bortfalder Forpligtelsen, naar et Skib, der er naaet hen til de nødstedte Personer, giver Meddelelse om, at Hjælp ikke længere behøves.

Finder et Skib, der har udsendt Nødsignal, at Hjælp ikke længere er paakrævet, skal Meddelelse herom øjeblikkelig gives.

Naar Anmodning om Hjælp ikke efterkommes, skal Grunden dertil anføres i Skibsdagbogen, og Meddelelse øjeblikkelig gives det nødstedte Skibs Fører.

Overtrædelse medfører Straf af Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder. Under særdeles skærpøende Omstændigheder kan vedkommende Skibsfører desuden kendes uværdig til at føre Skib. —

6. For Tilfælde af Skibssammenstød bestemmer S. L.s § 223 i Overensstemmelse med Art. 8 i Brüsseler-Konventionen om Skibssammenstød af 23. September 1910, at enhver af Skibsførerne har Pligt til at yde det andet Skib, dets Besætning og Passagerer al Hjælp, som er mulig og fornøden til sammes Frelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare, saavidt det kan ske uden særlig Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer, og til for det andet Skibs Fører at opgive sit eget Skibs Navn og Hjemsted saavel som Sted eller Havn, hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt. Og samme Pligt har ifølge S. L.s § 223 a, jfr. nævnte Konventions Art. 13, Føreren for et Skib, der, uden at Sammenstød finder Sted, ved sin Sejlads eller paa anden Maade foraarsager Skade paa andet Skib, ombordværende Personer eller Gods. — Overtrædelse medfører Bødeansvar efter S. L.s § 294 (Bøder ikke under 100 Kr., Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder).

§ 15. Fyr, Sømærker og Lodserier.

1. Langs Kysterne har Staten anlagt eller anbragt Fyr og, i Forbindelse med nogle af disse, Taagesignalstationer, nemlig dels Landfyr, dels Fyrskibe, Lys- og Lydtønder. Til adskillige Fyr er nu for Radiopejlingens Skyld knyttet Radiofyr. Saadanne er iøvrigt anlagt ogsaa af enkelte kommunale Havne.

Hvor Farvandenens Beskaffenhed kræver det, skal der ifølge Lov om Lodsvæsenet Nr. 131 af 17. April 1916 § 43 anbringes Sømærker (Tønder, Vagere, Koste og Prikker).

Ved Art. 2 i Traktaten af 14. Marts 1857 om Afløsning af Sund- og Bælttolden har Danmark folkeretligt forpligtet sig til at vedligeholde Fyr og Sømærker.

Fyr- og Vagervæsenet hører under Marineministeriet og forestaas af en Fyrdirektør med Bistand af en Vagerinspektør. Ved Afmærkningen af Farvande er Lodserierne pligtige at yde Hjælp, L. L.s § 44. Farvande, der tjener Havn eller Ladeplads som Indsejlingskanal, Ankerplads eller Red, afmærkes af Havnevæsenet.

I Overensstemmelse med en i Lissabon indgaaet Konvention af 23. Oktober 1930 bestemmer Bekg. Nr. 192 af 6. Juli 1931, at Fyrskibe, der ikke er paa deres normale Plads, ikke maa vise deres Karakter af Fyrskibe eller udsende Taagesignaler, og at Fyrskibe, der kommer i Drift, skal vise visse særlige Signaler.

Fyr- og Vagervæsenet paaser, at Havnelygter og Reklamelys ikke faar en saadan Karakter, at de kan forveksles med Fyr.

Private maa ikke uden Tilladelse af Marineministeren anlægge Fyr eller afmærke Farvande, L. L.s § 45. Overtrædelse medfører Bødeansvar¹⁾.

Hvis nogen ved Paasejling eller paa anden Maade ødelægger eller beskadiger et Sømærke eller foraarsager, at det kommer bort fra sin Plads,

¹⁾ Efter Borgerlig Straffelovs § 184 straffes enhver forsætlig eller uagtsom Forstyrrelse af Sikkerheden for Fartøjers Drift som almenfarlig Forbrydelse.

er han under Bødeansvar forpligtet til ved første Lejlighed at give Meddelelse derom til vedkommende Lodseri, L. L.s § 45. En Skibsfører kan vederlagsfrit tilkalde Lods for at afgive saadan Meddelelse.

2. Lodsvæsenet hører ligesom Fyr- og Vagervæsenet under Marine-ministeriet og forestaas af en Lodsdirektør med Bistand af en Lodsinspektør.

Om Oprettelse eller Nedlæggelse af Lodserier træffes Bestemmelse ved Lov²⁾, L. L.s³⁾ § 1. Antallet af Lodser ved hvert Lodseri fastsættes af Ministeriet.

Lodser ansættes af Lodsdirektøren, men efter to Aars Tjenestetid kan kun Ministeren afskedige dem. Ministeren ansætter ved Københavns Lodseri en Lodskaptajn, ved visse større Lodserier udenfor København en Lodsoldermand. Ved andre Lodserier med flere Lodser beskikker Lods-direktøren en af disse til Lodsformand.

For at en Person kan ansættes som Lods, maa han have dansk Indfødsret, være over 25 Aar gammel, ikke ved Dom være frakendt de borgerlige Rettigheder, have godt Helbred, normalt Syn og normal Hørelse, i Reglen⁴⁾ have Bevis som Styrmand, i hvert Fald være en ædruelig, paapasselig og kyndig Sømand, der kan manøvrere baade Damp- og Sejlskib og er nøje kendt med Lodseriets Farvande og Forholdene i disse, § 7.

Et Lodseri kan benytte Hjælpelods, naar Lodser har Forfald, eller der er Brug for flere Lodser end sædvanligt, § 8. Paa Steder, hvor det er ønskeligt at have Lods, men dog ikke findes nødvendigt at oprette Lodseri, kan Lodsdirektøren antage en fast Hjælpelods.

Lodsdirektøren meddeler enhver Lods Lodsskilt og Lodspatent, § 9.

Reglementer og Takster fastsættes af Ministeriet, § 1.

Naar Søen er aaben, skal Lodserne paa passende Steder holde Udkig efter ankommende Skibe og bestræbe sig for hurtigst muligt at komme ombord, naar et Skib gør Signal efter Lods⁵⁾, § 18. Det kan paabydes større Lodserier, efter Omstændighederne mod Tilskud af Statskassen, at holde Fartøjer med Lodser udstationerede, § 19. Hvor det er muligt, skal Fyrskibe og andre udliggende Fyrstationer benyttes til saadan Udstationering⁶⁾.

²⁾ Jfr. dog angaaende kommunale Havnelodser nedenfor ved Note 27.

³⁾ Ændringer i L. L. er foretaget ved Lov Nr. 378 af 30 Juni 1919, Nr. 489 af 12. September 1919 § 638 og Nr. 155 af 14. April 1920.

⁴⁾ Ved mindre Lodserier kan der undtagelsesvis ses bort fra Kravet herom.

⁵⁾ Jfr. Anordning Nr. 9 af 17. Januar 1934 om Signaler efter Lods.

⁶⁾ Lodseriet bidrager ikke til Udgifterne ved Fyrstationen, end ikke til Udgifter ved nødvendige Indretninger til Lodsernes Ophold.

Foruden sit Lodsskilt skal enhver Lods have hos sig et Uddrag af L. L., Lodseriets Reglement og Takst samt nogle Lodssedler, der dels benyttes ved Afgivelse af Kvitteringer for Lodspenge, dels forelægges Skibsføreren til Afgivelse af Erklæring om foretagen Lodsning, §§ 21 og 39.

Et Lods fartøj skal føre de ved Bekg. Nr. 118 af 2. Juni 1900 fastsatte Kendetegn.

For saa vidt ikke andet er bestemt ved Traktat med fremmed Stat, har danske Lodser ifølge L. L.s § 12 Eneret til Lodsning:

- (1) i danske Havne og paa dansk Søterritorium;
- (2) i Gennemsejlingsfarvande, der begrænses af dansk Søterritorium paa den ene eller paa begge Sider;
- (3) fra dansk Søterritorium eller dansk Havn til andet dansk Søterritorium eller anden dansk Havn;
- (4) fra dansk Søterritorium undervejs til Nordsøen eller Østersøen.

Med Sverige⁷⁾ og Tyskland⁸⁾ er særlige Aftaler truffet om Lodsning i henholdsvis Øresund og Flensborg Fjord. I de Dele af Øresund, der som f. Eks. Drogden har samme Lands Kyster paa begge Sider, er Lodsningen forbeholdt dette Lands Lodser. I andre Dele har Lodser fra begge Lande samme Ret. Begge Lande har dog forbeholdt egne Lodser Retten til Lodsning ind i og ud af egne Havne. Men svenske Lodser kan lodse Skib Nord om Saltholmen ind paa Københavns Yderred og ud igen. I Flensborg Fjord har baade danske og tyske Lodser Ret til at lodse. Skibe, der sejler til eller fra Flensborg, kan dog kun lods af de ved Fjorden stationerede Lodser. Ret til at lodse ind i eller ud af en Havn er forbeholdt det Lands Lodser, Havnen tilhører. Danske Lodser kan lodse ind paa Flensborg Red, tyske ind til Anduvnings-Tønden ved det sydlige Indløb til Als-Sund.

Lodsernes Eneret gælder med Hensyn til saavel fremmede som danske Skibe. Da Eneretten omfatter ikke blot Søterritoriet, kan man spørge, om dog ikke almindelige Folkeretsregler maa føre til, at et fremmed Skib udenfor Søterritoriet kan benytte Kendtmand i Stedet for Lods. Svaret maa formentlig være, at Skibet handler ulovligt, hvis Kendtmanden tages ombord i dansk Havn eller paa dansk Søterritorium⁹⁾, derimod ikke, hvis han først tages ombord, naar Skibet er kommet udenfor Søterritoriet. Men en *dansk*

⁷⁾ Bekg. Nr. 110 af 15. August 1873 og Nr. 262 af 13. Oktober 1911.

⁸⁾ Bekg. Nr. 252 af 8. Juni 1922.

⁹⁾ Jfr. nedenfor ved Note 11.

Kendtmand vil altid handle ulovligt ved at optræde som Lejlighedslops i Farvande, hvor de danske Lodser har Eneret¹⁰⁾.

Der vil være en ikke ringe Fristelse til at overtræde eller søge at omgaa Reglerne om Lodsernes Eneret, idet Kendtmænd ikke som Lodser har Pligt f. Eks. til at være til Raadighed og derfor kan staa sig ved lejlighedsvis at paatage sig Lodsning for en ringere Betaling end den for Lodser fastsatte. Ved forskellige retsteknisk forskudte Regler søger L. L. derfor Forbudet mod Smuglodsning gjort effektivt. Krænkelse af Lodsernes Eneret anses at foreligge, ifølge §§ 12 og 13, naar et Skib *ledsages* af en farvandskendt Person, der enten tidligere har sejlet som Kendtmand eller af anden Grund kan formodes at optræde som saadan¹¹⁾, ifølge § 12 endvidere, naar et Skib sparer Lods ved at udnytte Farvandskendskab hos en til Skibsmandskabet hørende Person, der ikke er Dæksofficer og ikke i den sidst forløbne Maaned uafbrudt har været forhyret med Skibet¹²⁾. Og ifølge § 31 anses Krænkelse af Lodsernes Eneret at foreligge, naar et Skib i Lodsfarvand lader sig bugseres uden at tage Lods, medmindre Skibsføreren er kendt med det paagældende Farvand, hvilket han anses at være, naar han mindst 4 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods deri¹³⁾. Fra denne Regel undtages dog Bugsering (1) gennem Sundet og Bælterne, hvilket skyldes, at saavel fremmede som danske Privat-Entrepenører ifølge Art. 2 i Traktaten af 14. Marts 1857 om Afløsning af Sund- og Bælttolden har Ret til at stationere Fartøjer, udelukkende bestemt til Bugsering, i de nævnte Farvande. Endvidere undtages — som ikke mistænkelig — Bugsering (2) fra en Anker- eller Fortøjningsplads til en anden indenfor samme Havn (hvorved Skibets eget Fremdrivningsmiddel ikke med Rimelighed kan benyttes), (3) ved Ind- eller Udpassage af den Havn, hvor Skibet er hjemmehørende, naar eget Rederis Fartøj benyttes ved Bugseringen, (4) af Fartøj under 80 Registertons Brutto (for hvilket Betalingen til Lodserne er lav), og (5) for saa vidt det er hjemlet ved vedkommende Lodseris Takst, af et Skib mellem 80 og 150 Tons ved et til Slæbning indrettet

¹⁰⁾ U. f. R. 1927 A 591 (H. R. D.).

¹¹⁾ Jfr. U. f. R. 1933 A 512.

¹²⁾ Ministeren er dog bemyndiget til saavel i Almindelighed som i det enkelte Tilfælde at tillade, at et Skib udnytter Farvandskendskab hos nogen af Skibsmandskabet, der omfattes af den i Teksten nævnte Bestemmelse.

¹³⁾ Paa Forespørgsel af Stedets Lodser skal Føreren ved Forevisning af Dagbog, Lods-kvitteringer, Erklæring fra Lodseriet eller lign. oplyse, at han opfylder den i Teksten nævnte Betingelse. Undlader han at besvare Forespørgslen, eller giver han urigtig Oplysning, anses han at have krænket Lodsernes Eneret.

Fartøj med Damp- eller Maskinkraft paa 20 H. K. eller derover og (6) af et tomt eller ballastet Fartøj under 225 Tons i Gennemsejlingsfarvand. — Naar Bugserhjælp anvendes, skal Bugserfartøjets Fører give Oplysning om, under hvilke Betingelser der er Pligt til at tage Lods.

Har et Skib forgæves vist Signal efter Lods, kan en Lejlighedslops antages for den Betaling, som man kommer overens om. Men der skal, hvad Lejlighedslopsen er pligtig at gøre opmærksom paa, stadig signaleres efter Lods, og kommer ret Lods tilstede, inden Skibet er bragt til Ankers eller naaet saa langt, som det skal lods, skal takstmæssig Betaling erlægges for hele Lodsningen¹⁴⁾.

Overtrædelse af Reglerne om Lodsernes Eneret medfører, at baade Skibsføreren¹⁵⁾ og Lejlighedslopsen eller Bugserbaadens Fører ifalder Bødeansvar og maa betale takstmæssige Lodspenge til vedkommende Lodseri. Dette skal dog kun have Betaling en Gang¹⁶⁾.

Pligt til at tage Lods er der i Reglen ikke. I Kattegat, Sundet og Bælterne kan ifølge Art. 2 i Traktaten af 14. Marts 1857 om Afløsning af Sund- og Bælttolden Lodstvang ikke indføres. Men hvor Hensynet til den almindelige Skibsfart og Samfærdsel kræver, at Sejladsen i en Kanal, gravet Rende eller Havn eller i et særlig vanskeligt eller snævert Farvand foregaar med mere end almindelig Forsigtighed eller Kyndighed, kan det ifølge L. L.s § 11 bestemmes, at Skibe skal tage Lods¹⁷⁾. Endvidere kan Lodstvang mid-

¹⁴⁾ Beløbet deles mellem Lopsen og Lejlighedslopsen efter Forholdet mellem de Vej-
længder, de har lods.

¹⁵⁾ Jfr. dog ovenfor ved Note 10.

¹⁶⁾ U. f. R. 1903 B 282 og 1927 A 591. — Et Dampskib, en Lægter eller en Pram, der krænker Lodsernes Eneret ved at antage Bugserfartøj i Stedet for Lods, men ikke under Bugseringen prajes af Lods, skal ifølge § 31 kun erlægge tre Fjerdedele af de takstmæssige Lodspenge.

¹⁷⁾ Lodstvang er paabudt i Korsør Havn for Skibe over 10 Registertons Brutto, dog ikke for kgl. Postfartøjer, Regl. 22. December 1842, Bekg. 20. Juni 1876 og 20. Februar 1883, paa Odense Kanal mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons eller derover, Regl. 12. Juli 1841, Bekg. 20. Juni 1879 og 15. Marts 1883, jfr. Bekg. 14. December 1903, ved Passage gennem den uddybede Rende over Hals Barre for Skibe med et Dybgaaende af 16 Fod eller derover, Bekg. 25. Februar 1890 og 19. November 1902, i Kristiansø Havn for Skibe paa 30 Tons eller derover, Lov Nr. 70 af 9. April 1891 og Bekg. 23. April s. A., ved Passage gennem de tre i Limfjorden gravede Render (over Dragbanken og mellem Nørre-Mejlgrund og Galehage) for Skibe med et Dybgaaende af over 10 Fod og over Løgstør Grunde for Skibe med et Dybgaaende af over 2,5 m, Bekg. 15. Oktober 1900, jfr. Bekg. 21. Juli 1913, ved Passage gennem Rødsand Rende forbi Kroghage og i Gedser Havn for Skibe paa 300 Tons eller derover eller med et Dybgaaende af 11 Fod (34,5 cm) eller derover, dog ikke for de Staten tilhørende Skibe og Færger, Bekg. 28. Februar 1907, ved Pas-

lertidigt paabydes, naar Hensynet til Statens Interesser gør det paatrængende nødvendigt, f. Eks. i Tilfælde af Mineudlægning under en Krig. Lods-
penge udredes da efter Ministerens Bestemmelse helt eller delvis af Stats-
kassen.

Saavel ifølge de Hensyn, der fører til Paabud om Lodstvang, som efter Ordlyden af de nævnte Regler maa Pligten til at tage Lods være en virkelig Pligt, saaledes at Opfyldelse deraf om muligt kan fremtvinges f. Eks. ved, at man hindrer Skibet i at afsejle fra en Havn eller nægter det Adgang til at sejle gennem en Klap- eller Svingbro, indtil det har taget Lods ombord. Strafansvar for Overtrædelse af Regler om Lodstvang hjemler L. L. dog ikke. Men ifølge § 15 skal Skibsføreren betale takstmæssige Lods-
penge, medmindre han forgæves har tilkaldt Lods, eller Naturforhold eller andre Omstændigheder har hindret Lodserne i at yde Hjælp, og Skibet maa ikke ind- eller udklareres af Toldvæsenet, forinden Betaling er erlagt eller, i Tilfælde af Tvist, Sikkerhed stillet for Beløbet med Omkostninger¹⁸⁾).

Lodsens Opgave er at vejlede. Han udfører Lodsningen „paa sit An-
og Tilsvær ved betimelig at tilkendegive og se udført alt, hvad der med Hen-
syn til Skibets Navigering og Manøvrering kan tjene til at bringe Skibet sik-
kert frem“, § 25. Under Lodsning i en Havn skal han oplyse Skibsføreren om Bestemmelser i Havnereglementet, der kan komme til Anvendelse un-
der Sejladsen, § 23. Han paaviser de Steder, hvor f. Eks. Aske eller Bal-
last kan udkastes, og advarer mod Udkastning deraf i Havn eller paa andet
Sted, hvor det kan være til Hinder for Sejladsen eller paa anden Maade
volde Skade, § 30.

En vis Myndighed for Lodser følger af, at Lodserierne udøver politi-
mæssige Funktioner, bl. a. bistaar Karantæne- og Toldvæsenet, § 10. En-
hver Skibsfører, hvis Skib paa dansk Søterritorium prajes af en Lods, er
pligtig at opgive Skibets Navn, Hjemsted, Afgangs- og Bestemmelsessted,
§ 30. Opdages det fra en Lodsstation, at der fra et Skib udkastes f. Eks.
Aske eller Ballast paa et Sted, hvor sligt ikke er tilladt, skal Politiet under-
rettes¹⁹⁾). Det samme gælder, naar det erfares, at der uden Bemyndigelse

sage gennem det gravede Sejlløb til Lemvig Havn undtagen for Skibe i fast Rute, Bekg.
21. April 1910, og ved Passage gennem Knippelsbro for Skibe over 1500 Tons, Bekg.
Nr. 254 af 8. August 1933.

¹⁸⁾ Skibsføreren skal i sidste Fald opgive en paa Stedet bosat Mand, for hvem Forligs-
klage og Stævning kan forkyndes.

¹⁹⁾ Skibsføreren, der ogsaa selv har Anmeldelsespligt, maa da udrede Udgifterne ved
Bortfjernelse af det udkastede.

foretages Opmaalinger paa dansk Søterritorium²⁰⁾. Under Lodsning afkræver Lodsens Skibsføreren Oplysning om, hvorvidt Skibet medfører brandfarlige eller eksplosive Stoffer, § 23. Han forelægger endvidere Skibsføreren de i Karantænelovgivningen paabudte Spørgsmaal til Besvarelse²¹⁾. De Bestemmelser til Gennemførelse af sundhedsmæssige Forskrifter, Lodsens træffer, er baade Skibsføreren og enhver anden ombordværende Person pligtig at rette sig efter, indtil Karantænemyndigheden kommer tilstede, Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 9.

Bortset fra sidstnævnte Tilfælde har efter dansk Ret selv en Tvangslods ikke, saaledes som f. Eks. Lodser i Kieler- og Suezkanalen, Befalingsmyndighed over Skibets Mandskab, L. L.s § 25.

Betalingen for Lodsning retter sig efter Skibets Størrelse i Registertons Brutto, dets Dybgaaende, Vejlængden, Farvandets større eller mindre Vanskelighed og Aarstiden, § 31²²⁾. Takstmæssig Betaling skal erlægges, selv om Lodsens ikke er kommet ombord, men har lodset Skibet ved Tegn fra Lodsbaaden eller Signaler fra Land. For Skibe i regelmæssig Fart, der ordentligvis benytter Lods, kan Ministeren tilstaa Nedsættelse i Betalingen. I Tilfælde af Bugsering betaler i Reglen kun det bugserede Fartøj Lodspenge. Har Bugserfartøjet ønsket Lods til egen Vejledning, betaler dog ogsaa det.

Efter Art. 2 i Traktaten af 14. Marts 1857 om Afløsning af Sund- og Bælttolden skal Lodstaksterne være moderate og ens for danske og fremmede Skibe.

I Tilfælde af Grundstødning under Lodsning skal Lodsens uden særlig Betaling bistaa med at bringe Skibet flot, § 28. Naar et Skib grundstøder uden Lods ombord, er derimod en Lods ikke pligtig at overtage Lodstjeneste, forinden Skibet er kommet flot, men paa Begæring skal han komme tilstede og yde anden Bistand for den Betaling, man kommer overens om.

Undladelse af at betale Lodspenge medfører, at Skibsføreren maa betale det dobbelte Beløb i Bøde. Paa Forlangende skal Toldvæsenet nægte Udklarering, indtil Betaling er erlagt eller, i Tilfælde af Tvist, Sikkerhed stillet for Beløbet med Omkostninger²³⁾.

²⁰⁾ Er det et fremmed Regeringsskib, der foretager Opmaalingen, skal Ministeren og Lodsdirektøren underrettes.

²¹⁾ Nedenfor § 18 Nr. 1, L. L.s §§ 61 og 63. Jfr. U. f. R. 1928 A 1069.

²²⁾ Er Lodsens Skyld i, at der under Lodsningen opstaar Skade f. Eks. ved Paasejling eller Grundstødning, skal der ikke betales Lodspenge.

²³⁾ Jfr. Note 18.

Lodspenge tilfalder Lodseriets Kasse²⁴⁾. Af denne svares Pensionsbidrag enten til en særlig Kasse eller til Lodseriernes fælles Pensionskasse²⁵⁾. Ministeren kan paabyde, at en Del af Bruttolodsfortjenesten — i Reglen 4 p.Ct. — skal indbetales til en Jollekasse, hvis Midler anvendes til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Fartøjsmateriel m. v. Iøvrigt deles et Lodseris Indtægter mellem Lodserne. Regnskabet revideres af en af Ministeren ansat Revisor og decideres af Lodsdirektøren.

En Lods kan kræve Betaling udover den takstmæssige, naar Skibet er umanøvredygtigt eller stedt i Fare, og naar alvorlige Isforhold eller haardt Vejr medfører, at han maa udsætte sig for Fare eller anvende mere Mandskab end almindeligt, § 37. Selvom Enighed om Betalingen ikke opnaas²⁶⁾, skal Lodsens af yderste Evne søge Skibet bragt i Sikkerhed.

Udenfor de sidst omtalte Tilfælde maa en Lods ikke modtage Betaling udover den takstmæssige.

Ombord paa Skibet har Lodsens og, hvis han ønsker at have en Medhjælper, tillige denne Krav paa fri Kost og et passende Hvilested, § 24. Kan Skibet ikke tage Lodsbaaden paa Slæb, skal derved foranledigede Udgifter godtgøres Lodsens. —

Om Bødeansvar for Lodser, der forser sig, findes Bestemmelser i § 55.

I nogle Havne er der af Havnebestyrelsen ansat Havnelodser, for hvilke L. L. ikke gælder²⁷⁾.

3. Til Værn for Fyr og Lodsstationer kan Landbrugsministeren ifølge Lov om Kystfredning Nr. 149 af 18. Maj 1906 § 8 uden forudgaaende Kendelse af en Kystkommission ved offentlig Bekendtgørelse forbyde Borttagelse af Sand, Ler, Grus og Sten fra Forstranden.

²⁴⁾ Jfr. dog L. L.s § 41.

²⁵⁾ Ogsaa Staten bidrager til Pensioneringen af Lodser.

²⁶⁾ Om Optagelse af Skøn i saa Fald L. L.s § 37.

²⁷⁾ Jfr. U. f. R. 1928 A 1069.

§ 16. Efterretnings- og Sikkerhedstjeneste.

1. Søkortarkivet udsender hver Uge *Efterretninger for Søfarende*, hvori optages Oplysninger bl. a. om Havneforhold, Vanddybder, Lodsvæsen, Fyr, Afmærkning af Farvande, Ishindringer og Vrag ikke blot i vore egne og de os nærmeste, men i vidt Omfang ogsaa i andre Farvande.

En Række Signalstationer langs Kysten giver paa Forlangende forbi-passerende Skibe Oplysning f. Eks. om Isforhold og Fyrskibes Inddragelse, besørger Begæringer om Bugserbaad eller Lods, afgiver Meddelelser til Skibene, modtager Meddelelser fra dem til Viderebefordring med Post eller Telegraf og giver hver Dag Handelsministeriet telegrafisk Melding til videre Bekendtgørelse om Skibe, der er passeret forbi. Signalering sker i Reglen ved Flag, altsaa kun om Dagen, ved nogle Stationer dog ogsaa ved Blink.

Et Skib giver sig tilkende ved at signalere sine Registrerings- eller Kendingsbogstaver. Oplysning om danske Skibes Kendingsbogstaver findes i Danmarks Skibsliste, der udgives af Handelsministeriet hvert Aar.

De gældende Regler om Signalering findes i International Signalebog 1931.

Telegrammer fra eller til Skibe med Radioanlæg besørges af Kystradio-stationerne. Af disse kan Lyngby Radio som Kortbølgestation udveksle Telegrammer med Skibe selv over lange Afstande. Ogsaa Radiotelefon samtaler kan føres over Lyngby Radio. Blaavand Radio afgiver og modtager pr. Telefon Telegrammer til og Meddelelser til telegrafisk Viderebefordring fra Skibe med Radiotelefon.

Over nogle Stationer kan Skibe vederlagsfrit indhente Lægeraad.

2. I Overensstemmelse med Si. K.s Art. 35 er der ved Betr. L.s § 4 og Bekg. Nr. 11 af 21. Januar 1936 §§ 6—8 givet Forskrifter om Vejr-tjeneste.

Meteorologisk Institut udsender daglig Oplysninger om Vejrforhold ved Radio. Forskellige Stormvarsel-Stationer langs Kysten signalerer Storm-byger, Uvejr og lignende.

Handelsministeren kan paalægge et dansk Skib at anstille meteorologiske

Observationer paa bestemte Tider og at foranledige disse Observationer udsendt ved Radio til Brug for andre Skibe og for meteorologiske Institutioner¹⁾).

Enhver Fører af dansk Skib, der iagttager Vind af Styrke 10 eller derover efter Beaufort's Skala (8 eller derover efter Decimalskala), skal give Skibe i Nærheden Meddelelse derom.

Under Udsendelse „til alle Stationer“ af meteorologiske Meddelelser, Vejrudsigter og Varsler skal Skibsstationer, hvis Telegrafering kan forstyrre Modtagelsen, forholde sig tavse.

3. I Henhold til Si. K.s Art. 36—37 yder Staten Bidrag til en af De forenede Stater ledet Sikkerhedstjeneste i det nordlige Atlanterhav, der omfatter Isvarsling, Iagttagelse og Undersøgelse af Isforhold i Almindelighed, Ydelse af Hjælp til Skibe i det farlige Omraade og Fjernelse eller Uskadeliggørelse af Vrag. — Naar danske Skibe gaar i Rute fart over det nordlige Atlanterhav, skal Rederiet give Handelsministeriet Meddelelse til Offentliggørelse om de faste Sejlveje, det agter at lade Skibene følge, Si. K.s Art. 39, Bekg. Nr. 11 af 21. Januar 1936 § 5. Endvidere bør et Rederi, hvis Skibe undervejs til eller fra Havne i De forenede Stater kommer i Nærheden af Newfoundlands Fiskebanker, give Førerne Anvisning paa at gaa udenom de Omraader, der vides eller formodes at være farlige paa Grund af Is, og i Fiskesæsonen saa vidt muligt undgaa de nævnte Banker Nord for 43° n. Br.

Enhver Fører af dansk Skib, der møder Vrag af farlig Beskaffenhed, farlig tropisk Storm eller anden umiddelbar Fare for Sejladsen, skal uopholdeligt og ved alle til Raadighed staaende Midler give Meddelelse derom til Skibe i Nærheden og til Myndighederne paa det første Sted af Kysten, hvormed han kan komme i Forbindelse, Si. K.s Art. 34, Bekg. Nr. 11 af 21. Januar 1936 § 2. Benyttes Radio, udsendes Meddelelsen, der indledes med det internationale Sikkerhedssignal, „til alle Stationer“, nævnte Bekg.s § 3. Naar Meddelelsen afgives af dansk eller fremmed Skib i Søen til dansk Signalstation eller Kystradio-Station, viderebefordres den telegrafisk til Handelsministeriet uden Omkostning for Afsenderen, § 4. Endvidere kan enhver dansk eller fremmed Skibsfører uden Udgift telegrafere Meddelelsen til Handelsministeriet fra dansk Statstelegrafstation eller fra Telegrafstationen

¹⁾ Meddelelser til de forskellige Landes Vejrtjenesteafdelinger befordres med Fortrinsret efter Art. 3 i Tillægsreglementet til den internationale Konvention om Telekommunikationer af 9. December 1932.

i Thorshavn. Handelsministeriet sørger for, at Meddelelsen kommer til interesserede Myndigheders og Kredses Kundskab.

4. Om Uskadeliggørelse af Vrag i danske Farvande er Regler givet i Lov Nr. 85 af 30. April 1909 om Tillæg til Strandingsloven §§ 6—8 og Lov om Ændringer heri Nr. 67 af 27. Marts 1929.

Naar en Politimester kommer til Kundskab om Forlis eller Stranding indenfor hans Embedsomraade, eller Føreren af et dansk Skib i dansk Farvand træffer sunket eller drivende Vrag, skal Marineministeriet underrettes derom snarest muligt.

Vrag, der er til Fare eller væsentlig Ulempe for Skibsfart eller Fiskeri, eller som kan foraarsage Skade paa et af Staten opført Kystværn eller Kystværk, lader Marineministeriet om fornødent afmærke. Rette vedkommende (Ejeren, Assurandøren) forespørges, om han vil forsøge Bjærgning paa Vilkaar, at der tilvejebringes en af Ministeriet fastsat Vanddybde over Vraget, og at dette uskadeliggøres indenfor en af Ministeriet fastsat Frist. Er rette vedkommende ikke kendt, vil han ikke selv forsøge Bjærgning paa de fastsatte Vilkaar, eller overholder han ikke den herfor fastsatte Frist, kan Ministeriet lade Vraget uskadeliggøre. Det samme gælder, naar det paa Grund af Vragets Farlighed er uomgængelig fornødent at lade det uskadeliggøre straks.

For det offentliges Udgifter ved Afmærkning og Uskadeliggørelse af Vrag hæfter Ejeren af Skibet, dog kun med den i S. L.s 4. Kapitel fastsatte Begrænsning. Er Skibets Ladning eller andre til Skibet hørende Genstande til Fare eller væsentlig Ulempe for Skibsfart eller Fiskeri, hæfter ogsaa Ejeren af de paagældende Genstande, dog kun med disse, ikke personligt. Det offentlige har Fortrinsret i de nævnte Genstande fremfor alle andre Fordringer. Efter almindelige Regler kan Marineministeriet lade foretage Arrest, der da maa forfølges ved Strandingsstedets Søret. Har Ministeriet selv ladet Vraget uskadeliggøre, kan det uden forudgaaende Retsforfølgningsskridt afhænde, hvad der bjærges af Skibet eller dets Inventar, og søge sig dækket af Provenuet.

Efter Havnereglementer er Rederen i Reglen forpligtet til at fjerne Vrag. Men han hæfter kun med den i S. L.s 4. Kapitel fastsatte Begrænsning, S. L.s § 70.

Med Sverige er der truffet Aftale om, at Vrag, der er til Hinder eller Fare for Skibsfarten, skal afmærkes paa bestemte Maader, nemlig ved Udlægning af Vragfyrskip, Vraglystønde, Vragvager eller Vragprik, at der fra

visse Fyr skal udsendes Signaler angaaende Tilstedeværelsen af farlige Vrag i Øresund, og at visse Sejladsregler skal iagttages ved Passage af Vragfyrskib eller anden Afmærkning af Vrag, Bekg. Nr. 279 af 10. December 1913 og Nr. 301 af 1. December 1924.

5. Uden Tilladelse af Justitsministeren maa et Skib ikke sættes paa Grund i det Øjemed at opnaa Behandling af Vraget efter Reglerne om strandet Gods. Tilladelse til kunstig Stranding kan gives mod, at vedkommende paa egen Bekostning træffer de Foranstaltninger, der er nødvendige for at forebygge, at Menneskeliv udsættes for Fare, og at Vraget bliver til Hinder for Sejlads eller Fiskeri.

I Havne- og Lodsreglementer findes ofte Bestemmelser om, hvor Ud-kastning af f. Eks. Aske eller Ballast maa finde Sted.

§ 17. Bjærgnings- og Redningsvæsen.

1. Hvor det efter Politimesterens Skøn er fornødent, skal der ifølge Strandslov Nr. 103 af 10. April 1895 § 1 ansættes en Strandfoged¹⁾. Denne er pligtig at færdes paa Stranden, naar Strandinger kan befrygtes, og naar et Skib er strandet eller ved at strande eller fra Land ses paa anden Maade at være stedt i Nød, skal den, der iagttager det, hurtigst muligt underrette Strandfogden, hvis denne ikke er tilstede, § 2. Vedkommende har Krav paa en passende Godtgørelse²⁾. Strandfogden skal i Strandingstilfælde underrette Politimesteren og nærmeste Toldfunktionær, efter Omstændighederne tillige nærmeste Redningsstation. Enhver er mod Betaling pligtig at afgive hertil fornødne Befordringsmidler³⁾. Politimesteren skal uopholdeligt begive sig til Strandingssstedet, selv eller ved Fuldmægtig. Indtil Politiet kommer tilstede, har Strandfogden Politimyndighed, § 1.

Langs Kysten kan der med Godkendelse af Politimesteren oprettes Bjærgelav⁴⁾, naar et vist Antal Personer⁵⁾, der er bosiddende i Distriktet, arbejdsdygtige, uberygtede og i det hele egnede til at være Bjærgere, andrager derom og erklærer sig villige til at indtræde i Lavet, Lov Nr. 53 af 31. Marts 1928 § 1. Politimesteren fastsætter et Bjærgelavs stedlige Omraade og stadfæster Vedtægter for det. Lavet skal forestaas af en eller flere Forbjærgere. Enhver i Distriktet bosiddende Mand, der er egnet til at være Bjærgere, skal have Ret til at blive optaget i Lavet⁶⁾. For hvert Distrikt kan

¹⁾ Herved skal fiskeri- eller søkyndige Folk fortrinsvis komme i Betragtning, Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 1.

²⁾ Jfr. Note 9.

³⁾ Jfr. ved Note 9.

⁴⁾ Paa de private Forstrande kan Bjærgelav dog kun oprettes, naar Justitsministeriet finder det fornødent, og kun med Forbehold af Forstrandsejerens Ret til med egne Folk at bjærge og opbevare det løst paa Forstranden fra Havet uden levende Folks Medfølge op-drevne Stykgods eller Vrag.

⁵⁾ Mindst 60, hvis ikke de paagældende har Overenskomst om Samarbejde med et indenlandsk Bjærgningsselskab (A/S Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise).

⁶⁾ Tvivlsspørgsmaal om Ret til at være eller blive Medlem af et Bjærgelav afgøres af Politimesteren. — Efter et Medlems Død har hans Enke Ret til at deltage i Lavet, naar hun for sig stiller en Mand med de fornødne Kvalifikationer.

kun et Bjærgelav godkendes. Dette har indenfor sit Omraade Eneret og Pligt til ved Bjærgning af Skib og dertil hørende Gods at yde Bistand *fra Land*, Str. L.s § 4. Er et Skib kommet paa Grund, kan dog Skibsføreren benytte ogsaa anden Hjælp til at bringe Skibet flot, saaledes at f. Eks. en Bjærgningsdamper, der vil søge at trække Skibet af Grunden, kan sende Folk i Land for at yde Bistand derfra. Endvidere kan Hjælp af Bjærgelav i Nabodistriktet begæres, naar Politiet finder, at der er Grund dertil, og anden Bistand kan antages, naar Politiet finder det nødvendigt⁷⁾.

Bistand maa ikke paanødes strandet Skib, og er der Mennesker ombord, maa Skibet ikke bordes uden Tilladelse af den, der har Befalingsmyndigheden.

I Nutiden vil en Repræsentant for Assurandørerne hurtigt komme tilstede i Strandingstilfælde, og han vil da i Samraad med Skibsføreren træffe de fornødne Bestemmelser. Det er derfor uden synderlig praktisk Betydning, at Politiet ifølge Str. L.s § 8 skal tilbyde at lede Bjærgningen og uden videre overtage Ledelsen, naar ingen Fuldmægtig for Ejeren er tilstede⁸⁾. Leder Politiet Bjærgningen, skal det angaaende Fremgangsmaaden raadføre sig med Ejerens Fuldmægtig, hvis en saadan er tilstede. Er ingen Fuldmægtig for Ejeren tilstede, skal Politiet, naar Skibet er af fremmed Nationalitet, raadføre sig med Konsulen eller Vicekonsulen for vedkommende Land, hvis han er tilstede. Politiet er dog ikke forpligtet til at følge de Raad, der gives, men træffer i Tilfælde af Meningsforskel en foreløbig Afgørelse, der derpaa forelægges Amtmanden (i København Politidirektøren, § 15). Hvad enten Politiet leder Bjærgningen eller ej, skal det, naar Skibet er af fremmed Nationalitet, snarest muligt underrette nærmeste Konsul eller Vicekonsul. Nærmere Regler om Politiets Pligter i Strandingstilfælde er — med Hjemmel i Str. L.s § 9 — givet ved Anordning Nr. 135 af 1. Juli 1895, hvorefter der bl. a. skal føres en Strandingsprotokol. Ejers Fuldmægtig kan til enhver Tid give Afkald paa yderligere Bistand af det offentlige og selv overtage Ledelsen af Bjærgningen mod at stille den efter Politiets Skøn fornødne Sikkerhed for paaløbne Omkostninger og allerede for-tjent Bjærgeløn.

Naar det gælder at redde Menneskeliv, er efter Str. L.s § 3 enhver

⁷⁾ Dette er i Str. L.s § 4, 6. Stk. udtrykkeligt fastslaaet for Tilfælde, hvor Politiet leder Bjærgningen.

⁸⁾ Heller ikke de i Str. L.s § 5 og forskellige ældre Love, navnlig Fr. 2. December 1825, omhandlede Strandingskommissionærer, der udøver deres Virksomhed ifølge Bevilgning af Justitsministeren, har i Nutiden nogen praktisk Betydning.

forpligtet til at yde den Bistand, som han kan yde „uden Fare for Liv og Helbred“. Af en Henviſning til § 199 i Straffeloven af 10. Februar 1866 fremgaar, at denne Regel er tænkt som et Udslag af vor Rets almindelige Regel om Pligt til at komme Personer i Livsfare til Hjælp. Ifølge Borgerlig Straffelov af 15. April 1930 § 253 maa Pligten derfor nu være begrænset til Bistand, som vedkommende kan yde „uden ſærlig Fare eller Opofrelse for ſig ſelv eller andre“. Mod Erstatning er enhver pligtig at afgive Redskaber til Redningen og tilſtede fornøden Færdsel paa ſin Grund. Endvidere kan Politiet forlange, at de omboende mod billig Betaling ſkal yde Skibbrudne Huſly, Koſt og Pleje. Hjælp af det offentlige kan Skibbrudne ſom alle andre kræve under de i Grundlovens § 82 og Lov om offentlig Forſorg Nr. 181 af 20. Maj 1933 § 1 faſtſatte Betingelſer. Udlændinge vil normalt henvende ſig til Konſulen, hvis Berettigelse og Forpligtelse til at yde Hjælp afhænger af vedkommende Lands Lovgivning. For danſke Sømænd ſørger det ſociale Udvalg i Kommunen om fornødent — mod fuld Refuſion af Statskaſſen — for fri Hjemrejſe med Koſtpenge og for nødvendig Beklædning, Lov om offentlig Forſorg § 283.

Ogsaa naar det drejer ſig ikke om at redde Menneskeliv, men alene om Bjærgning, er enhver forpligtet til mod Erstatning for derved foraaſaget Skade at tilſtede fornøden Adgang til og Benyttelse af ſin Grund, Str. L.s § 3. Endvidere maa enhver mod Betaling afgive Huſrum, ſom han ikke ſelv benytter, til Bevaring af bjærget Gods, der vil tage Skade ved at henligge under aaben Himmel. Og Politiet kan fordre Baade og Redskaber, ſom Ejeren ikke ſelv benytter, ſtillet til Raadighed mod Erstatning, § 4.

De omtalte Betalinger og Erstatninger faſtſættes af Politimesten⁹⁾ under Appel til Amtmanden (i København Politidirektøren). De afholdes af Strandingsmaſſen eller, for ſaa vidt de ikke kan dækkes paa denne Maade, af Statskaſſen. Det ſamme gælder Befordringsgodtgørelſe, Godtgørelſe for Nattekvarter, Time- og Dagpenge¹⁰⁾ til Politimesteren og den Toldtjenestemand, der overværer Bjærgningen, endvidere Vederlag til Personer, der antages til at yde Bistand, fordi der ikke findes Bjærgelav paa Stedet eller Bjærgelavet ikke raader over de fornødne Kræfter.

Hvis ikke en Fuldmægtig for Ejeren af bjærget Skib eller Gods er til-

⁹⁾ Den ved Note 2 omtalte Godtgørelſe faſtſættes dog af Politiet uden Appel til Amtmanden.

¹⁰⁾ Størrelſen af diſſe Ydelſer faſtſættes ifølge Lov Nr. 153 af 31. Marts 1928 efter Reglerne i §§ 864 og 865 i Lov om Statens Tjenestemænd Nr. 98 af 31. Marts 1931.

stede eller snart kan ventes at indfinde sig, skal Politiet underrette Ejeren eller, hvis dette ikke kan ske, f. Eks. fordi Ejeren ikke er kendt, ved offentlig Bekendtgørelse indkalde ham til inden 6 Maaneder at melde sig og godtgøre sin Ret, Str. L.s § 10, Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 11. Melder Ejeren sig ikke i rette Tid, tilfalder det bjærgede — eller Salgsudbyttet deraf — med Fradrag af Omkostninger og Bjærgeløn Forstrandsejeren, Str. L.s § 13. Melder Ejeren sig, har han Krav paa Udlevering eller Udbetaling, § 12. Nægter Amtmanden (i København Politidirektøren) eller den private Forstrandsejer at anerkende en paastaaet Ejers Krav, kan Spørgsmaalet indbringes for Domstolene ved Søgmaal mod Finansministeren eller den private Forstrandsejer. Justitsministeren kan iøvrigt samtykke i Udlevering eller Udbetaling, naar der ikke er tilvejebragt fuldt Bevis, men dog overvejende Sandsynlighed for Berettigelsen af et anmeldt Krav. Er Staten Forstrandsejer, skal Justitsministeren dog forhandle med Finansministeren derom, men en privat Forstrandsejer kan ikke modsætte sig, at Udlevering eller Udbetaling finder Sted. Endog inden Indkaldelsesfristen er udløbet, kan Justitsministeren samtykke i Udlevering eller Udbetaling, dog kun mod Sikkerhedsstillelse for det Tilfælde, at bedre berettigede Krav fremkommer.

For saa vidt det bjærgede ikke bringes i Hus, skal Politiet antage Vagtmandskab, saa vidt muligt blandt de nærmest boende, Anordning Nr. 135 af 1. Juli 1895 § 4. Politiet bør endvidere sørge for, at Godset snarest muligt bringes i Forvaring paa et bekvemt Sted og under forsvarligt Lukke. Med Billigelse af Amtmanden (i København Politidirektøren) kan Politiet lade det bjærgede sælge ved Auktion, Str. L.s § 11. Som Regel maa Salg dog ikke finde Sted, før Ejeren har haft en passende Tid til at melde sig og selv tage Bestemmelse. Men vil Opbevaring af Godset udsætte det for Fordærvelse eller betydelig Værdiforringelse eller medføre uforholdsmæssige Omkostninger, skal Salg finde Sted snarest muligt. Og efter Omstændighederne kan de fornødne Midler til Dækning af løbende Udgifter tilvejebringes ved Salg af en Del af det bjærgede. Auktionsbetingelserne skal forelægges Amtmanden til Godkendelse. Om Bekendtgørelsesmaaden er nærmere Regler givet i Anordn. Nr. 135 af 1. Juli 1895 § 9. Politimesterens Valg af Inkassator skal forelægges Amtmanden til Godkendelse, og Amtmanden fastsætter Inkassators Salær.

Ifølge S. L.s § 229 har Bjærgere Ret til at modsætte sig, at bjærget Skib forlader Stedet, eller bjærget Gods bortføres, saa længe de ikke er fyldestgjort for Bjærgelønnen, eller Sikkerhed er stillet for samme. Denne

Bestemmelse kan dog ikke være til Hinder for, at det bjærgede bortsælges af det offentlige efter de omtalte Regler. Men ved Udbetaling af Auktionsudbyttet til Ejeren skal ifølge Str. L.s § 12 Omkostninger og Bjærgeløn fradrages, og er Bjærgelønnens Størrelse ikke bestemt, sker Udbetaling kun mod en af Politiet fastsat Sikkerhedsstillelse. Og Udlevering af ikke solgt bjærget Skib eller Gods til Ejeren kan kun finde Sted, naar denne godtgør Omkostninger og Bjærgeløn eller, hvis Bjærgelønnens Størrelse ikke er bestemt, stiller Sikkerhed som fastsat af Politiet. Naar det bjærgede udleveres, bestemmer Ejeren naturligvis selv, om han vil sælge det, og i saa Fald paa hvilken Maade. Vælger han Salg ved Auktion, kan han selv fastsætte Auktionsbetingelser og antage Inkassator¹¹⁾. Melder Ejeren sig ikke i rette Tid, saaledes at det bjærgede tilfalder Forstrandsejeren, maa tilsvarende Regler gælde, naar Bjærgelønnen fastsættes paa sædvanlig Maade, d. v. s. efter Reglerne i S. L.s 9. Kapitel. Naar Staten er Forstrandsejer, kræves der dog næppe Sikkerhedsstillelse for ikke fastsat Bjærgeløn. Ifølge Str. L.s § 13 har Bjærgerne imidlertid, naar Ejeren ikke melder sig i rette Tid, Valget mellem at faa Bjærgelønnen fastsat paa sædvanlig Maade eller at faa udbetalt som Bjærgeløn en Trediedel af, hvad det bjærgede indbringer ved Auktion, med Fradrag af Omkostninger, der ikke paahviler Bjærgerne som Led i Bjærgningen. Vælger Bjærgerne sidstnævnte Alternativ, maa derfor det bjærgede sættes til Auktion. Naturligvis kan dog Bjærgere og en privat Forstrandsejer aftale at dele Godset mellem sig, og er Staten Forstrandsejer, har Bjærgerne Ret til at faa Trediedelen udlagt in natura efter Vurdering af retslig udmeldte Mænd, for saa vidt Politimesteren finder, at det bjærgede kan deles uden at tabe i Værdi. I Tilfælde af Deling mellem Bjærgerne og Forstrandsejeren, maa ogsaa Omkostningerne fordeles. Tvist derom afgøres af Amtmanden (i København Politidirektøren).

2. Til Bjærgning af løst Gods, Vrag eller Vragstykker, der driver ind paa Forstranden, har Strandfogden Eneret, Str. L.s § 4. Hidrører Genstandene fra en tidligere Stranding, og er Ejeren eller en Fuldmægtig for ham tilstede, har Strandfogden dog ikke med Bjærgningen at skaffe, medmindre hans Bistand begæres. Strandfogden skal underrette Politiet og nærmeste Toldfunktionær, men skønnes Godsets Værdi at være højst 500 Kr., behøver Politiet ikke at komme tilstede. Angaaende Indkaldelse af Ejeren, Forstrandsejerens Ret til Godset, naar Ejeren ikke melder sig i

¹¹⁾ Af Anordn. Nr. 135 af 1. Juli 1895 § 9 fremgaar i hvert Fald, at Auktionsbetingelserne ikke skal godkendes af Amtmanden.

rette Tid, og Salg af Godset gælder de under Nr. 1 omtalte Regler. Drejer det sig om et mindre Parti, kan dog Politiet bestemme, at Godset straks skal sælges mod kontant Betaling ved offentlig Auktion, der afholdes paa Landet af Sognefogden, i Købstæderne af Politiet efter Bekendtgørelse som foreskrevet i Lov Nr. 153 af 31. Marts 1928 § 2. Og Fiskerbaade, Fiske-redskaber, Hyttefade og lignende til Fiskeri, Fiskehandel eller Behandling og Konservering af Fisk hørende Genstande, kan udleveres *dansk* Ejer, der for Politimesteren godtgør sin Berettigelse, uden andre Udgifter end en af Politimesteren fastsat billig Godtgørelse for Bjærgningen¹²⁾, Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 5. En privat Forstrandsejer kan altsaa ikke modsætte sig Udlevering, og er Staten Forstrandsejer, skal Spørgsmaalet ikke forelægges Amtmanden.

3. Enhver har Adgang til at bjærge Skib eller Gods i aaben Sø. Af Str. L.s § 6 følger dog vistnok, at Bistand ikke maa paanødes et Skib i aaben Sø, der er eller antages at være i Nød.

Naar ingen Fuldmægtig for Ejeren er tilstede, skal Bjærgeren ifølge Str. L.s § 14, saa snart han har bragt det bjærgede i Land eller i Havn her i Riget gøre Anmeldelse til Politiet og nærmeste Toldfunktionær. Det bjærgede skal overgives til Politiet eller, hvis det drejer sig om enkeltvis bjærgede Stykker Vraggoods, til Strandfogden. Angaaende offentlig Indkaldelse af Ejeren og Salg af Godset gælder de under Nr. 1 omtalte Regler. Melder Ejeren sig ikke i rette Tid, tilfalder det bjærgede eller Auktionsudbyttet deraf Staten, selvom Forstranden er i privat Eje. Spørgsmaal om en paastaaet Ejers Ret maa derfor altid bringes for Domstolene ved Søgmaal mod Finansministeren.

Fra de nævnte Regler om offentlig Indkaldelse af Ejeren og om Statens Ret, naar Ejeren ikke melder sig i rette Tid, er der dog ved Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 4 gjort visse Undtagelser:

Bjærges Vraggoods, Drivtømmer eller andet Drivgoods i en Afstand fra Strandbredden af mindst 500 eller 1000 Meter henholdsvis indenfor og udenfor Skagen¹³⁾, tilfalder Godset Bjærgeren, hvis ikke Ejeren melder sig inden 2 Maaneder. Offentlig Indkaldelse af Ejeren skal finde Sted i „passende Omfang“, hvis Politimesteren skønner, at Værdien af det bjærgede er over 100 Kr., men ellers ikke. To-Maaneders Fristen regnes fra sidste Bekendtgørelse eller, hvis offentlig Indkaldelse af Ejeren ikke finder Sted,

¹²⁾ Formentlig maa dog ogsaa paaløbne Omkostninger erstattes.

¹³⁾ Om denne Betingelse skal antages at være opfyldt, afgøres af Politimesteren.

fra Anmeldelsen til Politiet om Bjærgningen. Spørgsmaal om en paastaaet Ejers Ret til Godset bringes for Domstolene ved Søgmaal mod Politimesteren. Bjærgelønnen sættes i Reglen til Halvdelen af det bjærgedes Værdi.

Bjærges Vraggods, Drivtømmer eller andet Drivgods nærmere Strandbredden end nævnt, *kan Godset, hvis Bjærgningen er sket fra Baad*, overlades Bjærgeren, naar Omstændighederne taler derfor. Afgørelse i saa Henseende træffes af Finansministeren eller, hvis Værdien af Godset er under 20 Kr., af Politimesteren. Om offentlig Indkaldelse af Ejeren gælder intet særligt. Indkaldelse maa altsaa finde Sted, naar Godsets Værdi med Fradrag af Omkostninger og Bjærgeløn skønnes over 50 Kr.

4. Bjærgning af Skib, der er sunket eller strandet i Farvandene omkring de danske Kyster, kan ifølge Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 9 foretages af Ejeren eller den til Skibet berettigede (Assurandøren), men uden særlig Tilladelse af Marineministeriet ikke af nogen anden. Ogsaa Ejeren eller Assurandøren maa, naar der, fordi Vraget er til Fare eller væsentlig Ulempe for Skibsfart eller Fiskeri eller kan foraarsage Skade paa et af Staten opført Kystværn eller Kystværk, er fastsat en Frist, inden hvilken Vraget skal være uskadeliggjort¹⁴⁾, og denne Frist er oversiddet, have særlig Tilladelse for at kunne fortsætte sine Bjærgningsforsøg.

Tilladelse nægtes, hvis Marineministeriet selv agter at fjerne eller bortsprænge Vraget paa Grund af dets Farlighed. Tilladelse til Trediemand nægtes desuden, hvis Ejeren eller Assurandøren vil bjærge. Er vedkommende kendt, spørger Ministeriet ham.

Tilladelse gives paa visse, for hvert enkelt Tilfælde fastsatte Betingelser angaaende navnlig Afmærkning af Vraget, Tilvejebringelse af en vis Vanddybde derover, Fuldførelse af Bjærgningen indenfor en vis Frist. For Overholdelse heraf kræves Sikkerhedsstillelse som fastsat af Ministeriet. Heri kan Ministeriet uden Retsforfølgning søge sig dækket for Omkostninger, der ifølge uforsvarligt Forhold fra Bjærgerens Side maa afholdes af Hensyn til Skibsfarten, Fiskeriet eller Statens Kystværn og Kystværker.

Men Hensyn til det bjærgede gælder de almindelige Regler. Hvis ikke Ejeren melder sig i rette Tid, maa formentlig altid Staten have Ret til det bjærgede eller Salgsudbyttet deraf med Fradrag for Omkostninger og Bjærgeløn. Det maa nemlig antages, at de her omtalte Regler ikke angaar Tilfælde, hvor et Skib er strandet paa Forstranden. Er det Tilfældet, maa i det hele

¹⁴⁾ Ovenfor § 16 Nr. 4.

de under Nr. 1 omtalte Regler komme til Anvendelse, saaledes at Tilladelse af Marineministeriet ikke er nødvendig, for at Bjærgning kan foretages. Iøvrigt vil naturligvis det bjærgede ligesom i de i Str. L.s § 14 omhandlede Tilfælde af Bjærgning i aaben Sø normalt blive ført ind i en Havn.

Ogsaa naar Marineministeriet har ladet et Vrag fjerne eller uskadeliggøre, maa med Hensyn til det bjærgede de almindelige Regler gælde. Som tidligere omtalt har Ministeriet dog en ubetinget Ret til ved offentlig Auktion at lade bortsælge, hvad der er bjærget af Skibet og dets Inventar, og til uden Arrest eller anden Retsforfølgning at faa dækket Udgifterne ved de trufne Foranstaltninger af Auktionsudbyttet¹⁵⁾.

5. Om Bjærgning af Samlinger af Ladningsgenstande, der findes paa Havbunden og er fjernet fra det Skib, hvortil de har hørt, er særlige Regler givet i Fr. angaaende Dykkervæsenet m. v. af 16. Marts 1842 og Lov Nr. 85 af 30. April 1909 §§ 10 og 15. Der kræves forudgaaende Anmeldelse til Amtmanden (i København Politidirektøren). Denne kan meddele Eneret paa Bjærgningen for et Tidsrum af indtil et Aar. Stedet skal tydeligt afmærkes og Bjærgningen foregaa uden uforholdne Afbrydelser. Nærmere Betingelser kan fastsættes af Amtmanden (Politidirektøren) og Marineministeriet, der skal underrettes om enhver modtagen Anmeldelse. Det kan saaledes kræves, at Bjærgeren skal stille Sikkerhed. Om Meddelelse af Eneret sker der paa Bjærgerens Bekostning offentlig Bekendtgørelse i de paa Stedet mest udbredte Blade. Misligholdes de fastsatte Betingelser, kan Eneretten af Amtmanden (Politidirektøren) erklæres forbrudt. Bjærgeren skal da fjerne Afmærkningen. Gør han ikke det, fjernes den paa hans Bekostning af det Offentlige. Om Forbrydelse eller Udløb af Eneret skal der ligeledes paa Bjærgerens Bekostning ske offentlig Bekendtgørelse i de paa Stedet mest udbredte Blade. I Sikkerhed, stillet af Bjærgeren, kan uden Retsforfølgning søges Dækning for Udgifter, forvoldt det Offentlige ved uforsvarligt Forhold fra Bjærgerens Side. Med Hensyn til det bjærgede gælder de almindelige Regler. Hvis ikke Ejeren melder sig i rette Tid, maa altid Staten have Ret til det bjærgede eller Salgsudbyttet deraf med Fradrag for Omkostninger og Bjærgeløn.

Løse, paa Havbunden liggende Vragstykker, andre enkeltvis tabte Stykker Gods og Kul, der er udkastet fra Skib, kan ifølge Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 2 i Farvandene omkring de danske Kyster uden forudgaaende Anmeldelse til Øvrigheden optages af enhver, der enten har dansk Indfødsret eller

¹⁵⁾ Ovenfor § 16 Nr. 4.

har haft Ophold her i Landet i mindst to Aar, dog med Forbehold af Ejers Ret til selv at foretage eller lade foretage Bjærgningen. Uden Tilladelse af Marineministeriet maa Dybden paa Stedet ikke formindskes. Senest den følgende Dag skal Optagelsen anmeldes til Politimesteren med Angivelse af, om Forbudet mod Formindskelse af Dybden er overholdt, § 3. Politimesteren gør Indberetning til Marineministeriet. Angaaende det bjærgede gælder væsentlig de samme Regler som om Vraggoods, Drivtømmer eller andet Drivgoods, der er bjærget indenfor en vis Afstand fra Strandbredden¹⁶⁾, saaledes at det bjærgede tilfalder Bjærgeren, hvis ikke Ejeren melder sig inden 2 Maaneder efter sidste Bekendtgørelse eller, hvis offentlig Indkaldelse ikke finder Sted, efter Anmeldelsen til Politiet, og Bjærgelønnen, naar Ejeren melder sig i rette Tid, i Reglen sættes til Halvdelen af det bjærgedes Værdi. Om offentlig Indkaldelse af Ejeren skal finde Sted, beror dog ikke paa, om Værdien er over 100 Kr., men paa, om Politimesteren skønner, at det bjærgede — alene eller i Forbindelse med andre samtidig eller efterhaanden fra samme Plads optagne Genstande — kan dække Omkostningerne ved offentlig Bekendtgørelse, og at denne har nogen Udsigt til at kunne ske med Nytte.

Om Opfiskning af Ankere, dertil hørende Tove og Kjettinger, løse Ankertove og Kjettinger, andet Skibsredskab og, for Helsingør Reds Vedkommende, andet Gods, der findes paa Havbunden, gælder Reglerne i Lov Nr. 157 af 22. December 1876, der er opretholdt ved Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 15. De nævnte Genstande kan opfiskes af enhver dansk Undersaat, derimod ikke — som de i Lov Nr. 85 af 30. April 1909 §§ 2 og 3 omhandlede Genstande — af Personer, der har haft Ophold her i Landet i mindst to Aar, men ikke har dansk Indfødsret. Forsynes en fundet Genstand med en paa Vandet flydende Bøje, der angiver, hvem Finderen er, maa indenfor en Uge derefter ingen anden opfiske Genstanden. Finderen skal senest næste Dag gøre Anmeldelse til Politimesteren. For saa vidt angaar Ankere uden flydende Bøje (blinde Ankere), dertil fastgjorte Tove og Kjettinger og løse Tove og Kjettinger uden flydende Bøje, finder offentlig Bekendtgørelse ikke Sted, men Politimesteren skal, hvis hans Distrikt ikke omfatter nærmeste Søkøbstad¹⁷⁾, underrette dennes Politimester. Hvis ikke Ejeren inden tre Uger melder sig og inden en af Politimesteren fastsat Frist betaler Halvdelen af Værdien i Bjærgeløn til Finderen, tilfalder det fundne denne. For saa vidt angaar de øvrige, her omhandlede Genstande skal offentlig Bekendtgørelse

¹⁶⁾ Ovenfor ved Note 13.

¹⁷⁾ Skr. Nr. 26 af 7. Februar 1883.

gørelse finde Sted. Melder Ejeren sig inden to Maaneder, har han Krav paa at faa det fundne udleveret mod Betaling af Omkostninger og sædvanlig Bjærgeløn. Melder Ejeren sig ikke i rette Tid, tilfalder Genstanden Finderen mod Betaling af Omkostninger.

Angaaende Dykkere, der arbejder i andres Tjeneste, gælder nu Bestemmelserne i Lov Nr. 97 af 7. April 1936¹⁸⁾.

6. Forskellige Steder navnlig paa Jyllands Vestkyst og Bornholms Kyster er der oprettet Redningsstationer, forsynede med Redningsbaad eller Raketkasteapparat eller med begge Dele¹⁹⁾. Redningsvæsenet hører under Marineministeriet og forestaas af en Bestyrer. Denne antager det fornødne Mandskab og sørger for, at Befordringsmidler altid er til Raadighed.

I Vesterhavet virker to under Fiskeridirektoratet hørende Redningsdampere.

¹⁸⁾ Ovenfor § 1 Nr. 4 (3).

¹⁹⁾ Lov 26. Marts 1852, 4. Marts 1857, 30. Oktober s. A. og Nr. 30 af 17. Marts 1882.

§ 18. Skibsfarten og Karantænevæsenet.

1. For at forhindre Indførelse af smitsomme Sygdomme ad Søvejen træffer det offentlige forskellige Karantæneforanstaltninger, Lov Nr. 123 af 12. April 1911¹⁾.

Karantænevæsenet hører under Indenrigsministeriet²⁾. I København og de andre Søkøbstæder er der særlige Karantænekommissioner, K. L.s § 1. Ogsaa i Gedser er der et særligt Karantænetilsyn. Iøvrigt fører Toldvæsenet Karantænetilsyn udenfor Søkøbstæderne.

I København består Karantænekommissionen af Overtoldinspektøren som Formand, en Borgmester, Stadslægen og Havnekaptajnen, i de andre Søkøbstæder af Politimesteren som Formand, den øverste Toldembedsmand paa Stedet og Kredslægen³⁾ eller, hvis sidstnævnte ikke har Bopæl i Købstaden, en anden, af Indenrigsministeren beskikket Læge⁴⁾.

De Lægeundersøgelser, Karantænetilsynet giver Anledning til, foretages i København af Læger, der er ansatte under Karantænekommissionen, i de andre Søkøbstæder og i Gedser af den Læge, der er Medlem af Karantænekommissionen, eller, i hans Forfald, af en anden, af Kommissionen tilkaldt Læge, paa Steder, hvor Toldvæsenet udøver Karantænetilsynet, af Kredslægen eller, hvis han har Forfald eller Tilkaldelse af ham vilde medføre Ophold af Skibet paa over 8 Timer, en anden, af Toldvæsenet tilkaldt Læge⁵⁾.

Lodser, Havne- og Polititjenestemænd, Sogne- og Strandfogder er forpligtede til at bistaa Karantænemyndighederne.

2. Naar et Skib kommer fra — eller i Søen har modtaget Personer eller

¹⁾ K. L. gælder ikke for Færøerne, jfr. nedenfor Nr. 9.

²⁾ Bekg. Nr. 102 af 30. April 1929.

³⁾ Jfr. Lov om Embedslægevæsenets Ordning Nr. 87 af 21. April 1914 § 8 og Instruks for Kredslæger Nr. 84 af 31. Marts 1915 § 14. — Om Konstitution af Kredslæge, Lov Nr. 87 af 21. April 1914 § 19.

⁴⁾ Karantænetilsynet i Gedser består af Politimesteren i Nykøbing Herred paa Falster, den øverste Toldembedsmand i Gedser og Kredslægen, Bekg. Nr. 216 af 23. September 1911.

⁵⁾ Jfr. Lov Nr. 87 af 21. April 1914 § 8 og Instruks Nr. 84 af 31. Marts 1915 § 14. — For Steder, hvor Skibsfarten har et større Omfang, kan Indenrigsministeren træffe Bestemmelse om, hvilken Læge der skal tilkaldes, K. L.s § 4.

Gods fra andet Skib, der kommer fra — Udlandet, Færøerne eller Grønland, maa det udenfor Nødstilfælde i Reglen ikke have Forbindelse med Land, forinden det har erholdt *Samkvemspas*, K. L.s §§ 6 og 11. For Fjordpladser kan bestemmes, at *Samkvemspas* skal erhverves ved Indløbet til Fjorden⁶).

Samkvemspas kan meddeles uden Lægeeftersyn, naar Skibsføreren eller Styrmanden (første Styrmand) afgiver Erklæring om, at der i Skibet ikke findes Personer, der kan formodes at lide af smitsom Sygdom eller vides paa anden Maade at kunne udbrede alvorlig Smitte, ej heller Lig af Personer, der formodes at være døde af smitsom Sygdom, § 7. Er der smittefarlige Personer eller Lig ombord, maa derimod *Samkvemspas* ikke udstedes, forinden Lægeeftersyn har fundet Sted, hvorved det da bestemmes, hvilke Forholdsregler der skal træffes for at undgaa Smitte ved Landsættelsen. Undlader nogen ombordværende at efterkomme givet Paabud, kan han indlægges paa dertil egnet Sted. Som smitsom Sygdom anses ikke Tuberkulose, venerisk Lidelse, Rosen, Barselfeber eller Saarfeber, Instruks Nr. 224 af 10. September 1914 § 7. Er der smittefarlige Dyr eller Varer ombord, kan særlige Forholdsregler anordnes, og indtil de er truffet, kan da Udstedelse af *Samkvemspas* udsættes. Skibsføreren eller Styrmanden skal altid forespørges, om der har været usædvanlig Dødelighed blandt Skibets Gnavere, navnlig dets Rotter.

Saasnart Lods kommer ombord paa et Skib, skal han søge oplyst, om Skibet maa erhverve *Samkvemspas*, Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 6. I bekræftende Fald overgiver han Skibsføreren eller Styrmanden Skema til Sundhedsanmeldelse og afleverer snarest muligt det udfyldte Skema til Karantænenmyndigheden. Han paaser, at ingen udenfor Nødstilfælde gaar eller sættes i Land, forinden *Samkvemspas* er udstedt. Er der smittefarlige Personer eller Lig ombord, skal han vaage over, at Skibet holdes afsondret, selv holde sig paa Afstand af syge eller smittebærende Personer samt undlade at nyde noget af Skibets Proviant eller Drikkevand. Har der været usædvanlig Dødelighed blandt Rotter, bør Skibet ikke gaa til Bolværk uden Samtykke af Karantænenmyndigheden.

⁶) Skibe, der er bestemt til Pladser ved Isefjorden, derunder Roskilde og Holbæk Fjord, skal erhverve *Samkvemspas* ved Hundested eller Rørvig, Anordn. Nr. 294 af 11. November 1911. Skibe, der er bestemt til Odense eller andre Pladser ved Odense Fjord, og som efter de nedenfor i Teksten under Nr. 3 omhandlede Regler er forpligtede til at hejse Karantænesignal, skal erhverve *Samkvemspas* ved deres Ankomst til „Gabet“, Anordn. Nr. 359 af 11. December 1911.

Betjenes Skibet af flere Lodser efter hinanden, fordi det sejler gennem flere Lodsdistrikter, skal den først tilkaldte Lods afkræve Skibet de fornødne Oplysninger og enhver af Lodserne give disse videre til sin Afløser, K. L.s § 11. Har Skibet smittefarlige Personer eller Lig ombord, skal enhver Lods, der forlader Skibet, før det kommer i Havn, melde sig til nærmeste Karantænemyndighed, hvis han skønner, der er Grund dertil.

Forinden Samkvemspas er meddelt, maa andre end Lodsens have særlig Tilladelse til at gaa ombord, Instruks Nr. 224 af 10. September 1914 § 4. Gaa eller sættes i Land maa end ikke Lodsens. Under iagttagelse af størst mulig Forsigtighed og uden at have nærmere Berøring med nogen kan dog Skibsføreren eller Styrmanden gaa i Land for ved personlig Henvendelse at opnaa Samkvemspas, K. L.s § 6, Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 8 og Nr. 224 af 10. September 1914 § 4. Og en af Besætningen kan gaa i Land for at fastgøre Fortøjningstrosser, men vedkommende maa afholde sig fra Samkvem med Personer i Land og straks gaa ombord igen, Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 4⁷⁾. I Tilfælde af Stranding kan navnlig Hensynet til Skibbrudnes Redning gøre sig gældende, men med de Lempelser, der følger af Forholdets Natur, maa de omtalte Regler iagttages ogsaa i saa Fald⁸⁾.

At Samkvemspas foreligger, paases af Toldopsynet, K. L.s § 6. Paa Steder, hvor Toldvæsenet selv udsteder Samkvemspas, faar denne Regel Betydning, naar Skibet har erholdt Samkvemspas i tidligere anløbet dansk Havn.

Dampskibe i regelmæssig Fart, der ikke har smittefarlige Personer eller Lig ombord, skal til Toldvæsenet eller, i Københavns Frihavn, til Karantæneopsynet afgive sædvanlig Sundhedsanmeldelse ved Anlæg til Fortøjningsplads og forinden Samkvem med Land finder Sted, men er fritaget for at erhverve Samkvemspas, Bekg. Nr. 125 af 1. Juni 1911 § 1 og Nr. 204 af 20. Juni 1912. Er der smittefarlige Personer eller Lig ombord, maa derimod Samkvemspas erhverves, men forinden Henvendelse herom foretages, kan sunde Passagerer landsættes, Bekg. Nr. 125 af 1. Juni 1911 § 2. —

⁷⁾ Ifølge Skr. Nr. 277 af 30. September 1916 kan Provianthandlere skaffe sig Forbindelse med et opankret Skib, forinden det har erholdt Samkvemspas.

⁸⁾ Lig maa ikke jordes, forinden Undersøgelse af Politimesteren og en af denne tilkaldt Læge, ordentligvis Kredslægen, har fundet Sted, og Dødsattesten af Politimesteren er forsynet med Paategning om, at der for det offentlige Vedkommende intet er til Hinder for Begravelsen, jfr. herved Lov om Ligsyn Nr. 2 af 2. Januar 1871 § 6 og Lov om Ændringer heri Nr. 46 af 4. Maj 1875 § 2.

Har der været usædvanlig Dødelighed blandt Rotter, kan ogsaa for disse Skibes Vedkommende særlige Foranstaltninger anordnes.

Fritaget for at afgive Sundhedsanmeldelse og erhverve Samkvemspas er danske Orlogsskibe, der har Læge ombord, Bekg. Nr. 125 af 1. Juni 1911 § 4, Lods- og Bugserfartøjer, der ikke medfører Passagerer, samt Fiskerbaade og Fartøjer under 12 Registertons Netto, der kommer fra Norge, Sverige eller Tyskland, Bekg. Nr. 204 af 20. August 1912.

Fremmede Orlogsskibe, der har Læge ombord, maa erhverve Samkvemspas, men er der smittefarlige Personer eller Lig ombord, træffes de fornødne Forholdsregler paa Grundlag af Oplysninger fra Skibets egen Læge, altsaa uden Eftersyn af anden Læge, Bekg. Nr. 125 af 1. Juni 1911 § 4. Skibets Chef skal have Meddelelse om Bestemmelser, der træffes.

Samkvemspas udstedes uden Betaling, K. L.s § 6.

3. Ethvert Skib kan undergives Lægeeftersyn, saa længe det ligger i dansk Havn eller ved dansk Kyst, K. L.s § 8.

Indenrigsministeren kan forbyde ethvert Skib, der befrygtes at medføre Fare for Indførelse af alvorlige smitsomme Sygdomme, Samkvem med Land, forinden Lægeeftersyn har fundet Sted.

Indenrigsministeren kan anordne stadigt Eftersyn af alle i en bestemt Havn liggende Skibe og i Forbindelse dermed gøre Undtagelse fra de under Nr. 2 omtalte Regler.

4. For at forhindre Indførelse af Pest eller Kolera ad Søvejen er særlige Regler givet i K. L.s §§ 12—26, og disse Regler kan ifølge § 27 helt eller delvis bringes i Anvendelse, ved indenrigsministeriel Anordning overfor gul Feber, Dysenteri, Plettyfus og Kopper, ved kgl. Anordning ogsaa overfor andre smitsomme Sygdomme, der optræder med særlig ondartet Præg. Anordning Nr. 160 af 28. April 1931 bestemmer, at de nævnte Regler i fuldt Omfang skal anvendes overfor Dengue-Feber.

Reglerne gælder ethvert Skib, der har eller paa sin Rejse har haft — eller under Rejsen har været i Forbindelse med andet Skib, der har eller paa sin Rejse har haft — Sygdomstilfælde ombord, som kan formodes at være af nogen af de paagældende Arter. Naar et Sted i Udlandet, paa Færøerne eller i Grønland ifølge indenrigsministeriel Bekendtgørelse skal anses smittet med nogen af de paagældende Sygdomme, gælder Reglerne endvidere derfra kommende Skibe. Betingelserne for, at Bekendtgørelse som nævnt kan udstedes eller ophæves, angives i K. L. Af Betydning i saa Henseende er imidlertid ikke blot Lovens Regler, men ogsaa Bestemmelserne i den in-

ternationale Sundhedskonvention af 21. Juni 1926⁹⁾ Art. 10—12, der fastsætter Betingelser for, at særlige Forholdsregler kan bringes i Anvendelse overfor Pest, Kolera, gul Feber, Plettyfus eller Kopper, og foreskriver, at saadanne Forholdsregler almindeligvis skal ophøre, naar der fra Regeringen i vedkommende Land fremkommer Meddelelse om, at Smittefare er ophørt og de fornødne forebyggende Foranstaltninger truffet¹⁰⁾). Ifølge S. K.s Art. 8 skal der i ethvert af de kontraherende Lande være Indberetningspligt vedrørende de nævnte Sygdomme¹¹⁾, og ifølge Art. 1 og 3 skal ethvert af Landene — gennem Repræsentationer i dets Hovedstad og det internationale Sundhedskontor — give de øvrige Meddelelse om Smittefare, der opstaar indenfor dets Omraade¹²⁾). En dansk Udenrigstjenestemand skal indberette, naar nogen af de nævnte Sygdomme eller anden smitsom Sygdom med særlig ondartet Præg eller større Udbredelse er opstaaet i hans Distrikt, I. U. § 72. I Forbindelse dermed skal han angive, hvilke Foranstaltninger stedlige Myndigheder har truffet til Bekæmpelse af Sygdommen.

Naar et Skib, der omfattes af de her omtalte Regler, kommer ind paa dansk Søterritorium, skal Skibsføreren — i Overensstemmelse med International Signalbog 1931 — ved Signalering med gult Flag angive Skibet som smittet, hvis det har haft et Sygdomstilfælde for 5 Dage siden eller senere, som mistænkeligt, hvis det har haft et Sygdomstilfælde for mere end 5 Dage siden eller usædvanlig Dødelighed blandt Rotter, og ellers som smittefrit, Bekg. Nr. 286 af 9. Oktober 1934. Befinder Skibet sig indenfor en Havns Grænser, signaleres om Natten ved Lys: Jeg har ikke faaet Praktika (Samkvemspas)¹³⁾).

I Tilfælde af Lodsning af et Skib, der har hejst Karantæneflag, skal Lodsén, forinden han gaar ombord, forespørge, om der findes smittefar-

⁹⁾ Bekg. Nr. 119 af 28. Februar 1931.

¹⁰⁾ Overfor denne Bestemmelse har Spanien, De forenede Stater og Canada taget visse Forbehold. I Forhold til et Land, der ikke har tiltraadt den i Teksten nævnte Konvention, men derimod den tidligere Konvention af 17. Januar 1912, Bekg. Nr. 61 af 27. Februar 1913, gælder endnu denne. Har Landet heller ikke tiltraadt sidstnævnte Konvention, men derimod Konventionen af 3. December 1903, Bekg. Nr. 81 af 27. Januar 1911, gælder denne. Jfr. S. K.s Art. 168.

¹¹⁾ Overfor denne Bestemmelse har dog Kina, Indien, Persien og — med Hensyn til Protektorater, Besiddelser, Kolonier og Mandatlande — Storbritannien taget Forbehold. — I Danmark gælder Indberetningspligt i Henhold til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse Nr. 138 af 10. Maj 1915 §§ 8, 12, 13 m. fl.

¹²⁾ For saa vidt angaar Skibe fra Lande, der ikke har tiltraadt Konventionen, eller andre Sygdomme end Pest, Kolera, gul Feber, Plettyfus og Kopper er S. K.s Bestemmelser uden Betydning.

¹³⁾ Dette Signal maa kun vises, naar Skibet befinder sig indenfor en Havns Grænser.

lige Personer eller Lig, Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 7. I bekræftende Fald skal han holde sig i passende Afstand fra Skibet og lodse dette ved Tegn fra Lodsbaaden, medmindre det er ubetinget nødvendigt, at han gaar ombord. Kommer Lodsens ombord, skal han saavidt muligt forblive paa Dækket, holde sig borte fra de ombordværende og undlade at nyde noget af Skibets Proviant eller Drikkevand. Han overgiver Skibet et gult Karantæneflag, hvis det ikke selv er i Besiddelse af et saadant, paaser, at de foreskrevne Karantænesignaler holdes hejst, og vaager over, at Skibet holdes afsondret. Vil Skibet gaa til et Sted udenfor Søkøbstæderne, skal han gøre opmærksom paa, at de fornødne Karantæneforanstaltninger muligt ikke kan træffes der.

Betjenes Skibet af flere Lodser efter hinanden, fordi det sejler gennem flere Lodsdistrikter, maa, hvis Skibet er bestemt til dansk Havn, ingen af Lodserne forlade det, før Tilladelse dertil er givet af Karantænemyndigheden, K. L.s § 11. Gaar Skibet til fremmed Havn, skal det Fartøj, i hvilket en Lods gaar fra Borde, hejse Karantænesignal og holdes afsondret, indtil Samkvemspas er erhvervet.

Efter K. L.s § 14 skal Skibet og de ombordværende altid underkastes Lægeeftersyn. I Søkøbstæderne og i Gedser, hvor der findes et særligt Karantænetilsyn, kan dog Skibe, der anløber alene for at indtage Kul, Proviant eller anden fornøden Forsyning eller kun for at indhente Ordre, fritages for Lægeeftersyn mod selv at foretage de Isolationsforanstaltninger, der findes nødvendige, under Tilsyn af Karantænemyndigheden, § 20.

Hvilke Foranstaltninger der iøvrigt bør træffes, beror paa Omstændighederne. Baade K. L. og S. K. nøjes med at angive, hvilke Foranstaltninger der *kan* træffes¹⁴⁾. Saavidt Konventionen rækker, gælder en dobbelt Grænse i saa Henseende, idet Hensyn maa tages til baade Konventionens og Lovens Bestemmelser. Efter at Danmark har tiltraadt den internationale Konvention af 25. Juli 1934 om gensidig Beskyttelse mod Dengue-Feber, Bekg. Nr. 6 af 28. Marts 1936, gælder nu ogsaa en dobbelt Grænse for denne Sygdoms Vedkommende. Det vil være af Betydning, om Skibet skal anses som smittet, mistænkt eller smittefrit¹⁵⁾, hvilken Sygdom det drejer

¹⁴⁾ Ifølge Art. 15 angiver Reglerne i S. K.s andet Kapitel Grænsen for, hvilke særlige Foranstaltninger der kan iværksættes.

¹⁵⁾ S. K.s Kriterier herfor er i Modsætning til K. L.s forskellige for de forskellige Sygdomme og i det hele taget strengere end K. L.s Kriterier. Herved mærkes imidlertid, at ifølge K. L.s § 21 kan et smittefrit Skib behandles som mistænkt, naar særlig Fare for Indførelse af Sygdomme foreligger, og et mistænkt Skib behandles som smittet, naar de for mistænkte Skibe hjemlede Forholdsregler ikke anses fyldestgørende.

sig om, og hvilke Foranstaltninger der maatte være truffet i tidligere anløbne Havne¹⁶). S. K.s Art. 46 anbefaler — og Konventionen angaaende Dengue-Feber foreskriver — desuden at tage Hensyn til, hvilke Forholdsregler der paa det smittede Sted, hvorfra Skibet kommer, er taget for at bekæmpe Sygdommen og hindre dens Overførelse til andre Lande. Indførsel eller Transit af Varer eller Rejsegods kan ikke forbydes, men der kan blive Spørgsmaal om Desinfektion og — eller — Rensning for Utøj af brugt Linned, brugte Gangklæder, Klædningsstykker og Sengeklæder, af Klude, der ikke forsendes som en gros Handelsvarer, saavel som af andre Genstande, der maa anses for smittede, og er de paagældende Genstande af ringe Værdi, kan de brændes¹⁷). Ogsaa Postpakker kan underkastes Desinfektion eller Rensning for Utøj, naar de indeholder Genstande af de nævnte Arter eller andre Genstande, der maa anses for smittede. Derimod kan Breve og Korrespondance, Tryksager, Bøger, Aviser, Forretningspapirer og lignende aldrig underkastes sundhedsmæssige Foranstaltninger, S. K.s Art. 19, K. L.s § 26, Instruks Nr. 224 af 10. September 1914 § 11. Der kan blive Spørgsmaal om Udryddelse af Rotter, Moskitoer, Lopper, Lus, om Desinfektion af Skibet eller Dele deraf, i Tilfælde af Kolera om at paabyde, at Skibets Drikkevand skal desinficeres og efter Desinfektion af Beholderne erstattes af nyt Drikkevand, at Ballastvand, Spildevand og menneskelige Udtømmelser ikke uden forudgaaende Desinfektion maa hældes i Havnen. Det kan endvidere paabydes, at Skibet skal holde sig i en vis Afstand fra Land. Skibet kan sættes under Bevogtning, hvorved det har Betydning, at Lodser, Havne- og Polititjenestemænd, Sogne- og Strandfogder som nævnt er forpligtede til at bistaa Karantænevæsenet. Lig begraves eller brændes, efter Omstændighederne under Iagttagelse af de i Medfør af Epidemiloven, Nr. 138 af 10. Maj 1915, ved Regulativ Nr. 331 af 6. Juni 1921 fastsatte Regler. Syge og smittebærende Personer — herunder ogsaa saadanne, der er gaaet ombord i Skibet under dets Ophold i Havnen eller har deltaget i Losning — kan isoleres ombord, i andet Skib eller i Land eller undergives Lægeeftersyn en vis Tid efter Landsætningen. Ifølge K. L.s § 5 skal enhver Søkøbstad have et — under Epidemivæsenet hørende —

¹⁶) Jfr. herved S. K.s Art. 47.

¹⁷) Efter S. K.s Art. 17 kan Indførsel af Fisk, Skaldyr og friske Grøntsager fra kolera-smittet Sted forbydes, medmindre de paagældende Varer har været Genstand for en Behandling, der ødelægger Kolerabacillen, men K. L. indeholder ikke nogen tilsvarende Bestemmelse. Paa den anden Side kunde der efter K. L.s § 26 udstedes visse Indførselsforbud, men S. K. indeholder ikke den fornødne Hjemmel herfor.

Isolationslokale, og den fornødne Betjening af syge skal kunne tilkal-des¹⁸⁾). Fra disse Regler kan der dog gøres Undtagelse, og paa den anden Side kan det bestemmes, at Isolationslokaler skal tilvejebringes paa Steder udenfor Søkøbstæderne, hvor Skibsfarten er af større Omfang, § 4¹⁹⁾).

Naar Skibet anløber dansk Havn alene for at landsætte syge eller Lig og maaske i Forbindelse dermed landsætter ogsaa raske Personer, træffes andre Karantæneforanstaltninger end de derved nødvendiggjorte kun, for saa vidt Skibsføreren ønsker det, § 17.

Lempelser, som Hensynet til andre Lande gør ønskelige, kan ifølge § 21 fastsættes for Krigsskibe og, naar Samfærdselsforholdene kræver det, for Færger og Ruteskibe²⁰⁾).

I Strandingstilfælde kan navnlig Hensynet til Skibbrudnes Redning føre til Afgivelser.

Karantænemyndigheden kan kræve Bistand af Skibsfører og Mandskab til Desinfektion eller Rensning af smittede Genstande, Uskadeliggørelse af smittespredende Dyr, Isolation af Skibet eller af syge og smittebærende Personer.

For Sundhedsforanstaltninger vedrørende Skibet, en Person eller en Genstand, kan Skibsføreren, vedkommende Person eller den, der ejer eller paa anden Maade er interesseret²¹⁾ i Genstanden, kræve *Karantænebevis* udstedt uden Betaling, K. L.s § 33, S. K.s Art. 48²²⁾).

Et Skib, der ikke ønsker at underkaste sig de Foranstaltninger, Karantænemyndigheden finder nødvendige, har Ret til at sejle bort, K. L.s § 17, S. K.s Art. 54. Efter sidstnævnte Bestemmelse kan et Skib, der benytter denne Ret, indtage Brændsel, Proviant og Vand og faa Tilladelse til at

¹⁸⁾ Begg. Nr. 6 af 5. Januar 1923 angiver de Steder, hvor der findes Isolationslokale, og Antallet af Patienter, der kan modtages.

¹⁹⁾ Tidligere kunde pestsmittede Skibe, bestemt til danske Havne, henvises til den svenske Karantænestation ved Käsö udenfor Göteborg, men den herom trufne Overenskomst med Sverige er ophævet ved Noteveksling af 17. og 18. April 1934, Begg. Nr. 159 af 5. Maj 1934. — Ifølge S. K.s Art. 50 bør i ethvert Land mindst en Havn have sundhedsmæssig Organisation og Udstyr, der gør det muligt at modtage et Skib, hvorledes end dets Sundhedstilstand er, men herved gøres der ikke noget Indgreb i Staternes Ret til at komme overens om Organisering af fælles Sundhedsstationer.

²⁰⁾ Jfr. Begg. Nr. 334 af 24. November 1911.

²¹⁾ Saaledes S. K.s Art. 48.

²²⁾ Ifølge K. L.s § 33 skulde der betales for Karantænebevis, naar Skibet anløb alene for at landsætte syge eller Lig, men saavidt S. K. gælder, maa Beviset nu altid udstedes vederlagsfrit.

landsætte Passagerer og udlosse Gods, mod at derved nødvendiggjorte Foranstaltninger træffes.

5. Fremmede Lovgivninger kræver undertiden, at Skibe, der kommer fra Udlandet, skal være forsynede med *Sundhedspas* fra Afgangsstedet. Efter dansk Ret kræves Sundhedspas kun i Grønland²³⁾.

Ethvert Skib, der gaar til grønlandsk Havn for at indtage Vand til Drikkebrug²⁴⁾, skal være forsynet med Sundhedspas fra den sidst anløbne Havn, der angiver, at da Skibet afgik, var der i Afgangshavnen ikke Pest, Kolera, gul Feber, Kopper, Tyfus eller nogen anden ondartet smitsom Sygdom, og at ifølge foretagen Lægeundersøgelse ingen af de ombordværende, hvis Navne anføres i Passet, lider af venerisk eller anden smitsom Sygdom paa smittefarligt Stadium, Kundgørelse af 22. Maj 1925. Er Sundhedspasset udstedt i Udlandet, skal det af vedkommende Konsul eller Vicekonsul være viseret og forsynet med Paategning om, at det er udstedt af en kompetent Myndighed, og at Lægeundersøgelsen er foretaget af en autoriseret Læge²⁵⁾. I den første grønlandske Havn, Skibet anløber, afleveres Passet — mod Attest for Modtagelsen til senere Forevisning — til Kolonibestyreren tilligemed en af Skibslægen eller, hvis en saadan ikke findes, af Skibsføreren paa Tro og Love afgivet Erklæring om, at Skibet ikke har anløbet nogen Havn efter den, hvor Passet er udstedt, og at der ikke har været noget Tilfælde af venerisk eller anden smitsom Sygdom ombord. Myndighederne kan lade Besætningen undersøge af en Embedslæge. Er der smitsom Sygdom ombord, træffer Myndighederne de fornødne Foranstaltninger. Navnlig kan der blive Spørgsmaal om at henvise Skibet til et andet Vandfyldningssted.

Ethvert Skib, der udklareres her i Landet, kan kræve Sundhedspas udstedt, i Købstæderne af Karantænekommissionen, udenfor Købstæderne af Kredslægen, K. L.s § 33. Udklareres Skibet for Færøerne eller Island, udstedes Passet vederlagsfrit. Ellers erlægges en Afgift paa 5 Kr., der tilfalder Statskassen.

Danske Udenrigstjenestemænd kan i Havne, hvor det er sædvanligt, at saadant sker, udstede Sundhedspas efter at have indhentet Oplysninger om Sundhedstilstanden paa Stedet, I. U. § 72. De kan endvidere visere Sundhedspas. Anmoder en Skibsfører, der udklareres for dansk Havn udenfor

²³⁾ Indtil Lov Nr. 342 af 23. December 1932 ogsaa paa Færøerne.

²⁴⁾ Ovenfor § 1 Nr. 2 (2).

²⁵⁾ Tjenestemanden maa ved Sammenligning med Skibsbemandings- og Passagerliste forvisse sig om, at samtlige ombordværende er undersøgt, I. U. § 72.

Grønland, om at faa udstedt eller viseret Pas, skal han gøres opmærksom paa Unødvendigheden heraf, men hans Anmodning maa ikke afslaaes. Afgift svares efter Reglerne i Afgiftsreglement for Udenrigstjenesten af 26. September 1932.

S. K.s Art. 49 anbefaler, at Sundhedspas udstedes vederlagsfrit og — foruden i Udstedelseslandets Sprog — affattes i mindst et af de i Søfartskredse kendte Sprog, og at *konsulære* Sundhedspas og Visa søges afskaffet.

6. Naar Pest, Kolera, gul Feber, Plettyfus eller Kopper forekommer i et Land, der har tiltraadt S. K., skal Myndighederne i hvert Fald i store Havne, saavidt muligt ogsaa i smaa, søge Udbredelse af Sygdommen hindret ved forskellige Foranstaltninger navnlig overfor afgaaende Skibe, Art. 13 og 14²⁶).

Under Hensyn til, at det i særlig Grad er Rotter, der udbreder Pest, paalægges S. K.s Art. 6 og 28 Regeringerne at holde sig underrettet om Forhold vedrørende Rotter i Havnene, *iværksætte systematiske Indsamlinger og bakteriologiske Undersøgelser af Rotter i Omraader, hvor Dyrene er pestsmittede, og med regelmæssige Mellemrum foretage Rotteudryddelse i alle Skibe, der ikke udelukkende anvendes i indenrigs Kystfart*²⁷). Dog kan Skibe, der til Stadighed vedligeholdes saaledes, at Rotternes Antal holdes nede, fritages for Rotteudryddelse.

Her i Landet er det med Hjemmel i K. L.s § 8 ved Anordning Nr. 569 af 6. Oktober 1919, Nr. 336 af 27. August 1933 og Nr. 213 af 11. Maj 1923 paalagt Karantænekommissionerne i København, Aarhus og Frederikshavn at afkræve udenrigs fra kommende Skibe Erklæring om, hvorvidt der har vist sig Rotter ombord. Til yderligere Oplysning herom kan Undersøgelse af alle Skibsrums foretages. Er der Rotter ombord, skal disse søges udryddet, og det kan paabydes Skibet at lægge sig for Anker borte fra Kaj, for at ikke Rotter skal komme i Land sammen med Varer, ad Fortøjningstrosser eller paa anden Maade. Disse Bestemmelser gælder dog ikke Orlogsskibe eller Fartøjer under 12 Registertons Netto, og Myndighederne kan fritage et Skib for Rotteudryddelse, naar dets ringe Størrelse, kortvarige Ophold, særlige Art af Last eller andre Forhold gør det sandsynligt, at Faren for Indførelse af Rotter er forsvindende. For Skibe, der gaar i Rutefart til

²⁶) Meddelelser om, hvorledes Sundhedstjenesten i saa Henseende er organiseret i de forskellige Havne, skal mindst en Gang om Aaret gives gennem Det internationale Sundhedskontor.

²⁷) Meddelelser angaaende foretagne Undersøgelser og om, i hvilke Havne Rotteudryddelse finder Sted, gives gennem Det internationale Sundhedskontor.

Lande, der har tiltraadt S. K.²⁸⁾, eller som i Rute fart hyppigt anløber vedkommende Havn, er det tilstrækkeligt, at Undersøgelse finder Sted med visse Mellemrum²⁹⁾, og er der i et Konventionsland meddelt et Skib Rotteudryddelsesbevis eller Bevis for Fritagelse for Rotteudryddelse, har dette ifølge S. K.s Art. 28 Gyldighed i 6 Maaneder eller, hvis Skibet er paa Rejse til sit Hjemsted, i yderligere en Maaned. — Foranstaltninger til Udryddelse af Rotter bør ifølge S. K.s Art. 25 og 28 ikke vare mere end 24 Timer.

Paa Begæring udstedes der vederlagsfrit Certifikat paa dansk og engelsk for foretagen Rotteudryddelse eller Fritagelse derfor, Bekg. Nr. 162 af 18. Maj 1931. Sidstnævnte Certifikat kan i Overensstemmelse med S. K.s Art. 28 udstedes, naar Skibet til Stadighed vedligeholdes saaledes, at Antallet af Rotter holdes nede.

7. Statskassen erstatter ikke Skade eller Tab³⁰⁾, der tilføjes Skib eller Gods ved Karantæneforanstaltninger, K. L.s § 31.

Isolationslokaler tilvejebringes og vedligeholdes i København af Kommunen, paa Bornholm for Midler af Amtsfonden, der er fælles for Købstæder for Landdistrikter, andre Steder for Amtsrepartitionsfondens og Købstadkommunernes Midler efter Forholdet mellem Folkemængder, K. L.s § 30, Lov om offentlig Forsorg Nr. 181 af 20. Maj 1933 § 64. Andre Udgifter udredes eller godtgøres af Statskassen. Fra denne Regel er der dog gjort enkelte Undtagelser:

Skibet bærer Udgifter ved Læges Befordring til og fra Borde.

Naar et Skib begærer sig fritaget for Lægeeftersyn under Henvisning til, at det anløber alene for at indhente Ordre eller indtage Kul, Proviant eller andre Fornødenheder³¹⁾ bærer det Udgifter ved særligt Tilsyn, som Karantænekommissionen finder det nødvendigt at anordne.

Anløber et til udenrigs Sted bestemt Skib efter Karantænekommissionens eller Politimesterens Skøn alene for at landsætte syge eller Lig, bærer det Udgifter ved syges Behandling i Isolationslokale, dødes Begravelse eller Ligbrænding og ved Undersøgelse og Rensning af Skibet ifølge Begæring af Skibsføreren³²⁾.

²⁸⁾ Eller nogen af de tidligere Sundhedskonventioner.

²⁹⁾ Ifølge de nævnte Anordninger hver tredie Maaned, men efter det straks efter i Teksten nævnte maa formentlig nu Undersøgelse hver sjette Maaned være tilstrækkelig.

³⁰⁾ I Kundgørelse af 22. Maj 1925 § 3 fremhæves det, at Tidstab ifølge Lægeundersøgelse af Besætningen ikke erstattes.

³¹⁾ Jfr. ovenfor mellem Noterne 13 og 14.

³²⁾ Jfr. Lov Nr. 123 af 12. April 1911 § 30 og ovenfor efter Note 19.

I Strandingstilfælde afholdes alle Karantæneudgifter af Strandingsmassen.

En Person, der ulovligt er gaaet ombord i Skibet, bærer deraf følgende Udgifter. Beløbet kan søges inddrevet ved Udpantning.

Karantæneafgifter opkræves ikke her i Landet³³⁾.

8. Overtrædelse af Karantænebestemmelser straffes med Bøder eller, i de under Nr. 4 omtalte Tilfælde, med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, K. L.s § 32³⁴⁾.

Varer og Rejsegods, der indføres eller søges indført i Strid med Paabud om forudgaaende Rensning eller Desinfektion, kan konfiskeres til Fordel for Statskassen.

En Skibsfører kan hos danske Konsuler i Udlandet erholde et Eksempplar af K. L., affattet paa dansk, engelsk, fransk eller tysk, og Oplysning om paabudte Karantæneforanstaltninger, K. L.s § 35, I. U. § 72. Enhver Lods skal paa sine Ture medføre et Eksempplar af gældende Bestemmelser om, at et Omraade anses smittet med nogen af de under Nr. 4 nævnte Sygdomme, og at i Anledning heraf særlige Foranstaltninger skal træffes, Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 3.

9. For Færøerne gælder K. L. ikke, § 36. Da der her ikke er noget Toldvæsen, træffes Karantæneforanstaltninger af Sysselmanen og særlige Karantænebetjente, der beskikkes af Amtmanden efter Indstilling af Sysselmanen³⁵⁾. Kun bestemte Havne er Klareringshavne³⁶⁾, og forinden et Skib anløber andre Havne paa Øerne, skal det i en Klareringshavn forsynes med Sundhedsbevis, Lov Nr. 177 af 1. April 1921 § 1. Et Skib, der ankommer til en Havn, hvor ingen Læge er bosat, kan henvises til en Havn, hvor der er Læge, § 2.

³³⁾ Jfr. ovenfor § 2 Nr. 2 (4).

³⁴⁾ Karantænekommissionen eller Politimesteren kan modtage den skyldiges Tilbud om at erlægge en Bøde.

³⁵⁾ Beg. Nr. 26 af 25. Februar 1897, Instruks for Karantænebetjente Nr. 27 af 25. Februar 1897, Beg. Nr. 469 af 11. November 1921.

³⁶⁾ Beg. Nr. 470 af 11. November 1921.

§ 19. Skibsfarten og Toldvæsenet.

1. Indenfor Grænserne af dansk Søterritorium, hvis Udstrækning i toldpolitimæssig Henseende regnes til 4 Kvartmil¹⁾), er ethvert Skib pligtigt at standse og lade sig undersøge, naar et af Toldvæsenets Patrouillefartøjer afgiver Stopsignal som fastsat i International Signalbog 1931 og Bekg. Nr. 191 af 26. Maj 1934. Skibsfører og Mandskab skal i Tilfælde af Visitation give alle Oplysninger om Skibet og dets Ladning, som Toldvæsenet begærer, Fr. om Tolden og Kjøbstadkonsumtionen af 1. Februar 1797 § 137. Er Skibet paa Vej til dansk Havn, kan Toldvæsenet efterse Lasten, forsegle Lastrum-mene eller sætte Toldvagt ombord, § 138. Og ved Indløbet til Fjorde, hvor jo Farvandets Snæverhed medfører særlig Mulighed for Smugleri, kan Toldbetjente ansættes til at forsegle ankommende Skibe, der da skal lægge til paa de Steder, der anvises for Forseglingen. Disse Bestemmelser benyttes dog ikke mere i Praksis. Hvis ikke et Skib mistænkes for Smugleri af Spiritus eller andre højtbeskattede Varer, finder Indgriben fra Toldvæsenets Side først Sted, naar Skibet ankommer til Havn eller Red.

I fremmede Lovgivninger finder man undertiden Bestemmelser om, at ankommende Skibe skal have et af Skibsføreren underskrevet *Ladningsmanifest*. Hvis dette forsegles af Toldvæsenet, vil senere Indsmugling af det i Manifestet angivne Gods let kunne opdages. Efter dansk Ret kræves Ladningsmanifest ikke, men ofte vil et saadant Dokument forefindes. Og ofte kan Oplysning om Ladningen søges i en Toldseddel fra sidste Afgangssted eller, som i Trælastfarten, i særlige af Afladeren udfærdigede Specifikationer, der er medgivet Skibet. Ifølge Overenskomst med Sverige af 22. September 1871²⁾) skal danske og svenske Dæksfartøjer under 20 Tons og aabne Fartøjer uanset Størrelsen i Fart mellem Helsingørs, Københavns og Køges Tolddistrikter paa den ene Side og Helsingborgs, Landskronas,

¹⁾ Bekg. af Lov om Toldafgifter m.m. Nr. 171 af 11. Maj 1928 § 48. — Angaaende den ved Konventionen af 19. August 1925 om Bekæmpelse af Smugleri af alkoholholdige Varer fastsatte udvidede Toldzone ovenfor § 3 ved Noterne 6—8.

²⁾ Bekg. Nr. 150 af 22. September 1871.

Malmøs og Trelleborgs Distrikter paa den anden Side af Toldvæsenet i Afgangshavnen forsynes med Toldseddel. Paa Færøerne og i Island beregnes og opkræves Toldafgifter paa Grundlag af Skibenes Toldsedler, der derfor maa indeholde nøjagtig Angivelse af afgiftspligtige Varer. Danske Udenrigstjenestemænd bekræfter paa Begæring Varefortegnelser for saavel fremmede som danske Skibe i Fart paa Færøerne eller Island, I. U. §§ 31 og 45.

Lodser skal underrette Toldvæsenet, naar de iagttager, at ulovlig Lastning eller Losning finder Sted, eller at et Skib uden Nødvendighed lægger sig for Anker eller paa anden Maade gør Ophold, T. Fr.s § 140. Paa Forlangende skal Lodser give Toldvæsenet alle Oplysninger om Skibe, som de sidder inde med.

2. Allerede Reglerne om Opkrævning af Told og lignende Afgifter medfører, at Varer maa toldbehandles, ikke blot ved Indførsel, men i mange Tilfælde ogsaa ved Udførsel eller Forsendelse mellem indenlandske Steder. Ikke frigjorte Varer af fremmed Oprindelse kan uden Betaling af Told fraføres Københavns Frihavn, Frilager eller Transitoplag eller fraskrives Kreditoplag, naar de enten udføres eller overføres til andet saadant Oplag eller Lager. Ogsaa for forskellige andre Forbrugsafgifter end Told er der indført Kreditordninger og i Forbindelse dermed givet Bestemmelser om, at Varer uden Betaling af Afgift kan fraskrives Kreditlager ved Udførsel eller Overførelse til andet Kreditlager eller fraskrives Virksomhedens Salgsbog ved Udførsel. Spiritus, der udføres, kan dog ikke fraskrives Kreditlager uden Betaling af de særlige Forbrugsafgifter, der svares af Spiritus, men disse godtgøres ved Udførsel af Spiritus. Undertiden godtgøres ogsaa erlagt Told ved Udførsel. Og ved Indførsel af tidligere udførte, indenlandske eller frigjorte fremmede Varer kan der blive Spørgsmaal om Fritagelse for Told. I alle saadanne Tilfælde maa det paases, at Varerne virkelig udføres eller overføres til andet Lager eller Oplag som nævnt. Men ved *søværts* Udførsel eller Forsendelse mellem indenlandske Steder maa Lastning eller Losning som Regel foregaa under Opsyn af Toldvæsenet ogsaa i andre Tilfælde, idet der ellers vil være let Adgang til Indsmugling af fremmede Varer, som et fra dansk Havn kommende Skib i Søen modtager fra andet Skib.

Idet saaledes Løsningen af Toldvæsenets Hovedopgave fører i Retning af Opsyn med alle Skibe, er det ret naturligt og har det særlig Betydning, at det er overdraget Toldvæsenet at varetage ogsaa andre offentlige Opgaver vedrørende Skibsfarten. Toldvæsenet paaser saaledes, at Forbud mod og andre særlige Regler angaaende Ind- eller Udførsel af visse Varer overholdes,

og at fremmede Skibe ikke driver ulovlig Kystfart. I det foregaaende er omtalt, at Toldvæsenet besørger Maaling af mindre Skibe, opkræver Havneafgifter og skyldige Lodspenge, paaser, at Skibe er forsynet med de lovbestemte Skibspapirer og ikke overlastes, ogsaa paa anden Maade bistaar Statens Skibstilsyn, udfører Mønstringsforretninger og fører Karantænetilsyn eller paaser, at Forskrifterne om Mønstring og Erhvervelse af Samkvemspas overholdes. Ved Udklarering af et Skib, paa hvilket Dagbog skal føres, maa denne ifølge S. L.s § 35 forevises Toldopsynet til Paategning.

Efter T. Fr.s § 87 var selv danske Krigsskibe undergivet Tilsyn af Toldvæsenet. I Nutidens Praksis er dog danske og fremmede Krigsskibe og forskellige andre danske Statsskibe fritaget for Klarering, i Almindelighed ogsaa for Inkvirering af Toldopsynet. Det samme gælder i Reglen Fartøjer med Lystfartøjs-Certifikat. Fritaget for Klarering er endvidere Bjærgningsfartøjer i Fart til og fra et og samme Toldsted. Og Fritagelse for Klarering meddeles Fisker- og Stenfiskerfartøjer, Bugserbaade og Dampskibe, der gaar i indenrigs Fart alene med Passagerer og dissers Bagage. Til Bevidnelse herom udstedes da en Toldseddel med Gyldighed i et bestemt Tidsrum eller, for Stenfiskerfartøjers Vedkommende, en Toldbog, hvori skal angives, naar og hvor Fartøjet har optaget og losset Sten m. v. I visse Tilfælde kan Lastning og Losning i indenfjords Fart eller indenrigs Kystfart foregaa paa Steder, hvor der ikke er Toldopsyn, T. Fr.s §§ 13 og 14³⁾.

I forvaltningsretlig Henseende er det danske Toldomraade inddelt i Tolddistrikter med hvert sit Toldkammer. I de fleste Distrikter er der udenfor Toldstedet oprettet Klarerings- og Kystopsynsposter. Ethvert Toldkammer kan foretage alle Arter af Toldforretninger. Mere eller mindre begrænset Klareringsret er tillagt mange Kystposter. Ifølge Overenskomst med Sverige af 29. December 1913⁴⁾ skal danske eller svenske Fiskerfartøjer kunne klareres af henholdsvis svenske eller danske Kystposter. Almindeligvis maa Lastning og Losning foregaa enten ved et Toldsted eller ved en Kystpost med fornøden Klareringsbemyndigelse, T. Fr.s § 9. I visse Tilfælde kan dog denne Regel fraviges, naar Afladeren eller Modtageren betaler det for-

³⁾ Nærmere Oplysning angaaende Praksis i de her omhandlede Spørgsmaal kan søges i Samling af de gældende Love, Anordninger og administrative Bestemmelser m. v. vedrørende Toldvæsenet i Danmark, udgivet paa Foranstaltning af Generaldirektoratet ved F. Weibel under Medvirkning af T. de Fine Bunkeflod og A. C. Johnsen, København 1919, og en Række dels af C. Anderskov og A. C. Johnsen, dels af sidstnævnte og L. C. Petersen senere udgivne Tillægsbestemmelser til denne Samling.

⁴⁾ Bekg. Nr. 2 af 2. Januar 1914.

nødne Toldopsyn Befordringsgodtgørelse og Dagpenge m. v. som fastsat i Lov om Statens Tjenestemænd Nr. 98 af 31. Marts 1931 §§ 807 og 808 og, saafremt Varer maa vejes, sørger for justerede Vægtredskaber, T. Fr.s §§ 35 og 390. Det vil herved navnlig komme an paa, om Tarifieringen af Varerne er utvivlsom. Det Hensyn til at spare Udgifter ved Befordring af grove Varer, som T. Fr.s § 10 anfører, har nu næppe større Betydning. Og Oprettelsen af Kystposter med begrænset Klareringsret paa Steder, hvor der er Brug derfor, virker naturligvis i Retning af, at der sjældnere bliver Anledning til at fravige Hovedreglen.

3. Føreren af et indgaaende Skib maa straks ved Ankomsten gøre Anmeldelse til Inkvirering, hvis ikke Toldopsynet af sig selv møder frem, og inden 24 Timer afgive *Generalangivelse* over Skib og Ladning, T. Fr.s §§ 145, 150 og 151, Plakat af 28. Februar 1817, 25. Juni 1818 og 9. Juli 1821. Paa Grundlag af Generalangivelsen udsteder Toldvæsenet Losserulle, T. Fr.s § 157. Først naar dette er sket, kan Udlosningen begynde. Kommer Skibet fra Udlandet, vil der blive Spørgsmaal om at sætte Lastrum under Toldlukke eller anbringe Toldvagt i Tidsrum, da Losning ikke finder Sted, og om at anbringe Toldlukke for Rum, hvis Last først skal losses i en senere Havn. Den til Provianten hørende Beholdning af højtbeskattede Varer som Spiritus og Tobak sættes under Toldlukke, for saa vidt den overstiger, hvad der med Rimelighed vil medgaa til Forbrug under Opholdet i Havnen.

Toldbehandling af lossede Varer foregaar paa Grundlag af Specialangivelse fra Modtageren, hvori Varerne angives til Klarering (Fortoldning, toldfri Indførsel), til Oplægning paa Kreditoplag eller privat Transitoplag, efter Omstændighederne tillige til Oplægning paa Kreditlager.

Forinden Lastning paabegyndes, maa Anmeldelse gøres, for at Toldvæsenet kan sørge for fornødent Opsyn med Lastningen, T. Fr.s § 230. Toldbehandling af Varer, der skal lastes, foregaar paa Grundlag af Specialangivelse fra Afladeren. Naar uberigtigede Varer angives til Udførsel fra Københavns Frihavn, Frilager eller Transitoplag eller mod Afskrivning i Kreditoplag og, efter Omstændighederne, i Kreditlager, og naar Varer ønskes udført mod Fraskrivning i Salgsbog uden Erlæggelse af de paagældende Forbrugsafgifter eller mod Godtgørelse for tidligere erlagt Told, er det af særlig Vigtighed at paase, at Varerne kommer om Bord i Skibet og udføres med dette. Skal Skibet undervejs passere andre danske Havne, vil der derfor være Anledning til at lade saadanne Varer afgaa under Toldlukke. Er Varerne bestemt til Forbrug undervejs, kan den Del deraf, der forbruges

paa dansk Søterritorium, ikke siges at blive udført. Derfor anbringes ikke frigjorte højtbeskattede Varer som Spiritus eller Tobak under Toldlukke, der først maa aabnes udenfor Søterritoriet. Toldstederne kan derimod tillade, at uberigtiget Smøreolie styrtes i Olietanke, hvis Skibet gaar direkte til Udlandet, og det kan ligeledes tillades, at f. Eks. uberigtiget Sejldug og Tovværk tages i Brug straks. Ønskes ikke frigjorte Varer sendt som Rejsegods med Dampskibsselskabet Øresund's Skibe, maa de indskrives og Selskabet indestaa for, at de føres frem til Bestemmelsesstedet. Ved Transitgods kan det forekomme, at Afladeren angiver Indholdet som ubekendt, eller at hans Angivelse deraf ikke kan kontrolleres. I saa Fald anvendes Toldlukke ved Forsendelse til indenlandsk Sted. I andre Tilfælde af Forsendelse af ikke frigjorte Varer mellem indenlandske Steder behøves Toldlukke ikke, thi for f. Eks. uden Betaling af Told at faa Varerne fraskrevet sit Kreditoplag maa Afladeren ved Attest fra Bestemmelsesstedet godtgøre, at de er overført til andet saadant Oplag⁵⁾).

Naar Lastningen er endt, afgiver Skibsføreren Generalangivelse over Skibet og dets Ladning, T. Fr.s § 251. Er Skibets Afgifter betalt og ogsaa ellers Betingelserne for Udklarering opfyldt, udsteder Toldvæsenet Toldseddel for Skibet, § 253. Heri angives Varerne og deres Afladere. Er Varer afgaaet under Toldlukke, angives ogsaa dette. Gaar Skibet til Udlandet, affattes Toldsedlen i almindelige Udtryk, hvis Skibsføreren ønsker det, men der medgives ham da en særlig Specifikation. Transitgods kan som nævnt forsendes med Indholdet ubekendt. Dog gælder dette ikke visse brandfarlige Varer, men disses Art maa angives i Toldsedlen, saaledes at Bestemmelsesstedets Toldvæsen advares mod Oplægning i Toldpakhus.

Indtages Last efter Udstedelsen af Toldseddel, maa Kontinuationstoldseddel udstedes og Bemærkning derom gøres i Hovedtoldsedlen, § 255.

Indtages Last i flere Havne, skal i enhver af disse Toldsedlen fra den nærmest foregaaende tilbageholdes og ny Toldseddel angaaende alt det indtagne Gods udstedes, § 258.

4. Naar Skibsføreren selv besørger Ind- eller Udklarering af Skibet, kan han begære sin Generalangivelse affattet af Toldvæsenet, T. Fr.s § 152.

I Reglen vil Ind- og Udklarering blive besørget ikke af Skibsføreren,

⁵⁾ Nærmere Oplysning angaaende de i Teksten omhandlede Spørgsmaal kan søges i Samling af Bestemmelser vedrørende Toldbehandling af Varer til Ind- og Udførsel samt Forsendelse mellem indenlandske Steder, udsendt af Departementet for Told- og Forbrugsafgifter, Kbhvn. 1934. Departementet udsender Rettelsesblade til denne Samling.

men af en statsautoriseret Skibsmægler, der da underskriver Generalangivelserne, altsaa faar et Ansvar for disses Rigtighed, og ifølge Næringslov Nr. 138 af 28. April 1931 § 81 overfor Toldvæsenet hæfter for Erlæggelsen af de Afgifter, der paahviler Skibet.

Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler meddeles ifølge N. L.s § 81 af Handelsministeriet⁶⁾. Vedkommende maa opfylde Betingelserne efter N. L.s § 65, Nr. 1—5 og have bestaaet Skibsmæglerprøven⁷⁾. For at kunne indstille sig til denne maa han i Reglen i mindst 3 Aar have deltaget i en Forretningsvirksomhed, der kan antages at have givet ham Kendskab til Mæglerforretninger. Autorisationen af ny Mæglere kan begrænses, naar der skønnes at være et fuldt tilstrækkeligt Antal Skibsmæglere paa Stedet⁸⁾.

Hvor statsautoriserede Skibsmæglere er beskikkede, har de Eneret til at besørge Ind- og Udklarering af Skibe, § 8. Dog kan Rederiet besørge Klareringen eller lade den besørge ved behørigt befuldmægtigede Personer, der staar i fast Tjenesteforhold⁹⁾ til Rederiet eller Skibsføreren. Og der antages ikke at foreligge Brud paa autoriserede Mægleres Eneret, fordi Bistand ved Klareringen ydes af andre, naar blot disse ikke underskriver Klareringsdokumenterne¹⁰⁾.

Statsautoriserede Skibsmæglere kan udøve ogsaa anden Virksomhed end Klarering af Skibe. Ifølge Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 §§ 1, 7 og 15 kan en Skibsmægler som upartisk Mellemmand slutte Aftaler om Befragtning og Overdragelse af Skibe, ordne Havarier, herunder sælge Skib og Ladning, opkræve Fragt og klarere Varer. Endvidere kan udenfor København Virksomhed som autoriseret Skibsmægler, Varemægler og Vekselmægler forenes, § 3. I København kan derimod Virksomhed som Skibsmægler ikke forenes med Virksomhed som Varemægler, og efter N. L.s § 81 meddeles der ikke Beskikkelse som autoriseret Vekselmægler i København. En statsautoriseret Mægler maa ikke drive Handel, Rederi, Bortfragtning af tidsbefragtede Skibe, Kommissionsvirksomhed, Handelsagentur eller Virksomhed som Handelsrejsende. Ej heller maa han være Direktør eller Be-

⁶⁾ Efter indhentet Indstilling fra Bestyrelsen for den stedlige Handelsstandsforening, jfr. ved Note 8. — For Beskikkelsen svares en Afgift af 120 Kr. Forinden Beskikkelsen udelveres, maa vedkommende aflægge et Løfte, N. L.s § 84.

⁷⁾ Bekg. Nr. 161 af 14. Maj 1932.

⁸⁾ Herom skal indhentes Erklæring fra Bestyrelsen for den stedlige Handelsstandsforening.

⁹⁾ Jfr. herved U. f. R. 1934 A 404.

¹⁰⁾ U. f. R. 1933 A 268.

styrelsesmedlem i et Selskab, der driver nogen af de nævnte Virksomheder, eller staa i Tjenesteforhold til Personer eller Selskaber, der gør det, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 4¹¹⁾). Speditionsnæring eller Stevedorforretning maa han kun drive med Samtykke af Handelsministeriet. Dette kan forbyde Mæglere at udøve ogsaa anden Erhvervsvirksomhed, der skønnes uforenelig med Mæglervirksomhed, N. L.s § 71. Være Stats- eller Kommune-tjenestemand eller have anden fast lønnet offentlig Stilling kan en Mægler ikke samtidig med, at han driver Mæglervirksomhed. Endelig maa en Mægler ikke drive Virksomhed som Dispatchør.

Naar Mæglervirksomhed drives under et Firma, i hvilket andet Navn end Mæglerens eget er optaget, skal Forretningspapirer, Annoncer, Telefonbøger og Vejvisere klart vise, hvem der har Autorisation som Mægler, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 6.

Statsautoriserede Mæglere kan med offentlig Troværdighed afgive Erklæringer vedrørende de under deres Virksomhed hørende Forretninger, N. L.s § 84. For Forseelser i deres Virksomhed som Mæglere ifalder de Strafansvar efter Borgerlig Straffelov, Kap. 16¹²⁾).

En statsautoriseret Mægler kan faa autoriserede Fuldmægtige, der handler paa hans Vegne og Ansvar, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 13. For at kunne autoriseres som Fuldmægtig maa vedkommende opfylde Betingelserne efter N. L. § 65, Nr. 1—5 og i mindst 3 Aar have deltaget i en Forretningsvirksomhed, der kan antages at have givet ham Kendskab til Mæglerforretninger.

I Tilfælde af Sygdom eller andet Forfald kan Konstitution af Mægler finde Sted, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 14. Ved en Mæglers Død kan efter Begæring af Enke eller Arvinger midlertidig Konstitution finde Sted for Tiden, indtil ny Mægler er beskikket. For at kunne konstitueres som Mægler maa vedkommende opfylde Betingelserne efter N. L.s § 65, Nr. 1—5, og Konstitution bør fortrinsvis meddeles en Person, der i mindst 3 Aar har deltaget i en Forretningsvirksomhed, der kan antages at have givet ham Kendskab til Mæglerforretninger.

¹¹⁾ Nogle Overgangsbestemmelser findes i § 4, 3. Stk.

¹²⁾ Overtrædelse af Bestemmelser i Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 medfører Bødestansvar, N. L.s § 95, nævnte Bekg.s § 17. — En statsautoriseret Mægler skal anmelde, paa hvilket Sted han ønsker at have Kontor, og maa ikke uden særlig Tilladelse have Kontor paa flere Steder, N. L.s § 84, jfr. § 68. — Angaaende Hemmeligholdelsespligt, Bogføringspligt og Pligt til at føre en særlig Protokol, nævnte Bekg.s §§ 5 og 8. — Angaaende Bortfald af Beskikkelse N. L.s § 84, jfr. § 73.

Autorisation af Fuldmægtige og Konstitution af Mægler foretages af Politimesteren eller, i København, af Magistraten.

Takster for autoriserede Mæglere er fastsat ved Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 15. Betaling for Opkrævning af Fragt anses indbefattet i det for Klarering af Skib fastsatte Beløb. Dog gælder dette ikke, hvis Skibet fører Stykgods eller stykgodslignende Ladning.

5. Smugleri, ulovlig Lastning eller Losning, Fortielse overfor Toldvæsenet, naar et indgaaende Skib inkvireres, urigtig General- eller Specialangivelse, Bortsejling uden Udklarering, Brud paa Toldlukke medfører ifølge T. Fr. og nogle senere Love Strafansvar, flere af de nævnte Forseelser desuden Konfiskation af Varer, Alkoholsmugleri eller Forsøg derpaa under skærpende Omstændigheder endog Konfiskation af Skibet, hvis dette er under 30 Registertons Netto¹³⁾).

¹³⁾ Jfr. nærmere den i Note 5 nævnte Samling 907 ff.

§ 20. Særlige Retsplejeinstituter.

1. a. Borgerlige Sager, i hvilke Fagkundskab til Søforhold er af Betydning, anlægges, hvis ikke Parterne er enige om andet, i København ved Sø- og Handelsretten, udenfor København ved Søret eller Landsret, Retsplejelovens §§ 9 og 18. En Søret fremkommer ved, at fagkyndige Dommere tiltræder Underretten. Landsretterne *kan* tilkalde fagkyndige Dommere, § 6.

Naar Parterne er enige derom, kan enhver Søsag indbringes for Sø- og Handelsretten i København eller behandles ved de for almindelige borgerlige Retssager bestemte Retter, altsaa anlægges ved Underret eller Landsret, § 20. Selv mod Parternes Ønske maa dog Underretterne udenfor København og Landsretterne kunne tilkalde fagkyndige Dommere¹⁾.

Ved Afgørelsen af, om en borgerlig Sag skal behandles som Søsag, tages særligt Hensyn til, om begge Parter ønsker det, § 9. Spørgsmaal derom maa rejses paa første Tægtedag, § 20. Er fejlagtigt en almindelig Sag anlagt som Søsag eller en saadan som almindelig Sag, henvises Sagen til videre Behandling ved rette Domstol, men den afvises ikke.

Ejendomsdom paa Skib eller Skibspart søges i København, § 468. Iøvrigt gælder de almindelige Regler om Værneting.

Antallet af fagkyndige Dommere i en Søsag er ved Sø- og Handelsretten to eller fire, eftersom Sagen efter almindelige Regler vilde høre under Underret eller Landsret, ved Søretterne udenfor København og ved Landsretterne altid to.

I Sager, i hvilke Kendskab til saavel Handels- som Søforhold er af Betydning, kan Sø- og Handelsretten og Landsretterne tilkalde begge Arter af Fagkundskab. Det samme bør gælde Underretterne i de Retskredse, i hvilke der er beskikket handelskyndige Dommere, men maaske udelukkes dette ved Affattelsen af §§ 18 og 20.

¹⁾ Dette er ikke klart udtalt i Rpl., men følger vistnok for Landsretternes Vedkommende af § 6 og støttes for Underretternes Vedkommende ved en Analogi fra § 20, 4. Stk.

Ved Sø- og Handelsretten afgør Retsformanden, ved Landsretterne Retten, hvorvidt søkyndige Dommere i den enkelte Sag skal udtages blandt de særligt navigationskyndige eller de særligt maskinkyndige. I Sager angaaende Skibsføreres eller Sømænds Tjenesteforhold kan en af de til Skibes Mandskab hørende Dommere tilkaldes, og ved Sø- og Handelsretten skal dette ske, naar en af Parterne begærer det.

Ogsaa naar Søretsmedlemmer kaldes til at tiltræde en Underret udenfor København, skal Hensyn tages til, hvilke af Amtets Søretsmedlemmer der har den særlige Fagkundskab, som er af Betydning i Sagen, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 3. Iøvrigt gælder, at Dommeren fortrinsvis og saavidt muligt efter Tur skal tilkalde de Søretsmedlemmer, der bor i Retskredsen eller i den By, hvor Retten har Tingsted.

Foruden til Domsforhandlingen skal ved Sø- og Handelsretten og Landsretterne de fagkyndige Dommere i Reglen tilkaldes til forudgaaende Vidneførsel, Afhjemling af Syn og Skøn, Partsafhøring, Modtagelse af Partsed eller Afgørelse af et omtvistet Punkt ved Kendelse, Rpl.s §§ 6 og 9. De kan tilkaldes til ethvert Retsmøde under Sagens Forberedelse. Ved Soretterne udenfor København tilkaldes Søretsmedlemmer ikke til Retsmøder, i hvilke der skønnes kun at ville blive fremlagt Processkrifter, begæret Udsættelse eller behandlet Formalitetsspørgsmaal, Rpl.s § 18, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 1.

Retsafgørelser i Søsager paaankes eller paakæres fra Sø- og Handelsretten og Landsretterne til Højesteret, fra Soretterne udenfor København og Underretterne til Landsret. Fagkyndige Dommere kan ikke tilkaldes i anden Instans.

b. Afgørelsen af Tvistigheder mellem Føreren af et dansk Skib og dettes Mandskab angaaende Afregningen eller Tjenesteforholdet iøvrigt er forbeholdt danske Myndigheder. Ifølge Sm. L.s § 43, der sikkert ikke kan fraviges ved Aftale, skal nemlig enhver saadan Tvist, der opstaar, mens Skibet er i Udlandet, paa det første Sted, hvor det er muligt, forelægges Konsulen. Heri ligger, at Sagen ikke maa indbringes for fremmed Myndighed. Opstaar en Tvist af nævnte Art paa et Sted, hvor der ikke er dansk Konsul, eller hvor Lovgivningen ikke tillader Konsulen at paakende Tvisten, maa Sagen vente.

Sm. L.s § 43 omfatter ikke Tvistigheder mellem Rederen og Skibsføreren eller mellem Personer, der ansættes paa Skibet af andre end Rederen eller Skibsføreren, og den, af hvem de er ansat. Derimod angaar Bestemmelsen

— som alle Sm. L.s Regler om Mandskabet — baade det egentlige Skibsmandskab og ikke dertil hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren²⁾), § 70. For Tjenesteforhold, der ikke omfattes af § 43, maa det kunne aftales, at Bestemmelsen skal gælde.

Sm. L.s § 43 gælder enhver Tvist angaaende Tjenesteforholdet, ikke blot Spørgsmaal om Hyrens Beregning og Udbetaling, Løn for Overarbejde, Arbejdstidens Længde, Berettigelsen af at nægte Landlov og lignende, men ogsaa Sager om Erstatningskrav og Tvistigheder om Skibsførerens Ret til at afskedige en Sømand eller dennes Ret til at tage Afsked. Bestemmelsen forudsætter ikke, at Tjenesteforholdet stadig bestaar. Ogsaa efter dets Afbrydelse maa f. Eks. Spørgsmaal om, hvorvidt en Sømand er afskediget eller har taget sin Afsked med Rette, forelægges Konsulen.

Konsulen mægler Forlig mellem Parterne, I. U. § 87. Opnaas Forlig ikke, afgør han Sagen ved en af Grunde ledsaget Kendelse³⁾). Hans Afgørelse er ifølge Sm. L.s § 43 bindende for Parterne, indtil Sagen kan indbringes for Retten her i Riget. Gaar Afgørelsen ud paa, at Sømanden har Krav paa et Pengebeløb, maa altsaa dette betales⁴⁾). Undladelse af at efterkomme Afgørelsen berettiger ikke til at paakalde fremmed Myndigheds Indgriben, men giver efter Omstændighederne den forurettede Ret til at hæve Tjenesteforholdet og medfører Strafansvar, for Skibsføreren efter § 75, for Sømanden efter § 87. At Sømanden undlader at betale en ham paalagt Erstatning, kan dog ikke medføre Strafansvar, idet Forholdet ikke kan betegnes som Forseelse i Tjenesten. Men Skibsføreren har Ret til at afkorte Beløbet i Hyre, der skyldes Sømanden.

Nogen Frist for Adgangen til at indbringe Sagen for dansk Ret er ikke fastsat⁵⁾). Ej heller er der givet særlige Værnetingsbestemmelser⁶⁾).

Indbringer en Sømand i Strid med Forbudet i Sm. L.s § 43 en Tvist angaaende Tjenesteforholdet for fremmed Myndighed, kan han afskediges efter § 33 og straffes efter § 87. Gør Skibsføreren det, kan han straffes efter § 75. I Lande, der som Danmark anerkender Gyldigheden af Voldgiftsaftaler, maa man vente, at Sagen vil blive afvist, naar Forhyringen er sket

²⁾ Nærmere nedenfor § 26 ved Noterne 5—7.

³⁾ Konsulens Behandling af Sagen er afgiftsfri.

⁴⁾ Efter norsk Lov Nr. 14 af 19. Juni 1931 kan Konsulen bestemme, at Beløbet skal deponeres hos ham ved Afmønstringen.

⁵⁾ Jfr. derimod den i Note 4 nævnte norske Lov.

⁶⁾ Efter den i Note 4 nævnte norske Lov kan Sag mod Sømanden, hvis han ikke har andet Værneting i Norge, anlægges i den Retskreds, hvor Skibet har sit Hjemsted.

i Henhold til Sm. L., thi herved gøres bl. a. § 43 til Led i Aftalen. Og her i Landet vil man sikkert afvise Sager, der i Strid med Bestemmelser, svarende til § 43, indbringes for danske Myndigheder. Ifølge særlige Bestemmelser eller Mestbegunstigelsesklausuler i Handels- og Skibsfartstraktater eller Konsular-Konventioner er iøvrigt i mange Lande danske Udenrigstjenestemænd og kun de berettigede til at paakende Tvistigheder angaaende Tjenesteforholdet mellem Førere af danske Skibe og disses Mandskab, til Gengæld vedkommende Landes Repræsentationer og kun de berettigede til her i Landet at paakende Tvistigheder mellem Førere af Skibe fra de paagældende Lande og disses Mandskab.

2. a. Under Sø- og Handelsretten i København og Søretterne udenfor København hører Straffesager angaaende Overtrædelse af R. L., Sn. L., T. L., Betr. L. eller Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab Nr. 76 af 31. Marts 1937, Sager angaaende Lodsvæsenet, Sager, hvorunder en Reder i Henhold til Sm. L.s § 90 tiltales for Brud paa nogen af sine Forpligtelser efter denne Lov, og Sager, hvorunder en Skibsfører, en Styrmand eller Maskinmester, en til det underordnede Mandskab hørende Sømand, en anden paa et Skib — af Rederen, Skibsføreren eller nogen anden — ansat Person, eller en Sømand, der hjemsendes med Skib ved dansk Konsuls Foranstaltning i Henhold til nogen af S. L.s eller Sm. L.s Bestemmelser tiltales for Tjenesteforseelse, R. L.s § 67, Sn. L.s § 27, T. L.s § 43, Betr. L.s § 8, Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 13, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 1, Rpl.s §§ 9 og 18, S. L.s § 311, Sm. L.s § 90.

Som Undtagelse fra det Princip, at flere Forbrydelser, begaaede af samme Person, i Reglen bør forfølges under et, bestemmer Rpl. § 705, at Straffesager, der skal behandles ved Sø- og Handelsretten eller ved en af Søretterne udenfor København, kun kan forenes med andre Sager af samme Art⁷⁾.

Ved Forbrydelser, der begaas udenfor dansk Søterritorium ombord paa dansk Skib eller af Personer, der hører til saadant Skib, anses ifølge Rpl.s § 697 den Ret, til hvis Kreds Skibet ved sin Hjemkomst her til Riget ankommer for at losse eller laste, som Gerningsstedets Værneting. Iøvrigt gælder de almindelige Regler om Værneting.

Efter almindelige Regler rejses Tiltale af Politimesteren, naar der ikke er hjemlet anden Straf end Bøde eller Hæfte for Overtrædelsen, Rpl.s § 721. I Sager angaaende Overtrædelse af R. L., T. L. eller Betr. L. rejses Til-

⁷⁾ Højesteret har dog stædfæstet en Landsretsdom, hvorved Tiltalte var dømt for femte Gang begaaet Tyveri og for Rømning, U. f. R. 1921. 1025.

tale kun paa Opfordring af Handelsministeren, Rpl.s § 722, jfr. R. L.s § 67, T. L.s § 43, Betr. L.s § 8. Visse Tjenesteforseelser af Skibsførere paatales kun paa Begæring af Rederen eller den iøvrigt forurettede, visse Tjenesteforseelser af Mandskabet m.v. kun paa Begæring af Rederen eller Skibsføreren, Rpl.s § 722, jfr. S. L.s § 311, Sm. L.s § 88. Efter de to sidstnævnte Bestemmelser skal i visse Tilfælde Erklæring af Handelsministeren indhentes, efter Omstændighederne forinden Bestemmelse tages om Tiltale eller forinden Paatale frafalder.

Ved Sø- og Handelsretten er Antallet af søkyndige Dommere i en Straffesag i Reglen to, Rpl.s § 9. Dog kan Præsidenten, efter Samraad med Vicepræsidenten, bestemme, at der skal tilkaldes fire, naar Omstændighederne taler derfor, saaledes naar der antages at blive Spørgsmaal om i Henhold til S. L.s § 296, Sm. L.s § 84 eller L. L.s § 57, jfr. § 55 at kende en Skibsfører uberettiget til at føre Skib, en Sømand eller Maskinmester uberettiget til at gøre Tjeneste i Stilling som den hidtidige eller en Lods uberettiget til at være Lods, og naar Sagen som angaaende f. Eks. Skibssammenstød kan afføde betydelige Erstatningskrav. Som i borgerlige Sager afgør Retsformanden, hvorvidt de søkyndige Dommere skal udtages blandt de særligt navigationskyndige eller de særligt maskinkyndige Medlemmer af Retten. Derimod kan de til Skibes Mandskab hørende Dommere aldrig tilkaldes i Straffesager. De søkyndige Dommere tilkaldes kun til Domsforhandlingen. Er Sagen en Politisag, kan den i de i Rpl.s §§ 936 og 937 omhandlede Tilfælde af Præsidenten eller Vicepræsidenten sluttes ved, at Tiltalte vedtager en Bøde og, efter Omstændighederne, underkaster sig Konfiskation eller ved, at han modtager en Advarsel.

Ved Søretterne udenfor København tilkaldes i Straffesager som i borgerlige Søsager to fagkyndige Dommere, Rpl. § 18. Som i borgerlige Søsager tilkaldes disse ikke til Retsmøder, i hvilke der skønnes kun at ville blive fremlagt Processkrifter, begæret Udsættelse eller behandlet Formalitetsspørgsmaal, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 1. Og naar Søretsmedlemmer ikke kan komme tilstede i rette Tid, foretager Dommeren som Formand for Søretten paa egen Haand det fornødne til Fremme af en Undersøgelse, der ikke taaler Opsættelse.

Retsafgørelser i Straffesager paaankes eller paakæres fra Sø- og Handelsretten til Højesteret, fra Søretterne udenfor København til Landsret. Fagkyndige Dommere kan ikke tilkaldes i anden Instans.

b. For en Række Tjenesteforseelser kan Skibsføreren idømme det egent-

lige Skibsmandskab og andre paa Skibet af ham selv eller Rederen ansatte Personer Disciplinstraf, Sm. L.s §§ 62 og 70. Dog gælder dette ikke under Ophold i dansk Havn eller i Indenrigsfart⁸⁾), ej heller i anden Fart, naar Forseelsen er begaaet i dansk Havn og kunde være paataalt før Skibets Afgang, § 63.

Disciplinstraffen er Tab af Hyre fra en til syv Dage⁹⁾). Ved Fastsættelsen af Straffen skal Hensyn tages ikke blot til Forseelsens Størrelse og de Omstændigheder, hvorunder den er begaaet, men ogsaa til den skyldiges tidligere Opførsel, § 65. Herefter vil Maksimum af Straf i Reglen ikke kunne paalægges for første Gang begaaet Forseelse, I. U. § 86. Er Forseelsen ringe, bør Straf ikke paalægges, hvis der er Grund til at antage, at en Advarsel er tilstrækkelig, § 65. Samme Sømand kan idømmes Disciplinstraf flere Gange paa samme Rejse. Men for flere Forseelser af samme Sømand, der alle er begaaet, før nogen af dem er paadømt, kan den skyldige i Reglen ikke idømmes højere Straf end Tab af Hyre i syv Dage, Borgerlig Straffelov § 88. Kun under særdeles skærpende Omstændigheder kan Straffen forhøjes med indtil det halve.

Medmindre særlige Grunde nødvendiggør det, kan Disciplinstraf ikke paalægges tidligere end tolv Timer og ikke senere end en Uge, efter at Forseelsen er begaaet, § 63. Som Grunde, der berettiger til at gøre Undtagelse fra denne Regel, kan nævnes, at Sømanden skal afmønstres forinden Udløbet af førstnævnte Frist, eller at Skibsføreren først efter Udløbet af sidstnævnte Frist faar Kundskab om Forseelsen, I. U. § 86.

Forinden Disciplinstraf paalægges, skal Skibsføreren holde Forhør i Overværelse af to Bisiddere, som han udvælger blandt de mest erfarne af Mandskabet, Sm. L.s § 64. Saavidt muligt skal en af Bisidderne være Styrmand eller Maskinmester og den anden tilhøre det underordnede Mandskab. Er den Sømand, der forhøres, selv Styrmand eller Maskinmester, skal saavidt muligt begge Bisiddere være Skibsofficerer. Under Forhøret, der kan afholdes forinden Udløbet af tolv Timers Fristen, afhøres, foruden vedkommende Sømand selv, de Vidner, som er nødvendige for at faa Sagen oplyst. Bisidderne kan stille Spørgsmaal gennem Skibsføreren. De afgivne Forklaringer og den Afgørelse, Skibsføreren træffer, indføres med Underskrift af Skibsføreren og Bisidderne i Skibsdagbogen eller en særlig Forhørsbog og oplæses for de paagældende. Bisidderne har Ret til at faa tilført Be-

⁸⁾ Den svenske Sømandslov undtager ogsaa Øresundsfarten.

⁹⁾ Herunder ogsaa mulige Dyrtids- eller Krigstillæg, U. f. R. 1919. 107 (H. R. D.).

mærkninger, som Forhøret giver dem Anledning til. — Er Skibsføreren ikke gaaet frem som her angivet, har hans Beslutning om at paalægge Straffen Gyldighed.

En Sømand, hvem Disciplinstraft er paalagt, kan i Udlandet klage til Konsulen, § 67. Han maa dog fremføre sin Klage senest ved Afmønstringen. Til Brug derved kan han forlange en af Skibsføreren bekræftet Udskrift af Forhøret og Straffebeslutningen. Konsulen kan ophæve denne eller nedsætte Straffen, men ikke forhøje den. Hans Afgørelse lægges til Grund ved Afregningen, men indenfor et Aar fra Afmønstringen kan den af begge Parter paaklages for Søretten paa Rederiets Hjemsted. Ogsaa naar Sømanden ikke har klaget til Konsulen, kan han, derimod ikke Skibsføreren, indenfor et Aar fra Afmønstringen indbringe Klage for nævnte Søræt, § 68. Søretten kan forkorte Stævnevarslet. Retsafgift svares ikke af en Sømand, der klager.

Hyre, der afkortes som Disciplinstraft, skal anvendes til Fordel for Sømand eller deres paarørende efter Reglerne i Bekg. Nr. 511 af 21. December 1923, kan altsaa ikke benyttes til Dækning af Rederens mulige Erstatningskrav mod Sømanden, Sm. L.s § 69. Beløbet indbetales ved Afmønstringen til Mønstringsbestyreren eller Konsulen, til hvem samtidig en bekræftet Udskrift af Forhøret og Straffebeslutningen overleveres. Beløbet og Udskriften indsendes af Mønstringsbestyreren eller Konsulen til Handelsministeriet. Fratræder Sømanden sin Tjeneste uden Afmønstring, skal Skibsføreren selv indsende Beløbet og Udskriften.

At Skibsføreren har Ret til at beholde et afkortet Hyrebeløb indtil Afmønstringen staar i Forbindelse med, at han helt eller delvis kan eftergive idømt Disciplinstraft, § 66. Beslutning herom skal med Underskrift af Skibsføreren og to Vidner indføres i Skibsdagbogen eller Forhørsbogen. Sker dette ikke, er Beslutningen ugyldig, hvilket maa betyde, at Skibsføreren skal tilsvare det afkortede Beløb, selvom det er udbetalt til Sømanden, fra hvem det næppe kan kræves tilbage¹⁰).

Finder Paatale Sted i Anledning af en Tjenesteforseelse, for hvilken Skibsføreren har idømt vedkommende Tab af Hyre, kan under Hensyn dertil Straffen sættes lavere end det ellers gældende Minimum eller endog helt bortfalde, § 89. Begære Forseelsen paatalt kan Skibsføreren ikke, medmindre han har taget Forbehold derom i sin Straffebeslutning, § 65.

3. a. Efter Rpl.s §§ 213 og 1018 har det sit Forblivende ved de gældende Regler om Søforklaringer og Søforhør.

¹⁰) Jfr. Sm. L.s § 25, nedenfor § 32 ved Note 23.

(1) Om Søforklaring taler man, naar et Skibs Fører og Mandskab paa Begæring af Skibsføreren stedes til at aflægge Vidnesbyrd om en indtruffen Begivenhed. Er Skibet dansk, afgives Søforklaring her i Landet for Sø- og Handelsretten eller en af Søretterne udenfor København, i Udlandet enten for vedkommende fremmede Myndighed eller for den danske Konsul paa Stedet, S. L.s § 40. Egentlig Søforklaring i Form af beedigede Vidnesbyrd kan dog kun afgives for Udenrigstjenestemænd, der af Udenrigsministeriet er bemyndiget til at modtage saadanne¹¹⁾).

At Søforklaring ikke som anden Vidneførsel forudsætter Anmodning derom fra en Part i en Retssag, men modtages paa Begæring af Skibsføreren, staar i Forbindelse med en anden Afgivelse fra almindelige Retsplejeregler. Efter disse finder Vidneførsel kun Sted til Oplysning i en bestemt Retssag. Men Søforklaring modtages under Hensyn til den blotte Mulighed af, at en indtruffen Begivenhed vil give Anledning til Retstvist. Kan da Søforklaring afgives i ethvert Tilfælde, hvor Skibsføreren ønsker det? Paa dette Spørgsmaal giver Lovgivningen ikke noget udtrykkeligt Svar. Efter S. L.s § 40 skal Søforklaring afgives, naar paa Last- eller Lossestedet eller under Rejsen en Begivenhed indtræffer, som medfører eller med Grund kan formodes at medføre Skade af nogen Betydning paa Skib eller Ladning, naar nogen ombordværende ved Ulykkestilfælde omkommer udenfor indenlandsk Havn, og naar Skade eller Ulykke som nævnt ved Sammenstød tilføjes andet Skib¹²⁾. Herefter er det aabenbart tilstrækkeligt, at *efter Skibsførerens Skøn* Skade paa Skib eller Ladning af nogen Betydning kan antages at være forvoldt. Men en Skibsfører kan ønske Søforklaring afgivet i mange Tilfælde, som ikke omfattes af § 40, saaledes naar Skade er tilføjet Havneanlæg eller Fyr, naar der er indtruffet alvorligere Ulykkestilfælde, som dog ikke har haft Døden til Følge, naar der har været smitsomme Sygdomme ombord, naar han i Anledning af Mytteri blandt Mandskabet har anvendt haarde Midler for at skaffe sig Lydighed. Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 8 kunde nu tyde paa, at Søforklaring ikke kan modtages udenfor de i S. L.s § 40 nævnte Tilfælde. Loven om Retsafgifter i Domssager m. m., Bekg. Nr. 322 af 19. December 1932, forudsætter imidlertid i § 16 Nr. 5 det modsatte, idet det her bestemmes, at et dansk Skib er fritaget for Retsafgift, naar Søforklaring

¹¹⁾ Alle faste, lønnede Repræsentationschefer har Bemyndigelse til at modtage beedigede Søforklaringer. Bemyndigelsen gælder naturligvis kun vedkommende personlig. I. U. § 74.

¹²⁾ Jfr. nedenfor § 28 ved Note 19.

afgives i Henhold til S. L. s § 40, men i andre Tilfælde skal svare en Afgift paa 25 Kr. ved Berømmelsen, medmindre det ikke hører til de Skibe, der skal optages i Det almindelige Skibsregister¹³). Og i I. U. § 74 siges det udtrykkeligt, at Skibsføreren har Ret til at forlange Søforklaring afholdt, hvis der er passeret noget af Betydning for de Interesser, han skal varetage.

Retten eller Konsulen varsler saavidt muligt interesserede, der er tilstede eller har Repræsentanter i Nærheden, efter Omstændighederne ogsaa andre interesserede, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 8. Om Indkaldelse af en Modpart kan der jo ikke blive Spørgsmaal.

I det Søforklaring ikke afgives i Overværelse af Parter i en bestemt Rets- sag, maa Retten eller Konsulen virke for, at saavidt muligt alle Kendsger- ninger af Betydning for de af Begivenheden berørte Interesser oplyses. Skibsføreren skal med sin Anmeldelse til Søforklaring indlevere (1) Ud- skrift af, hvad der er tilført Dagbogen om det forefaldne eller, hvis der enten ikke er ført Dagbog eller denne er gaaet tabt, skriftlig Fremstilling af Be- givenheden, (2) Fortegnelse over Skibets Mandskab og andre Personer, der antages at kunne give Oplysning i Sagen, og (3) saavidt muligt An- givelse af de i Sagen interesserede eller deres befuldmægtigede. Til Søfor- klaringen skal Skibsføreren medbringe dem af Mandskabet, der kan give Oplysning i Sagen. Retten eller Konsulen søger saavel af egen Drift som ifølge Begæring af nogen af de interesserede at fremkalde fuldstændige, tyde- lige og bestemte Forklaringer. Først afhøres Skibsføreren, saa Mandskabet. I Reglen maa intet Vidne paahøre et andet Vidnes Forklaring. Findes det tjenligt til Sagens Oplysning, kan dog Afhøring af Mandskabet foretages i Overværelse af Skibsføreren. Og naturligvis kan der være Grund til Kon- frontation af Personer, der afgiver modstridende Forklaringer. Edfæstelse maa i Reglen ikke finde Sted, før Afhøringen af samtlige Vidner er tilende. Afgives Søforklaringen for dansk Konsul, finder Edfæstelse altid Sted, forsaavidt det ikke er udelukket ifølge Reglerne i Rpl. s § 188. Afgives For- klaringen for Retten, finder Edfæstelse kun Sted, naar nogen af de inter- esserede begærer det, og Retten finder det paakrævet, § 186. Som ellers kan i de i § 187 angivne Tilfælde en højtidelig Forsikring træde i Stedet for Ed, § 213.

Efter Omstændighederne kan der være Grund til at tilkalde Vidner, som

¹³) For Afgivelse af Søforklaring for dansk Konsul svares Afgift efter Afgiftsreglement for Udenrigstjenesten Nr. 224 af 26. September 1932 § 1 (fra 15 til 50 Kr. efter Skibets Størrelse).

ikke hører til Mandskabet, opfordre Skibsføreren til at fremlægge Skibets Papirer, benyttede Søkort eller lignende, henstille til ham eller andre interesse-rede at bidrage til Sagens Oplysning ved Optagelse af Syn og Skøn¹⁴⁾ eller Indhentning af sagkyndige Erklæringer. Nogen Myndighed til at fremtvinge, at f. Eks. Vidner giver Møde eller Syn og Skøn optages, har dog Konsulen aldrig og Retten kun i de nedenfor omtalte Tilfælde, hvor Søforklaringen giver Anledning til Søforhør. Derfor kan der heller ikke blive Spørgsmaal om at fremtvinge Afgivelse af Søforklaring paa Begæring af f. Eks. en Ladnings-ejer eller en Assurandør. Søforklaring forudsætter, at Skibsfører og Mand-skab m. v. møder frivilligt. Noget andet er, at Skibsføreren ifølge S.L.s § 40 er pligtig at sørge for Afgivelse af Søforklaring i visse Tilfælde, og at det hører til Mandskabets Tjenesteplichter at møde til Forklaring, naar Skibsfø-deren forlanger det.

Naar en Skibsfører eller Personer, der hører til et Skibs Mandskab, føres som Vidner under en Retssag, haves naturligvis de sædvanlige Tvangsmidler overfor dem.

(2). Naar den Begivenhed, hvorom Søforklaring afgives, har Karakter af Søulykke, er en Undersøgelse angaaende Aarsagerne af Betydning ikke blot for private Interessenter, men ogsaa for det offentlige, der jo paa mange Maa-der virker for Skibsfartens Betyggelse. En saadan Undersøgelse skal da og-saa Retten eller Konsulen foretage, og herved har Retten samme Myndighed som i Straffesager, hvorfor det hedder, at den paa det offentliges Vegne skal optage Søforhør, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 9, I. U. § 74. Nærmere be-stemt gælder det anførte, naar Skibet er stødt paa Grund og ikke har kunnet komme af Grunden uden fremmed Hjælp, Overbordkastning eller Kapning, naar det har lidt Skade ved Ildsvaade, naar det har haft Sammenstød med andet Skib, og naar det udenfor dansk Havn er blevet ramt af en Ulykke, der har medført Tab af Menneskeliv¹⁵⁾. Og ved Undersøgelsen skal navnlig søges oplyst, om Ulykken skyldes Mangler ved Skibet, dets Udstyr eller Beman-ding, farlig Last, fejlagtig Stuvning, ubehørig Ballastning, Fejl eller Forsøm-melse af Skibets Fører eller Mandskab, af andet Skibs Fører eller Mandskab, af Lods eller af Personer, der betjener eller fører Tilsyn med Fyr, Sømærker eller andre Indretninger til Søfartens Betyggelse, eller Mangler ved saadanne Indretninger, ved Søkort eller lignende Hjælpemidler.

¹⁴⁾ Nedenfor ved Noterne 24 og 25.

¹⁵⁾ Skade ved Eksplosion eller Søulykke som nævnt i S. L. s § 223 a kan formentlig ligestilles med henholdsvis Skade ved Ildsvaade og Sammenstød med andet Skib.

Som nævnt har Konsulen i de her omtalte Tilfælde samme Opgave som Retten, men han kan ikke bringe særlige Midler til Sagens Oplysning i Anvendelse, og det er derfor usikkert, om han vil kunne faa Aarsagerne til Ulykken tilstrækkeligt oplyst. Det er da ogsaa paalagt Skibsføreren at melde sig til Retten i den første danske Havn, hvortil han ankommer med Skibet eller dets Mandskab, for at Søforhør kan blive optaget. Det samme gælder, hvis Søforklaringen er afgivet for fremmed Ret. Hvilken Virksomhed en fremmed Ret udfolder til Oplysning af Sagen, og hvilke Midler dertil, den har, beror jo paa vedkommende Lands Lovgivning.

Oplyses det, at Skibsføreren i et Tilfælde, hvor Søforhør skal optages, har undladt at melde sig til Søforklaring eller, hvis saadan Forklaring er afgivet i Udlandet, til Søforhør, skal det offentlige snarest muligt foranledige Undersøgelse foretaget ved den Søret, hvortil Anmeldelse burde være sket, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 11. Og maa det befrygtes, at et Skib er forlist, uden at Skibsføreren eller nogen, der kunde træde i hans Sted, er reddet, skal Rederen inden en vis Frist gøre Indberetning til Handelsministeren, der da bestemmer, om nærmere Undersøgelse skal finde Sted, og i bekræftende Fald ved hvilken Ret.

Udskrifter af Søforhør og Undersøgelser som her omtalt skal af Retten indsendes til Handelsministeren, § 12. Danske Konsuler skal indsende Udskrifter af Søforklaringer, der afgives for dem, og Beretninger om Søforklaringer, der afgives for fremmed Ret¹⁶⁾, efter Omstændighederne bilagt med Udskrift¹⁷⁾ deraf, S.L.s § 40, I. U. § 74. Med Nederlandene¹⁸⁾, Norge¹⁹⁾ og Sverige²⁰⁾ har Danmark iøvrigt Aftaler om Udveksling af Søforhør, saaledes at vi fra de nævnte Lande modtager Udskrifter af Søforhør vedrørende danske Skibe²¹⁾.

Paa Grundlag af de modtagne Udskrifter og Beretninger vil Handelsmini-

¹⁶⁾ Ifølge S. L. s § 40 skal Skibsføreren, naar Søforklaring afgives for fremmed Myn- dighed, og der paa Stedet er dansk Konsul, give denne Underretning, for at han kan være tilstede i Retten og paaase, at Søforklaringen bliver saa fuldstændig og paalidelig som muligt. For Konsulens Overværelse af Søforklaring svares Afgift efter Afgiftsregle- ment for Udenrigstjenesten Nr. 224 af 26. September 1932 § 1 (15 Kr.).

¹⁷⁾ Det kan ikke forlanges, at Skibsføreren bekoster en saadan Udskrift.

¹⁸⁾ Noteveksling af 24. Juni 1914 og 8. Marts 1915.

¹⁹⁾ Deklaration af 22. Oktober 1909, Bekg. Nr. 237 af 30. Oktober s. A.

²⁰⁾ Deklaration af 18. December 1894.

²¹⁾ Mellem Danmark og Tyskland er der ved Noteveksling af 3. December 1921 og 20. Maj 1922 truffet Aftale om gensidig Ret til gebyrfri Udskrifter af Søforhør. En lignende Aftale er truffet mellem Danmark og Island, Bekg. Nr. 310 af 10. November 1934.

steren efter Omstændighederne foranledige Tiltale rejst eller oplyste Mangler ved offentlige Indretninger til Skibsfartens Betryggelse afhjulpet, desuden offentliggøre en aarlig Statistik over Søulykker og dissers Aarsager.

I Optagelse af Søforklaring eller Søforhør deltager baade ved Sø- og Handelsretten og Søretterne udenfor København to søkyndige Dommere, Rpl.s § 9, Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 1. Ved Søretterne udenfor København er dog, naar søkyndige Dommere ikke kan komme tilstede i rette Tid, Formanden berettiget til paa egen Haand at foretage det fornødne til Optagelse af en Søforklaring, der er særdeles paatrængende og skønnes kun at være af mindre Betydning, eller til Fremme af en Undersøgelse, der ikke taaler Opsættelse. I Retskredse, hvor der er ansat baade Dommer i borgerlige Sager og Straffedommer, er førstnævnte Formand for Søretten under Søforklaring og Søforhør, der optages i Forbindelse med Søforklaring, men sidstnævnte Formand i andre Tilfælde af Søforhør²²⁾.

Efter almindelige Regler kan Søforhør optages ogsaa udenfor de i Lov Nr. 72 af 12. April 1892 nævnte Tilfælde, men da kun paa Begæring af Paa-talemyndigheden²³⁾.

b. Ifølge Rpl.s § 213 medvirker Sø- og Handelsretten i København og Søretterne udenfor København ved Besigtelser, Skøn og Taksationer i Tilfælde, hvor der ikke er rejst Retssag, efter de hidtil gældende Regler.

Lider Skib eller Ladning betydeligere Skade, skal Skibsføreren ifølge S. L.s § 41²⁴⁾ ved Syn og Skøn søge fastslaaet, i Tilfælde af Skade paa Skib, hvad der bør foretages for at udbedre Skaden, hvad Reparationen vil koste, og hvad Skibet er værd i beskadiget Tilstand, i Tilfælde af Skade paa Ladning, hvad Aarsagen til Skaden er, og om der bør træffes særlige Foranstaltninger²⁵⁾. Og efter endt Reparation af Skibet skal Skibsføreren ved ny Besigtelse søge fastslaaet, om Skibet er i sødygtig Stand til den forestaaende Rejse. Efter Ordlyden af Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 1 kunde det synes, at Søretternes Medvirken ved Besigtelse, Skøn og Taksationer var begrænset til de nævnte Tilfælde. Men i Praksis vil Begæringer om Udmeldelse af Syns- og Skønsmænd formentlig blive efterkommet i alle Tilfælde, hvor det drejer sig om Besigtelse af Skib eller Ladning. Man vil altsaa ikke kræve Bevis for, at der foreligger en betydeligere Skade, og man vil efterkomme

²²⁾ U. f. R. 1920 B. 111

²³⁾ Jfr. dog Rpl.s §§ 809 og 820.

²⁴⁾ Jfr. § 43.

²⁵⁾ Nærmere nedenfor § 28 ved Note 29.

saavel Rederes, Ladningsejeres og Assurandørers som Skibsføreres Begæring derom. For Sø- og Handelsretten bestemmer da ogsaa Lov af 19. Februar 1861 § 16 uden nogen Begrænsning, at Retten „vil have at udmelde Syns- og Skønsmænd til Besigtigelse af Skibe og Handelsvarer i København, uagtet der ikke desangaaende er rejst Sag“.

Ved Sø- og Handelsretten kan Udmeldelsen af Syns- og Skønsmænd foretages af Præsidenten efter Forhandling med et eller flere af Rettens Medlemmer, men til Afhjæmning bør et eller flere sø- eller handelskyndige Medlemmer tilkaldes, Lov af 19. Februar 1861 §§ 16 og 49. Ved Søretterne udenfor København deltager to søkyndige Dommere ogsaa i Udmeldelsen, Rpl.s § 213, jfr. § 18 og Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 1.

4. I København behandles Rederes Konkursboer — ligesom Handlendes og Fabrikanters — af Sø- og Handelsretten under Ledelse af Præsidenten eller Vicepræsidenten, Rpl.s § 9. Til at deltage i Afgørelse af Tvistigheder om, hvorvidt en anmeldt Fordring skal anerkendes, bør altid to sø- eller handelskyndige Medlemmer tilkaldes. Iøvrigt afgør Præsidenten eller Vicepræsidenten som Leder af Behandlingen, hvorvidt en eller flere fagkyndige Dommere skal tilkaldes til at deltage i denne.

5. Naar et Skib er udklareret for en Rejse og iøvrigt færdigt til at sejle, kan Skibsføreren og Mandskabet ikke arresteres for Gæld, og deres ombordværende, for Tjenesten nødvendige Ejendele ikke gøres til Genstand for Arrest eller Udlæg eller inddrages under Konkursbehandling, Rpl.s §§ 514 og 614, Lov om Konkurs m. v. Nr. 51 af 25. Marts 1872 § 1.

§ 21. Det almindelige Skibsregister som privatretligt Institut.

1. For Skibe, der optages i Det almindelige Skibsregister, er Registrering ikke blot foreskrevet af offentretlige Grunde, men tillige nødvendig til Beskyttelse og Legitimation af Ejendomsret til Skib eller Skibspart, til Beskyttelse af Rettigheder derover ifølge Pantsætning, Arrest, Udlæg, Udpantning eller Konkurs og til Sikring af Retsvirkningen af Ejerens Umyndiggørelse.

I R. L.s §§ 39, 46 og 49 hedder det, at Ejendomsret til Skib eller Skibspart erhverves ved Registrering af gyldigt Adkomstbrev, at Panteret kun kan stiftes ved Registrering af Pantebrevet, og at Arrest, Udlæg, Udpantning og Konkurs maa registreres for at kunne gælde fremfor andre Rettigheder, der erhverves ved Registrering. Hvad angaar Panteret, har man ved Ordet „kun“ villet udelukke Anvendelsen af Reglerne om Haandpant, og med Hensyn til Arrest, Udlæg, Udpantning og Konkurs har man ment ikke at kunne betegne Registreringen som nødvendigt Led i Stiftelsen af Retten, der her finder Sted ved en Rets Dekret. Men nogen Forskel i Registreringens Retsvirkning angives ikke ved Forskellen i Reglernes Formulering. I alle de omtalte Tilfælde er Registrering nødvendig til Beskyttelse af Retten overfor andre registrerede Rettigheder, uanset om Erhververen af disse er i god eller ond Tro. At god Tro i Modsætning til, hvad der gælder tinglyste Rettigheder over fast Ejendom, end ikke kræves hos Erhververen af registreret Ejendoms- eller Panteret, skyldes ifølge R. L.s Motiver bl. a., at man har fundet det for vanskeligt at afgøre, hvad der nærmere skulde forstaas ved god Tro. — Om ond Tro kan begrunde Erstatningsansvar, tilsigter R. L. ikke at afgøre.

Ved Pantsætning og Arrest træder Registrering i Stedet for den Tinglysning, der efter almindelige Regler vilde være nødvendig til Beskyttelse af Retten. For Partrederier med et stort Antal Deltagere betegner R. L.s Ordning en væsentlig Lettelse, idet der efter almindelige Regler maatte foretages Tinglysning ved enhver Partreders Værneting.

Med en enkelt Undtagelse¹⁾ gælder det, at andre Rettigheder end de

¹⁾ Nedenfor ved Note 5.

nævnte ikke kan registreres. Afvises maa saaledes Anmeldelse af Forkøbs-, Tilbageholds- eller Lejerettigheder eller af Erklæringer, hvorved Ejeren af Skib eller Skibspart forpligter sig til at undlade Pantsætning. Afvises maa ogsaa Anmeldelse af en f. Eks. af Købesummens Betaling betinget Overdragelse, idet en saadan ikke betragtes som Adkomst i R.L.s Forstand²⁾).

Ifølge R.L.s § 52 maa Umyndiggørelse, der overgaar Ejeren af Skib eller Skibspart, registreres. Forsømmes dette, er Ejerens Overdragelse af Ejendomsret til eller Pantsætning af Skibet eller Skibsparten uanset Umyndiggørelsen og dens mulige Tinglysning gyldig, medmindre Erhververen ved Retshandlens Indgaaelse var vidende om Umyndiggørelsen. Tilsvarende Regler maa formentlig, skønt R.L. intet indeholder derom, antages at gælde Anordning af Lavværgemaal.

2. Navnlig for at muliggøre Stiftelse af Panteret ved Registrering hjemler R.L.s § 11, at foreløbig Registrering af et Skib, der er under Bygning her i Riget, *kan* finde Sted, naar Skibet er opspantet og med Sikkerhed kan skønnes at blive mindst 20 Registertons Brutto. Ejeren maa dog opfylde Betingelserne for at kunne faa Ret til at lade Skib sejle under dansk Flag. Byggestedet betragtes som Hjemsted for Skibet. I Reglen vil Værftet være Ejer deraf.

At et i Det almindelige Skibsregister optaget Skib ved Opmaaling viser sig at være under 20 Registertons Brutto, medfører ifølge R.L.s § 7 ikke, at det slettes af Registret, men opfylder Skibet ikke mere de danske Nationalitetsbetingelser, skal det slettes, og det samme gælder, naar Skibet forliser, forsvinder, ophugges eller kondemneres³⁾). Ifølge § 59 er Udslettelsen imidlertid uden Indflydelse paa registreret Pant, Arrest, Udlæg, Udpantning, Konkurs eller Umyndiggørelse. Til Opretholdelse af Beskyttelsen for registreret Pant eller Arrest er herefter Tinglysning ikke nødvendig.

Om de i Det almindelige Skibsregister registrerede Rettigheder over Skib eller Skibspart vil blive anerkendt i et fremmed Land, beror paa dettes Lovgivning. Ved en af Danmark tiltraadt international Konvention af 10. April 1926 er der dog truffet Aftale om gensidig Anerkendelse af kontraktmæssige Panterettigheder og andre paa Aftale grundede Sikkerhedsrettigheder i Skib. I Overensstemmelse hermed bestemmer S.L.s § 3, at kontraktmæssig Panteret og anden paa Aftale grundet Sikkerhedsret i et Skib, der er lovlig stiftet og indført i det foreskrevne offentlige Register i den Stat,

²⁾ Ovenfor § 5 ved Note 19.

³⁾ Ovenfor § 5 ved Note 37.

hvor Skibet hører hjemme, skal anerkendes her i Riget, saa fremt vedkommende Stat har tiltraadt P.K. Naar et fra Udlandet erhvervet Skib skal foreløbigt⁴⁾ eller endeligt — optages i Det almindelige Skibsregister, maa det derfor oplyses, hvorvidt Skibet er behæftet med saadanne Rettigheder, og disse registreres samtidig med, at Skibet registreres, R. L.s § 48, I. U. § 68. I dette Tilfælde registreres altsaa ikke blot Panterrettigheder, men ogsaa andre paa Aftale grundede Sikkerhedsrettigheder, saaledes det engelske *mortgage*, der er en Ejendomsoverdragelse til Sikkerhed⁵⁾. Andre Pantrettigheder end de i S. L.s § 3 omhandlede maa for at bevare deres Gyldighed registreres, d. v. s. af Panthaveren anmeldes til Registrering⁶⁾, inden 3 Maaneder efter Skibets foreløbige eller endelige Optagelse i Det almindelige Skibsregister, R. L.s § 48. Det samme gælder Arrest, Udlæg, Udpantning og Konkurs. § 49.

3. I Lighed med Tinglysning af Rettigheder over fast Ejendom har Registrering af Rettigheder over Skib eller Skibspart eller af Ejerens Umyndiggørelse tilbagevirkende Kraft, R. L.s §§ 21, 22, 50 og 52. Almindeligvis⁷⁾ regnes den privatretlige Virkning af Registreringen fra Anmeldelsesdagen, saaledes at samme Dag inden Kontortidens Udløb (Kl. 3) indkomne Anmeldelser regnes som samtidige. Derfor fører Skibsregistreringskontoret i København en Registreringsdagbog, hvori for hver Søgning optages Fortegnelse i Nummerfølge over Breve, der indkommer til Registrering, § 4. Ved Kontortidens Udløb underskrives Fortegnelsen af Skibsregistrator eller en Stedfortræder for ham.

Ethvert til — foreløbig eller endelig — Registrering *anmeldt* Skib faar et Folium i Det almindelige Skibsregister. Om alle Anmeldelser gøres Bemærkning paa Foliet samme Dag, de indkommer, med Angivelse af Anmeldelsesdagen. Forinden et Skib er anmeldt, kan Rettigheder over Skibet eller en Part deri eller Umyndiggørelse af Ejeren ikke anmeldes til Registrering, R. L.s § 23.

Paa Foliet skal — foruden Skibets Registreringsbogstaver, Navn, Hjemsted, Art, Takling, Byggemaade, Kendingsmaal og Registertonnage og Oplysning om Værftet, Dagen for Skibets Anmeldelse til Registrering, Anmel-

⁴⁾ Ovenfor § 5 ved Noterne 25—26.

⁵⁾ Jfr. ovenfor ved Note 1.

⁶⁾ Nedenfor ved Noterne 7 og 12.

⁷⁾ Nærmere nedenfor ved Note 12.

delsens Nummer i Registrerings-Dagbogen og Dagen for Skibets Registrering — optages Angivelser af:

(1) Rederiets Firma⁸⁾, dets Hjemsted og Beliggenheden af dets Kontor-lokale;

(2) hvis Rederiet har en Bestyrelse, Navn og Bopæl for hvert af dennes Medlemmer;

(3) hvis Rederiet har en bestyrende Reder, dennes Navn og Bopæl;

(4) Ejerens eller, i Tilfælde af Sameje, hver enkelt Medejerers Navn, Livs-stilling og Hjemsted;

(5) i Tilfælde af Sameje, Størrelsen af hver enkelt Medejerers Anpart⁹⁾;

(6) Ejerens eller, i Tilfælde af Sameje, hver enkelt Medejerers Adkomst og dennes Udstedelses-¹⁰⁾, Anmeldelses- og Registreringsdag;

(7) Pant, Arrest, Udlæg, Udpantning, Konkurs og Umyndiggørelse, der anmeldes til Registrering, og de paagældende Breves Udstedelses-¹¹⁾, Anmeldelses- og Registreringsdag;

(8) Beslutninger, som Skibsregistreringskontoret i København træffer om Udsættelse eller Nægtelse af Registrering, mulige efterfølgende Beslutninger, for Kontoret forkyndte Andragender om Ejendomsdoms Erhvervelse, Stævninger og derpaa følgende retslige Afgørelser, i Henhold til hvilke udsat eller nægtet Registrering foretages — alt med Angivelse af Dagen for vedkommende Begivenhed og Henvisning til den Forhandlingsprotokol for Skibsregistreringskontoret, hvori Beslutningerne er indført.

I en Skibsskøde- og Pantebrevprotokol indføres alle registrerede, private eller offentlige Retshandlinger angaaende Stiftelse af Rettigheder over Skib eller Skibspart eller angaaende Umyndiggørelse af Ejeren efter Tidsfølgen, i hvilken de er blevet registreret, med Henvisning til Skibets Folium. Da dette angiver Registreringsdagen, vil man let kunne finde de Dokumenter, der angaar et bestemt Skib.

4. I Tilfælde af Sammenstød mellem registrerede Rettigheder er i Reglen Tidsprioriteten afgørende. Dog bestemmer R. L. s § 50, at Panteret for Købesum, herunder formentlig Byggesum, der registreres, d. v. s. anmel-

⁸⁾ Hvis et saadant benyttes.

⁹⁾ Ejers Skibet ikke af et Partrederi, men af et ansvarligt Interessentskab, er de enkelte Medejerere ikke lodtagne i Skibet i bestemte Forhold, men udadtil er da ogsaa de Forhold, hvori Ejeren paa et bestemt Tidspunkt er lodtagne deri, uden Interesse, idet der i Reglen vil kræves Enstemmighed til Beslutninger i Rederianliggender, og idet Ejerne hæfter solidarisk for Rederigælden. Jfr. Dansk Selskabsret I § 6 litra c og § 9.

¹⁰⁾ Udstedelsesdagen kan være af Betydning for Individualiseringen af Adkomsten.

¹¹⁾ Jfr. Note 10.

des til Registrering, samtidig med Pantsætterens Adkomstbrev, gaar forud for enhver anden af Køberen (Bygherren) stiftet Hæftelse paa Skibet eller en Part i dette — hvilket i væsentlig Grad afbøder Ulempen ved, at Ejendomsforbehold ikke kan tages i et Adkomstbrev, der skal kunne registreres. Og efter vor Rets almindelige Regler maa Arrest uanset sin Rang efter Tidsprioriteten vige for Udlæg og Konkurs. Derimod gaar privilegerede Kreditorer hverken i Tilfælde af Konkurs eller Udlæg forud for registreret Pant, thi ifølge R. L.s § 46 finder i Henseende til Panthaveres Fortrinsret til Fyldestgørelse de om Pant i fast Ejendom gældende Regler tilsvarende Anvendelse. Heri ligger paa den anden Side, at Panteret for Renter mister sin Rang i Prioritetsfølgen, naar en vis Tid er forløbet efter Forfaldsdagen. — Reglerne i Lov om Rettens Pleje § 533, 2. og 3. Stk. om Nødvendigheden af, at udlagte Løsørengstande bringes ud af Skyldnerens Besiddelse og stilles til Tvangsauktion inden visse Frister, hvis ikke Udlæget skal miste sin Beskyttelse overfor senere Udlæg eller Konkurs, kommer ikke til Anvendelse. Disse Regler tilsigter jo at forhindre, at Reglerne om Underpant søges omgaaet ved Stiftelse af Udlæg. Men hertil vil der ikke være nogen Fristelse, for saa vidt angaar Skib eller Skibspart, thi baade Pant og Udlæg heri maa registreres, og begge Rettigheder opnaar derved samme Beskyttelse.

Som nævnt¹²⁾ indtræder den privatretlige Virkning af Registreringen, altsaa bl. a. Prioritetsvirkningen, almindeligvis fra Anmeldelsesdagen. Fra denne Hovedregel gælder dog visse Undtagelser. Maa Ejendomsdom paa Skib eller Skibspart erhverves, forinden Registrering kan finde Sted, gælder Hovedreglen kun, hvis Andragende om Erhvervelse af Ejendomsdom indgives til Sø- og Handelsretten inden en vis Frist, R. L.s § 21. I modsat Fald indtræder Prioritetsvirkningen først fra den Dag, da det anmeldes, at Ejendomsdom er erhvervet. Er der samtidig anmeldt flere Adkomster til samme Skib eller Skibspart, saaledes at Retsforholdet mellem Anmelderne maa afgøres ved Overenskomst eller Dom, forinden Registrering kan finde Sted, gælder Hovedreglen kun, hvis det inden en vis Frist anmeldes, at Overenskomst er indgaaet eller Sag anlagt, § 39. I modsat Fald kan Prioritetsvirkningen i Tilfælde af Overenskomst først regnes fra den Dag, da Overenskomsten anmeldes, i Tilfælde af Sagsanlæg formentlig først fra den Dag, da det anmeldes, at Sagen er afgjort ved endelig Dom. Finder Registrering først Sted, efter at Nægtelse deraf er underkendt ved Dom, gælder

¹²⁾ Ovenfor ved Note 7.

Hovedreglen kun, hvis Sagen er anlagt inden en vis Frist, § 22. I modsat Fald maa Prioritetsvirkningen normalt indtræde fra Registreringen, der, da Skibsregistreringskontoret i København er Procespart, kan finde Sted, saa snart Sagen er afgjort ved endelig Dom, uden at ny Anmeldelse afventes. — Registreringer, der iværksættes paa samme Dag, regnes som samtidige, § 21.

Naar Overførelse af Ejendomsret anmeldes ikke blot af Erhververen, men ogsaa af Overdrageren, Auktionsretten eller Skifteretten¹³⁾, maa formentlig Prioritetsvirkningen regnes fra Erhververens Anmeldelse, men Overdragerens, Auktionsrettens eller Skifterettens Anmeldelse være uden Betydning i saa Henseende, R. L.s § 39. Det samme maa gælde de Anmeldelser om Dødsfald, som § 40 paalægger Skifteretten at foretage.

Naar et Skib erhverves fra Udlandet, maa de Rettigheder derover, der skal registreres ex officio samtidig med Skibet, og de paa Skibet hvilende andre Panterrettigheder m. v., der anmeldes til Registrering inden 3 Maanedre efter Skibets Registrering, bevare deres Rang i Prioritetsfølgen efter vedkommende Lands Lovgivning.

5. Med Hensyn til Retshandler, der begrunder Adkomst til eller lægger Hæftelse paa Skib eller Skibspart¹⁴⁾, er ifølge R. L.s § 28 de paa Skibets Folium i Overensstemmelse med stedfunden Anmeldelse registrerede Kendsgerninger alene og ubetinget forpligtende for baade Rederiet og Trediemand, saaledes at det er uden Betydning, hvad der er optaget i Rederiregistret eller, for Rederiaktieselskabers Vedkommende, i Aktieselskabs-Registeret eller bekendtgjort fra et af disse Registre. Den Trediemand, der vil indgaa en Retshandel som nævnt med et Rederi, maa derfor, hvis han vil være sikker paa at faa de fornødne Oplysninger, søge disse i Det almindelige Skibsregister og, efter Omstændighederne, i Skibsskøde- og Pantebrevprotokollen. Han kan begære saavel Udskrifter som mundtlige Oplysninger, § 6¹⁵⁾. En Udskrift maa først udleveres ved Udløbet af Kontortiden paa den Dag, da den udfærdiges. Den skal forsynes med Bemærkning om indkomne Breve, der endnu ikke er registreret.

Skønt R. L. ikke skelner mellem Prioritets- og Legitimationsvirkning, men under et taler om Registreringens privatretlige Virkning, synes det

¹³⁾ Ovenfor § 5 ved Note 34.

¹⁴⁾ Angaaende andre Retshandler nedenfor § 23 ved Noterne 4—5.

¹⁵⁾ Private Personer maa betale for Udskrifter. Offentlige Myndigheder i den danske Stat har Krav paa saavel Udskrifter som mundtlige Oplysninger uden Betaling.

klart, at ogsaa de Anmeldelser, der ikke bliver bestemmende for Prioritetsfølgen¹⁶⁾, maa have Betydning, naar der spørges om Legitimation.

Ethvert Distrikts-Registreringskontor¹⁷⁾ fører — foruden Dagbog — paa Grundlag af Meddelelser og Genparter, der tilstilles det af Skibsregistreringskontoret i København, et til Det almindelige Skibsregister svarende Register over de i Distriktet hjemmehørende Skibe. Udskrifter heraf og mundtlige Oplysninger om Indholdet kan begæres efter de samme Regler, som gælder for Det almindelige Skibsregister. Men kun dettes Indhold er retligt forpligtende.

I Overensstemmelse med P. K.s Art. 12 er det ved R. L.s § 46 paalagt Skibsføreren at føre en Liste over registrerede Panterettigheder i Skibet efter nærmere Regler, der fastsættes af Kongen¹⁸⁾.

Offentlig Kundgørelse af registrerede Adkomster eller Hæftelser finder ikke Sted.

6. Hvorvidt kan nu den, der med et Rederi eller en Deltager deri vil indgaa en Retshandel angaaende Adkomst til eller Hæftelse paa Skib eller Skibspart, stole paa, at Angivelserne i Det almindelige Skibsregister er rigtige og udtømmende?

Det kan sikkert antages, at en uanmeldt Adkomst aldrig kan begrunde Ejendomsret til Skib eller Skibspart, thi skønt nærmere Regler derom kun er givet for visse Tilfælde, maa Pligten til at anmelde Adkomsten af offentlig-rettlige Grunde gælde alle Erhvervsmaader. Paa den anden Side medfører jo Registrering af et Adkomstbrev, at Ejendomsret stiftes, selvom Erhvervelsen er i Strid med Trediemands uregistrerede Ret og Erhververen i ond Tro¹⁹⁾. Ifølge R. L.s § 39 er det dog en Forudsætning, at Adkomstbrevet har Gyldighed som saadant. I saa Henseende udøver Skibsregistreringskontoret i København ikke nogen udtømmende Kontrol, men nøjes med at paase, at Adkomstbrevet yder den Sikkerhed for Ejendomsrettens gyldige Erhvervelse, som regelmæssigt bør fordres, at navnlig hverken den formelle Udfærdigelsesmaade eller Legitimationen af Udstederens Underskrift giver Anledning til særlig Tvivl, § 18. Men af almindelige Retsregler følger formentlig, at Ugyldigheden af et Skøde paa Skib eller Skibspart ikke kan

¹⁶⁾ Ovenfor ved Noterne 12—13.

¹⁷⁾ Ovenfor § 5 ved Noterne 16—17.

¹⁸⁾ Ifølge P. K.s Art. 12 maa den Kreditor, der i foreskreven Form har begæret en Panteret eller anden paa Aftale grundet Sikkerhedsret paategnet Skibsførerens Liste, ikke gøres ansvarlig for Undladelse, Fejltagelse eller Forsinkelse i saa Henseende.

¹⁹⁾ Ovenfor under Nr. 1.

paaberaabes overfor den Trediemand, der i god Tro indgaar Retshandel angaaende Adkomst til eller Hæftelse paa Skibet eller Skibsparten, medmindre Ugyldighedsgrunden er Falsk, Forfalskning, Umyndighed, Fornuftsmangel, mekanisk Tvang eller voldsom kompulsiv Tvang.

Ikke anmeldt Pant, Arrest, Udlæg, Udpantning eller Konkurs er som nævnt²⁰⁾ uden Beskyttelse overfor den, der erhverver registreret Adkomst eller anden registreret Ret, ogsaa naar Erhververen er i ond Tro. Er Erhververen i god Tro, kan ifølge R. L.s § 56 heller ikke et i Henhold til Kvittering derpaa udslettet Pantebrev²¹⁾ gøres gældende mod ham, selvom Kvitteringen er falsk, og det maa være tilstrækkeligt, at den gode Tro foreligger ved Anmeldelsen, fra hvilken jo den privatretlige Virkning af Registreringen regnes. I Lighed med, hvad der gælder andre Tilfælde af Retsforfølgning (Udlæg eller Konkurs) maa dog Arrest vige, hvis Panthaveren faar sin med Urette udslettede Panteret fastslaaet ved Dom og anmelder denne til Registrering²²⁾. Registrerede Rettigheder af de her omtalte Arter maa respekteres, naar blot vedkommende private eller offentlige Retshandling er gyldig. Med Pantebreve udøver Skibsregistreringskontoret i København i saa Henseende en lignende Kontrol som med Adkomstbreve, § 46.

Uanmeldt Umyndiggørelse har som nævnt²³⁾ Ugyldighedsvirkning overfor Erhververen af Ejendomsret eller Panteret over Skibet eller en Part deri, naar han er vidende om Umyndiggørelsen, men ellers ikke, R. L.s § 52.

Er der Uoverensstemmelse mellem Indholdet af et registreret Dokument og Angivelsen eller Gengivelsen deraf henholdsvis i Det almindelige Skibsregister og Skibsskøde- og Pantebrevprotokollen, bestemmes Retsstillingen ved selve Dokumentet, R. L.s § 24. Anmelderen faar dette tilbage med Paa-tegning om Registreringen, og han kan da føle sig sikker, selvom han ikke har undersøgt Registreringens Rigtighed. Opdages den begaaede Fejl, skal Udskrifter paategnes om Uoverensstemmelsen, saalænge Berigtigelse ikke har fundet Sted.

Da den privatretlige Virkning af en Registrering ifølge R. L.s § 21 regnes fra den i Dagbogen registrerede Anmeldelsesdag, vil Forsømmelse af straks at gøre Bemærkning om en indkommen Anmeldelse paa Skibets Folium medføre, at dette bliver misvisende.

²⁰⁾ Ovenfor under Nr. 1.

²¹⁾ Ifølge § 56 kan et Pantebrev udslettes, naar det enten er forsynet med en i Formen behørig Kvittering eller er kendt dødt og magtesløst.

²²⁾ Saaledes Motiverne til § 56.

²³⁾ Ovenfor efter Note 2

Panterettigheder og andre paa Aftale grundede Sikkerhedsrettigheder, der omfattes af P. K., maa respekteres, selv om det ved Registrering af et fra Udlandet erhvervet Skib er forsømt at registrere dem, S. L.s § 3.

I Det almindelige Skibsregister optages intet om, hvem der kan forpligte Rederiet ved Afhændelse eller Pantsætning af Skib. Hvis ikke et Skøde eller Pantebrev er underskrevet af Ejeren eller samtlige Ejere af Skibet, maa det derfor — af Erhververen saavel som af Skibsregistreringskontoret i København — paases, at Udstederen har fornøden Bemyndigelse eller Fuldmagt. Herved bemærkes, at der, hvis Rederiet har en Bestyrelse, ved Anmeldelse af Skib til Registrering skal indsendes et Eksempplar af Rederiets Vedtægter eller en Udskrift af disses Bestemmelser om Bestyrelsen samt en Udskrift af den Beslutning, hvorved Bestyrelsen er valgt, R. L.s § 13.

§ 22. Sammenstød mellem registrerede og uregistrerede Rettigheder.

1. Ifølge R. L.s § 51 gaar registreret Pant, Arrest, Udlæg, Udpantning eller Konkurs forud for alle viljesbestemte, uregistrerede Rettigheder¹⁾ over Skibet eller Skibsparten, saaledes at f. Eks. en Brugsret maa vige, hvis det er nødvendigt, for at en registreret Panteret kan blive fyldestgjort.

En særlig Regel gælder for Pantsætning af Skib under Bygning. Ifølge R. L.s § 47 kan det vedtages i Pantebrevet, at Panteretten skal omfatte de særligt til Skibet anskaffede og til Byggepladsen henførte Materialer. En Fortegnelse over disse maa da registreres sammen med Pantebrevet. Men Panteretten i Materialerne kan ikke gøres gældende overfor den, der i god Tro erhverver *Ejendomsret* over dem, inden de indføres i Skibet.

At en ved Registrering af gyldig Adkomst stiftet Ejendomsret, medmindre andet følger af Forbehold deri eller af det for Arvefald gældende Universal-successionsprincip, fortrænger alle viljesbestemte, uregistrerede Rettigheder over Skibet eller Skibsparten, er ikke udtrykkeligt sagt i R. L., men efter Motiverne til § 51 er det en indlysende Følge af den ved Loven indførte Ordning, at registrerede Rettigheder maa gaa forud for alle viljesbestemte, uregistrerede Rettigheder.

2. De ved S. L.s § 267 Nr. 1—5 hjemlede Søpanterrettigheder i Skib (og Fragt) gaar — uanset Stiftelsestiden — forud for alle andre Hæftelser paa Skibet, S. L.s § 269.

De kontraktmæssige Panterrettigheder og andre paa Aftale grundede Sikkerhedsrettigheder, der omfattes af P. K.²⁾, skal ifølge dennes Art. 3 have Rang umiddelbart efter de nævnte Søpanterrettigheder, saaledes at der ikke kan gives andre Krav (*créances*) Prioritet forud for dem.

¹⁾ Efter R. L.s § 51 dog med den af § 46, 2. Stk. følgende Indskrænkning og kun, for saa vidt de er „private“ — hvorved bemærkes, at offentlige Rettigheder ikke kan betegnes som viljesbestemte, og at det næppe heller vil være naturligt at betegne nogen af de i § 46, 2. Stk. nævnte Rettigheder som viljesbestemte.

²⁾ Ovenfor § 21 ved Note 4.

Den ved S. L.s § 267 Nr. 6 hjemlede Søpanteret staar ifølge § 269 tilbage for kontraktmæssige Sikkerhedsrettigheder, der omfattes af P. K.³⁾, men gaar — uanset Stiftelsestiden — forud for alle andre Hæftelser paa Skibet. Er dette behæftet med en Søpanteret som her nævnt, en af P. K. omfattet kontraktmæssig Sikkerhedsret og en forud for sidstnævnte prioriteret anden Hæftelse, f. Eks. et Udlæg, maa formentlig, hvis ikke alle Krav kan fyldestgøres, Opgørelse ske, som om Søpanteretten var prioriteret forud ogsaa for den kontraktmæssige Sikkerhedsret, men for saa vidt Dækningen for denne herefter bliver mindre, end den vilde blive, hvis Søpanteretten ikke fandtes, maa Forskellen fragaa i det Beløb, der efter Opgørelsen vilde tilfalde Indehaveren af Søpanteretten, og anvendes som Dækning for den kontraktmæssige Sikkerhedsret.

Om alle de ved S. L.s § 267 Nr. 1—6 hjemlede Søpanterettigheder gælder, at de falder bort, naar Skibet sælges ved Tvangsauktion, § 270. Det samme gælder, naar Salg finder Sted, efter at det ved lovlig Besigtelse er skønnet, at Skibet ikke kan istandsættes enten paa Stedet, hvor det befinder sig, eller paa et andet Sted, hvor det kan føres hen, eller at det ikke er Istand-sættelse værd⁴⁾. At Ejendomsretten til Skibet ellers overgaar til en anden, medfører derimod ikke Bortfald af Søpanterettigheder.

3. For Udgifter ved Afmærkning og Uskadeliggørelse af Vrag, der foretages af Marineministeriet⁵⁾, har det offentlige Fortrinsret fremfor alle andre Fordringer, altsaa ogsaa forud for Søpanterettigheder, Lov Nr. 85 af 30. April 1909 §§ 6—8 og Lov Nr. 67 af 27. Marts 1929. — Bibeholdelsen af denne Regel har Hjemmel i P. K.s Undertegningsprotokol.

4. Ifølge S. L.s § 229 har Bjærgere Ret til at modsætte sig, at bjærget Skib forlader Stedet, forinden de er fyldestgjort eller Sikkerhed stillet dem for Bjærgelønnen, og ifølge § 217 maa et Skib, hvorpaa der hviler Gros-havari-Bidrag, ikke forlade det Sted, hvor Skib og Ladning skilles, forinden Beløbet er betalt eller, hvis Dispache endnu ikke er opgjort, Sikkerhed stillet.

Den ved disse Bestemmelser hjemlede Tilbageholdsret maa ses i Forbindelse med, at der ifølge S. L.s § 267 have Søpanteret i Skib (og Fragt) for de paagældende Krav. Før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929, da der alene

³⁾ Der kan ikke lægges Vægt paa, at S. L.s § 269 kun nævner kontraktmæssige Pante-rettigheder.

⁴⁾ Jfr. S. L.s § 6. — At en tilsvarende Regel ikke gælder om registrerede Hæftelser, følger af R. L.s § 59, hvorefter Udslettelse af Det almindelige Skibsregister f. Eks. paa Grund af Kondemnation er uden Indflydelse paa registrerede Rettigheder.

⁵⁾ Ovenfor § 16 Nr. 4.

havdes Søpanteret, ikke som nu tillige en begrænset personlig Fordring mod Rederen, maatte det formentlig være en selvfølgelig Forudsætning for Tilbageholdsretten, at Søpanteretten stadig bestod. Og den ved nævnte Lov indførte Ordning kan ikke medføre nogen Ændring i saa Henseende, men gør snarere de her omtalte Bestemmelser mindre paakrævede.

Efter det anførte maa Tilbageholdsretten være beskyttet overfor baade registrerede Hæftelser og Søpanterettigheder for andre Krav end Bjærgeløn og Groshavari-Bidrag, men bortfalde, naar Skibet sælges ved Tvangsauktion eller efter lovlig Kondemnation, derimod ikke, fordi Ejendomsretten over Skibet ellers overgaar til en anden.

Tilbageholdsretten kan værnes ved Forbud, i det i S. L. s § 229 omtalte Tilfælde tillige ved Anvendelse af Egenmagt, idet jo Bjærgerne har „Ret til at modsætte sig“, at Skibet forlader Stedet. Da det drejer sig om at sikre en forfalden Fordring, betragtes ifølge Lov om Rettens Pleje § 653 Forbud mod, at Skibet afsejler, som Arrest deri.

5. Højesteret⁶⁾ har fastslaaet, at den Tilbageholdsret, der tilkommer et Skibsværft til Sikkerhed for Vederlag for *nødvendig* Reparation, der skal betales ved Afleveringen af Skibet, gaar forud for Søpanterettigheder og saavel ældre som yngre kontraktmæssige Panterettigheder. Dommen angaar et Tilfælde, hvor Fald i Skibspriser i Tiden efter Udførelsen af Reparationen medførte, at Skibets Værdi end ikke var tilstrækkelig til Dækning af Værftets Fordring. Til Forsvar for Dommen, der stemmer med Teori og tidligere Praxis, kan navnlig anføres et negotiorum gestio-Synspunkt: Ikke blot Ejeren af Skibet, men ogsaa Indehavere af Søpanterettigheder og kontraktmæssige Panterettigheder har Interesse i, at en nødvendig Reparation udføres, thi et Skib lider større Værdiforringelse under Oplægning end under Sejlads, og er Skibet havareret, vil Værdiforringelsen ofte blive særlig stor. Men det er et Spørgsmaal, om ikke Resultatet er i Strid med P. K. s Art. 3, hvorefter der ikke kan gives „privilege“ forud for kontraktmæssige Sikkerhedsrettigheder til andre „créances“ end de i S. L. s § 267 Nr. 1—5 hjemlede Søpanterettigheder⁷⁾.

6. Højesteret har i en Dom fra 1925⁸⁾ fastslaaet, at registrerede Pante-

⁶⁾ U. f. R. 1933. 11.

⁷⁾ I Anledning af P. K. har man i Sverige ændret Handelsbalkens Kap. 17 § 5, saaledes at „hantverkare“, der tidligere fremfor alle andre havde Ret til Betaling af „arvode å det gods, som hos honom kvar är“, nu maa staa tilbage for „inteckning i fartyg“.

⁸⁾ U. f. R. 1925. 598.

rettigheder i et Skib falder bort, naar Skibet konfiskeres i Henhold til Toldlovens § 48. Denne Bestemmelse hjemler Konfiskation af et Skib under 30 Registertons Netto med Tilbehør, der under skærpende Omstændigheder⁹⁾ er anvendt til Indsmugling eller Forsøg paa Indsmugling af Spiritus eller andre særlig højt beskattede Varer¹⁰⁾. Træffes et Skib under 120 Registertons Netto indenfor Territorialgrænsen med saadanne Varer til et Afgiftsbeløb af 200 Kr. eller derover ombord, anses Forsøg paa Indsmugling at foreligge, medmindre andet gøres overvejende sandsynligt. Konfiskationen er ikke betinget af, at Ejeren er overbevist om Kendskab til det Øjemed, hvori Skibet anvendes, men det er tilstrækkeligt, at Omstændighederne taler imod ham. Uanset om skærpende Omstændigheder foreligger, konfiskeres Varerne og deres Emballage, ligesom de skyldige ifalder Strafansvar. Kan af en eller anden Grund forskyldt¹¹⁾ Konfiskation af Skib eller Varer ikke finde Sted, tilsvares Konfiskationsværdien. Skibet og dets Tilbehør¹²⁾ hæfter for Beløb, der skal tilsvares som Konfiskationsværdi af Varer¹³⁾, ligeledes for Bøder, uanset om de paalægges Ejeren, Føreren eller Mandskabet. Dette gælder i alle Tilfælde, altsaa selv om der ikke foreligger eller præsumeres Skyld hos Ejeren. Ifølge Art. 10 i Konventionen om Bekæmpelse af Smugleri af alkoholholdige Varer af 19. August 1925¹⁴⁾ skal Skibet dog kun hæfte for Bøder, der paalægges Mandskabet, naar en væsentlig Mængde af alkoholholdige Varer er ulovligt indført, og Rederen eller Skibsføreren selv er medskyldig eller har forsømt Tilsyn. Hæftelse for Konfiskationsværdi eller Bøder er antaget at gaa forud for et af Sælgeren taget Ejendomsforbehold med Hensyn til Skibets Motor¹⁵⁾, og maa formentlig gaa forud ogsaa for kontraktmæssige Panterettigheder i Skibet¹⁶⁾.

Den Beskyttelse af kontraktmæssige Sikkerhedsrettigheder, som P.K.

⁹⁾ Konfiskation er fundet berettiget i Tilfælde, hvor Skibet benyttes til professionelt Smugleri, U. f. R. 1929. 35 (H. R. D.) eller ved Flugt har søgt at unddrage sig Toldvæsenets Undersøgelse, U. f. R. 1923. 700.

¹⁰⁾ Hvilke Varer der anses som saadanne, bestemmes ved Anordning af Finansministeren, jfr. Anordning Nr. 63 af 1. April 1928.

¹¹⁾ Anderledes naturligvis, hvis f. Eks. Konfiskation af Skib er udelukket, fordi skærpende Omstændigheder ikke foreligger, eller fordi Omstændighederne ikke taler mod Ejeren.

¹²⁾ U. f. R. 1925. 196.

¹³⁾ U. f. R. 1925. 196.

¹⁴⁾ Bekg. Nr. 150 af 20. Maj 1926.

¹⁵⁾ U. f. R. 1925. 196.

¹⁶⁾ Angaaende den processuelle Fremgangsmaade Toldlovens § 49.

tilsigter at sikre, har næppe Tilfælde for Øje, hvor et Skib konfiskeres som Følge af Smugleri eller Forsøg derpaa, saalidt som Tilfælde, hvor det priseømmes. Men derfor kunde jo Panthavere godt fortjene Beskyttelse ogsaa overfor Krav om Konfiskation. I Præmisserne til den nævnte Dom anføres, at Konfiskation af Løsøre eller dermed ligestillede Effekter efter naturlig Forstaaelse maa medføre Forbrydelse af den fulde Værdi, og at Adgangen til Konfiskation ellers kunde gøres betydningsløs ved Pantsætning. Det er sikkert heller ikke uden præventiv Betydning at fastholde Dommens Resultat. I det paadømte Tilfælde var Panthaverens gode Tro uomtvistet, og for Ejeren, der hæftede personligt for Pantegælden, maatte det være uden større Betydning, hvilket Udfald Sagen fik, hvis man kan forudsætte, at Ejeren, om Afgørelsen var faldet ud til Fordel for Panthaveren, maatte have tilsvaret Statskassen den Del af Skibets Værdi, der i saa Fald vilde medgaa til Dækning af Pantegælden. Men Smuglervirksomhed kunde let drives saaledes, at ikke Ejeren af Smuglerskibet, men en Panthaver deri var den virkelige Driftsherre, som det gælder om at ramme. Og maaske vilde Konfiskationsbestemmelsen end ikke faa tilstrækkelig Virkning, hvis dens Anvendelse overfor Panthavere var betinget af, at der oplyses ond Tro eller i hvert Fald Omstændigheder, der taler for ond Tro.

Ligesom kontraktmæssige Panterettigheder maa sikkert andre registrerede Rettigheder saavel som viljesbestemte, uregistrerede Rettigheder og det nedenfor under Nr. 8 omtalte lovbestemte Medrederpant bortfalde, naar et Skib konfiskeres. Derimod medfører Konfiskation næppe, at de ved S. L.s § 267 hjemlede Søpanterettigheder eller de ovenfor under Nr. 4 og 5 omtalte, retsbestemte Tilbageholdsrettigheder falder bort, idet det her drejer sig om Krav, der ifølge deres Oprindelse er fundet at burde have en særlig Beskyttelse.

Efter Omstændighederne kan Konfiskation af Skib finde Sted ogsaa i Tilfælde af Overtrædelse af det for Grønland gældende Besejlingsforbud, Lov Nr. 86 af 1. April 1925 (§§ 6—8¹⁷). Endvidere kan et Skib konfiskeres, naar det uden fornøden Hjemmel sejler under dansk Flag eller har erholdt Nationalitets- og Registreringscertifikat ved Opdigtelse eller Fordøgelse af Kendsgerninger, R. L.s §§ 63 og 65.

7. Af almindelige Nødretsregler antages at følge, at Staten kan beslaglægge Skibe til Brug ved Transportvirksomhed, der nødvendiggøres ved Krig,

¹⁷) Ovenfor § 1 Nr. 2 (3).

Mobilisering eller Forberedelse dertil. Naar Mobiliseringsvarsel er udstedt, er Chefen for Søtransportvæsenet bemyndiget til at stoppe og beslaglægge private danske Dampskibe, der ikke ifølge særlig Meddelelse fra Marineministeriet er unddraget Søtransportvæsenets Myndighedsomraade, Instruks af 25. September 1919 § 8¹⁸⁾.

Enhver Ret over et Skib eller en Part deri maa staa tilbage for Statens Beslaglæggelsesret. Man vil imidlertid snarere opfatte denne som en Begrænsning i Ejendomsretten end tale om Sammenstød mellem Rettigheder i denne Forbindelse.

8. Den for Partrederi ved S. L.s § 17 hjemlede Medrederpanteret i en Skibspart¹⁹⁾ gaar forud for saavel ældre som yngre kontraktmæssigt Pant i Parten, men staaar tilbage for Søpanterrettigheder i Skibet og for saavel yngre som ældre kontraktmæssige Panterrettigheder deri. Tidligere gik Medrederpant forud ogsaa for yngre kontraktmæssige Panterrettigheder i Skibet, men dette er i Anledning af P. K. ændret ved Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929.

¹⁸⁾ Angaaende den administrative Ordning af Søtransportvæsenet er der den 5. September 1903 indgaaet en Overenskomst mellem Marine- og Krigsministeriet.

¹⁹⁾ Nedenfor § 24 ved Note 5.

§ 23. Rederiregistret.

1. Over Rederier, saavel Enkeltmandsvirksomheder som Selskaber, der ejer Skibe, som skal optages i Det almindelige Skibsregister, føres ifølge R. L.s § 4 af Skibsregistreringskontoret i København et Rederiregister¹⁾.

I Rederiregistret angives for hvert Rederi de Skibe, som skal optages i Det almindelige Skibsregister, med Henvisning til deres Folia heri. Endvidere angives:

(1) Rederiets Firma²⁾, dets Hjemsted og Beliggenheden af dets Kontorlokale;

(2) hvis Rederiet har en Bestyrelse, Navn og Bopæl for hvert af dennes Medlemmer;

(3) hvis Rederiet har en bestyrende Reder, dennes Navn og Bopæl;

(4) Ejerens eller, i Tilfælde af Sameje, hver enkelt Medejerers Navn, Livsstilling og Hjemsted;

(5) i Tilfælde af Sameje, Størrelsen af hver enkelt Medejerers Anpart³⁾.

(6) Ejerens eller, i Tilfælde af Sameje, hver enkelt Medejerers Adkomst og dennes Udstedelses-, Anmeldelses- og Registreringsdag;

(7) Konkurs eller Umyndiggørelse, der overgaar Ejeren af Skib eller Skibspart, R. L.s § 53.

Rederiregistret har, for saa vidt angaar Retshandler, der *ikke* begrundet Adkomst til eller lægger Hæftelse paa Skib eller Skibspart, lignende Betydning som Handelsregistrene og Aktieselskabs-Registeret. Udskrifter og mundtlige Oplysninger meddeles efter de samme Regler, som gælder for Det almindelige Skibsregister⁴⁾. Paa Statskassens Bekostning finder Offentliggørelse i Statstidende Sted, § 26. Dog offentliggøres ikke som for Handelsregistrenes

¹⁾ Som Rederi for Statsskibe angives vedkommende Styrelsesgren, f. Eks. Handelsministeriet, De danske Statsbaner, Statens Vandbygningsvæsen, Grønlands Styrelse

²⁾ Hvis et saadant benyttes.

³⁾ Jfr. ovenfor § 21 Note 9.

⁴⁾ Ovenfor § 21 ved Note 15.

og Aktieselskabs-Registerets Vedkommende alt, hvad der optages i Registeret, men kun Angivelserne af Rederiets Indehavere, Bestyrelsesmedlemmer og bestyrende Reder. Hvad der er offentliggjort, skal anses for at være kommet til Trediemands Kundskab, saafremt Omstændighederne ikke giver Grund til at antage, at han hverken har været eller burde have været vidende derom. Saalænge Offentliggørelse ikke har fundet Sted, kan derimod det Forhold, der er eller skulde have været anmeldt, ikke gøres gældende mod Trediemand, medmindre det bevises, at han har haft Kundskab derom⁵⁾. — Offentliggørelse fra Rederiregistrets Side af Konkurs eller Umyndiggørelse er ikke foreskrevet, men herom skal der efter almindelige Regler ske Bekendtgørelse i Statstidende. At Angivelse deraf skal optages i Rederiregistret, synes herefter uden synderlig Betydning. For Handelsregistre eller Aktieselskabs-Registeret gælder heller ikke nogen tilsvarende Bestemmelse.

For saa vidt angaar Retshandler, der begrunder Adkomst til eller lægger Hæftelse paa Skib eller Skibspart, er som tidligere omtalt det, der i Overensstemmelse med stedfunden Anmeldelse er optaget paa Skibets Folium i Det almindelige Skibsregister, alene og ubetinget forpligtende for baade Rederiet og Trediemand⁶⁾.

Angivelse af, hvem der kan forpligte Rederiet, optages ikke i Rederiregistret. For Partrederi bestemmer S. L.s § 11 en bestyrende Reders Fuldmagt⁷⁾. Oplysning om en Bestyrelses Kompetence kan søges i det Eksempplar af Rederiets Vedtægter eller den Udskrift af disses Bestemmelser om Bestyrelsen, der skal indsendes til Skibsregistreringskontoret i København⁸⁾.

Distrikts-Registreringskontorerne fører ikke Rederiregister.

Et Aktieselskab eller Kommandit-Aktieselskab, der driver Rederi, optages ikke blot i Rederiregistret, men ogsaa i Aktieselskabs-Registeret. Det bliver — for saa vidt angaar Retshandler, der ikke begrunder Adkomst til eller lægger Hæftelse paa Skib eller Skibspart — forpligtet ved sine Anmeldelser til begge Registerne uden Hensyn til mulige Uoverensstemmelser mellem dem, R. L.s § 27. Da her ikke Trediemand, men alene Rederiet angives som forpligtet, maa Trediemand kunne føle sig sikker, naar han følger med i Offentliggørelserne fra et af Registerne. Iøvrigt har Reglen størst Betydning med

⁵⁾ En med Aarsregister forsynet Samling af offentliggjorte Anmeldelser til Rederiregistret skal besørges udgivet af Skibsregistreringskontoret i København.

⁶⁾ Ovenfor § 21 ved Note 14.

⁷⁾ Nedenfor § 24 ved Noterne 16—17.

⁸⁾ Ovenfor § 21 i. f.

Hensyn til Forhold, der kun optages i et af Registrene. Som Eksempel herpaa kan nævnes den Angivelse af, hvem der kan forpligte Rederiet, der optages i Aktieselskabs-Registeret.

Med Undtagelse af Aktieselskaber og Kommandit-Aktieselskaber skal eller kan Virksomheder, der driver Rederi i Forbindelse med Handel, Haandværk eller Fabriksvirksomhed, optages i Handelsregistret. Anmeldelse hertil er imidlertid uden forpligtende Virkning for Rederiforretningernes Vedkommende, R. L.s § 27.

§ 24. Selskabsretlige Regler om Partrederi.

1. Medens Skibsfart i ældre Tid dreves hovedsagelig af Partrederier, er i Nutiden, som i andre Grene af Erhvervslivet, Aktieselskabet den mest benyttede Selskabsform. Partrederi har dog stadig en vis Udbredelse, og S. L. giver i 2. Kapitel ret udførlige Regler om dette for Søretten særlige Institut.

Ved Partrederi er et Skib i Sameje mellem et vist, ofte stort Antal Personer. Den enkelte Partreder bidrager til Bestridelse af Udgifter, hæfter for indgaaede Forpligtelser, deltager i Vinding og Tab og har Stemmeret i Forhold til sin Anpart i Skibet. Beslutninger i Rederianliggende træffes ved Stemmeflerhed. En Partreder kan overdrage sin Part i Skibet eller en Del deraf uden Samtykke af sine Medredere.

S. L. forudsætter, at et Partrederi kun omfatter et enkelt Skib. Selvom de samme Partredere er lodtagne i flere Skibe i samme Forhold, har det ogsaa Formodningen for sig, at der foreligger lige saa mange Partrederier som Skibe, saaledes at enhver Partreder særskilt kan overdrage sin Part i et enkelt Skib.

2. Til Bestridelse af de Udgifter, Rederivirksomheden medfører, er enhver Partreder pligtig at yde fornødent Bidrag i Forhold til sin Anpart i Skibet, S. L.s § 17. Bidrag kan være fornødent ikke blot til Bestridelse af Driftsudgifter, men ogsaa til Indfrielse af Laan, Modernisering af Skibet, Tilvejebringelse af en passende Kassebeholdning. Beløbene indgaar i Rederiets Kasse og kan kun anvendes i Rederiøjemed. Den bestyrende Reder maa sørge for Paaligning og Opkrævning af saadanne Bidrag, at forfaldne Krav til enhver Tid kan dækkes af Rederiets likvide Midler. Har en Partreder i Kraft af sin personlige Hæftelse maattet indfri en ved hans Part i Skibet bestemt Del af en Rederiforpligtelse, har han Regres til Rederiets Kasse for det fulde Beløb, han har udlagt.

Anden Begrænsning af Bidragspligtens Omfang end den, der følger af, at Bidraget skal være fornødent til Bestridelse af Rederiudgifter, er ikke fastsat. Naar Tilskud kræves til Udførelse af Beslutning om ny Rejse eller Reparation af Skibet efter fuldført Rejse, kan dog enhver Partreder, der ikke

har stemt for Udførelsen af Rejsen eller Reparationen, indenfor en vis Frist frigøre sig for at tilsvare sin Del af Tilskudet ved uden Vederlag at afstaa sin Part i Skibet til sine Medredere, S. L.s § 18. Afstaaelsen maa sikkert omfatte vedkommendes Part ikke blot i selve Skibet, men ogsaa i anden Rederiformue, saasom Kasse- og Bankbeholdning, udestaaende Fragtbeløb, Erstatningskrav og tilgodehavende Groshavaribidrag, ligeledes hans Ret til Andel i Vinding for den løbende Regnskabsperiode¹⁾. Den afstaaede Part maa være ubehæftet. Den fordeles mellem de øvrige Partredere i Forhold til deres Andparter i Skibet²⁾.

For det Tilfælde, at skyldigt Bidrag, som ikke betales efter Paakrav, ydes som Forskud af den bestyrende Reder eller nogen af Medrederne, bestemmer S. L.s § 17, at den forsømmelige Partreder skal erstatte Udlæget med Renter 8 pCt. p. a. fra det blev ydet, og, hvis Forskudsyderen til Sikkerhed for sin Fordring har tegnet Forsikring³⁾, med Tillæg af Præmien for denne, samt at Forskudsyderen til Sikkerhed for sin Fordring har Panteret i den forsømmeliges Part i Skibet⁴⁾ og derpaa faldende Udbytte, hvilket lovbestemte Medrederpant, som tidligere⁵⁾ omtalt, staar tilbage for Søpanterrettigheder og saavel yngre som ældre kontraktmæssige Panterrettigheder i Skibet, men gaar forud for saavel ældre som yngre kontraktmæssige Panterrettigheder i Skibsparten. Medrederpantet bortfalder⁶⁾, naar det ikke gøres gældende ved Søgemaal⁷⁾ inden et Aar fra den Tid, da Udlæget fandt Sted. Den bestyrende Reder maa have Ret og, hvis en anden end han selv har ydet Forskudet, formentlig Pligt til at bringe Kravet paa Erstatning af Udlæget m. v. i Modregning overfor Udbytte, der falder paa vedkommende Part i Rederiet. Noget Krav paa dette har Forskudsyderen ikke.

Ydelse af Forskud kan finde Sted ikke blot straks ved Moraens Indtræden, men lige saa vel paa et senere Tidspunkt, f. Eks. naar Overskud fordeles, i hvilket Tilfælde de øvrige Partredere kan lade Udbytte indestaa i Rederiet

¹⁾ Jfr. angaaende Overdragelse af Skibspart nedenfor ved Noterne 9—10.

²⁾ Er den afstaaede Skibspart forsikret, maa de øvrige Partredere en for alle og alle for en tilsvare Præmien for den tilbageværende Del af Forsikringstiden, jfr. nedenfor Note 3 og ved Note 17.

³⁾ Nemlig af Morantens Part i Skibet, jfr. ovenfor Note 2 og nedenfor ved Note 17.

⁴⁾ Sikkert ogsaa i anden Rederiformue, jfr. ovenfor ved Note 1 og nedenfor ved Noterne 9—10.

⁵⁾ Ovenfor § 22 ved Note 19.

⁶⁾ Den personlige Fordring bortfalder ikke.

⁷⁾ Umiddelbar Eksekutionsadgang er ikke hjemlet og kan sikkert ikke vedtages i Rederikontrakten, jfr. derimod Dansk Selskabsret III § 6 ved Noterne 14—15.

som Forskud for den forsømmelige. Dækkes det manglende Beløb ikke ved Forskud, men ved Optagelse af Laan eller anden Kredit, kommer Bestemmelserne i S. L.s § 17 ikke til Anvendelse, men Rederiet beholder sit Krav mod den forsømmelige paa Ydelse af det skyldige Beløb med sædvanlige Morarenter. Yder den bestyrende Reder eller nogen af Medrederne det manglende Beløb ikke som Forskud for den forsømmelige, men som Laan til Rederiet, faar han Krav paa dette, men ikke nogen ved Pant sikret Fordring paa den forsømmelige som bestemt i § 17. Medfører Moraen, at en Partreder i Kraft af sin personlige Hæftelse delvis maa indfri en Rederiforpligtelse, kan han selv vælge, om han vil søge sit Udlæg dækket af Rederiet eller den forsømmelige.

Den høje Morarente, S. L.s § 17 hjemler, kan tænkes at medføre, at flere ønsker at yde Forskudet. Da maa formentlig den bestyrende Reder, hvis han ikke selv er Partreder, staa tilbage, og mellem Partrederne maa Beløbet fordeles efter Forholdet mellem deres Anparter i Skibet.

Pligt til at yde Forskud er der ikke. Moraen kan derfor let tænkes at medføre, at Rederiet kommer til at mangle de fornødne likvide Midler. Ifølge S. L.s § 22 maa da enhver af Medrederne kunne kræve Rederiet opløst under Paaberaabelse af, at der foreligger væsentlig Misligholdelse af Rederikontrakten.

3. Findes der efter aflagt Rederiregnskab Overskud, skal det ifølge S. L.s § 19 uddeles til Partrederne, for saa vidt der ikke haves nødvendig Brug derfor i Rederivirksomheden. For saa vidt Overskud foreligger i likvid Form, kan herefter den enkelte Partreder modsætte sig Henlæggelse udover, hvad der følger af, at Rederiet maa have en passende Kasse- eller Bankbeholdning. Paa den anden Side kan den enkelte Partreder kræve Henlæggelse af Overskud, der ikke foreligger i likvid Form, og modsætte sig Udbetaling af likvide Midler, hvis Tilstedeværelse skyldes ikke Indtjening af Overskud, men f. Eks. Optagelse af Laan mod Pantsætning af Skibet. Ved Prioritering af Skibet forringes jo ogsaa den Sikkerhed, det lovbestemte Medrederpant byder for Tilfælde, hvor det, hvis Virksomheden skal fortsættes, bliver nødvendigt at yde Forskud for en Partreder, der forsømmer at betale Bidrag.

Er samtlige Partredere enige derom⁸⁾, kan Udlodning finde Sted ogsaa af Midler, der tilvejebringes f. Eks. ved Prioritering af Skibet.

Enhver Partreder deltager i Vinding saavel som i Tab i Forhold til sin Anpart i Skibet.

⁸⁾ Jfr. nedenfor ved Note 14.

4. Naar ikke Retten til at lade Skibet sejle under dansk Flag vil gaa tabt derved, kan en Partreder overdrage sin Skibspart eller en Del af denne⁹⁾ til Andenmand uden Samtykke af sine Medredere, og disse har hverken Forføbs- eller Løsningsret, S. L. s § 20. Overdragelsen maa omfatte vedkommendes Part ogsaa i anden Rederiformue end Skibet. Den skal af Overdrageren anmeldes for den bestyrende Reder eller samtlige Medredere¹⁰⁾. Erhververen indtræder ved selve Overdragelsen i alle en Medreders Rettigheder og Forpligtelser. Uden særlig Aftale derom omfatter Overdragelsen næppe Ret til ikke hævet Udbytte for tidligere Regnskabsperioder, og Ret til Udbytte for den løbende eller en fremtidig Regnskabsperiode kan Overdrageren forbeholde sig ved særlig Aftale, men vil han sikre sig imod, at saadant Udbytte udbetales til Erhververen, maa han underrette den bestyrende Reder om den trufne Aftale, og denne kan sikkert ikke udelukke de øvrige Partreredere fra at forhandle med Erhververen om Udbyttets Fastsættelse. Erhververen er paa samme Maade som Overdrageren bunden ved alle af Rederiet før Overdragelsen tagne Beslutninger eller paabegyndte Foretagender med deraf følgende Forpligtelser. Saa længe Overdragelsen ikke er anmeldt, kan den ikke af Overdrageren paaberaabes overfor Medrederne til Fritagelse for nogen af Rederiforholdet flydende Forpligtelse. Overdrageren hæfter altsaa uanset Overdragelsen for Bidrag til Bestridelse af Udgifter ved Rederivirk-somheden, der er paalignet ham forinden Anmeldelsen. Erhververen hæfter ikke personligt for saadanne Bidrag, men de kan bringes i Modregning overfor ham. For Bidrag, der paalignes efter Anmeldelsen, hæfter Erhververen og kun han. Mod skadelige Følger af en Erhververs manglende Betalingsevne værnes Medrederne ved Reglerne om lovbestemt Medrederpant.

Overdragelse af Skibspart, der vil medføre, at Skibet mister Retten til at sejle under dansk Flag, kan ikke gyldigt finde Sted uden Samtykke af samtlige Medredere.

Pantsætning af Skibspart vil aldrig medføre, at Skibet mister Retten til at føre dansk Flag, kan derfor altid finde Sted uden Samtykke af Medrederne. Ligesom Afhændelse maa Pantsætning af Skibspart omfatte vedkommendes Part ogsaa i anden Rederiformue end Skibet.

En Partraders Kreditorer, saavel Sær- som Fælleskreditorer, kan søge sig fyldestgjort i hans Part i Skibet og anden Rederiformue. Ogsaa for Til-

⁹⁾ Deles en Skibspart, i hvilken der haves lovbestemt Medrederpant, maa dette sikkert i fuldt Omfang hæfte paa hver af de nye Parter.

¹⁰⁾ Det skal godtgøres, at den angivne Erhverver vedkender sig Overdragelsen.

fælde af Tvangsauktion gælder imidlertid, at Salg af Skibsparten, der vil medføre, at Skibet mister Retten til at sejle under dansk Flag, kun er gyldigt, naar samtlige Medredere samtykker deri.

Gaar en Skibspart over i Udlændings Eje ved Arv eller Ægteskab eller ved, at Ejeren bliver Udlænding, og dette vil medføre, at Skibet ophører at være dansk, hvis ikke en Omordning af Ejendomsforholdene finder Sted inden en vis Frist¹¹⁾), kan enhver Medreder begære Parten solgt ved Auktion, naar tre Maaneder er forløbet, uden at Ejeren har truffet en saadan Ordning, at Skibet vedblivende kan sejle under dansk Flag, S. L.s § 20. Denne Regel synes analogisk anvendelig, naar en Partreder benytter den Ret, han i visse Tilfælde¹²⁾ har til at frigøre sig for at svare Tilskud til Be-
stridelse af Rederiets Udgifter ved vederlagsfrit at afstaa sin Skibspart til sine Medredere, og dette medfører, at Skibet ikke mere opfylder de danske Nationalitetsbetingelser. Auktionen afholdes efter samme Regler og har samme Virkning som Tvangsauktioner.

5. Er ikke andet aftalt, kan enhver Partreder kræve, at der skal vælges en bestyrende Reder, S. L.s § 10. Denne skal være dansk Statsborger og bosat her i Riget, men behøver ikke at være Parthaver i Skibet.

Til Valg af bestyrende Reder kræves, at Partredere, der tilsammen ejer mindst en Halvpart i Skibet, stemmer for vedkommende, § 12. Faar to Personer lige Stemmer, afgøres Valget ved Lodtrækning.

Den bestyrende Reder kan til enhver Tid afsættes ved Beslutning af Partredere, der ejer mere end en Halvpart i Skibet, § 14. Afsættes han i Utide og uden skellig Grund, maa han have Krav paa Erstatning. Ejer den bestyrende Reder selv en Halvpart i Skibet eller mere, kan Retten afsætte ham og beskikke en midlertidig Bestyrer, naar det begæres af en Partreder, og skellig Grund dertil foreligger. Sker det, kan enhver Partreder begære Rederiet opløst, § 22.

Den bestyrende Reder skal føre Regnskab over sin Forvaltning af Rederiet, § 15. Anvendes Skibet til Befordring af Personer eller Gods, gælder Reglerne i Lov om Bogføring m. v. Nr. 98 af 10. Maj 1912. Er ikke andet besluttet, skal for hvert Kalenderaar Regnskab omsendes til Partrederne eller fremlægges til Eftersyn for disse inden en Maaned efter Aarets Udløb, §§ 15 og 16. Enhver Partreder har Adgang til at efterse Regnskabsbøger og Bilag. Indsigelser, der ikke grunder sig paa Svig, fortabes, naar de

¹¹⁾ Ovenfor § 4 ved Note 2.

¹²⁾ Ovenfor ved Note 1,

ikke fremsættes inden seks Maaneder, efter at Regnskab er aflagt og Underretning derom meddelt.

For saa vidt ikke Omstændighederne er til Hinder derfor, skal den bestyrende Reder sammenkalde Partrederne til Overlægning eller paa anden Maade indhente deres Mening, naar vigtigere Afgørelser skal træffes, navnlig naar der er Spørgsmaal om at anvende Skibet i væsentlig forskellig Fart, ansætte eller afsætte Skibsfører eller foretage nogen betydeligere Reparation, § 13.

Naar Afgørelse træffes ved Afstemning, gælder som Beslutning, hvad der vedtages af Partredere, som ejer mere end en Halvpart i Skibet, § 12. Tiltrædes Beslutningen af den bestyrende Reder, er det i Reglen tilstrækkeligt, at Partredere, der ejer en Halvpart i Skibet, har stemt derfor. Dog gælder dette ikke Beslutning om Opløsning af Rederiet, § 22. At fornøden Majoritet for en bestemt Afgørelse ikke opnaas, kan medføre, at den bestyrende Reder bliver berettiget til at handle paa egen Haand, saaledes naar der er Spørgsmaal om, i hvilken Fart Skibet skal anvendes.

Af almindelige Retsregler følger, at en Flertalsbeslutning er ugyldig, naar den gaar ud paa at forrykke Retsforholdet mellem Partrederne eller paa anden Maade betegner Misbrug af stemmemæssig Overvægt, hvilket navnlig kan tænkes, naar en eller flere Partredere har Særinteresse i Afgørelsen¹³⁾. Og ifølge S. L.s § 12 kan Beslutninger, der er i Strid med Rederikontraktens Indhold eller ligger udenfor Rederiets Øjemed, kun gyldigt træffes, naar samtlige Partredere er enige derom. I Strid med Rederiets Øjemed vil det formentlig være at optage Laan til Fordeling mellem Parterne. Navnlig synes det klart, at saadant Laan ikke kan optages mod Pant i Skibet¹⁴⁾. Derimod er det ikke udelukket at optage midlertidige Driftsloan, men saadanne maa i hvert Fald efter Omstændighederne kunne optages af den bestyrende Reder paa egen Haand, saaledes naar Rederiet kan ventes snart at faa Indtægter, der vil gøre Paaligning af Bidrag til Bestridelse af dets Udgifter overflødig¹⁵⁾. Undertiden hævdes det, at mindre væsentlige Ændringer i Rederikontrakten kan beslattes af et Flertal, men uden særlig Hjemmel derfor kan dette næppe antages. Beslutninger af Flertallet, der gaar ud paa at fravige S. L.s deklatoriske Regler om Partrederi, vil være i Strid med Rederikontrakten, for saa vidt de paagældende Regler er optaget i denne, desuden

¹³⁾ Dansk Selskabsret III § 9 Nr. 9 (4).

¹⁴⁾ Ovenfor ved Note 8.

¹⁵⁾ Jfr. nedenfor ved Note 16.

ofte være ugyldige, fordi de forrykker Retsforholdet mellem Partrederne eller paa anden Maade betegner Misbrug af stemmemæssig Overvægt. Saaledes kræves Enstemmighed til Vedtagelse af Regler om Partrederes Bidragspligt, Andel i Vinding og Tab, Stemmeret, Ret til at overdrage deres Parter i Rederiet og Hæftelse for dets Forpligtelser, der afviger fra den af Loven trufne Ordning. Ifølge § 15 gælder derimod Reglen om Pligt for den bestyrende Reder til at aflægge Regnskab for hvert Kalenderaar senest en Maaned efter dets Udløb kun, naar ikke andet „besluttet“. Og om Omfanget af den bestyrende Reders Berettigelse til at handle paa egen Haand maa nærmere Bestemmelser kunne træffes ved Flertalsbeslutning, idet bl. a. Antallet af Partredere vil have Betydning for Afgørelsen af, hvilken Ordning i saa Henseende der kan anses som naturlig og rimelig.

6. Omfanget af den bestyrende Reders Stillingsfuldmagt bestemmes ved S. L. s § 11. Han kan herefter afslutte alle de Retshandler, som Rederivirk-somhed sædvanligt fører med sig. Det fremhæves særskilt, at han kan antage og afskedige Skibsfører, meddele denne Forskrifter, oppebære Penge for Rederiets Regning. Han maa ogsaa kunne afslutte Aftaler om Bortfragtning, Reparation, Udrustning og Reparation af Skibet. Han kan anlægge Sag paa Rederiets Vegne og i det hele repræsentere dette for Retten. Derimod kan han ikke i Kraft af sin Stillingsfuldmagt optage Laan¹⁶⁾, sælge Skibet eller pantsætte det, sikkert heller ikke udleje Skibet. Endvidere kan han ikke uden særlig Bemyndigelse forsikre Skibet¹⁷⁾. Partredere, der ønsker Forsikring, kan ogsaa ret naturligt forsikre deres Skibsparter hver for sig.

Særlig Begrænsning i den bestyrende Reders Fuldmagt kan ikke paa-beraabes overfor Trediemand, der er i god Tro.

I Rederikontrakten (Rederiets Vedtægter) kan der være truffet Bestem-melser om Valg af Bestyrelse og dennes Beføjelse til at forpligte Rederiet.

Hører Skibet til dem, der skal optages i Det almindelige Skibsregister, vil jo Angivelse af, hvem Partrederne er, hvilken Anpart i Skibet hver en-kelt Partereder ejer, hvem der er bestyrende Reder, hvis en saadan er valgt, og, hvis Rederiet har en Bestyrelse, hvem der er Medlemmer heraf, findes i Rederiregistret og paa Skibets Folium i Det almindelige Skibsregister. For

¹⁶⁾ Jfr. dog ovenfor ved Note 15.

¹⁷⁾ Nogen Sædvane i Strid med den i Teksten nævnte Bestemmelse har ikke dannet sig, Samling af Domme, Kendelser og Responsa vedrørende Forsikringsforhold, udgivet af Assurandør-Societetet IV, 246.

den, der indgaar en Retshandel med Rederiet, bliver det herved muligt at skaffe sig fornøden Oplysning til Bedømmelse af, om Rederiet bindes. Hvis Retshandlen begrundes Adkomst til Skibet eller lægger Hæftelse derpaa, er Angivelserne i Det almindelige Skibsregister alene og ubetinget forbindende for baade Rederiet og Trediemand. For andre Retshandlers Vedkommende kan Trediemand skaffe sig sikker Oplysning gennem Offentliggørelserne fra Rederiregistret.

7. Ifølge S. L.s § 10 kan den bestyrende Reder eller, hvis ingen saadan er valgt, enhver af Partrederne sagsøges paa Rederiets Vegne. Sag kan anlægges ved vedkommendes personlige eller Skibets Værneting¹⁸⁾, hvilket sidste formentlig bestemmes ved Skibets Hjemsted¹⁹⁾.

Søgemaal til Fyldestgørelse af Krav, der er sikret ved Søpanteret i Skib og Fragt, kan ifølge § 282 anlægges ogsaa mod Skibsføreren, men dette er ikke nogen for Partrederi særlig Regel.

En Partreder hæfter kun i Forhold til sin Andel i Skibet for Rederiets Forpligtelser, § 9. Naar en Skibspart afhændes, bliver ifølge § 21 Erhververen overfor Trediemand ansvarlig som Partreder for alle Rederiforpligtelser, der „indgaas“ efter Overdragelsen, sikkert ogsaa for alle derefter opstaaede ikke-kontraktmæssige Forpligtelser. Overfor Trediemand, der i god Tro har indladt sig med Rederiet, er tillige Overdrageren ansvarlig. Ved Indgaaelse af Retshandler, der begrundes Adkomst til Skibet eller lægger Hæftelse derpaa, kan god Tro ikke anses at foreligge, naar Overdragelsen er anmeldt til Skibsregistreringskontoret i København, ved Indgaaelse af andre Retshandler normalt ikke, naar der fra Rederiregistret er sket Bekendtgørelse om Overdragelsen²⁰⁾.

En Rederikreditor kan holde sig til en Partreders hele Formue, derunder hans Part i Skibet og anden Rederiformue. Hvis ikke hans Krav er sikret ved Søpanteret eller kontraktmæssig Panteret i Skibet, er han derimod afskaaret fra at lade foretage Arrest eller Udlæg i dette, i hvert Fald hvis Overdragelse af en eller flere Skibsparter har fundet Sted efter Kravets Stiftelse. Og selvom Overdragelse af Skibsparter ikke har fundet Sted, saaledes at alle de nuværende Partredere hæfter for Kravet, kan Arrest eller Udlæg i samtlige Skibsparter og dermed i Skibet kun gøres, hvis ingen Partreder paaviser andre Genstande derfor.

¹⁸⁾ Jfr. Rpl.s § 238.

¹⁹⁾ Ovenfor § 2 ved Noterne 15—16.

²⁰⁾ Nærmere ovenfor § 21 ved Note 14 og § 23 ved Noterne 4—5.

I Rederiets Kasse- og Bankbeholdning maa formentlig enhver Rederikreditor kunne søge sig fyldestgjort, idet de paagældende Beløb er bestemt netop til Dækning af Rederiforpligtelser. Derimod kan en Rederikreditor næppe holde sig til Rederiets udestaaende Fordringer eller til Krav mod Partredere paa Bidrag til Bestridelse af Rederiets Udgifter. Endmindre har en Rederikreditor noget selvstændigt Krav paa, at Bidrag paalignes Partrederne. Men ved at tilegne sig Rederiets likvide Midler kan en Rederikreditor fremkalde en Situation, der nødvendiggør Paaligning af Bidrag, hvis ikke Virksomheden skal gaa istaa ifølge Mangel paa Kontanter.

Af det anførte følger vistnok, at det i hvert Fald, naar ikke alle de nuværende Partredere hæfter for — hele — Rederigælden, eller naar en eller flere Partredere er insolvente, vil være retsstridigt overfor Kreditorerne at foretage Udlodninger af Rederimidler i et saadant Omfang, at forfalden Gæld ikke kan dækkes af Rederiets tilbageværende likvide Beholdninger²¹⁾.

8. En Partreders Særkreditorer kan søge sig fyldestgjort i hans Part i Rederiet og øvrige Formue, men ikke holde sig til nogen Del af Rederiformuen²²⁾. I Tilfælde af en Partreders Konkurs kan Rederikreditorer lige med Særkreditorer kræve Dækning for en ved Parten bestemt Del af deres Tilgodehavende. Imidlertid kan jo en Partreder, der har maattet indfri en Del af en Rederiforpligtelse, kræve det Beløb, han har udlagt, godtgjort af Rederiet. Heraf maa følge, at hans Konkursbo har Regres for et Beløb svarende til, hvad der bliver at udlodde til Rederikreditorerne, altsaa i Reglen for et saa stort Beløb, som vil medgaa til at dække privilegerede Rederikreditorer fuldtud og udbetale uprivilegerede Rederikreditorer den Dividende, uprivilegerede Særkreditorer vilde faa, hvis ingen Rederikreditorer meldte sig i Boet.

9. Et Partrederi opløses, naar Beslutning derom træffes af en eller flere Partredere, der — tilsammen — ejer mere end en Halvpart i Skibet, S. L. s § 22.

Ifølge § 22 kan enhver Partreder fordre Rederiet opløst:

(1) naar Skibet uden hans Skyld eller Samtykke mister Retten til at føre dansk Flag og derfor udslettes af Skibsregistret²³⁾;

(2) naar den bestyrende Reder afskediges ved Kendelse af Retten —

²¹⁾ Jfr. Note 24.

²²⁾ Jfr. dog en — formentlig urigtig — Sø- og Handelsretsdom i U. f. R. 1934. 224.

²³⁾ Om Skibet er optaget i Det almindelige Skibsregister eller i Fartøjsfortegnelsen, maa formentlig være uden Betydning i denne Henseende.

hvilket jo forudsætter, at den bestyrende Reder ejer mere end en Halvpart i Skibet;

(3) naar han godtgør, at væsentlig Misligholdelse af Rederikontrakten har fundet Sted, eller at hans Ret iøvrigt krænkes ved den Maade, hvorpaa Rederiets Anliggender forvaltes;

(4) naar det ved en Rejses Slutning her i Riget viser sig, at Rederiets Forpligtelser overstiger Rederiformuen.

I sidstnævnte Tilfælde har jo en Partreder normalt ikke nogen Mulighed for at komme ud af Rederiforholdet ved at afhænde sin Skibspart. Er der Meningsforskel om Skibets Værdi, bestemmes denne ved lovligt Skøn. At Reglen er begrænset til Tilfælde, hvor det ved en Rejses Slutning her i Riget viser sig, at Forpligtelserne overstiger Rederiformuen, skyldes Vanskeligheden ved at bestemme Værdien af et Skib, der befinder sig i Udlandet.

Efter almindelige Retsregler kan enhver Partreder fordre Opløsning ogsaa i andre Tilfælde, saaledes naar Rederiet er stiftet med et bestemt Formaal, der viser sig uopnaaeligt, naar Skibet forliser, forsvinder eller prisedømmes, og naar Tvangssalg deraf finder Sted.

At en Part i Skibet overgaar til anden Ejer, eller at en Partreder dør, umyndiggøres eller gaar konkurs, medfører ikke, at Rederiet opløses eller kan kræves opløst, § 20.

Enhver Partreder kan, naar Rederiet opløses, kræve Skibet solgt ved offentlig Auktion, § 23. Uenighed om Salgsvilkaarene afgøres af Fogden paa Rederiets Hjemsted. Er Skibet i Udlandet, afgør Fogden i Tilfælde af Tvist, om det skal føres hjem.

Der kan i Tilfælde af Opløsning næppe paalignes Partrederne Bidrag til Dækning af Rederiets Gæld, men ingen Partreder har Krav paa at faa mere end sin Nettoandel i Rederiformuen udbetalt, og i hvert Fald efter Omstændighederne maa det formentlig være retsstridigt overfor Kreditorerne at udlodde mere end Nettoformuen til Partrederne²⁴).

²⁴) Jfr. norsk Højesteretsdom i Norsk Retstidende 1911. 486 og ovenfor ved Note 21.

§ 25. Hvilke Personer Rederen svarer for.

Ifølge S.L.s § 8 hæfter Rederen for Skade, der er foraarsaget ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten af Skibsfører, Mandskab, Lods eller andre, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste. Hvad der ligger i Udtrykkene „Skade“, „foraarsaget“ og „Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten“ vil der være Anledning til at omtale ved Fremstillingen af S.L.s særlige Regler om Bortfragterens Ansvar for Gods og Passagerer, han befordre, og om Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. Her skal alene Kredsen af de Personer, for hvilke Rederen svarer, søges nærmere bestemt. Herom indeholder S.L. kun Bestemmelsen i § 8, der gælder baade i og udenfor Kontraksforhold. Men som vi skal se, gælder D.L. 3-19-2 ved Siden af S.L.s § 8. Enhver af disse Bestemmelser angaar tildels Personer i Rederens Tjeneste, der ikke omfattes af den anden.

Rederens Ansvar for Skibsføreren er efter S.L.s § 8 uafhængigt af, om denne er ansat af Rederen selv, af en tidligere Skibsfører eller af en dansk Konsul¹⁾. Og Ansvaret omfatter Tilfælde, hvor Skibsføreren har foraarsaget Skade ved Fejl eller Forsømmelse i Udførelsen af selvstændige Tjenesteplichter overfor Ladningsejere, Mandskab og Passagerer, skønt han i saa Henseende ikke er forpligtet, end ikke berettiget til altid at følge Rederens Ordre²⁾. Allerede her ses det, at S.L.s § 8 medfører Ansvar i Tilfælde, hvor D.L. 3-19-2 næppe kunde komme til Anvendelse.

For en af Skibet benyttet Lods svarer Rederen, selvom Skibsføreren har været pligtig at tage Lods, ja endog naar Tvangslodsen har Befalingsmyndighed over Skibets Mandskab³⁾. Grunden til, at Lodsen nævnes særskilt i S.L.s § 8, hvilket ikke var Tilfældet før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929, er netop, at det ved Brüsselerkonventionen om Tilvejebringelse af visse ensartede Regler om Skibssammenstød af 23. September 1910 Art. 5, der ifølge

¹⁾ Ovenfor § 11 ved Note 25 og nedenfor § 27 ved Note 1.

²⁾ Nedenfor § 28 ved Noterne 41—42.

³⁾ Ovenfor § 15 ved Noterne 19—22.

en Tillægsartikel til P. K. er traadt i Kraft samtidig med denne Konvention, udtrykkeligt fastslaar Rederens Ansvar ogsaa for Tvangslodsen.

Hvilke andre Personer end Skibsfører og Lods Rederen bør svare for, er i flere Henseender omstridt. Efter S. L. s § 8 hæfter han for alle, der „udfører Arbejde i Skibets Tjeneste“. S. L. s § 8 er ikke — som Reglen i S. L. s § 267 angaaende Søpanteret for Hyrekrav, de fleste af Sm. L. s Bestemmelser⁴⁾ og, ifølge Forslag af lagrådet, den svenske Sølovs § 8 — begrænset til Personer, der er *ansat af Rederen eller Skibsføreren*, endmindre — som den nævnte Regel i S. L. s § 267 og de fleste af Sm. L. s Bestemmelser — til Personer, der er *ansat paa Skibet* af Rederen eller Skibsføreren. Ej heller er Rederens Ansvar betinget af, at Arbejdet i Skibets Tjeneste er udført ombord.

I de saa hyppige Tilfælde, hvor et Skib af en Bugserbaad hjælpes ind i eller ud af en Havn, vil der vistnok være Enighed om, at Skibets Reder maa svare for Bugserbaadens Fører (og Besætning iøvrigt), selvom ikke Føreren, men Havnen eller en særlig Bugseringsvirksomhed ejer Baaden, i hvilket Tilfælde Ansvar for Skibets Reder ikke kunde støttes paa D. L. 3-19-2⁵⁾). Paa den anden Side vil der være Enighed om, at Rederen for et Skib, der bugseres, ikke altid svarer for Bugerskibets Besætning. Her som andetsteds har man ment, at han kun gør det, naar ikke Bugerskibet, men hans Skib har Ledelsen af Bugseringen, Kommandoen derover. Ansvar skulde herefter være udelukket, naar en Havarist lejlighedsvis tages paa Slæb af et Fragt- eller Passagerskib, naar et ubemandet Skib bugseres⁶⁾, og naar et Antal Lægttere eller Pramme bugseres under et. — Principielt synes det imidlertid ikke at kunne være afgørende, om Bugseringen ledes af det bugserede Skib eller af Bugerskibet. Det bør i hvert Fald ikke fritage det bugserede Skibs Reder for Ansvar, at Ledelsen vilkaarligt overlades til Bugerskibet⁷⁾). Og skulde den Praksis udvikle sig ved Bugsering af Skibe ind i eller ud af en Havn, at Bugserbaaden ikke blot udførte Bugseringen, men paa Grund af sit nøje Kendskab til Havnens Forhold overtog ogsaa Ledelsen deraf, sendte egne Navigatorer ombord med den Opgave at lodse Skibet, vilde dette betyde uvidet Arbejde i Skibets Tjeneste fra Bugserbaadens Side, efter Ordene i S. L. s

⁴⁾ Jfr. Sm. L. s §§ 70—72.

⁵⁾ U. f. R. 1932. 562.

⁶⁾ I et Tilfælde, hvor det bugserede Skibs Bemanning var ganske utilstrækkelig, antoges Skibets Reder at være uden Ansvar for Bugserbaaden, U. f. R. 1910. 354.

⁷⁾ Denne Reservation er ogsaa taget bl. a. i engelsk Praksis.

§ 8 derfor snarere styrke end svække Begrundelsen for det her omtalte Ansvar. Vi har jo ogsaa set, at Rederens Ansvar for en af hans Skib benyttet Lods ikke falder bort, fordi denne har Kommandoen over Skibets Mandskab. Hvis nu Kommando-Teorien forkastes, kan der næppe angives nogen Grund til, at ikke Rederen for et ubemandet Skib, der bugseres, skulde svare for Bugserbaadens Besætning. At Skibet er overladt Bugserbaaden til Transport, kan ikke sidestilles med, at det overlades et Værft til Reparation. Under Bugseringen foreligger nemlig, endda i forhøjet Grad, naar Skibet er ubemandet, den særlige Søfartsrisiko, hvori Begrundelsen for et vidtgaaende Rederansvar maa søges. Anderledes stiller Sagen sig i de andre Tilfælde, hvor som nævnt Kommando-Teorien fører til, at det bugserede Skibs Reder ikke svarer for Bugsereskibets Besætning. Naar et Fragt- eller Passagerskib lejlighedsvis tager en Havarist paa Slæb, vil af Arbejdet paa det bugserende Skib en Del have Hensyn alene til Omsorgen for Skibets egen Ladning eller dets egne Passagerer, en anden Del vel have Hensyn ogsaa til Bugseringen, men dog ikke naturligt kunne betegnes som Arbejde i Havaristens Tjeneste, idet Hovedformaalet dermed er Udførelsen af Skibets egen Rejse. Men Manøvreringen for at komme i Forbindelse med og Ombordbringelsen af en Slæbetrosse i Havaristen er Arbejde i dennes Tjeneste, og for Skade, der voldes ved Fejl eller Forsømmelse heri, synes derfor Havaristens Reder at maatte hæfte. Naar en Bugserbaad tager et Antal Lægtre paa Slæb under et, vil det være af Betydning, om de ejes af samme Reder eller af forskellige Redere. I førstnævnte Tilfælde maa Rederen sikkert hæfte for Bugserbaadens Besætning. Og i sidstnævnte Tilfælde synes de forskellige Redere at maatte hæfte solidarisk, hvis de i Forening har truffet Aftale om Bugseringen, eller hvis enhver af dem, da han for sit Vedkommende traf Aftale derom, har vidst, hvad Bugseringen skulde omfatte. Har derimod Rederen for en bestemt Lægter ikke vidst, at ogsaa andre Lægtre vilde blive taget paa Slæb, kan han næppe tilpligtes at erstatte Skade, der voldes ved Fejl eller Forsømmelse fra Bugserbaadens Side, medmindre det bevises, at Skaden vilde være indtraadt, selvom ikke andre Lægtre var taget paa Slæb, thi at tage andre Lægtre paa Slæb er ikke en Handling i vedkommende Reders Tjeneste, for hvis Følger han bør kunne blive ansvarlig.

Naar et bugseret Skibs Reder svarer for Bugserbaadens Besætning, maa han sikkert svare ogsaa for en under Bugseringen benyttet Lods, der gør Tjeneste paa Bugserbaaden, ikke blot, hvad der vel efter det anførte er selvfølgeligt, naar Lodsens er Tvangslods, men lige saa vel, naar han antages fri-

villigt. Dette har Praxis ogsaa fastslaaet i et Tilfælde, hvor Føreren af det bugserede Fartøj (en Lægter) havde tilkaldt Lodsens⁸⁾). Men det synes at maatte være uden Betydning, hvem der tilkalder Lodsens. Ogsaa naar Bugserbaaden tilkalder ham, vil det ofte være saaledes, at han benyttes alene paa Grund af Bugseringen, at altsaa Bugserbaaden kunde klare sig ved egen Hjælp, hvis den ikke havde et Skib paa Slæb⁹⁾). Men selvom dette ikke skulde være Tilfældet, maa Lodsens siges at udføre Arbejde i det bugserede Skibs Tjeneste, naar Bugserbaadens Besætning gør det.

En Bugserbaads Reder svarer altid for Baadens Besætning m. v. efter S. L.s § 8. Naar ogsaa det bugserede Skibs Reder svarer derfor, maa de to Redere hæfte solidarisk. For det bugserede Skibs Besætning m. v. svarer Bugserbaadens Reder ikke. Selvom Bugseringen ledes af det bugserede Skib, udfører dette jo ikke Arbejde i Bugserbaadens Tjeneste.

For Bjærgere, der uden Aftale derom bjærger eller forsøger at bjærge et i Søen forladt Skib, eller for en som Passager med et Skib rejsende Skibsfører, der overtager Førelsen af Skibet, naar dettes Fører bliver ude af Stand til at gøre Tjeneste, og ingen af den øvrige Besætning kan træde i hans Sted, hæfter Rederen næppe, da der i saadanne Tilfælde ikke naturligt kan tales om Arbejde i Skibets Tjeneste. Naar Aftale derom er truffet, maa derimod Bjærgning sidestilles med Bugsering, saaledes at Rederen hæfter for Skade, der voldes ved Fejl eller Forsømmelse i Udførelsen af Bjærgningsarbejdet, men, naar dette lejlighedsvis udføres af et Fragt- eller Passagerskib, naturligvis ikke for enhver herpaa under Bjærgningen begaaet Fejl eller Forsømmelse. At noget særligt skulde gælde Bjærgning af et af sin Besætning forladt Skib i Henhold til Aftale derom, er der næppe Grund til at antage. Men fastholdes det, at Rederen for et Skib, der bugseres uden Bemanding, ikke svarer for Bugserbaadens Besætning, vil det maaske være følgerigtigt ikke at paalægge Rederen for et i Søen forladt Skib Ansvar for Bjærgere.

Det med Lastning eller Losning af et Skib forbundne Arbejde udføres i Reglen ikke af Skibets Besætning, men er forbeholdt Stedets Havnearbejdere. Spørgsmaalet bliver da, om Rederen svarer for disse. For Rejsebefragtning gælder som deklaratorisk Regel, angaaende Lastning, at Befragteren skal levere Godset ved Skibets Side, Rederen — som Bortfragter — tage det

⁸⁾ U. f. R. 1921. 1002 (H. R. D.).

⁹⁾ Ifølge L. L.s § 31 betales Lodspenge altid af det bugserede Skib og i Regelen kun af dette. Kun naar Bugferskibet har ønsket Lods til egen Vejledning, skal ogsaa det betale Lodspenge.

ombord, sørge for Underlag, Garnering og andet, der er nødvendigt for Stuvningen, og udføre denne, angaaende Losning, at Rederen skal levere og Modtageren tage imod Godset ved Skibets Side, S. L.s §§ 89 og 107. Herefter svarer Rederen ikke for Havnearbejdere, der besørger Udenbordsarbejde, idet dette udføres ikke i Skibets, men i Befragterens eller Modtagerens Tjeneste. Derimod svarer Rederen for Havnearbejdere, der besørger Indenbordsarbejde. Og hans Ansvar er sikkert uafhængigt af, om de paagældende, som det forekommer i Tyskland, er offentligt ansatte Stuvvere, om de, som undertiden i Ruteskibsfarten, antages umiddelbart af Rederen, eller om de arbejder for en selvstændig Stevedor, med hvem Aftale om Arbejdets Udførelse er truffet. At dette, der vilde være afgørende efter D. L. 3-19-2, virkelig er uden Betydning efter S. L.s § 8, kan i hvert Fald næppe betvivles, for saa vidt angaar Ansaret overfor Befragteren, og S. L. indeholder ikke mindste Antydning om, at Kredsen af de Personer, for hvilke Rederen svarer, skulde være forskellig i og udenfor Kontraktsforhold.

Det fritager ikke Rederen for Ansvar, at han maatte være gaaet ind paa at benytte den Stevedor, som Befragteren anviser, men skal Befragteren selv sørge for Arbejdets Udførelse, foregaar dette jo ikke i Skibets Tjeneste. Ved Tidsbefragtning er det ifølge S. L.s § 139 det almindelige, at Befragteren skal sørge for Lastning, Stuvning og Losning, og ved Rejsbefragtning træffes undertiden Aftale om, at Befragteren overtager Stuvningen. Desuagtet maa imidlertid Skibsføreren paase, at ikke fejlagtig Stuvning af Godset forringer Skibets Sødygtighed eller udsætter anden Last for Skade, og for Fejl eller Forsømmelse i saa Henseende svarer Rederen.

Ogsaa for Arbejdere, der medvirker ved Skibets Fortøjning¹⁰⁾, Anbringelse af Landgangsbroer eller lignende, og for Haandværkere, der udfører Reparationsarbejde ombord, mens Skibet er i Havn, maa Rederen svare, uanset om de paagældende er antaget af ham selv eller af en selvstændig Virksomhed, med hvilken Rederen har sluttet Aftale om Arbejdets Udførelse. Derimod svarer Rederen ikke for et Værft, der har Skibet til Reparation¹¹⁾, ej heller for Leverandører til Skibet, men Skibsføreren maa paase, at Skibet faar de fornødne Forsyninger og efter Reparationen er i forsvarlig Stand til den Rejse, der forestaar, og for Fejl eller Forsømmelse i saa Henseende hæfter Rederen.

Hvad angaar Personer, der mere varigt udfører Arbejde i Skibets Tje-

¹⁰⁾ U. f. R. 1919. 462.

¹¹⁾ U. f. R. 1914. 254.

nesten, svarer Rederen ikke blot for Styrmand og Maskinmestre, underordnet Dæksmandskab og Fyrbøderbesætning, men lige saa vel for Restaurations- og Rengøringspersonale, Radiotelegrafister og Læger. Atter her viser det sig, at S. L.s § 8 gaar videre end D. L. 3-19-2. Det er endog tvivlsomt, om ikke den særlige Myndighed, Skibsføreren har overfor Mandskabet, vilde udelukke, at Rederen kunde ifalde Ansvar for dette efter sidstnævnte Bestemmelse. Og i Modsætning til, hvad der i hvert Fald vilde gælde efter D. L. 3-19-2, er det for Rederens Ansvar efter S. L.s § 8 uden Betydning, om Forplejningen af Mandskab og Passagerer sker for hans egen Regning eller er givet i Entreprise til en selvstændig Restauratør, der da efter D. L. 3-19-2 svarer for de af ham antagne Folk ved Siden af Rederen. Det maa nemlig altid være Rederens Sag at sørge for fornøden Forplejning og Rengøring. Noget andet er, at der, naar en Restaurant for Passagerer ikke behøves, fordi Skibets Fart er begrænset til kortere Strækninger, kan udlejes Skibsrum til en Restauratør, og at der — paa meget store Skibe — ved Siden af den Restaurant, for hvilken Rederen svarer, kan være en maaske mere luksuøs Restaurant, der drives som selvstændig Virksomhed. Og ligesom Rederen ikke svarer for en Bladhandler, der følger med Skibet paa korte Strækninger, eller for en som Passager rejsende Læge, der giver privat Konsultation undervejs, saaledes maa der kunne indrettes Kiosker, Frisørsalon eller Gymnastiksal paa Skibet, uden at Rederen faar noget Ansvar for vedkommende Virksomhed. Drives denne for Rederens Regning, maa han dog altid svare for den.

Et større Rederi har mange Personer i sin Tjeneste, hvis Virksomhed ikke er begrænset til et bestemt Skib, saaledes Bestyrelsesmedlemmer, Direktører, Befragtere, Agenter, Ekspeditører, Skibsinspektører og andre Teknikere, Kontormedhjælpere, Arbejdere. Nogle af disse vil imidlertid udføre deres Arbejde eller en Del deraf skiftevis i de forskellige Skibes Tjeneste, og for saa vidt maa S. L.s § 8 være anvendelig. Dette gælder saaledes, naar Skade voldes ved, at Hovedkontoret eller en Ekspeditør ikke behørigt instruerer et bestemt Skib, eller at en Skibsinspektør forsømmer den Kontrol med Skibets Sødygtighed, som paahviler ham. For saa vidt de paagældendes Arbejde ikke er knyttet til noget bestemt Skib, hvad f. Eks. ingen Del af en Bogholders Arbejde er, kan Fejl eller Forsømmelse i Udførelsen deraf ikke medføre Ansvar efter S. L.s § 8. Derimod kan Rederen blive ansvarlig efter D. L. 3-19-2. Efter sin Ordlyd kunde ganske vist S. L.s § 8 antages at angive udtømmende, hvilke Personer Rederen svarer for. Men forud for Lov Nr. 69

af 27. Marts 1929 angav S. L.s § 8 ikke, for hvem Rederen svarede, men hvem han svarede for med Skib og Fragt — hvilken Begrænsning i Ansvar et maatte være betinget af, at vedkommendes Arbejde var knyttet til et bestemt Skib. Og den foretagne Ændring skyldes alene, at man ved nævnte Lov af 27. Marts 1929, der indførte ny Regler om Rederansvarets Begrænsning, har samlet disse i et særligt Kapitel af S. L. Nu som før er det ogsaa naturligt, at Ansvarsreglen i S. L. § 8 begrænses til Fejl eller Forsømmelse i Udførelsen af et Arbejde, der som knyttet til et bestemt Skib er særegent for Skibsfarten, men at Principalens Ansvar for f. Eks. en Bogholders Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten bestemmes paa samme Maade i en Rederibedrift som i andre Virksomheder.

Hvad Rederen kommer til at betale efter S. L.s § 8 eller D. L. 3-19-2, kan han efter disse Bestemmelser kræve erstattet af den, der har forvoldt Skaden. Har vedkommende udført sit Arbejde ifølge Aftale ikke med Rederen, men med en Entreprenør, f. Eks. et Stevedorfirma, et Bugserselskab eller en Bjærgningsentreprise, i hvis Tjeneste han staar, og med hvem Rederen har truffet Aftale, maa Rederen kunne holde sig ogsaa til Entreprenøren. At de i danske Skibe virkende Radiotelegrafister er ansatte i Dansk Radio Aktieselskab, begrunder dog næppe Regres overfor dette Selskab, der ejes af Rederne og er stiftet for at muliggøre fælles Administration af Radiotjenesten. Ogsaa i andre Tilfælde kan den ellers regrespligtige ved Aftaler om Arbejdets Udførelse have betinget sig Ansvarsfrihed for Skade, han ikke selv forsætligt forvolder. Er der handlet efter Ordre af Rederen, vil Regres være udelukket, og Medskyld hos Rederen kan føre til, at hans Regreskrav ned sættes eller bortfalder¹²⁾.

¹²⁾ U. f. R. 1916. 529.

§ 26. Omraadet for Reglerne om Skibsfører og Mandskab.

Om Skibsførerens Myndighed og Stillingsfuldmagt og om hans og Mandskabets Tjenesteaftale, Rettigheder, Pligter og Ansvar indeholder S. L. og Sm. L. en Række særlige Regler. Om nogle af disse er det bestemt, at de kan fraviges ved Aftale. For andre følger det modsatte af Indhold eller Formaål. Foruden Skibsførerens særlige Myndighed er saaledes mange af hans og Mandskabets Pligter begrundede enten i almene Hensyn, der maa varetages uanset alle Aftaler, eller dog i Hensyn til flere forskellige Interesser, saaledes at ingen enkelt Person kan fritage for Pligternes Overholdelse, der tværtimod søges sikret bl. a. ved Bestemmelser om Straf for Tjenesteforseelser. Og skønt man opgav at gennemføre et under Forhandlingerne om Sm. L. fremsat Forslag, hvorefter kun de af Lovens Regler, om hvilke det er udtrykkeligt bestemt, skulde kunne fraviges til Skade for Skibsfører eller Mandskab, maa en stor Del især af de mere vigtige af de for disse fastslaaede Rettigheder antages at tilkomme dem uanset modstaaende Bestemmelser i Tjenesteaftalen.

At Reglerne i vidt Omfang er ufravigelige, giver Spørgsmaalet om deres Omraade særlig Betydning.

Ved Affattelsen har man kun haft danske Skibe for Øje, og de fleste af Reglerne kan kun gælde disse. Men nogen almindelig Udtalelse om, at Reglerne ikke finder Anvendelse paa fremmede Skibe, indeholder hverken S. L. eller Sm. L. I Praksis er det antaget, at Straf efter S. L.s § 293 eller Sm. L.s § 84 kan paalægges Føreren af et fremmed Skib eller dettes Mandskab for Foraarsagelse af Søskade eller Søulykke ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten paa dansk Søterritorium¹⁾). Ogsaa Straf for Mytteri efter Sm. L.s § 82 maa formentlig kunne paalægges et fremmed Skibs Mandskab, naar Forbrydelsen er begaaet paa dansk Søterritorium²⁾). Efter Sm. L.s § 75, jfr. §§ 9 og

¹⁾ U. f. R. 1906. 455.

²⁾ Jfr. dog ovenfor § 3 ved Note 4 til 5.

10 kan endvidere en fremmed Skibsfører ifalde Strafansvar, hvis han her i Landet tager nogen i Tjeneste, som han ved er forhyret af en anden for samme Tid, og hvis han antager et Barn under 14 Aar til Arbejde ombord eller forhyrer en Person under 18 Aar som Fyrbøder eller Kullemper. Af Sm. L.s § 52 følger vistnok, at selvom en fremmed Skibsfører efter sit Hjemlands Lovgivning har en videregaaende Ret til at lade en Sømænd bringe ombord ved Politiets Hjælp, bør Politiet her i Landet, hvis ikke traktatmæssige Forpligtelser fører til andet Resultat, kun medvirke dertil, naar Skibet ellers ikke har tilstrækkeligt Mandskab, eller Sømænden træffes beruset. Og gaar et fremmed Skib i Kystfart her i Landet, bør Skibsførerens Stillingsfuldmagt for Ladningsejeren bestemmes efter vore Regler, formentlig ogsaa hans Stillingsfuldmagt for Rederen, hvis denne efter Lovgivningen i Skibets Hjemland er snævrere begrænset, hvorimod der næppe kan være Tale om at paalægge Skibsføreren Erstatningsansvar overfor Ladningsejere eller Passagerer udover, hvad der følger af Hjemlandets Lovgivning.

For danske Skibe gælder Reglerne, uanset i hvilken Fart og til hvilket Formaal de benyttes. Dog kan Disciplinstraft ikke idømmes i Indenrigsfart³⁾, og Pligten til at føre Dagbog gælder kun Skibe, der gaar i Udenrigsfart vest for Linien Tekselen—Lindesnæs eller i Østersøen nord for den 58. Breddegrad og ikke alene paa Fiskefangst i Nord- eller Østersøen⁴⁾. Et Fartøj kan være af saa ringe Størrelse eller have saa begrænset Fartsomraade, at i hvert Fald kun faa af Reglerne kan komme til Anvendelse. Dette vil endvidere være Tilfældet, naar udelukkende Medlemmer af en og samme Familie er beskæftigede paa Fartøjet. For Krigsskibe kan Reglerne ikke gælde, og for andre Statsskibe træder Bestemmelserne om Statstjenestemænds Rettsstilling i Stedet for en Del af dem.

Alle Sm. L.s Regler om Mandskabet gælder det egentlige Skibsmandskab og faar tilsvarende Anvendelse paa ikke dertil hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, Sm. L.s § 70. Til det egentlige Skibsmandskab hører Styrmand og Maskinmestre, Sm. L.s § 9. Hvem der iøvrigt medregnes dertil, er ikke nærmere angivet, og det giver ingen synderlig Vejledning, at de paagældende i en Række Bestemmelser betegnes som Sømænd. Spørgsmaal derom har foreligget til Afgørelse i Anledning af, at Forhyringsagentens Eneret efter Lov Nr. 67 af 12. April 1892 og — før Sm. L. — Straffebestemmelserne om Rømning alene gjaldt det egentlige

³⁾ Ovenfor § 20 ved Note 8.

⁴⁾ Nedenfor § 28 Nr. 1 (4) a.

Skibsmandskab. Højesteret⁵⁾ har fastslaaet, at Hovmestre, Koksmedhjælpere (Koksmater), Tjenere, Kahyts- og Buffetjomfruer samt Messedrenge ikke hører dertil. Ved en senere Overrettsdom⁶⁾ er derimod en Skibskok idømt Straf for Rømning som hørende til det egentlige Skibsmandskab. Nu omfattes som nævnt ogsaa ikke dertil hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, af Bestemmelserne om Straf for Rømning, ligesom Sm. L.s øvrige Regler faar tilsvarende Anvendelse paa dem. For danske Skibes Vedkommende vil Bestemmelserne om Mandskabet herefter gælde hele det Personale, Skibet behøver, med Undtagelse af Skibsføreren, idet f. Eks. de i Dansk Radio Aktieselskab⁷⁾ ansatte Radiotelegrafister saavel som Maskinbetjening eller Tjenerpersonale, der ifølge særlig Fuldmagt ansættes af Maskin- eller Hovmesteren, maa regnes som ansatte af Rederen eller Skibsføreren.

En Del af Sm. L.s Regler om Mandskabet faar tilsvarende Anvendelse ogsaa paa Personer, der er ansat ombord af andre end Rederen eller Skibsføreren, § 71. De samme Regler, om hvilke dette gælder, faar desuden tilsvarende Anvendelse paa Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, § 72.

Ingen af Sm. L.s Regler finder Anvendelse paa Personer, der har blot midlertidigt Arbejde i Skibets Tjeneste, endsige paa Passagerer eller paa et Skoleskibs Elever.

⁵⁾ U. f. R. 1905. 242. Jfr. ogsaa U. f. R. 1914. 659 (H. R. D.) og 1922. 923.

⁶⁾ U. f. R. 1917. 501. — Sø- og Handelsretten har ved Dom i U. f. R. 1908. 745 idømt en Opvarter Straf for Rømning.

⁷⁾ Ovenfor § 25 ved Note 12.

§ 27. Antagelse af Besætning.

1. Skibsføreren antages af Rederen, S. L.s § 24. I visse Tilfælde kan og skal dog Skibsføreren eller Konsulen ansætte Styrmanden (første Styrmand) eller en anden kyndig Mand som midlertidig Fører¹⁾. Og ved Partrederi er en Partreder, der ejer mere end en Halvpart i Skibet og opfylder Sn. L.s Betingelser, berettiget til at overtage Førelsen, idet da Uenighed om Lønningsvilkaar kan forelægges Retten til Afgørelse.

En bestyrende Reder har i Kraft af sin Stilling Fuldmagt til at antage Skibsfører paa Rederiets Vegne.

Rederen skal sørge for, at der oprettes skriftlig Aftale om Ansættelsesvilkaarene, Sm. L.s § 1. Undladelse heraf medfører Bødeansvar efter § 75, maa desuden stille Rederen ugunstigt i bevismæssig Henseende.

2. Tilvejebringelse af Mandskab til Skibe har ofte medført Misbrug fra Mellemmænds, saakaldte Hyrebassers Side, idet bl. a. Virksomhed som Forhyringsagent har været knyttet til Logihuse, hvor de hyresøgende maatte tage Ophold og undertiden holdtes hen i lang Tid. I Anledning heraf fremkom Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhyringsagenter m. m., der er omtalt ovenfor²⁾.

Skibsføreren har i Kraft af sin Stilling Fuldmagt til paa Rederens Vegne at ansætte saavel Styr mænd og Maskinmestre som det underordnede Mandskab, Sm. L.s § 9. Han bør saavidt muligt raadføre sig med Maskinmesteren (første Maskinmester), forinden han ansætter Maskinmandskab, men heri ligger ikke nogen Begrænsning af hans Fuldmagt. At denne omfatter Ansættelse ogsaa af andre Personer end dem, der hører til det egentlige Skibsmandskab, er ikke udtrykkeligt bestemt, men følger af S. L.s § 48, hvorefter han kan foretage alle Retshandler, der angaar Udførelse af Rejsen.

Hyreaftalen skal med Underskrift af begge Parter indføres i Skibsbemanningslisten, der beror hos Skibsføreren, og med Underskrift af denne i en af

¹⁾ Ovenfor § 11 ved Note 25.

²⁾ § 11 ved Noterne 26—30.

Rederen bekostet Afregningsbog, der ved Forhyringen overleveres den forhyrede og forbliver i hans Varetagt, Sm. L.s § 11. I Afregningsbogen skal findes Aftryk af de væsentligste — legale og administrative — Bestemmelser vedrørende Mandskabet. Er Hyren fastsat til et bestemt Beløb for Rejsen, skal dennes antagelige Varighed angives i Bogen³⁾.

Ved Paamønstring af Mandskab paaser Mønstringsbestyreren eller Konsulen⁴⁾, at de nævnte Regler er iagttaget, Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 7, Vejledning Nr. 270 af 29. December 1892 og I. U. § 78. Ifølge nævnte Vejledning skal Mønstringsbestyreren søge mulige Uoverensstemmelser mellem Skibsbemandingslisten og Afregningsbøgerne eller særlige skriftlige Overenskomster angaaende Forhyringen berigtiget, lade begge Parter godkende Rigtigheden af de i Skibsbemandingslisten og Afregningsbøgerne indførte Gengivelser af Hyreaftalerne, og, hvis Rejsen gaar længere end til Nord- eller Østersøen, paase, at Hyreaftalerne intet indeholder, der strider mod Lovgivningen, og søge ændret, hvad Aftalerne iøvrigt maatte indeholde, der strider mod den forhyredes Tarv eller af anden Grund vækker Betænkelighed, eller, hvis ikke dette lykkes, gøre Bemærkning derom i Afregningsbøgerne. Paa Begæring af Skibsføreren (eller dennes Repræsentant) skal han udfylde Skibsbemandingslisten og Afregningsbøgerne⁵⁾. — I Udlandet kan Skibsføreren, naar han selv har foretaget Paamønstring, anmelde denne for dansk Konsul, der da paaser, om Forhyringen er i Orden, og i bekræftende Fald paategner Skibsbemandingslisten.

Er Forhyring sket under Henvisning til Tarifaftale, skal Skibsføreren sørge for, at et Aftryk af denne findes ombord til Brug for Mandskabet, Sm. L.s § 11.

Som tidligere omtalt⁶⁾ skal enhver Sømand, der forhyres, være i Besiddelse af Søfartsbog eller Mønstringsbevis, der tages i Forvaring af Skibsføreren, saa længe Rejsen varer⁷⁾.

³⁾ Nærmere Regler om Indretningen og Brugen af Afregningsbøger og Skibsbemandingslister — saavel som af Søfartsbøger og Mønstringsbeviser, ovenfor § 11 ved Note 33 — gives af Handelsministeren, der drager Omsorg for, at disse for en af Ministeren fastsat Betaling kan faas hos enhver dansk Mønstringsbestyrer eller Konsul, paa Færøerne hos Politimesteren og Sysselmændene, Sm. L.s § 11.

⁴⁾ Ovenfor § 11 efter Note 33.

⁵⁾ Mod Betaling (af Rederen) efter Reglerne i Vejledning Nr. 270 af 29. December 1892 § 6.

⁶⁾ Ovenfor § 11 ved Note 33.

⁷⁾ Er en Sømand i Besiddelse af flere Søfartsbøger, tages alle disse i Forvaring af Skibsføreren.

Ny Regler om Forhyring og Mønstring er nu givet ved Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937, der træder i Kraft 1. Oktober samme Aar. Om en Række Spørgsmaal skal efter denne Lov Handelsministeren træffe nærmere Bestemmelse⁸⁾).

3. Ifølge Sm. L.s § 9 maa Skibsføreren⁹⁾ ikke tage nogen i Tjeneste, som han ved er forhyret af en anden for samme Tid. Gør han det, ifalder han Strafansvar efter Sm. L.s § 75, desuden Erstatningsansvar efter S. L.s § 59, selvom Sømandens Tiltrædelse af Tjenesten ifølge den ældre Hyrekontrakt ikke efter Sm. L.s § 52 kan fremtvinges ved, at han bringes ombord ved Politiets Hjælp¹⁰⁾).

Det kan ikke være udelukket at anvende Sm. L. § 52, fordi Sømanden f. Eks. under Landlov har ladet sig forhyre af en anden. Naar et af de i § 52 omhandlede Tilfælde foreligger, gaar derfor ældre Hyrekontrakt forud for yngre, selvom Føreren af vedkommende Skib ved dennes Indgaaelse har været i god Tro. Dog kan Politiet næppe gribe ind, hvis Sømanden allerede har tiltraadt sin Tjeneste ombord i Henhold til den yngre Kontrakt. Og har han i Henhold til denne overgivet sin Søfartsbog til Føreren af vedkommende Skib, kan Politiet næppe fremtvinge Udlevering af Bogen. Men ved Føreren af vedkommende Skib paa det Tidspunkt, da Sømanden tiltræder Tjenesten eller afleverer sin Søfartsbog, at en ældre Hyrekontrakt er indgaaet, kan han formentlig ifalde Strafansvar efter Sm. L.s § 75 og Erstatningsansvar efter S. L.s § 59, selvom han var i god Tro ved Forhyringen.

Sømanden er ved Dobbeltforhyring erstatningspligtig efter Sm. L.s § 50 for Brud paa den Kontrakt, han ikke opfylder, medmindre vedkommende Skibsfører ved Indgaaelsen var i ond Tro.

⁸⁾ De ny Bestemmelser tænkes ved Afslutningen af denne Fremstilling af Sørensen omtalt under Tilføjelser og Rettelser.

⁹⁾ Det samme maa gælde Rederen.

¹⁰⁾ Efter almindelige Regler vilde maaske Kravet mod Sømanden paa Opfyldelse af den ældre Kontrakt være uden Retsbeskyttelse overfor Trediemand udenfor de i Sm. L.s § 52 omhandlede Tilfælde.

§ 28. Skibsførerens Tjenesteplichter og Ansvar.

1. Skønt Skibsføreren er i Rederens Tjeneste, har han selvstændige Tjenesteplichter ogsaa overfor andre end Rederen, der har Interesser knyttede til Skibet, navnlig Besætning, Ladningsejere og Passagerer, ifalder Erstatningsansvar overfor saavel disse som Rederen, naar han forvolder dem Skade ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, i vidt Omfang desuden Strafansvar for Tjenesteforseelser, saaledes at han i Udførelsen af sin Tjeneste ikke altid kan være forpligtet eller blot berettiget til at følge Ordre af Rederen.

(1) Fra gammel Tid er Skibsføreren ansvarlig for Skibets Sødygtighed. Om hans Pligter i saa Henseende ved Begyndelsen af en Rejse fastslaar S. L.s § 26 visse Hovedregler: Han skal, forinden Rejsen tiltrædes, paase, at Skibet er i sødygtig Stand, og maa i betimelig Tid sørge for behørigt Udstyr, tilstrækkelig Bemanning og forsvarlige Forsyninger (Fødevarer, Vand, Lægemidler, Kul og andre Maskinfornødenheder). Endvidere skal han paase, at Skibet ikke overlastes, at Lasten stuves behørigt, hvilket kan være af Betydning for Skibets Stabilitet og Manøvreevne, at Lugerne lukkes og skalkes forsvarligt, at mulig Dækslast sikres og anbringes saaledes, at den ikke i væsentlig Grad vanskeliggør Skibets Manøvrering, og, hvis Skibet gaar i Ballast, at denné er tilstrækkelig, af forsvarlig Beskaffenhed og saaledes sikret, at den ikke kan forskyde sig under Rejsen. I vidt Omfang er nu nærmere Forskrifter givet ved T. L. eller i Henhold dertil. Under Rejsen skal Skibsføreren ifølge S. L.s § 32 gøre, hvad der staar i hans Magt for at holde Skibet i sødygtig Stand, og kan det antages, at Skibet er beskadiget f. Eks. ved Grundstødning, skal han sørge for Undersøgelse paa første Sted, hvor det er muligt. Har en betydeligere Reparation maattet foretages, skal han ved Besigtelse af Skønsmænd, beskikkede efter Stedets Lov eller Sædvane, eller, hvis Beskikkelse heraf ikke er i Brug paa Stedet, ved Erklæringer af sagkyndige, vel helst Eksperter for et anerkendt Klassifikationsselskab, søge fastslaet, om Skibet er i den Tilstand, at det kan fuldføre Rejsen, § 41.

Den Virksomhed, Statens Skibstilsyn udfører, letter Skibsføreren Opfyldelsen af hans Pligter. Skibets Fartscertifikat vil saaledes vise ham, i hvilken Fart det tør anvendes, og, hvis Skibet er et Passagerskib, det højeste Antal Passagerer, der maa medtages. Er Lastelinier paaført Skibet, vil det være let for Skibsføreren at paase, at det ikke overlastes. Og er Syn lige afholdt, kan han gaa ud fra, at alle Forhold, der omfattes af Synet, er i Orden, derfor f. Eks. undlade at sørge for Besigtelse efter S. L.s § 41, hvis Kontrolsyn har fundet Sted efter Reparationen. Paa den anden Side er der ved T. L. eller i Henhold dertil paabudt en Række Eftersyn og Øvelser¹⁾ og indført et saa omfattende Kompleks af andre Forskrifter, at Skibsføreren vanskeligt kan have indgaaende Kendskab til dem alle. Efter Omstændighederne kan han derfor have Grund til at lade foretage Besigtelse eller indhente Erklæringer af sagkyndige ogsaa i Tilfælde, hvor han ikke efter Loven er pligtig dertil. Med Hensyn til Maskineriet, dets Tilbehør og Forsyningen med Maskinfornødenheder maa han oftest i væsentlig Grad stole paa Maskinmesteren (første Maskinmester), og hvad angaar de øvrige Dele af Skibet og disses Tilbehør og Udrustning, bistaas han af Styrmanden (første Styrmand), Sm. L.s §§ 45 og 47. Navnlig for Ruteskibes Vedkommende vil iøvrigt Ekspeditører og andre i Rederiets Tjeneste, men ikke paa et bestemt Skib ansatte Personer i vidt Omfang foretage det fornødne. Og Forskrifterne om Mærkning og Pakning af Sprængstoffer, brandfarlige eller ætsende Varer og om Mærkning af Kolli, der vejer 1000 kg Brutto eller derover, maa det i første Række være Afladerens Sag at overholde²⁾. Foruden Skibsføreren kan da ogsaa Rederen, Personer, der handler paa hans eller Skibsførerens Vegne, og, i de sidst omtalte Tilfælde, Afladere ifalde Strafansvar for Ikke-Opfyldelse af deres Pligter. Men Skibsførerens Ansvar for Skibets Sødygtighed er af særlig Betydning, fordi han altid følger med Skibet og staar i Overordnelsesforhold til saavel Styrmand og Maskinmester som det underordnede Mandskab, og fordi hans Person ifølge Sn. L.s Habilitetsbetingelser frembyder særlige Garantier.

(2) Ifølge S. L.s § 27 skal Skibsføreren have alle fornødne Skibspapirer ombord. Nødvendige Skibspapirer er navnlig Nationalitets- og Registreringscertifikat eller Nationalitetsbevis (midlertidigt Nationalitetscertifikat, Pas eller særlig Tilladelse), dansk Fartscertifikat og Skibsbemandsliste, for visse Skibe desuden Sikkerhedscertifikat eller Radio-Sikkerhedscertifikat, Interna-

¹⁾ Ovenfor §§ 9—10.

²⁾ Ovenfor § 10 Nr. 2.

tionalt Lasteliniecertifikat eller dansk Fribordscertifikat. I Grønland og nogle fremmede Lande kræves Sundhedspas³⁾).

Til Skibspapirer maa formentlig regnes ogsaa den Toldseddel, der udstedes ved Udklarering af et Skib⁴⁾, og det af Skibsføreren underskrevne Ladningsmanifest, som i nogle Lande kræves af ankommende Skibe⁵⁾. For selv at have og f. Eks. i Tilfælde af Krig kunne give Oplysninger om, hvilken Ladning Skibet har inde, og til hvem Ladningen er bestemt, bør Skibsføreren tage Afskrifter af Konnossementer, han udsteder.

(3) Skibsføreren er ansvarlig for Navigeringen og Manøvreringen af Skibet, S. L.s § 293. Ved Afgørelsen af, om han selv bør være paa Broen, eller Navigeringen kan overlades Styrmanden, maa Hensyn tages til Farvandet's Farlighed og Styrmandens Kendskab dertil. Efter Omstændighederne maa Skibsføreren, naar han benytter Styrmandens Hjælp, give denne nærmere Forskrifter.

For at undgaa Forsinkelse, skal Skibsføreren som allerede nævnt „i betimelig Tid“ sørge for, at Skibet har behørigt Udstyr, tilstrækkelig Bemanding og forsvarlige Forsyninger, endvidere sørge for, at Lastning og Losning foretages og Rejsen udføres med tilbørlig Hurtighed, S. L.s §§ 26 og 31. Før han indlader sig paa Bjærgning af Skib eller Gods, skal han nøje overveje, om det er foreneligt med hans Pligter overfor dem, hvis Tarv han har at varetage. Om han overfor Ladningsejere og Passagerer er berettiget til Deviation eller andet Ophold f. Eks. i Bjærgningsøjemed, vil bero paa, om Bortfragteren af Skibet efter de for Befordringen ifølge Lov eller Aftale gældende Regler har Ret dertil. I Forhold til Rederen og Besætningen maa Foretagendets Farlighed, i Forhold til førstnævnte desuden den Forsinkelse, der vil opstaa, tages i Betragtning. Ophold for at redde Menneskeliv er Skibsføreren jo ikke blot berettiget, men forpligtet til at gøre, medmindre det vil medføre alvorlig Fare for Skibet, dets Besætning og Passagerer, eller han er ude af Stand til eller paa Grund af særlige Omstændigheder anser det for urimeligt eller unødvendigt at yde Hjælp⁶⁾).

Ifølge S. L.s § 33 skal Skibsføreren gøre sig bekendt med de Skibsfarten vedrørende Forskrifter og Paabud, der gælder paa Steder, Skibet anløber, saaledes særlige Regler for Sejlads i Havne, Floder og indre Farvande,

³⁾ Ovenfor § 18 Nr. 5.

⁴⁾ Ovenfor § 19 Nr. 3.

⁵⁾ Ovenfor § 19 Nr. 1.

⁶⁾ Ovenfor § 14 ved Note 7.

Havnereglementer, Karantæne- og Toldbestemmelser. I Tilfælde af Krig eller Blokade skal han skaffe sig Underretning om, hvad der vil være at iagttage til Sikkerhed for Skib og Ladning.

Angaaende Groshaveri bestemmer S. L.s § 195, at Skibsføreren, hvis Omstændighederne tillader det, bør raadføre sig med de kyndigste og mest erfarne af Mandskabet, forinden han foretager nogen Handling, der kan medføre Havarifordeling. Han skal paase, at Opofrelsen ikke bliver større, end Øjemedet kræver, § 194. Paa det Sted, hvor Skib og Ladning skilles, skal han uden uforfornødent Ophold sørge for det fornødne for at faa Havarifordelingen udført, § 214.

Under farefulde Omstændigheder maa Skibsføreren ikke forlade sit Skib, S. L.s § 29. Kommer Skibet i Havsnød, er han pligtig at gøre alt, hvad der staar i hans Magt for dets Bevaring, og han maa ikke forlade det, saa længe der kan være Haab om Redning, § 43. Er Redning umulig og Faren saa truende, at han nødsages til at forlade Skibet, skal han sørge for at bringe Dagbøger og Skibspapirer i Sikkerhed, desuden søge at skaffe fornøden Bistand til Bjærgning af Skib og Gods og i det hele drage Om-sorg herfor. Han skal lede Bjærgningsarbejdet, hvis ikke Stedets Lov-givning eller indgaaet Bjærgningskontrakt er til Hinder derfor. I Strandings-tilfælde maa han dog i hvert Fald efter Omstændighederne kunne modtage det Tilbud om at lede Bjærgningen, som Politiet skal give ifølge Str. L.s § 8. Og efter Sf. K.s § 78 skal Forskrifter, der gives af Assurandøren, saavidt muligt følges.

Selv under almindelige Omstændigheder maa Skibsføreren ikke uden Nødvendighed være fraværende fra Skibet, medmindre det er forløjet i Havn eller til Ankers paa sikker Ankerplads, S. L.s § 29. Dette gælder, selvom der er Lods ombord.

Forlader Skibsføreren Skibet, skal han give Styrmanden (første Styrmand) eller, hvis denne ikke er tilstede, en anden af Mandskabet fornøden Underretning og Ordre, S. L.s § 29.

(4) a. Gaar Skibet i Udenrigsfart vest for Linien Tekselen—Lindesnæs eller i Østersøen nord for den 58. Breddegrad og ikke alene paa Fiskefangst i Nord- eller Østersøen, skal der af Skibsføreren eller under hans Tilsyn og Medansvar af Styrmanden føres Dagbog (Journal), S. L.s §§ 35 og 36.

Som Tillæg til Dagbogen skal der, hvis Skibet er et Damp- eller Motorskib, i sidste Fald dog ikke, hvis det alene gaar i Fart mellem Øerne i den

færøske Øgruppe, af Maskinmesteren (første Maskinmester) føres Maskindagbog, S. L.s §§ 35 og 36, Sm. L.s § 47, Anordning Nr. 216 af 2. August 1924, Bekg. Nr. 202 af 29. Maj 1935. Et Motorskibs Maskindagbog benævnes ogsaa Motordagbog.

Skibsføreren skal jævnligt lade sig Maskinbogen og, hvis Styrmanden fører Dagbogen, ligeledes denne forelægge, Bekg. Nr. 202 af 29. Maj 1935 § 3. Om stedfunden Forelæggelse skal han give Bogen Paategning.

Under Udførelsen af en Rejse kan det ofte være til Nytte, at Erfaringer fra tidligere Rejser i samme Farvand er optegnet, men i første Række tjener Førelsen af Dagbøger til Sikring af Bevis. Enhver, der paaviser en retlig Interesse, kan kræve Adgang til at blive bekendt med Dagbøgernes Indhold. Udskravne Dagbøger bør opbevares i mindst to Aar efter Rejsens Slutning, og, hvis der i Anledning af Rejsen er anlagt Sag, indtil denne er endelig afgjort.

Dagbog og Maskindagbog føres efter Tidsfølgen, i Havn for hvert Døgn, i Søen for hver af de seks Vagter, hvori Etmaalet (Tiden fra Midnat til Midnat) er inddelt, S. L.s § 36. Hvad engang er indført, maa ikke raderes, overstreges eller paa anden Maade gøres ulæseligt. Rettelse bør tilføjes som Anmærkning. Hvad der passerer paa den enkelte Vagt, kan foreløbig optegnes paa en Kladder, men skal indføres, inden Etmaalet er til Ende.

Enhver Begivenhed, hvorom Kundskab kan være til Nytte for Rederen, Ladningsejere eller andre, der har Interesse i Rejsen, skal angives i Dagbogen, S. L.s § 37. Det skal saaledes bemærkes, hvornaar Sømænd tiltræder eller fratræder deres Tjeneste, hvorledes Lastning eller Losning skrider frem, hvilken Beskaffenhed og Vægt indtagen Ballast har, og hvorledes den sikres, hvorvidt fremmed Arbejdskraft benyttes, hvilket Dybgaaende for og agter Skibet har, og hvorledes dets Tilstand er, naar det forlader Havn, af hvad Art Lasten er, og hvorledes dens Tilstand er, i hvilken Mængde og til hvilken Højde Gods maatte være lastet paa Dæk, hvad der er foretaget med Hensyn til Regulering af Kompasser, hvornaar Skibet afgaar fra, ankommer til eller forhaler i Havn, hvilke Kurser Skibet følger, og med hvilken Hastighed det sejler, for Jærn- og Staalskibes Vedkommende hvilke Deviationer Kompasserne viser under de forskellige Kurser⁷⁾, hvilke Lanterner og, for Sejlskibes Vedkommende, hvilke Sejl der føres, hvad Vind, Vejr og Strøm man har undervejs, hvad Barometerstanden er, naar og hvor Lods kommer ombord og

⁷⁾ Hvis ikke en særlig Deviationsbog føres, nedenfor ved Note 16.

forlader Skibet, hvor ofte, hvor længe og med hvilken Styrke der pumpes, hvad Vandhøjden er i Pumperne, hvilke Lodkast, Pejlinger og andre Observationer der foretages. For hvert Etmaal indføres Bestikket, d. v. s. en ved Hjælp af Kompas og Log foretagen Bestemmelse af den Vej, Skibet har tilbagelagt. Er den Stedbestemmelse, man naar til paa Grundlag af Bestikket, prøvet ved Observationer, bør naturligvis ogsaa Resultatet heraf indføres, saa meget mere som Bestikket i Reglen maa være unøjagtigt som Følge af, at Skibets Afdrift saavel som Kompassernes med Stedet skiftende Misvisning og, for Jærn- og Staalskibes Vedkommende, af Kursen afhængige Deviation er kun tilnærmelsesvis kendt. Holdes Skibsraad, skal Deltagernes Meninger og Skibsførerens Beslutning indføres med Underskrift af de paagældende. Tilstøder der Skib eller Ladning Uheld, skal Oplysning om Aarsagen, de nærmere Omstændigheder og trufne Foranstaltninger indføres. I Tilfælde af Groshavari indføres en Beretning om Raadslagningen med de kyndigste og mest erfarne af Mandskabet med Angivelse af alle Omstændigheder, der kan være af Betydning for Beregning og Fordeling af Havariet, navnlig Grunden til Opoffrelsen, en saavidt muligt nøjagtig Fortegnelse over de opofrede Genstande eller anden Oplysning om Skadens Omfang, S. L.s § 195⁸⁾). Finder Skibsføreren det under Rejsen nødvendigt at mindske Kosten, skal Anledningen dertil angives. Rejses der Spørgsmaal om Paalæg af Disciplinstraaf, skal de under det forudgaaende Forhør afgivne Forklaringer og den Afgørelse, Skibsføreren træffer, med Underskrift af Skibsføreren og Bisidderne indføres i Dagbogen eller en særlig Forhørsbog⁹⁾). Det samme gælder Forhør i Anledning af, at en Sømand agtes afskediget i Henhold til Sm. L.s § 33¹⁰⁾). Beslutning om Eftergivelse af Disciplinstraaf skal indføres i Dagbogen eller Forhørsbogen med Underskrift af Skibsføreren og to Vidner¹¹⁾). Det skal bemærkes i Dagbogen, naar nogen af Mandskabet rømmer eller gør sig skyldig i en Forbrydelse, bliver syg, kommer til Skade eller dør. Om Ulykkestilfælde eller Dødsfald ombord bør Bemærkning sikkert gøres ogsaa for Passagerers Vedkommende. Og angaaende Ulykkestilfælde, der rammer nogen ombord ansat Person, foreskriver Lov Nr. 183 af 20. Maj 1933 om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde § 67, at det skal angives, hvornaar vedkommende bliver arbejdsudygtig, og hvornaar han atter bliver arbejdsdygtig. Medvirker Skibs-

⁸⁾ Jfr. nedenfor ved Note 17.

⁹⁾ Nærmere ovenfor § 20 Nr. 2 (b).

¹⁰⁾ Nærmere nedenfor § 34 ved Noterne 9—12.

¹¹⁾ Ovenfor § 20 ved Note 10.

føreren (eller hans Stedfortræder) ved Mandskabets Stemmegivning¹²⁾ i Henhold til Lov om Valg til Rigsdagen Nr. 139 af 11. April 1920, skal Oplysning herom indføres i Dagbogen eller en særlig Bog, §§ 105 og 106. Endelig bestemmer Betr. L.s § 5, at hvis Skibsføreren er ude af Stand til eller ikke anser det for betimeligt eller nødvendigt at komme til Hjælp, naar han modtager Anmodning derom eller træffer nogen paa Søen i Nødstilstand, skal nøjagtig Oplysning om de Grunde, der har været bestemmende for hans Beslutning om ikke at komme til Hjælp, indføres i Dagbogen.

I Maskindagbogen indføres Skibets Forraad af Kul og andre Maskinfornødenheder ved Afgangen fra Havn, Kulforbruget for hvert Døgn og iøvrigt alt, som angaar Maskineriet, dets Gang og Pasning.

Formularer for Dagbøger er foreskrevet ved Bekg. Nr. 202 af 29. Maj 1935 § 3. Enhver Dagbog skal være gennemdraget med en forsvarlig Lidse, indbundet i tilstrækkelig stærkt Bind, pagineret, og have Blade af hvidt Papir af god Kvalitet med Skemaer, der giver tilstrækkelig Plads til Udfyldning. Trykte Dagbøger og Kladder kan faas til Købs i Det kongelige Søkortarkiv. I Havne, der besøges af danske Skibe, skal danske Repræsentationer have Dagbøger til Salg, I. U. § 73.

Dagbøger autoriseres og forsegles, i København af Justitssekretæren ved Sø- og Handelsretten, udenfor København af Stedets Dommer, paa Færøerne dog i Thorshavn af Politimesteren og udenfor denne By af Sysselmanden eller Sognefogden, i Udlandet af dansk Konsul, Anordning Nr. 216 af 2. August 1924 § 3, I. U. § 73¹³⁾.

Naar en Dagbog er udskrevet eller af anden Grund ikke kan bruges, skal Skibsføreren sørge for Anskaffelse og Autorisation af en ny, S. L.s § 38. Det samme maa gælde, naar en Dagbog vel ikke er udskrevet, men kan ventes at blive det under den Rejse, der forestaar, I. U. § 73. I Udlandet kan, naar danske Dagbøger ikke haves, en for et fremmed Lands Skibe bestemt Bog autoriseres med Bemærkning om, at den kun maa benyttes, indtil en dansk Bog kan skaffes tilveje. I den ældre Bog bemærkes, at ny Bog er autoriseret, og naar dette er sket. Kan den ældre Bog ikke skaffes tilveje, skal Grunden dertil oplyses og angives i den ny.

¹²⁾ Nedenfor § 37.

¹³⁾ For Autorisation af Dagbog betales her i Landet 2 Kr., hvis Skibet er over 200 Registertons Brutto, ellers 1 Kr., Lov Nr. 151 af 18. November 1898 § 2. For Autorisation af Maskindagbog erlægges her i Landet ingen Betaling, Anordning Nr. 216 af 2. August 1924 § 4. I Udlandet betales 3 Kr. for Autorisation af Dagbog eller Maskindagbog, Afgiftsreglement for Udenrigstjenesten Nr. 224 af 26. September 1932 § 1.

Naar ny Dagbog autoriseres, skal det undersøges, om den ældre er ordentlig ført, Dag for Dag, S. L.s § 38. Til Undersøgelse heraf skal en Dagbog desuden indleveres inden næste Dag: (1) naar Skibet har faaet ny Fører, (2) naar Søforklaring skal afgives, og Skibet anløber dansk Havn eller fremmed Havn, hvor dansk Konsul er ansat, (3) naar Mandskabet afmønstres, og (4) naar Skibet kommer tilbage til dansk Havn og der losser sin Ladning eller Størstedelen deraf¹⁴⁾. I sidstnævnte Tilfælde gælder dog for Dampskibe, der gaar i regelmæssig Fart mellem danske og fremmede Havne, den Lempelse, at Indlevering til Undersøgelse kun skal finde Sted, naar der er forløbet tre Maaneder fra sidste Eftersyn, eller den enkelte Rejse frem og tilbage har varet over 20 Dage, Anordning Nr. 120 af 15. Juni 1894.

Naar Skibet udklareres fra dansk Toldsted, skal Dagbogen forevises Toldopsynet og paategnes af dette, S. L.s § 35.

Som tidligere omtalt¹⁵⁾ skal ethvert dansk Skib, der omfattes af Statens Skibstilsyn, have en Tilsynsbog, udenfor indskrænket Fart desuden en Deviationsbog¹⁶⁾, der ligesom Dagbogen føres af Skibsføreren eller under hans Tilsyn af Styrmanden, ethvert Skib med Radioanlæg endelig en Radiojournal. Disse Bøger autoriseres uden Betaling af Statens Skibstilsyn, Bekg. Nr. 238 af 12. Juli 1933 §§ 271 og 272.

b. Kommer Skibet i Havsnød, og Bjærgning finder Sted, skal Skibsføreren selv eller ved Styrmanden optegne, hvad der bjærges, og hvor mange Personer der medvirker ved Bjærgningen og Befordringen af det bjærgede til Stedet, hvor det oplægges, endvidere saavidt muligt prøve og ved Paategning bekræfte Rigtigheden af Regninger, der fremkommer i Anledning af Bjærgningen og det bjærgedes Befordring og Bevaring, S. L.s § 43.

I Tilfælde af Groshavari skal, hvis Dagbog ikke føres, en Beretning svarende til den, der, hvis Dagbog føres, skal optages heri, særskilt optegnes af Skibsføreren for at kunne fremlægges ved Søforklaringen, S. L.s § 195¹⁷⁾.

c. Som tidligere¹⁸⁾ omtalt skal Søforklaring ifølge S. L.s § 40 afgives, naar paa Last- eller Lossestedet eller under Rejsen en Begivenhed indtræffer, som medfører eller med Grund kan formodes at medføre Skade af nogen Be-

¹⁴⁾ For Undersøgelsen erlægges her i Landet ingen Betaling, Lov Nr. 151 af 18. November 1898 § 1. I Udlandet betales 5 Kr., Afgiftsreglement for Udenrigstjenesten Nr. 224 af 26. September 1932 § 1.

¹⁵⁾ Ovenfor § 8 Nr. 5 og § 9 Nr. 1.

¹⁶⁾ Jfr. ovenfor ved Note 7.

¹⁷⁾ Jfr. ovenfor ved Note 8.

¹⁸⁾ Ovenfor § 20 ved Note 12.

tydning paa Skib eller Ladning, naar nogen ombordværende ved Ulykkestilfælde omkommer udenfor indenlandsk Havn, og naar Skade eller Ulykke som nævnt ved Sammenstød tilføjes andet Skib. Lige med Sammenstød maa formentlig regnes Søulykke som omtalt i S. L.s § 223 a¹⁹⁾). Her i Riget skal Skibsføreren gøre Anmeldelse til Sø- og Handelsretten eller Stedets Dommer inden Udløbet af Dagen efter den Dag, da Ulykken indtræffer eller bliver opdaget eller, hvis Ulykken er indtruffet i Søen, da Skibet eller de skibbrudne ankommer til dansk Havn eller Red. I Udlandet skal Søforklaringen afgives snarest muligt.

Paa Steder i Udlandet, hvor der vel er dansk Konsul, men denne ikke er bemyndiget til at modtage beedigede Forklaringer, og hvor Søforklaring heller ikke kan afgives for fremmed Myndighed, vil Skibsføreren have Grund til at anmode Konsulen om at modtage Forklaringer under Eds Tilbud. Hertil er enhver dansk Konsul berettiget og forpligtet, I. U. § 74. Men selvom Forklaringer under Eds Tilbud er afgivet for dansk Konsul, maa Skibsføreren gøre Anmeldelse til Søforklaring, naar det bliver muligt paa et senere Sted.

Naar Skade indtræffer, er det ret almindeligt, at Skibsføreren i en — af Mandskabet tiltraadt — saakaldet Søprotest, der afgives for Stedets Notarius publicus eller for dansk Konsul, redegør for det forefaldne og fralægger sig Ansvar. Bestemmelser om, at Søprotest skal afgives, findes ikke i dansk Ret, derimod i nogle fremmede Lovgivninger, undertiden ogsaa i Certepartier. Enhver dansk Konsul skal paa Begæring modtage Skibsførerens Søprotest og være ham behjælpelig med Affattelsen deraf, I. U. § 74. Efter Omstændighederne vil dog Konsulen tilraade Skibsføreren at søge Bistand hos en Skibsmægler eller Sagfører.

Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde Nr. 183 af 20. Maj 1933 indeholder nogle særlige Regler om Optagelse af Søforklaring eller lignende, der omtales nedenfor i § 36 Nr. 2.

d. I visse Tilfælde skal Skibsføreren lade afholde Syn og Skøn²⁰⁾).

Har Skibet under Rejsen lidt en Skade, som nødvendiggør betydeligere Reparation eller længere Ophold, skal Skibsføreren ved Syn og Skøn søge fastslaaet, hvad der bør foretages for at udbedre Skaden, hvad Reparationen vil koste, og hvad Skibet er værd i beskadiget Tilstand, S. L.s § 41. Med Samtykke af Rederen²¹⁾ maa han dog kunne undlade dette. Men er Skibet

¹⁹⁾ Efter den norske og den svenske Sølov følger dette af Formuleringen af § 223 a.

²⁰⁾ Jfr. ovenfor § 20 ved Noterne 24—25.

²¹⁾ Forudsat at Rederen ejer Skibet.

forsikret, udsætter Rederen sig for Retstab, hvis han samtykker uden Tilslutning af Assurandøren. Efter Sf. K.s § 137 skal nemlig *enhver* partiel Skade paa Skibet, der kan antages omfattet af Forsikringen, besigtes under de Former, hvorom den forsikrede og Assurandøren træffer Aftale, eller, hvis saadan Aftale ikke kan træffes, og Skaden er af nogen Betydning, af retsligt udmeldte Mænd eller iøvrigt under de paa Stedet brugelige Former²²⁾. Besigtelsen skal for hver enkelt Skade fastslaa dens Aarsag og Tidspunktet for dens Indtræden, angive dens Udstrækning og den bedste Maade at reparere den paa, og taksere Omkostningerne ved Reparationen, alt i det Omfang, hvori det efter Omstændighederne er muligt. Er Skaden af nogen Betydning, kan dog Omkostningerne ved Reparation søges fastslaaet ved Indhentning af Tilbud derpaa, § 138.

Efter endt Reparation skal det afgøres ved ny Besigtelse, om Skibet er i sødygtig Stand til den forestaaende Rejse, S. L.s § 41. Optagelse af Syn og Skøn vil dog være overflødig, hvis Statens Skibstilsyn foretager Kontrolsyn (eller Hovedsyn). Men iøvrigt maa Bestemmelsen være ufravigelig.

Har Ladningen under Rejsen lidt betydeligere Skade, eller er der Grund til at antage, at dens Tilstand nødvendiggør Losning eller anden Foranstaltning til dens Bevaring, eller maa Losning ske for Skibets Skyld, skal Skibsføreren lade afholde Syn og Skøn. Viser det sig herved, at Ladningen er beskadiget, skal det søges fastslaaet, hvad Aarsagen til Skaden er, og hvad der rettest bør foretages, S. L.s § 41. Med Samtykke af Ladningsejeren maa dog dette kunne undlades. Men er Ladningen forsikret, udsætter Ladningsejeren sig for Retstab, hvis han samtykker uden Tilslutning af Assurandøren. Efter Sf. K.s § 187 skal nemlig Skade paa Varer, der kan antages omfattet af Forsikringen, besigtes under de Former, hvorom den forsikrede og Assurandøren træffer Aftale, eller, hvis saadan Aftale ikke kan træffes, og Skaden er af nogen Betydning, af retsligt udmeldte Mænd eller iøvrigt under de paa Stedet brugelige Former²³⁾.

Kommer Skibet i Havsnød, og Bjærgning finder Sted, skal Skibsføreren saa snart som muligt lade afholde Syn og Skøn over Skibet og det bjærgede Gods, S. L.s § 43. Hvad der herved skal søges fastslaaet, maa afgøres efter Reglerne i § 41²⁴⁾.

²²⁾ Angaaende Følgerne af, at Besigtelse ikke finder Sted, Sf. K.s § 139.

²³⁾ Jfr. Sf. K.s §§ 188—189.

²⁴⁾ Den svenske Sölov har i § 43 en udtrykkelig Henviisning til § 41.

Paa Steder i Udlandet, hvor Udmeldelse af Syns- og Skøns mænd ikke er i Brug, bør Skibsføreren indhente Erklæringer af sagkyndige, § 41. Oplysning om, hvem han rettest bør henvende sig til, kan han søge hos en Skibsmægler.

e. Er der Grund til at frygte, at Gods har taget Skade under Rejsen, bør Skibsføreren tilkalde Besigtelsesmænd, forinden Godset udleveres til Modtageren, S. L.s § 42. Kan der opstaa Spørgsmaal om, at Skade er foraarsaget af Mangler ved Stuvningen, Garneringen, Lugerne's Forskalkning eller lignende, bør Besigtelsesmændene opfordres til at komme tilstede allerede ved Aabningen af Lugerne og Godsets Losning (Lugebesigtelse).

Oplysning om, hvem der rettest bør tilkaldes, kan Skibsføreren søge hos en Skibsmægler²⁵).

I Stedet for selv at tilkalde Besigtelsesmænd kan Skibsføreren, hvis Stedets Lov eller Sædvane giver Adgang dertil, lade afholde Syn og Skøn. Med Samtykke af Rederen maa han paa den anden Side kunne undlade at foretage noget til Sikring af Bevis.

(5) Skibsføreren skal behandle sine underordnede paa sømmelig Maade, Sm. L.s § 49.

Ved Anordning af Arbejdet skal Hensyn tages til enhvers Stilling ombord, saavidt muligt tillige til vedkommendes Dygtiggørelse i sit Fag, § 55. Til Værn mod Ulykker eller Sygdom skal fornødne Forsigtighedsregler iagttages.

Paa Søndage og andre her i Riget anordnede Helligdage maa der ikke paalægges Mandskabet Arbejde, som kan opsættes, § 56. Saavidt muligt skal der gives Mandskabet Lejlighed til at holde Gudstjeneste ombord paa saadanne Dage.

Landlov maa ikke nægtes en Sømand i hans Fritid, medmindre det er paakrævet, at han bliver ombord, af Hensyn til Skibets, Ladningens eller de ombordværendes Sikkerhed, Udførelse af nødvendig Skibstjeneste eller Skibets forestaaende Afrejse eller Forhaling, § 51.

Skibsføreren skal paase, at Mandskabet faar god og tilstrækkelig Kost, § 57. Nærmere Forskrifter herom findes i Reglement Nr. 142 af 11. Maj 1936. Tage Mandskabets Bispisning i Entreprise maa Skibsføreren ikke.

Ifølge § 58 skal Skibsføreren føre Tilsyn med Sundhedsforholdene og Renligheden ombord og særligt paase, at Forskrifterne om Opholdsrum

²⁵) Paa visse Steder i Sverige findes der offentligt udpegede Besigtelsesmænd, sv. S. L.s § 332.

Vedligeholdelse og Rengørelse i Reglement Nr. 42 af 25. Februar 1913 nøje overholdes²⁶⁾).

Er en Sømand syg eller kommet til Skade, skal Skibsføreren sørge for, at han ombord eller i Land faar fornøden Pleje, derunder Underhold, Lægehjælp og Lægemedler, § 27. Er der Grund til at tro, at en Sømand lider af en Sygdom, som medfører Fare for de ombordværende, skal Sømanden snarest muligt undersøges af en Læge. Kan betryggende Foranstaltninger mod Smittefare ikke træffes ombord, skal den syge bringes i Land.

Nærmere Forskrifter om Sundhedstjenesten i Skibe findes i Bekg. Nr. 13 af 18. Januar 1930, der er udstedt i Henhold til T. L.

Kan en syg Sømand ikke selv tage Vare paa sine Ejendele, skal Skibsføreren drage Omsorg for dem, § 27.

Bliver en syg Sømand efterladt i Udlandet, skal Skibsføreren, hvad enten vedkommende er dansk eller fremmed Statsborger, overgive ham til Konsulens Forsorg eller, hvis der ikke er dansk Konsul paa Stedet, paa anden Maade skaffe ham paalidelig Pleje og underrette nærmeste Konsul, § 27. Overgives han til Konsulens Forsorg, skal Skibsføreren paa Forlangende stille passende Sikkerhed for Udgifter ved Pleje og Begravelse, som det paa-hviler Rederen at bære²⁷⁾), § 31. Maa der skaffes vedkommende Pleje paa anden Maade, vil det i Reglen være nødvendigt at betale derfor. Saavel Betaling som Sikkerhedsstillelse sker for Rederens Regning, men Skibsføreren er selvstændigt forpligtet til at bringe Forholdet i Orden.

Dør en Sømand, skal Skibsføreren sørge for en sømmelig Begravelse, underrette den afdødes paarørende og vidnefast lade optage en Fortegnelse over alt, hvad han har efterladt ombord, § 29. Er Dødsfaldet indtruffet udenfor Riget, skal Fortegnelsen afleveres til nærmeste Konsul. Kan den afdødes Efterladenskaber ikke uden Ulempe beholdes ombord, skal de overgives til Konsulen eller sælges bedst muligt.

Naar over Halvdelen af Mandskabet fremsætter Klage over Skibets Sødygtighed til den forestaaende Rejse, skal Skibsføreren lade foretage Kontrolsyn, § 59. Det samme gælder, naar Maskinmesteren (første Maskinmester) fremsætter tilsvarende Klage med Hensyn til de Dele af Skibet, dets Tilbehør eller Udrustning, som han har Tilsyn med. Er der ikke Adgang til at faa foretaget Kontrolsyn, fordi Skibet er i fremmed Havn, skal Skibsføreren

²⁶⁾ Ogsaa Maskinmesteren og Styrmanden fører Tilsyn med henholdsvis Maskinmandskabets og det øvrige Mandskabs Opholdsrum, Sm. L.s §§ 45 og 47.

²⁷⁾ Nærmere nedenfor § 33 Nr. 2.

henvende sig til Stedets Myndigheder med Begæring om Udmeldelse af Skønsmænd til at bedømme Skibets Sødygtighed. — Naar der i Medfør af disse Bestemmelser afholdes Syn udenfor Riget, skal Konsulen eller, hvis han ikke har haft med Sagen at gøre, Skibsføreren indsende Beretning derom til Handelsministeriet. —

Reglerne om Kosten, Sundhedsforholdene og Renligheden ombord, Sygdom og Død og om, at Skibsføreren skal behandle sine underordnede paa sømmelig Maade, finder foruden paa ikke til det almindelige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, tilsvarende Anvendelse paa Personer, der er ansat ombord af andre end Rederen eller Skibsføreren, og paa Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, (§§ 71 og 72²⁸). For de sidstnævnte forudsætter dog Anordning Nr. 461 af 7. December 1923 § 2, at Kostreglementet kan fraviges, naar det efter Skibsførerens Skøn ikke kan overholdes uden væsentlig Ulempe, og at der kan indrettes midlertidigt Opholdsrum i Lastrum eller lignende. Paalægges det dem at yde Bistand ved Skibsarbejdet, skal Hensyn tages til deres tidligere Stilling, § 72.

Alle de her omtalte Regler finder, som Sm. L.s øvrige Regler om Mandskabet, tilsvarende Anvendelse paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, § 70. At Halvdelen af disse fremsætter Klage over Skibets Sødygtighed, kan dog sikkert ikke medføre, at Skibsføreren skal lade foretage Kontrolsyn. Men da de maa have de samme Rettigheder som Personer, der hører til det egentlige Skibsmandskab, synes det at maatte antages, at Kontrolsyn skal foretages, naar der klages af Halvdelen enten af det egentlige Skibsmandskab eller af en Gruppe, der foruden dette omfatter de øvrige af Rederen eller Skibsføreren paa Skibet ansatte Personer.

Foruden de omtalte, ufravigelige Regler maa Skibsføreren overholde Bestemmelser i Hyreaftalen eller i en Tarifaftale, hvorved f. Eks. Sømandens Arbejdsomraade eller Arbejdstid afgrænses.

(6) Ifølge S. L.s § 53 skal Skibsføreren under Rejsen, hvilket maa betyde fra Modtagelsen til Afleveringen, drage Omsorg for Ladningen og i det hele varetage Ladningsejerens Tarv. Hans Pligter i saa Henseende maa svare til dem, der paahviler Bortfragteren overfor Befragteren²⁹). Hvad der

²⁸) Jfr. ved Note 31.

²⁹) At S. L.s § 26 særligt fremhæver hans Pligter vedrørende Stuvningen af Godset, Skibets Forsyning med Garnering, Underlag, Skodder, Støtter m. v. og Lugernes Lukning og Skalkning, maa ses i Forbindelse med, at det her i hvert Fald tildels drejer sig om Forhold, der kan have Betydning ogsaa for Skibets Sødygtighed.

skal foretages, vil i væsentlig Grad bero paa Ladningens Art. Manglende Oplysninger herom kan føre til, at Omsorgspligten begrænses eller bortfalder. Undertiden maa Nødhavn søges for at faa Ladningen omstuvet eller udluftet. Kan Rejsen ikke fuldføres f. Eks. paa Grund af Havari, maa efter Omstændighederne Aftale om Bevaring eller Viderebefordring af Godset træffes for Ladningsejerens Regning eller Godset sælges.

Da Styrmanden ifølge Sm. L.s § 45 skal sørge for de fornødne Optegnelser over modtaget og udleveret Gods og føre Tilsyn med Lastning, Stuvning og Losning, vil Skibsføreren ofte ikke behøve selv at befatte sig hermed. Og i Stedet for selv at sørge for Udlevering af Godset til rette Modtager eller, naar Rejsen afbrydes, for Oplagring, Viderebefordring eller Salg deraf, maa Skibsføreren, hvis Rederiet har en Ekspeditør paa Stedet, der kan foretage det fornødne, kunne aflevere Godset til ham.

(7) Af S. L.s §§ 59 og 171 følger, at Skibsføreren fra Indskibningen til Udskebningen maa drage Omsorg for Passagerers Sikkerhed og iøvrigt varetage deres Tarv i sædvanligt Omfang. Hans Pligter i saa Henseende maa svare til dem, der paahviler Bortfragteren overfor Passagererne. Naar Skibet gaar tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt, efter at en Del af Rejsen er udført, er Bortfragteren pligtig at sørge for, at Passagererne og deres Rejsegods bliver viderebefordret til Bestemmelsesstedet med Skib eller andet Befordringsmiddel, for saa vidt det kan ske uden urimelige Udgifter, § 177. Det samme gælder, naar der under Rejsen indtræffer et saadant Ophold, at det ikke med Rimelighed kan forlanges, at Passagererne skal vente.

De for Mandskabet gældende Bestemmelser om Kosten, Sundhedsforholdene og Renligheden ombord finder tilsvarende Anvendelse, § 170.

(8) Ifølge S. L.s § 280 ifalder Skibsføreren Ansvar ved uden Samtykke af Fordringshaveren at udlevere Gods, der er behæftet med Søpanteret. Foruden Rederen og andre Ladningsejere kan navnlig Bjærgere og Personer, med hvem Aftale er truffet om Oplægning eller Viderebefordring af Godset, have Søpanteret deri, § 276.

Naar Bjærgere, der hverken er fyldestgjort for Bjærgelønnen eller har faaet Sikkerhed derfor, i Henhold til S. L.s § 229 modsætter sig, at det bjærgede Skib forlader Stedet, eller at bjærget Gods bortføres, maa formentlig Skibsføreren være ansvarlig for, at dette ikke sker.

(9) Skibsføreren skal stadig give Rederen Underretning om Skibets Tilstand, Rejsens Fremgang, afsluttede Retshandler, overhovedet om enhver Begivenhed, som kan være af Interesse for Rederen, S. L.s § 52. I alle vig-

tige Tilfælde bør han, for saa vidt Omstændighederne tillader det, indhente Ordre af Rederen eller den, til hvem Rederen maatte have henvist ham. Er det nødvendigt at skaffe Penge til Skibets Behov, skal han søge Beløbet tilvejebragt billigst muligt, hvis ikke Ordre af Rederen kan afventes.

At Skibsføreren ogsaa udover, hvad hans Ansvar for Sødygtigheden medfører, skal tage Vare paa Skibet, dets Udstyr og Forsyninger, er ikke udtrykkeligt udtalt, men følger af Forholdets Natur.

Naar Skibet efter endt Rejse er kommet til sit Hjemsted, og ellers saa ofte Rederen forlanger det, skal Skibsføreren aflægge Regnskab, S. L.s § 60. Er der forløbet seks Maaneder efter Modtagelsen af Regnskabet, kan Rederen ikke mere gøre Indsigelse derimod, medmindre der foreligger Svig.

Medtage Varer til Salg for egen eller andres Regning maa Skibsføreren ikke uden Samtykke af Rederen, S. L.s § 28. Angaar Fragtaftalen hele Skibet eller en fuldstændig Ladning, er Samtykke af Rederen ikke tilstrækkeligt, thi i saa Fald har Bortfragteren ikke Ret til at medtage Gods for andre end Befragteren, § 74.

Er Skibet forsikret, kan der i Forsikringsaftalen være givet Paalæg om Sikkerhedsforholdsregler, som Skibsføreren skal paase Overholdelsen af, Sf. K.s § 49.

(10) Ifølge S. L.s § 34 har Føreren af et dansk Skib Pligt til at medtage danske Søfolk, som det paahviler Konsulen at hjemsende³⁰⁾, i saadant Antal og mod saadan Betaling, som af Kongen fastsættes³¹⁾, til Bestemmelsesstedet eller anden Havn, som Skibet skal anløbe.

S. L.s § 34 skyldes ikke som de under (1) — (9) omtalte Bestemmelser Hensynet til de til Skibet knyttede Interesser eller nogen af disse, men mere

³⁰⁾ Nedenfor § 35 Nr. 3 a.

³¹⁾ Anordning Nr. 464 af 7. December 1923. Herefter er Skibsføreren ikke pligtig at medtage nogen Sømand, hvis Helbredstilstand medfører Fare for de ombordværende, og han kan i Tvivlstilfælde forlange Konsulens Skøn i saa Henseende bekræftet ved Lægeattest. Hvilket Antal Skibet skal medtage, bestemmes i hvert enkelt Tilfælde af Konsulen efter Forhandling med Skibsføreren under Hensyntagen navnlig til Muligheden af at skaffe de paagældende forsvarlige Opholdsrum og fyldestgørende Forplejning, jfr. ovenfor ved Note 28. Rum i Skibet, for hvilke der ved Skibets Afgang er engageret Last, kan ikke kræves benyttet til Medtagelse af Søfolk. Er Skibet et Passagerskib, maa der ikke medtages saa mange, at det højeste tilladte Passagerantal derved overskrides. — Hvad angaar Skibets Forsyning med Redningsmidler, er Skibsføreren ikke pligtig at træffe Foranstaltninger udover, hvad der vil kræves, naar de paagældende betragtes ikke som Passagerer, men som hørende til Besætningen.

i Almindelighed et Hensyn til Skibsfartens Interesser. Noget lignende gælder de tidligere omtalte Regler om Pligt til at yde Hjælp i Nød, om Hjælpe- og Oplysningspligt i Tilfælde af Skibssammenstød og om Pligt til at udføre Efterretningstjeneste³²⁾). Tildels begrundede i Hensynet til andre Skibe er ogsaa Reglerne om Pligt til at overholde de internationale Søvejsregler og særlige Regler for Sejlads i indre Farvande³³⁾). Derimod skyldes de Pligter, der paahviler Skibsføreren ifølge Karantæne og Toldlovgivningen og en Række andre af de i de foregaaende Afsnit omtalte Bestemmelser for Skibsfarten, helt andre Hensyn end de nævnte. Men selvom en Forpligtelse ikke er paalagt Skibsføreren af Hensyn til nogen af de Personer, der har Interesser knyttede til Skibet, vil det være af Betydning for disse eller i hvert Fald for Rederen, der jo svarer for Skibsføreren, at Forpligtelsen overholdes. Med andre Ord, enhver Forpligtelse, der paahviler Skibsføreren overfor en offentlig Myndighed eller overfor andre Personer end Rederen, maa siges at paahvile ham ogsaa overfor denne.

(11) Til Oplysning om sine øvrige Pligter skal Skibsføreren have ombord et Eksempplar af S. L., Sm. L. og de i Henhold til disse Love udstedte Reglementer og Forskrifter, S. L.s § 27.

I Henhold til S. L.s §§ 34, 35 og 38 er udstedt Anordning Nr. 464 af 7. December 1923 om Skibsførerens Forpligtelse til at medtage danske Søfolk, der hjemsendes af dansk Konsul, Anordning Nr. 216 af 2. August 1924 og Bekg. Nr. 202 af 29. Maj 1935 angaaende Skibs- og Maskindagbogen og Anordning Nr. 120 af 15. Juni 1894 om Lempelse for Dampskibe i regelmæssig Fart mellem danske og fremmede Havne i det ved S. L.s § 38 foreskrevne Eftersyn af Dagbøger.

I Henhold til Sm. L.s §§ 11, 31, 42, 57 og 58 er udstedt Bekg. Nr. 244 af 8. September 1932 om Brugen af Mønstringsbeviser, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 om Sømænds Pleje, Begravelse og Hjemsendelse ved offentlig Foranstaltning, der med Hjemmel i Sm. L.s § 28 giver visse Bestemmelser ogsaa om Sømænds Ret til fri Hjemrejse for Rederens Regning, Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931 om Udvivelse af visse i Sm. L. til Fordel for danske Sømænd givne Bestemmelser til at gælde ogsaa svenske og finske Sømænd, Kostreglement Nr. 142 af 11. Maj 1936 og Reglement Nr. 42 af 25. Februar 1913 om Mandskabets For-

³²⁾ Ovenfor § 14 Nr. 5 og § 16 Nr. 2 og 3.

³³⁾ Ovenfor § 14 Nr. 1 og 2.

plejning og Opholdsrum, hvis Bestemmelser om Forplejning er afløst af det lige nævnte Kostreglement³⁴⁾).

Det er ikke paalagt Skibsføreren at have ombord et Eksempplar af T. L. eller Sn. L., med et Par Undtagelser ej heller af de i Henhold til T. L. udstedte administrative Bestemmelser, hvilket kan sættes i Forbindelse med, at det hovedsagelig drejer sig om Forskrifter, der skal iagttages ikke under Rejsen, men naar Skibet er i Havn, og at det i saa Fald i Reglen vil være let for Skibsføreren at skaffe sig fornøden Oplysning om Indholdet af sine Forpligtelser. Undtagelserne er Beg. Nr. 13 af 18. Januar 1930 og Nr. 330 af 16. December 1931, der foruden Regler om Forsyning med Lægemidler indeholder Forskrifter om Sundhedstjenesten i Skibe, samt Beg. Nr. 146 af 21. April 1932, der gennemfører Bestemmelserne i L. K. og — tilligemed selve Konventionen — skal findes i ethvert Skib, der er forsynet med Internationalt Lastelinie-Certifikat. Formentlig burde det for Skibe med Radio være paalagt Skibsføreren at have ombord ogsaa et Eksempplar af Beg. Nr. 10 af 21. Januar 1936, der foruden Bestemmelser om Radioanlæg indeholder ret udførlige Forskrifter om Radiotjenesten i Skibe.

Et Eksempplar af Betr. L. eller de i Henhold dertil udstedte Søvejsregler og andre Forskrifter er det ikke paalagt Skibsføreren at have ombord.

Ifølge Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde Nr. 183 af 20. Maj 1933 § 69 skal i Skibe, der optages i Det almindelige Skibsregister, Skibsføreren være i Besiddelse af et indbundet Eksempplar af Loven.

Ogsaa et Eksempplar af Loven om Valg til Rigsdagen skal findes i ethvert dansk Skib, Lov Nr. 139 af 11. April 1920 § 111.

De to sidstnævnte Bestemmelser skyldes mere et Hensyn til Mandskabet end Ønskeligheden af, at Skibsføreren har Adgang til at gøre sig bekendt med de paagældende Loves Indhold. Enhver af Besætningen kan kræve sig Loven om Forsikring mod Ulykkestilfælde udlaant til Gennemsyn, og et af Socialministeren udfærdiget Uddrag med engelsk Oversættelse, hvoraf trykte Eksemplarer kan faas uden Betaling hos enhver Mønstringsbestyrer, skal være opslaaet paa et for Besætningen tilgængeligt Sted. Et Uddrag af Reg-

³⁴⁾ Udstedt i Henhold til Sm. L.s §§ 19, 26, 41 og 69 er endvidere Beg. Nr. 439 af 17. November 1923 om gratis Hjemsendelse af Hyremidler, Beg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 om Lægeundersøgelse af Skibsmandskab, Beg. Nr. 451 af 30. November 1923 om Erstatning til danske Sømænd for Tab af Ejendele, foraarsaget ved Forlis, og Beg. Nr. 511 af 21. December 1923 om Fordeling af Hyre, der afkortes som Disciplinstraaf. Men Bestemmelserne heri angaar ikke Skibsførerens Pligter.

lerne om Søfolks Stemmegivning i Loven om Valg til Rigsdagen skal være opslaaet i Mandskabets Opholdsrum.

Af Kostreglement Nr. 142 af 11. Maj 1936 skal der i Skibe paa 20 Registertons Brutto eller derover findes et Eksempplar til Brug for Mandskabet. Og af Bestemmelserne om dettes Opholdsrum i Reglement Nr. 42 af 25. Februar 1913 skal i Skibe paa 100 Registertons Brutto eller derover et Aftryk være anbragt paa iøjnefaldende Sted i Opholdsrummet.

2. Af de Straffebestemmelser, der angaar Brud paa de under Nr. 1 (1)—(11) omtalte Forpligtelser, er S. L.s § 293 den hyppigst anvendte. Herefter straffes Skibsføreren med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, naar han ved slet Sømandskab, Drukkenskab eller anden Pligtforsømmelse har forvoldt Søskade. I de Tilfælde, hvor Straf er paalagt, har det i Reglen drejet sig om Skade ifølge Grundstødning, Skibssammenstød eller anden Søulykke³⁵), men som Søskade maa formentlig ogsaa betragtes Skade alene paa Ladningen f. Eks. paa Grund af ubehørig Stuvning eller mangelfuld Ventilation³⁶), derimod næppe Skade ved Forsinkelse, uberettiget eller ubehørig Oplægning af Gods i Mellemhavn eller uberettiget Salg af Gods.

Hvad angaar Ansaret for Skibets Sedygtighed, hjemler S. L.s § 292 og T. L.s § 43 Straf af Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, naar Skibsføreren, uden at særlige Omstændigheder nøder ham dertil, gaar til Søs med et Skib, der har saadanne Mangler paa Skrog, Maskine eller Udrustning eller er saa haardt eller utilbørligt lastet eller svagt bemanded, at han maatte kunne indse, at Rejsen er forbundet med aabenbar Livsfare for de ombordværende. Anden Overtrædelse af S. L.s § 26, Bestemmelser i T. L. eller Forskrifter eller Paabud, udstedt i Henhold dertil, medfører Bødeansvar.

Paafører Skibsføreren Rederen, en Ladningsejer, Assurandør eller nogen anden, hvis Tarv S. L. paalægger ham at varetage, Skade ved Smugleri eller andet lovstridigt Forhold, straffes han med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, S. L.s § 290. Det samme gælder, naar han uden Rederens Samtykke medtager Gods, der udsætter Skib eller Ladning for Fare.

³⁵) U. f. R. 1923. 831 (Brand, der kunde være afværget ved behørigt Vagthold), 1915. 225 (Skibet stødt paa en Mine efter at have fraveget den foreskrevne Rute) og 1919. 517 (H. R. D., Skibet sænket af tysk Undervandsbaad efter at være gaaet ind i den saakaldte Spærrezone).

³⁶) Jfr. U. f. R. 1929. 1157 (Undladelse af at træffe passende Foranstaltninger til Beskyttelse af levende Kreaturer under orkanagtig Storm) og 1911. 177 (Grundstødning, der nødvendiggjorde Kastning af Last og kostbar Bjærgning, men ikke medførte Skade paa Skibet).

Forlader Skibsføreren Skibet, naar det er i Havsnød, uden at iagttage, hvad der er foreskrevet i S. L.s § 43, straffes han med Hæfte eller Fængsel eller, under formildende Omstændigheder, med Bøder, § 291. Det samme gælder, naar han forlader Skibet under saadanne Forhold, at det derved udsættes for øjensynlig Fare. Forlader han ellers Skibet uden behørigt at have opsagt sin Tjeneste, straffes han med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder eller, under formildende Omstændigheder, med Bøder.

Har Skibsføreren ført falsk Dagbog eller med Forsæt tilintetgjort, understykket eller ulæseliggjort Dagbogen, straffes han med Fængsel fra 30 Dage til 2 Aar, S. L.s § 287. Forsømmer han, hvad der paaligger ham i Henseende til Førelse, Bevaring og Forevisning af Dagbog, straffes han med Bøder.

Undlader Skibsføreren at gøre Anmeldelse til Søforklaring, naar han efter S. L.s § 40 er pligtig dertil, straffes han med Bøder, § 288.

Enhver Overtrædelse af de Pligter, der er paalagt Skibsføreren ved Sm. L.³⁷⁾, medfører Strafansvar. Behandler han en Sømand med unødigt Haardhed, forholder han Mandskabet dets lovlige Kost, eller tilsidesætter han sine Pligter overfor en syg eller tilskadekommet Sømand, straffes han med Bøder eller, under skærpende Omstændigheder, med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, Sm. L.s § 73. For anden Overtrædelse af Sm. L.s Bestemmelser straffes han med Bøder, § 75.

Vægrer Skibsføreren sig uden lovlig Forhindring ved at medtage Søfolk, som skal hjemsendes, straffes han med Bøder, S. L.s § 295.

Angaaende Straf for Overtrædelse af Forskrifter i Betr. L., Karantæne- eller Toldlovgivningen eller andre Bestemmelser for Skibsfarten henvises til tidligere Afsnit.

Har Skibsføreren ikke ombord et Eksempplar af S. L., Sm. L. og de i Henhold til disse Love udstedte Reglementer og Forskrifter, straffes han med Bøder, S. L.s § 286³⁸⁾.

Efter Omstændighederne kan der blive Spørgsmaal om Strafansvar ogsaa efter almindelige Strafferegler, saaledes Borgerlig Straffelov § 253. For-

³⁷⁾ Tilsidesættelse af Pligter overfor Mandskabet ifølge Hyre- eller Tariftale medfører derimod ikke Strafansvar.

³⁸⁾ Efter Ordlyden omfatter § 286 ikke det Tilfælde, at Skibsføreren har forsømt at medtage et Eksempplar af selve Sm. L. Man har overset, at den ved Lov Nr. 182 af 1. Maj 1923 foretagne Ændring af S. L.s § 27 burde medføre Ændring ogsaa af § 286.

udsætninger herom findes i Betr. L.s § 7, S. L.s §§ 290, 292 og 293, Sm. L.s § 73 og T. L.s § 43.

Under særdeles skærpende Omstændigheder kan Skibsføreren for en vis Tid eller for bestandig erklæres uberettiget til at føre Skib, naar han straffes for at have forvoldt Søskade, for at have udsat de ombordværende for aabenbar Livsfare ved at være gaaet til Søs med Skibet i usødygtig Stand, for at have ført falsk Dagbog, for forsætligt at have tilintetgjort, understukket eller ulæseliggjort Dagbogen, for i Havsnød at have forladt Skibet uden at iagttage, hvad der er foreskrevet i S. L.s § 43, for at have forladt Skibet under saadanne Omstændigheder, at det derved udsættes for øjensynlig Fare, for at have behandlet en Sømand med unødigt Haardhed, for at have forholdt Mandskabet dets lovlige Kost, for at have forsømt sine Pligter overfor en syg eller tilskadekommen Sømand, for at have tilsidesat sin Efterretningspligt eller for at have undladt at yde Hjælp i Nød, S. L.s § 296, Sm. L.s § 74, Betr. L.s § 7³⁹). Efter de to førstnævnte Bestemmelser træffes da ved Dommen tillige Bestemmelse om, hvorvidt han skal have Ret til at gøre Tjeneste som Styrmand⁴⁰). Er Retten til at føre Skib frakendt ham for længere Tid, kan den — efter de to førstnævnte Bestemmelser — tilbagegives ham af Kongen efter to Aars Forløb, naar Omstændighederne taler derfor.

3. Skade, som Skibsføreren ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten forvolder Reder, Ladningsejer eller andre, er han efter S. L.s § 59 pligtig at erstatte. Erstatningen kan dog nedsættes under Hensyntagen til den udviste Skyld, Skadens Størrelse og Omstændighederne iøvrigt.

Skønt § 59 ikke begrænser Kredsen af de Personer, overfor hvem Skibsføreren kan ifalde Erstatningsansvar, maa det antages, at han ikke overfor en Assurandør af Skib, Fragt eller Ladning er direkte ansvarlig for en af Forsikringen omfattet Skade paa den forsikrede Genstand, som han har forvoldt ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten. Af Lov om Forsikringsaftaler Nr. 129 af 15. April 1930 § 25 følger nemlig, at Assurandøren vel i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for saadan Skade, indtræder i den forsikredes Krav mod Skibsføreren, men ikke har noget selvstændigt Krav mod denne.

³⁹) Jfr. Borgerlig Straffelov § 79.

⁴⁰) I bekræftende Fald udstedes det fornødne Sønæringsbevis af Handelsministeriet, hvortil Retten skal indsende Udskrift af Dommen tilligemed vedkommendes Sønæringsbevis.

At Skibsføreren efter § 59 er erstatningspligtig, naar han f. Eks. ved ikke at overholde de internationale Søvejsregler forvolder Skade paa et andet Skib ved Sammenstød dermed, eller ved at overtræde Bestemmelser om Lodstvang beskadiger et Havne- eller Broanlæg ved Paasejling deraf, følger allerede af almindelige Regler om Ansvar udenfor Kontraktsforhold. Og at Skibsføreren er pligtig at erstatte Skade, han forvolder Rederen ved Fejl eller Forsømmelse i Opfyldelsen af de særlige Pligter, hans Tjenesteaftale medfører, følger af almindelige Regler om Ansvar i Kontraktsforhold. For saa vidt er Betydningen af § 59 alene den, at Erstatningen kan ned sættes. Men af § 59 følger yderligere, at Skibsføreren ogsaa overfor Besætning, Ladningsejere (Befragtere, Afladere, Ladningsmodtagere) og Passagerer kan ifalde Erstatningsansvar udover, hvad der følger af Reglerne om Ansvar udenfor Kontraktsforhold, hvilket stemmer med, at han, som vi har set, ikke blot skal opfylde eller medvirke til at opfylde Rederens i Aftale begrundede Pligter overfor de nævnte, men er selvstændigt forpligtet, kan siges at staa i kvasi-kontraktmæssigt Forhold til dem. Endvidere maa det vistnok følge af § 59, at Skibsføreren — udover, hvad der følger af Reglerne om Ansvar udenfor Kontraktsforhold — kan ifalde Erstatningsansvar overfor Panthavere i Skibet og, hvis dette ikke tilhører Rederen, men er lejet af ham, overfor Ejeren deraf. Da der ikke er paalagt ham selvstændige Pligter overfor de sidstnævnte, kan han dog næppe ifalde Ansvar udover, hvad der følger af de udenfor Kontraktsforhold gældende Regler, naar han har handlet i Overensstemmelse med Ordre af Rederen⁴¹⁾. Derimod kan det ikke altid fritage ham for Ansvar overfor Besætning, Ladningsejere og Passagerer, at han har handlet efter Ordre af Rederen. Tidligere hed det endog i S. L.s § 59, der før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937 alene angik Erstatningsansvaret overfor Reder og Ladningsejere, at Skibsføreren ved at handle efter Ordre kun fritages for Ansvar overfor den, der har givet Ordren. Og vel er denne Bestemmelse ophævet ved sidstnævnte Lov, men det skyldes alene, at man har fundet Bestemmelsen for vidtgaaende. Navnlig med Hensyn til Ladningen kan Rederen ofte lettere end Skibsføreren indhente Ordre af Ladningsejeren eller bedre end Skibsføreren bedømme, hvad det vil være rigtigt at foretage. I Nutiden er det vel overhovedet et Spørgsmaal, om det er rigtigt at opretholde Skibsførerens

⁴¹⁾ Den svenske Sölövs § 59 fastslaar kun Erstatningsansvar for Skibsføreren overfor Personer, „vars rätt och bästa han har att bevaka“.

selvstændige Forpligtelsesforhold overfor Ladningsejeren¹²⁾), der historisk staar i Forbindelse med, at han er traadt i Stedet for den supercargo, som i tidligere Tid ofte sendtes med Skibet som Varetager af Ladningsejerens Tarv. — En Selvfølge er det, at Skibsføreren maa kunne forlade sig paa Meddelelser fra Rederen om, hvad Ladningsejeren ønsker foretaget, saavel som paa Oplysninger om Indholdet af indgaaede Fragtaftaler, som Rederen giver ham ved Tilsendelse af Certepartikopier eller paa anden Maade. Og han kan ikke ifalde Erstatningsansvar ved efter Ordre af Rederen at undlade at opfylde dennes Forpligtelse til at lade Skibet gaa til en bestemt Havn for at indtage Gods eller Passagerer, men maa tværtimod være forpligtet til at efterkomme en saadan Ordre. Hans selvstændige Forpligtelsesforhold overfor Ladningsejere og Passagerer er jo begrænset til Tiden henholdsvis fra Modtagelsen til Afleveringen af Godset og fra Indskibningen til Udskibningen af Passagererne.

S. L.s § 59 omfatter saavel Skade ifølge Forsinkelse som Beskadigelse eller Tab af Skib eller Gods og Tab af Fragt, og saavel Skade paa Person som anden Skade. Hvorledes en Skades Størrelse bestemmes, vil der være Anledning til at omtale ved Fremstillingen af S. L.s særlige Regler om Bortfragterens Ansvar for Gods og Passagerer, han beforder, og om Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød. Da Rederen ifølge S. L.s § 8 hæfter for Skade, som Skibsføreren forvolder ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, maa Spørgsmaalet om en Skades Størrelse besvares paa samme Maade for dem begge. Herved bemærkes dog, at Skibsføreren ikke, saaledes som Bortfragteren efter S. L.s § 161, har noget egentligt Konnossementsansvar, men kun Pligt til, naar et af ham udstedt Konnossement giver urigtige eller ufuldstændige Oplysninger, og dette kan tilregnes ham som Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten, at erstatte Modtageren deraf følgende Skade.

For at Skibsføreren kan ifalde Erstatningsansvar, maa der foreligge Bevis for, at han har forvoldt Skade ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten. Nogen Formodning for Skyld kan ikke opstilles. I Tilfælde af Skade paa Gods, for hvilket Skibsføreren har udstedt Konnossement, vil Angivelser i dette om Godsets Art, Mængde og Tilstand være af Betydning for Af-

¹²⁾ Ved den Revision af Søloven, der her i Landet har ført til Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937, er man i Norge gaaet bort derfra.

gørelsen af, om Skade er tilføjet Godset i Tiden fra Modtagelsen til Afleveringen deraf.

Den Adgang til at nedsætte Erstatningen, § 59 hjemler, maa være uafhængig af, om Ansaret er af delikt-, kontrakt- eller kvasi-kontraktmæssig Karakter. Kun naar Skibsføreren uden Samtykke af Fordringshaveren har udleveret Gods, der er behæftet med Søpanteret, kan Erstatningen næppe nedsættes. Ifølge S. L.s § 280 bliver Skibsføreren nemlig i saa Fald personlig ansvarlig for Fordringen, dog ikke for det Beløb, som han godtgør, at Pantet ikke kunde have dækket.

Har Skibsføreren uden Rederens Samtykke medtaget Varer til Salg for egen eller andres Regning, skal han ikke blot erstatte derved forvoldt Skade, men tillige betale Rederen Fragt for de medtagne Varer, S. L.s § 28.

§ 29. Skibsførerens Stillingsfuldmagt.

1. Ifølge S. L.s § 48 har Skibsføreren i denne sin Egenskab Fuldmagt til paa Rederens Vegne at foretage Retshandler, der angaar Bevaring af Skibet eller Udførelse af Rejsen, slutte Aftaler om paa Rejsen at medtage Gods saavel som Passagerer, hvis Skibet er indrettet dertil, og optræde som Sagsøger i Sager, der angaar Skibet.

Som Eksempler paa Retshandler, der omfattes af Skibsførerens Stillingsfuldmagt for Rederen, kan nævnes Antagelse af Mandskab, Lods, Bugserhjælp, Mægler eller, i visse Tilfælde¹⁾, af midlertidig Fører, Aftale om Skibets Udrustning og Forsyning med Brændsel, Proviant og Drikkevand, om Reparation af Skibet, om Bjærgning, Slæbning eller Oplægning deraf. Da Retshandlen skal angaa Bevaring af Skibet eller Udførelse af Rejsen, kan Skibsføreren ikke forpligte Rederiet til fremtidig altid at lade Skibet benytte en bestemt Mægler eller indkøbe sine Forsyninger hos et bestemt Firma. Derimod har han efter Sm. L.s § 9 ubetinget Fuldmagt til at ansætte Mandskab, saaledes at han maa kunne slutte Hyreaftaler ikke blot for en forestaaende, men ogsaa for en fremtidig Rejse²⁾. Aftale om Reparation af Skibet maa, som sigtende til dets Bevaring, vistnok kunne indgaas af Skibsføreren, selvom Reparationen ikke er nødvendig for Udførelse af Rejsen, men først skal foretages efter endt Rejse med Henblik paa Klassifikation³⁾. Tegne Forsikring af Skib eller Fragt kan Skibsføreren ikke uden særlig Fuldmagt. Og medens han vel, naar Skibet er kun delvis optaget, kan slutte Aftale om paa Rejsen at medtage Gods eller Passagerer, omfatter hans Stillingsfuldmagt ikke Bortfragtning af Skibet⁴⁾, endmindre Ad-

¹⁾ Ovenfor § 11 ved Note 25.

²⁾ Men Adgang til i saadant Øjemed at rejse Penge efter Reglerne i S. L.s § 49 har han kun under de i § 48 angivne Betingelser.

³⁾ Anderledes norsk Højesteretsdom i N. D. 1905. 453. Efter den daværende Formulering af S. L.s § 48 omfattede S. L.s § 48 „Retshandler, der angaar Foranstaltninger, som sigter til Rejsens Udførelse“, men ikke som nu Retshandler, der angaar Bevaring af Skibet.

⁴⁾ Før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937 kunde Skibsføreren ifølge den daværende Formulering af S. L.s § 48 bortfragte Skibet.

gang til at indgaa paa Ændringer i et af Rederen eller en Agent for denne sluttet Certeparti. Derimod kan han udstede Konnossement for indlastet Gods paa Rederens Vegne, S. L.s § 95. Endvidere maa han kunne føre Forhandlinger og træffe Aftale med Befragteren, Afladeren eller Ladningsmodtageren om Spørgsmaal, der opstaar under Rejsen, saaledes angaaende Laste- eller Lossested, Udførelsen af Lastning eller Losning, Laste- eller Lossetidens Længde, Størrelsen af Godtgørelse for Overliggetid, samt opkræve Fragt, Overliggedagspenge og Bjærgeløn eller Groshavaribidrag, som Ladningen hæfter for. Sælge Skibet kan han ikke, end ikke, hvis det ved lovlig Besigtelse er erklæret for ustandsætteligt⁵⁾.

Skibsførerens Fuldmagt til at optræde som Sagsøger paa Rederens Vegne er, for saa vidt angaar Krav ifølge Retshandler, som han kan indgaa, og Krav paa Fragt og andre Beløb, som han kan oppebære, skønt de ikke begrundes i nogen Aftale, som han kan træffe, et Accessorium til hans Fuldmagt til at foretage Retshandler. Men den processuelle Fuldmagt rækker videre, omfatter alle Krav, der angaar Skibet, altsaa f. Eks. ogsaa Erstatningskrav i Anledning af Brud paa Certeparti fra Befragterens Side eller Skade, der er tilføjet Skibet ved Sammenstød med andet Skib eller iøvrigt paa retsstridig Maade. Han maa kunne ikke blot anlægge egentligt Søgmaal, men ogsaa sikre Fordringen ved Arrest eller gøre en Rederen tilkommende Søpanteret for Fordringen gældende ved umiddelbart paa Grundlag deraf at lade afholde Tvangsauktion over Godset. Beslutter Statens Skibstilsyn at tilbageholde Skibet, kan han ifølge T. L.s § 31 indanke Beslutningen for Handelsministeren. Og gaar dennes Afgørelse ham imod, maa han ifølge S. L.s § 48 kunne indbringe Sagen for Overskibssynet og, om fornødent, for Højesteret, hvilket iøvrigt, for saa vidt angaar Appel til Overskibssynet, er udtrykkeligt sagt i T. L.s § 32.

Søgmaal til Fyldestgørelse af Søpanteret i Skib eller Fragt kan ifølge S. L.s § 282 efter Panthaverens Valg anlægges mod Rederen eller Skibsføreren. Iøvrigt har denne ikke Fuldmagt til at modtage Søgmaal paa Rederens Vegne. Ulovlig Arrest i Skibet eller anden uberettiget Beslaglæggelse deraf bør Skibsføreren søge afværget. Men hvad han i saadant Øjemed gør gældende, præjudicerer ikke Rederens Stilling.

Udkræves der Penge i Øjemed som nævnt i S. L.s § 48, kan Skibs-

⁵⁾ Anderledes før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937.

føreren ifølge § 49 optage Laan eller sælge af Rederens Gods eller, i Nødsfald, af Ladningen. Da Salg af Ladning med Hjemmel i denne Bestemmelse sker til Fyldestgørelse af Skibets Behov, maa Rederen erstatte Ladningsejeren Tabet.

Overskrider Skibsføreren sin Stillingsfuldmagt, bliver Rederen ikke bunden, hvis Trediemand er i ond Tro, idet f. Eks. indkøbte Forsyninger klart overstiger Skibets Behov for Rejsen, eller der, skønt Skibet er et almindeligt Lastskib, indkøbes Fangst- eller Bjærgningsredskaber dertil. Vil Skibsføreren rejse Penge ved at optage Laan eller sælge af Rederens Gods eller Ladningen, maa Laangiveren eller Køberen, hvis han vil være sikker, skaffe sig Oplysninger, der viser, at det Beløb, der søges tilvejebragt, udkræves i Øjemed som nævnt i S. L.s § 48, i sidstnævnte Tilfælde desuden paase, at saadant Nødsfald foreligger, som berettiger til Salg af Ladning. Men ifølge § 49 kan det overfor godtroende Trediemand ikke paaberaabes, at Retshandlen har været upaakrævet, hvilket vil være Tilfældet, naar Skibsføreren i Forvejen havde det fornødne Beløb til Raadighed eller let kunde skaffe sig det fra Rederen.

At Rederen har gjort særlig Indskrænkning i Skibsførerens Stillingsfuldmagt, kan ikke paaberaabes overfor godtroende Trediemand⁶⁾). Efter almindelige Regler vilde derimod en særlig Indskrænkning i Fuldmagten altid kunne paaberaabes overfor den Trediemand, der er i ond Tro. Men det selvstændige Forpligtelsesforhold, hvori Skibsføreren staar navnlig til Besætning, Ladningsejere og Passagerer, medfører jo, at han endog mod Ordre af Rederen kan være ikke blot berettiget, men forpligtet til at sørge for nødvendig Reparation, tilstrækkelig Bemanding og behørige Forsyninger af Skibet. Hans Fuldmagt hertil kan ikke betages ham ved nogen Bestemmelse af Rederen.

Skibsførerens Stillingsfuldmagt for Rederen maa ifølge almindelige Regler være, fra han tiltræder sin Tjeneste paa Skibet, til han fratræder den.

I Modsætning til tidligere⁷⁾) har Skibsføreren nu samme Stillingsfuldmagt for Rederen, naar Skibet befinder sig paa sit Hjemsted, som naar det befinder sig udenfor Hjemstedet.

⁶⁾ Før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937 indeholdt S. L.s § 51 en udtrykkelig Bestemmelse herom. Herefter vilde en Modsætningsslutning være nærliggende, men, som omtalt i Teksten, ikke rigtig.

⁷⁾ Nemlig før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937.

2. Paa Grund af sit Forpligtelsesforhold til Ladningsejeren maa Skibsføreren have Stillingsfuldmagt ogsaa for ham. Ifølge S. L.s § 54 kan han foretage Retshandler og optræde som Sagsøger efter de Regler, der gælder for Bortfragteren, det vil sige efter Reglerne i §§ 102—103. Fuldmagten er som Forpligtelsesforholdet af selvstændig Karakter, ikke afledet af Bortfragterens Fuldmagt.

Ifølge § 102 kan Skibsføreren paa Ladningsejerens Vegne foretage Retshandler, der angaar Bevaring eller Viderebefordring af Godset, og optræde som Sagsøger i Sager angaaende dette. Udkræves der Penge i saadant Øjemed, kan han optage Laan eller sælge af Godset. Vil Opbevaring eller Viderebefordring medføre Fare for, at Godset ødelægges eller væsentlig forringes, eller aabenbart uforholdsmæssige Omkostninger for Ejeren, kan Godset sælges. Salg af Gods skal foregaa ved offentlig Auktion eller paa anden betryggende Maade, § 103.

Søgmaal til Fyldestgørelse af Søpanteret i Ladning kan ifølge S. L.s § 282 anlægges mod Skibsføreren, dog ikke af Rederen eller den, hvem Rederen har overladt Skibet til Brug i Søfart for egen Regning. Iøvrigt har Skibsføreren ikke Fuldmagt til at modtage Søgmaal paa Ladningsejerens Vegne. Ulovlig Arrest i Ladningen eller anden uberettiget Beslaglæggelse deraf bør han søge afværget. Men hvad han i saadant Øjemed gør gældende, præjudicerer ikke Ladningsejerens Stilling.

Ifølge S. L.s § 103 bør Ladningsejeren underrettes om, hvad der foretages, og saavidt muligt bør Forholdsordre indhentes, forinden nogen særlig Foranstaltning vedrørende Godset træffes. At dette er undladt, eller at Skibsføreren har handlet i Strid med særlig Forskrift af Ladningsejeren, kan dog ikke paaberaabes overfor godtroende Trediemand. Vil Skibsføreren rejse Penge ved at optage Laan eller sælge af Godset, maa Laangiveren eller Køberen, hvis han vil være sikker, skaffe sig Oplysninger, der viser, at det Beløb, der søges tilvejebragt, udkræves i Øjemed som nævnt i § 102. Men ifølge § 102 kan det overfor godtroende Trediemand ikke paaberaabes, at Retshandlen har været upaakrævet, hvilket vil være Tilfældet, naar Skibsføreren i Forvejen havde det fornødne Beløb til Raadighed eller let kunde skaffe sig det fra Rederen. Vil Skibsføreren ellers sælge Gods, og Ordre af Ladningsejeren ikke foreligger, maa Køberen, hvis han vil være sikker, skaffe sig Oplysninger, der viser, at Opbevaring eller Viderebefordring vil medføre Fare for, at Godset ødelægges eller væsentlig forringes, eller aabenbart uforholdsmæssige Omkostninger for Ejeren. Ifølge § 103 bør Skibsføreren ikke sælge

af Godset, forinden lovligt Skøn er optaget eller sagkyndig Udtalelse indhentet⁸⁾).

Skibsførerens Stillingsfuldmagt for Ladningsejeren maa ligesom hans Pligt til at drage Omsorg for Ladningen og i det hele varetage Ladningsejerens Tarv vare fra Modtagelsen til Afleveringen af Godset, for saa vidt dette Tidsrum falder indenfor hans Tjenestetid som Fører af Skibet. Ogsaa Bortfragterens Stillingsfuldmagt for Ladningsejeren maa vare fra Modtagelsen til Afleveringen af Godset⁹⁾. Men ofte modtager og afleverer Bortfragteren Godset henholdsvis tidligere og senere end Skibsføreren, idet det i Rutebart er almindeligt, at særlige Ekspeditører modtager Godset til Indlastning og besørger dets Udlevering til rette Vedkommende paa Bestemmelsesstedet. I den Tid, i hvilken Godset er i en Ekspeditørs Varetægt, har ikke Skibsføreren, men kun Bortfragteren Stillingsfuldmagt for Ejeren. Udøver Ekspeditøren som Medhjælper for Bortfragteren dennes Fuldmagt, maa han være ikke blot berettiget, men forpligtet til at følge sidstnævntes Ordre, idet han ikke som Skibsføreren har selvstændig Stillingsfuldmagt for Ladningsejeren.

3. I Overensstemmelse med almindelige Regler hedder det i S. L.s § 58, at Skibsføreren hæfter ikke personligt for Forpligtelser, han i Kraft af sin Stillingsfuldmagt indgaar paa Rederens eller Ladningsejerens Vegne.

At visse af Skibsføreren paa Rederens Vegne indgaaede Forpligtelser medfører Søpanteret i Skib og Fragt, men kun begrænset Hæftelse for Rederen, og at alle af Skibsføreren eller Bortfragteren paa Ladningsejerens Vegne indgaaede Forpligtelser medfører Søpanteret i Ladning, men kun begrænset Hæftelse for Ladningsejeren, omtales nærmere i anden Sammenhæng.

⁸⁾ I hvert Fald efter Ordlyden angaar denne Regel ogsaa Tilfælde, hvor Skibsføreren vil sælge Gods for at rejse Penge. Hvad der i saa Fald skal søges fastslaaet, maa være, at Penge udkræves i Øjemed som nævnt i § 102, og at det fornødne Beløb ikke bør rejses ved Optagelse af Laan fremfor ved Salg af Gods.

⁹⁾ Jfr. S. L.s § 118.

§ 30. Skibsførerens Myndighed.

1. Skibsføreren har ifølge Sm. L.s § 44 i alle Forhold den højeste Myndighed ombord. Ogsaa Maskinmesteren (første Maskinmester) er underordnet Skibsføreren, men har ganske vist i Praksis en meget selvstændig Stilling, idet Skibsføreren i Reglen ikke har den til Ledelse af Maskintjenesten fornødne Sagkundskab¹⁾.

I Kraft af sin Myndighed kan Skibsføreren give Forskrifter for god Skik og Orden ombord og Ordre i Tjenesten.

Ordre i Tjenesten kan gives det egentlige Skibsmandskab, herunder Maskinmesteren, og ikke dertil hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, efter Omstændighederne ogsaa andre ombord ansatte Personer, idet disse har Pligt til at udføre Arbejde, som Skibsføreren finder nødvendigt for Skibets Sikkerhed, saavel som Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, idet saadanne paa Forlangende har Pligt til mod passende Godtgørelse at yde Bistand ved Skibsarbejdet, hvorved dog Hensyn skal tages til deres tidligere Stilling, Sm. L.s §§ 50 og 70—72.

Paa Forlangende skal enhver af de nævnte lade sig undersøge af en Læge, dog uden Udgift for vedkommende, Sm. L.s §§ 26 og 70—72.

Finder Skibsføreren Grund til Mistanke om, at Gods ulovligt²⁾ er bragt ombord, kan han lade enhver af de nævntes Gemmer undersøge, Sm. L.s §§ 54 og 70—72. Vedkommende har Ret til at være tilstede ved Undersøgelsen. Hvad han ulovligt har medtaget, kan Skibsføreren tage i Forvaring, lade bringe i Land eller, om fornødent, kaste overbord.

Forskrifter for god Skik og Orden ombord kan ifølge Sm. L.s §§ 49 og 70—72 og S. L.s § 170 gives for saavel Passagerer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, som alle ombord ansatte Personer.

Af Forholdets Natur maa følge, at Skibsføreren, naar Skibet er i Havn,

¹⁾ Om at Skibsføreren saavidt muligt bør raadføre sig med første Maskinmester, forinden han ansætter Maskinmandskab, ovenfor § 27 efter Note 2.

²⁾ Jfr. nedenfor § 31 ved Note 5.

kan bortvise besøgende eller nægte dem Adgang og give Havnearbejdere, der i Skibets Tjeneste udfører Lastnings- eller Losningsarbejde, Anvisninger desangaaende. Derimod har Karantæne-, Skibstilsyns- og Toldmyndigheder Ret til at gaa ombord i og undersøge Skibet. Og hvor Lodstvang gælder, kan Opfyldelse af Pligten til at tage Lods fremtvinges, men efter dansk Ret har jo selv en Tvangslods kun til Opgave at vejlede Skibsføreren.

2. Overfor alle ombord ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, kan Skibsføreren anvende Magt for at skaffe sig Lydighed, naar det er nødvendigt for at opretholde Skik og Orden ombord, Sm. L.s §§ 60 og 70—72. Er Skibet i Fare, eller viser der sig Mytteri blandt Mandskabet, eller foreligger anden Nødstilstand, er det tilladt at anvende ethvert Middel, som er nødvendigt for at tilvejebringe Orden og Lydighed. Enhver af de nævnte er i saa Fald pligtig at yde Hjælp, endog uden Opfordring. Tilføjes der den, som nægtede Lydighed, Skade, kan Ansvar herfor kun gøres gældende, hvis der er anvendt haardere Midler, end Omstændighederne krævede.

For en Række Tjenesteforseelser kan Disciplinstraft idømmes det egentlige Skibsmandskab og ikke dertil hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren³⁾.

Legemlig Revselse maa ikke tildeles nogen, Sm. L.s §§ 49 og 70—72.

3. Begaar nogen paa Skibet ansat Person, en Passager eller en Sømand, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, *udenfor dansk Havn* en grovere Forbrydelse⁴⁾, skal Skibsføreren, indtil dansk Konsul eller Politiet i Danmark kan tage sig af Sagen⁵⁾, saavidt muligt sørge for, at den skyldige ikke

³⁾ Ovenfor § 20 Nr. 2 b og nedenfor § 31 Nr. 5.

⁴⁾ Som Eksempler herpaa nævner I. U. § 85 Mord, Drab, Legemskrænkelser, der har Døden eller betydeligere Skade til Følge, Sædelighedsforbrydelser, Overfald paa Skibsfører eller anden Befalingsmand, Mytteri, Forvoldelse af Søulykke eller Fremkaldelse af Fare derfor, Forgiftning, Røveri, Pengeafpresning, Tyveri, Hæleri, Bedrageri, Falsk, falske Tilførsler til eller Forfalskning af Skibsdagbog og Eftergørelse eller Forfalskning af gangbare Mønter eller Pengesedler.

⁵⁾ Heri ligger, at Skibsføreren skal anmelde Sagen. — Om dansk Konsuls Pligter, naar Skibsføreren anmelder, at en grovere Forbrydelse er begaaet, er Regler givet i I. U. § 85. Er Forbrydelsen begaaet paa vedkommende Lands Søterritorium, skal Konsulen underrette Stedets Myndigheder, hvis disse maa antages at ville gribe ind, hvad de i Reglen kun vil, naar den offentlige Ro og Orden er forstyrret, eller Forbryderen er Statsborger i Landet, ovenfor § 3 ved Note 3. Er Forbrydelsen begaaet udenfor Landets Søterritorium, bliver der kun Spørgsmaal om at anmelde Sagen for Stedets Myndigheder, hvis den skyldige er Statsborger i Landet. Er det Tilfældet, skal Konsulen indhente nærmere Instruktion fra Uden-

undviger, om fornødent indespærre ham eller anvende andre Magtmidler, Sm. L.s §§ 61 og 70—72, S. L.s § 170⁶). Desuden skal Skibsføreren, hvis ikke Forbrydelsen er begaaet paa fremmed Territorium og forfølges af Stedets Myndigheder, optage en foreløbig Forklaring efter de samme Regler, som gælder om Forhør, der skal afholdes, forinden Disciplinstraaf paalægges⁷).

4. Som man ser, har Skibsføreren ikke blot en Beføjelse til at skaffe sig Lydighed ved Anvendelse af Magt, der gaar langt udover, hvad der gælder i Forholdet mellem over- og underordnet paa Landjorden, men ogsaa en vis Dommer- og Politimyndighed, saaledes at hans Stilling tildels er af offentlig-retlig Karakter.

Af Forholdets Natur følger, at Rederen ikke kan begrænse Skibsførerens Myndighed f. Eks. ved at give andre Ret til at udøve eller selv udøve en dermed konkurrerende Myndighed.

5. Skibsføreren maa have Pligt til at gøre passende Brug af sin Myndighed. For Tilfælde, hvor en grovere Forbrydelse begaaes udenfor dansk Havn, fremgaar dette af Sm. L.s § 61, der er affattet som en Regel om Tjenesteplichter for Skibsføreren, saaledes at Overtrædelse medfører Bødeansvar efter

rigsministeriet. — Forfølger Stedets Myndigheder Sagen, skal Konsulen, hvis Tiltalte er dansk Statsborger, holde sig underrettet om Sagens Gang og om fornødent bistaa Tiltalte efter de almindelige Regler i I. U. § 61, og, hvis Tiltalte er fremmed Statsborger, underrette nærmeste Tjenestemand for hans Hjemland. Desuden skal Konsulen skaffe sig Underretning om Sagens Udfald og gøre Indberetning derom til Udenrigsministeriet. — Forfølger Stedets Myndigheder ikke Sagen, skal Konsulen foretage en Undersøgelse. Maa det antages, at kun Bøde eller kortvarig Fængselsstraaf er forskyldt, kan Konsulen, hvis Forbryderen er dansk Statsborger, lade ham vedtage en Bøde, hvilket dog ikke udelukker senere Strafforfølgning her i Landet. I andre Tilfælde bliver der Spørgsmaal om Hjemsendelse til Strafforfølgning. Dette Spørgsmaal maa forelægges Udenrigsministeriet, hvis vedkommende er fremmed Statsborger. Og selvom han er dansk Statsborger, kan Konsulen ikke træffe Afgørelsen paa egen Haand, hvis der kun er usikker Formodning om Skyld, eller Straffen kan antages at ville blive mindre betydelig, og desuden Hjemsendelsen vil tage lang Tid, være forbundet med betydelige Omkostninger og medføre væsentlig Lidelse for Forbryderen. — Hjemsendelse skal helst ske med det Skib, paa hvilket Forbrydelsen er begaaet, eller med andet dansk Skib. Er det nødvendigt at holde Forbryderen indespærret eller under strengere Opsigt, maa der medsendes Bevogtning eller ved Skibsførerens Bistand træffes Overenskomst med nogen af Besætningen om Tilsyn. Skibsføreren skal afgive Erklæring om, at han vil aflevere Forbryderen til Øvrigheden i første danske Havn eller, naar direkte Hjemsendelse ikke er mulig, til den danske Repræsentation, der i saa Fald skal være behjælpelig med Hjemsendelsen.

⁶) Den skyldige maa ikke behandles strengere, end Øjemedet kræver.

⁷) Ovenfor § 20 Nr. 2 b.

§ 75⁸⁾). At Skibsføreren f. Eks. i Tilfælde af Mytteri er forpligtet til at søge at skaffe sig Lydighed, siges derimod ikke udtrykkeligt i Sm. L.s § 60, men følger af Forholdets Natur. Som nævnt er jo ogsaa enhver af Mandskabet pligtig at yde Hjælp, endog uden Opfordring.

Misbruger Skibsføreren sin Myndighed efter Sm. L.s § 60 eller § 61, 2. Stk., til at skaffe sig Lydighed ved Anvendelse af Magt eller til, naar en Forbrydelse er begaaet udenfor dansk Havn, ved Indespærring eller andre Magtmidler at sørge for, at den skyldige ikke undviger, straffes han med Bøder eller, under skærpende Omstændigheder, med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, § 73⁹⁾). Som i Tilfælde af visse andre grove Tjenesteforseelser¹⁰⁾ kan han derhos for en vis Tid eller for bestandig erklæres for uberettiget til at føre Skib, idet der da ved Dommen tillige træffes Bestemmelse om, hvorvidt han skal have Ret til at gøre Tjeneste som Styrmand, § 74. Er Retten til at føre Skib frakendt ham for længere Tid, kan den efter to Aars Forløb tilbagegives ham af Kongen, naar Omstændighederne taler derfor.

⁸⁾ Sm. L.s § 75 omfatter direkte kun Tilfælde, hvor Forbrydelsen er begaaet af en paa Skibet ansat Person eller en Sømand, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, men maa formentlig være analogisk anvendelig, naar Forbrydelsen er begaaet af en Passager.

⁹⁾ For saa vidt ikke almindelige Strafferegler medfører højere Straf.

¹⁰⁾ Ovenfor § 28 ved Noterne 39—40.

§ 31. Mandskabets Tjenestepligter og Ansvar.

1. Dør Skibsføreren, bliver han ellers ude af Stand til at føre Skibet, eller forlader han Tjenesten, træder Styrmanden eller den øverste af Styrmandene i hans Sted, indtil ny Fører er ansat, Sm. L.s § 46. Heri maa ligge, at i saa Fald kommer alle de ovenfor i §§ 28—30 omtalte Regler om Skibsførerens Tjenestepligter, Ansvar, Stillingsfuldmagt og Myndighed til Anvendelse paa Styrmanden.

Har Skibsføreren Forfald, eller er han fraværende, træffer Styrmanden eller den øverste af Styrmandene¹⁾ i Tilfælde, for hvilke Skibsføreren ikke har givet Ordre, de Afgørelser, der ikke kan opsættes, Sm. L.s § 46. Herved maa Styrmanden have de samme Pligter som Skibsføreren og ligesom denne være selvstændigt forpligtet, navnlig overfor Besætning, Ladningsejere og Passagerer. Formentlig kan han derfor ifalde Erstatningsansvar overfor saavel disse som Rederen. Og ifølge S. L.s § 310 og Sm. L.s § 76 kommer disse Loves Bestemmelser om Strafansvar for Skibsføreren til Anvendelse ogsaa paa „den, der i Skibsførerens Forfald er traadt i hans Sted“. For saa vidt det er nødvendigt til Iværksættelse af Afgørelser, der ikke kan opsættes, maa Styrmanden endvidere kunne udøve Skibsførerens Stillingsfuldmagt. Og berettiget til at skaffe sig Lydighed ved Anvendelse af Magt er efter Sm. L.s § 60 ikke blot Skibsføreren, men ogsaa „den, der i hans Fraværelse eller Forfald er den befallende“. Endelig synes det utvivlsomt, at Styrmanden, naar en grovere Forbrydelse begaas udenfor dansk Havn, kan og skal sørge for, at den skyldige ikke undviger.

Ordre i Tjenesten kan gives af Styrmand, Maskinmestre og andre foresatte, Sm. L.s § 50. Ofte vil f. Eks. Baadsmanden og Hovmesteren have en vis Befalingsmyndighed.

Naar undtages, hvad her er anført, bliver der for Mandskabets Vedkom-

¹⁾ Dette maa i denne Sammenhæng betyde den øverste af de Styrmand, der er tilstede. Saaledes udtrykkeligt svensk Sømandslov § 46.

mende ikke Spørgsmaal om Stillingsfuldmagt eller Myndighed, men kun om Tjenesteplichter og Ansvar.

2. a. Enhver Sømand er pligtig at tiltræde sin Tjeneste ombord til fastsat Tid, Sm. L.s § 51. Han maa derefter ikke uden Tilladelse forlade Skibet. Selv i hans Fritid maa det tilkomme hans foresatte at skønne over, om det af Hensyn til Skibets, Ladningens eller de ombordværendes Sikkerhed, Udførelsen af nødvendig Skibstjeneste eller Skibets forestaaende Afrejse eller Forhaling er paakrævet, at han bliver ombord. Men er det ikke Tilfældet, maa Landlov ikke nægtes ham i hans Fritid.

Bliver en Sømand forhindret i at komme ombord i rette Tid, skal han uden Ophold underrette Skibsføreren derom.

b. For Styrmands og Maskinmestres Vedkommende giver Sm. L.s §§ 45—48 nærmere Regler om Arbejdsomraadet:

Styrmanden skal ifølge § 45 særligt være Skibsføreren til Hjælp ved Navigeringen og de dertil hørende Observationer og Beregninger samt ved Førelsen af Skibsdagbogen. Han fører Tilsyn med det øvrige Mandskab og med Skibet, dets Tilbehør og Udrustning, for saa vidt ikke andet følger af Bestemmelserne om Maskinmesteren i § 47. Han skal sørge for de fornødne Optegnelser over modtaget og udleveret Gods og føre Tilsyn med Lastning og Losning og med Stuvningen af Last og Proviant.

Da Sm. L. intet indeholder om Arbejdsfordelingen mellem flere Styr mænd, maa det være Skibsførerens Sag at træffe Bestemmelse herom under Hensyntagen til den ved deres Ansættelse bestemte Rangfølge.

Angaaende Styrmandens eller den øverste af Styr mændenes Stilling, naar Skibsføreren dør, ellers bliver ude af Stand til at føre Skibet, eller forlader Tjenesten, og naar Skibsføreren har Forfald eller er fraværende, er det fornødne anført under Nr. 1.

Maskinmesteren skal ifølge § 47 særligt lede Maskintjenesten og føre Maskindagbogen. Han er ansvarlig for Driften, Behandlingen og Vedligeholdelsen af Skibets Maskineri og dertil hørende Anlæg og Indretninger samt Skibsskroget indenfor Kedel- og Maskinrum med tilhørende Kulkasser, Tanke og Akselgange. Finder han Mangler ved de nævnte Dele af Skibet, dets Tilbehør eller Udrustning, skal han melde det til Skibsføreren. Han fører Tilsyn med Skibets Forraad af Brændsel og andre Maskinformødenheder og kontrollerer Mængden og Beskaffenheden deraf ved Modtagelsen. Endvidere fører han Tilsyn med Maskinmandskabet og dets Opholdsrum.

Er der flere Maskinmestre ombord, er første Maskinmester ansvarlig for

Maskintjenesten i det hele, og han ordner Tjenesteforholdet mellem Maskinmestrene, § 48. Har første Maskinmester Forfald, eller er han fraværende, træffer den øverste af de andre Maskinmestre i Tilfælde, for hvilke første Maskinmester ikke har givet Ordre, de Afgørelser, der ikke kan opsættes.

I de anførte Bestemmelser kommer klart til Udtryk, at Maskinmesteren har en væsentlig mere selvstændig Stilling end Styrmanden, omend han ligesom denne er underordnet Skibsføreren²⁾).

Om Arbejdsomraadet for Personer, der hører til det underordnede Mandskab, indeholder Sm. L. intet. For saa vidt Bestemmelser derom ikke er truffet ved Forhyringen eller i Tarifaftale, maa det derfor bero paa Sædvane, hvilket Arbejde der kan kræves udført af dem. Undtagen for mindre Skibe, navnlig Sejlskibe, har Udviklingen ført til, at Lastnings- og Losningsarbejde udføres ikke af Mandskabet, men af Stedets Havnearbejdere. Undertiden kan dog Skibets Spil kræves betjent af Dæksmandskabet (Winchmænd)³⁾.

Arbejde, som Skibsføreren finder nødvendigt for Skibets Sikkerhed, kan ifølge Sm. L.s § 71 paalægges endog Personer, som er ansat paa Skibet af andre end Rederen eller Skibsføreren.

Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, skal paa Forlangende mod en passende Godtgørelse yde Bistand ved Skibsarbejdet, hvorved dog Hensyn skal tages til deres tidligere Stilling, § 72.

c. Som Skibsføreren⁴⁾ skal Styrmanden, Maskinmesteren og enhver anden foresat behandle sine underordnede paa sømmelig Maade, ved Anordning af Arbejde tage Hensyn til enhvers Stilling ombord og saa vidt muligt tillige til hans Dygtiggørelse i sit Fag, ved Ledelse af Arbejde iagttage de fornødne Forsigtighedsregler til Værn mod Ulykker og Sygdom, paa Søndage og andre her i Riget anordnede Helligdage undlade at paalægge sine underordnede Arbejde, som kan opsættes, og saavidt muligt give dem Adgang til at holde Gudstjeneste ombord paa de nævnte Dage, Sm. L.s §§ 49, 55 og 56.

Bestemmelsen om, at enhver foresat skal behandle sine underordnede paa sømmelig Maade, finder tilsvarende Anvendelse ikke blot, som alle Sm. L.s Bestemmelser om Mandskabet, paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, men

²⁾ Jfr. ovenfor § 30 ved Note 1.

³⁾ U. f. R. 1929. 646. — Angaaende Pligt for Dæksmandskabet til at lempe Kul. U. f. R. 1911. 1010 og 1929. 32 (H. R. D.).

⁴⁾ Ovenfor § 28 Nr. 1 (5).

ogsaa paa andre ombord ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, Sm. L.s §§ 71 og 72.

d. Enhver Sømænd skal nøje følge de Forskrifter, der gives for god Skik og Orden ombord, adlyde sine foresattes Ordre i Tjenesten og ved tydelige Svar vise, at han har forstaaet Ordre, der gives ham, Sm. L.s §§ 49 og 50.

Paa Forlangende af Skibsføreren er enhver Sømænd pligtig at lade sig undersøge af en Læge, dog uden Udgift for Sømænd, § 26. Desuden kan Handelsministeren give Regler om Lægeundersøgelse af Skibsmandskabet. De gældende Bestemmelser herom findes i Bekg. Nr. 76 af 31. Marts 1928.

Enhver Sømænd skal vise Omsorg for Skib og Last, i det hele udføre sin Tjeneste med Iver og Paapasselighed, opføre sig sømmeligt, ædrueligt og fredeligt, Sm. L.s §§ 49 og 50.

Uden Tilladelse af Skibsføreren maa en Sømænd ikke medtage Varer til Salg for egen eller andres Regning, § 54. Derimod kan han i rimeligt Omfang medtage Varer til personligt Brug, for saa vidt det ikke kan medføre Ulempe for Skib eller Ladning eller Fare for Uorden ombord. Skønnet i saa Henseende maa det tilkomme hans foresatte at udøve. Opium, Kokain og lignende er det ubetinget forbudt at medtage⁵⁾.

En Sømænd maa ikke lade uvedkommende holde sig skjult ombord eller imod Forbud lade nogen komme ombord, § 62.

Proviant maa ikke bortødsles eller behandles paa anden utilbørlig Maade, § 62.

Klage over Skibets Sødygtighed med Henblik paa at faa foretaget Kontrolsyn maa ikke fremsættes uden rimelig Grund, § 83.

Med Undtagelse af den sidstnævnte finder de her gengivne Regler tilsvarende Anvendelse paa alle paa Skibet ansatte Personer, der ikke hører til det egentlige Skibsmandskab, saavel som paa Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, §§ 71 og 72⁶⁾. At dette ikke gælder ogsaa den paa § 83 støttede Regel, beror paa, at kun Klage fra Personer af det egentlige Skibsmandskab og andre af Rederen eller Skibsføreren paa Skibet ansatte Personer kan begrunde, at Kontrolsyn skal foretages⁷⁾.

⁵⁾ Angaaende Skibsførerens Beføjelser, naar han finder Grund til Mistanke om, at noget ulovligt er bragt ombord, ovenfor § 30 ved Note 2.

⁶⁾ At de paa § 62 støttede Regler finder tilsvarende Anvendelse, kan sluttet af, at der i §§ 71 og 72 henvises til § 87.

⁷⁾ Ovenfor § 28 mellem Noterne 27 og 28.

3. Mener en Sømand, at der med Urette er givet ham Ordre til at udføre et vist Arbejde, nægtet ham Landlov eller nægtet ham Adgang til at medtage Ting til personlig Brug, kan han, hvis Ordren eller Nægtelsen er udgaaet fra en anden end Skibsføreren, klage til denne. Er Ordren eller Nægtelsen udgaaet fra Skibsføreren eller godkendt af denne, kan han i Udlandet klage til Konsulen, Sm. L.s § 43. Derimod maa han ikke paakalde fremmede Myndigheders Indgriben. Ej heller maa han tage sig selv til Rette. Er Ordren eller Nægtelsen klart uberettiget, kan det dog sikkert ikke have nogen for Sømanden skadelig Retsfølge, at han handler i Strid dermed.

Bestemmelserne i § 43 finder ikke tilsvarende Anvendelse paa Personer, der er ansat paa Skibet af andre end Rederen eller Skibsføreren, eller paa Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul. Men naar de sidstnævnte beordres til at yde Bistand ved Skibsarbejdet, maa § 43 vistnok være direkte anvendelig.

4. Naar en Sømand undlader at tiltræde sin Tjeneste ombord i rette Tid, forlader Skibet uden Tilladelse eller ikke kommer tilbage i rette Tid efter at have været i Land, kan Skibsføreren lade ham bringe ombord ved Politiets Hjælp, hvis (1) Skibet ellers ikke har tilstrækkeligt Mandskab, eller (2) Sømanden træffes beruset, Sm. L.s § 52^o).

I denne Bestemmelse ligger, at i de nævnte Tilfælde er Skibsføreren saavel i Udlandet som her i Landet berettiget til at paakalde Politiets Hjælp, og Politiet her i Landet forpligtet til at yde Hjælpen. Om Politiet i et fremmed Land kan forventes at ville yde Bistand, beror paa Landets Lovgivning. Efter nogle Traktater skal Bistand ydes, dog ikke til Ombordbringelse af Søfolk, der er Statsborgere i Landet selv^o).

Bestemmelserne i § 52 maa være ufravigelige. Tilsvarende Anvendelse finder de kun paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren. Det kan sikkert ikke aftales, at de skal gælde Personer, der er ansat af andre end Rederen eller Skibsføreren.

5. Ifølge Sm. L.s §§ 77—87 kan enhver Tjenesteforseelse medføre Strafansvar, idet § 87 hjemler Straf af Bøder, naar en Sømand paa anden Maade end angivet i §§ 77—86 gør sig skyldig i Forseelse i Tjenesten eller forbry-

^o) Angaaende Tilfælde af Dobbeltforhyring ovenfor § 27 efter Note 10.

^o) Ovenfor § 11 ved Note 31.

der sig mod god Orden og Skik¹⁰⁾. En Række Tjenesteforseelser kan desuden medføre Disciplinstraft¹¹⁾.

a. For Rømning straffes en Sømand, som i den Hensigt at unddrage sig Tjenesten undlader at indfinde sig ombord til bestemt Tid eller i samme Hensigt forlader Skibet, Sm. L.s § 78.

Rømning straffes almindeligvis med Bøder. Er Skibet eller Menneskeliv udsat for Fare ved Rømningen, eller foreligger der iøvrigt skærpende Omstændigheder, kan dog Straffen stige til Hæfte eller Fængsel indtil et Aar. Og er en Sømand rømt med Hyre, straffes han, hvad enten han havde tiltraadt sin Tjeneste i Skibet eller ikke, som for Bedrageri, medmindre det maa antages, at han ikke har haft til Hensigt at tilegne sig det oppebaarne, men endnu ikke fortjente Hyrebeløb¹²⁾.

Rømningsmanden forbryder tilgodehavende Hyre, § 53. For saa vidt Beløbet ikke medgaar til Dækning af Rederens Erstatningskrav, skal det — ligesom Hyre, der afkortes som Disciplinstraft¹³⁾ — anvendes til Fordel for Sømænd eller deres paarørende som nærmere bestemt i Bekg. Nr. 511 af 21. December 1923.

Ejendele, Rømningsmanden efterlader ombord, kan Skibsføreren sælge paa hensigtsmæssig Maade, § 53. Ogsaa herved indkomne Beløb anvendes til Fordel for Sømænd eller deres paarørende efter Reglerne i Bekg. Nr. 511 af 21. December 1923, for saa vidt det ikke medgaar til Dækning af Rederens Erstatningskrav.

Nogen Kontrol med, at en Rømningsmands tilgodehavende Hyre og Salgssummen for hans ombord efterladte Ejendele anvendes som nævnt, er hidtil ikke ført fra det offentliges Side. Da det ikke — saaledes som i § 69

¹⁰⁾ Paatale i Henhold til § 87 finder kun Sted paa Begæring af Skibsføreren eller Rederen, § 88.

¹¹⁾ Ovenfor § 20 Nr. 2 b.

¹²⁾ Rømning med Hyre antoges ikke at foreligge i et Tilfælde, hvor Rømningsmanden havde efterladt en Skibskiste, hvis Værdi oversteg den ikke fortjente Del af et modtaget Hyreforskud, U. f. R. 1903. 372. — Naar skærpende Omstændigheder ikke foreligger, og Sømænd ikke er rømt med Hyre, finder Paatale kun Sted paa Begæring af Rederen eller Skibsføreren, Sm. L.s § 88. Begæring om Paatale skal fremsættes snarest muligt og senest inden et Aar, efter at Forseelsen er begaaet. — De fleste Rømningssager afgøres i Henhold til Bødeforelæg ifølge Rpl.s § 931. Danske Konsuler kan afgøre en Rømningssag med en Bøde, hvis Rømningsmanden vedtager denne og er i Stand til at betale den, og Skibsføreren paa Rederens og egne Vegne frafalder Krav om retslig Tiltale, I. U. § 84.

¹³⁾ Ovenfor § 20 Nr. 2 b.

med Hensyn til Hyre, der afkortes som Disciplinstraaf — er foreskrevet, at Beløbene skal indsendes til Handelsministeriet, maa de kunne sendes direkte til den Institution, som de efter Reglerne i Bekg. Nr. 511 af 21. December 1923 skal tilfalde. De maa dog ogsaa kunne sendes til Handelsministeriet, direkte eller gennem en Mønstringsbestyrer eller Konsul. Sker det, bør Ministeriet formentlig paase, at ikke for meget er fradraget til Dækning af Rederens Erstatningskrav.

Ønsker Skibsføreren ikke at benytte sin Ret til at sælge en Rømningsmands ombord efterladte Ejendele, kan disse i Udlandet afleveres til Konsulen, der, hvis ikke Ejeren afhenter dem inden tre Uger, sender dem til Udenrigsministeriet, hvis Rømningsmanden er dansk, i modsat Fald til nærmeste Tjenestemand for hans Hjemland. I. U. § 84.

En dansk Rømningsmands Søfartsbog bør¹⁴⁾, direkte eller gennem en Mønstringsbestyrer eller Konsul, tilstilles Politiet med Angivelse af, om Paatale begæres. Er Rømningsmanden værnepligtig, tilstilles Bogen vedkommende Lægdsforstander, til hvem Rømningsmanden maa henvende sig, naar han vil søge Hyre¹⁵⁾, saaledes at der bliver Anledning til at drage ham til Ansvar. Har Rømningsmanden Udygtigheds- eller Afskedspas, kan han faa ny Søfartsbog udstedt af en Mønstringsbestyrer, men i hvert Fald i København vil Mønstringsbestyreren henvise en Sømand, der vides at være rømt, til at skaffe sig sin gamle Søfartsbog igen ved Henvendelse til Politiet.

Den, der forleder en Sømand til at rømme eller med Raad eller Daad fremmer Rømningen, straffes med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, § 79¹⁶⁾.

Har en Rømningsmand ment sig berettiget til at unddrage sig Tjenesten, kan Straffen, naar hans Fejltagelse er undskyldelig¹⁷⁾, nedsættes eller bortfalde, Borgerlig Straffelov § 84.

En Sømand, der ikke har haft til Hensigt at unddrage sig Tjenesten, men ved et ham tilregneligt Forhold er blevet forhindret i at indfinde sig ombord i rette Tid¹⁸⁾, eller som kun har haft til Hensigt at unddrage sig

¹⁴⁾ Jfr. nedenfor § 34 ved Note 47.

¹⁵⁾ Jfr. ovenfor § 11 ved Note 33.

¹⁶⁾ Paataale finder kun Sted paa Begæring af Skibsføreren eller Rederen.

¹⁷⁾ Jfr. U. f. R. 1916. 262.

¹⁸⁾ U. f. R. 1899. 263. (Anholdelse under Landlov).

Tjenesten i kortere Tid¹⁹⁾), kan ikke straffes for Rømning, men vel efter de almindelige Bestemmelser i § 87.

En Sømand, som tager Hyre paa et Skib for en Tid, hvori han som Følge af en ældre Hyrekontrakt er pligtig at gøre Tjeneste paa et andet Skib, straffes med Bøder, Sm. L.s § 78²⁰⁾).

Disciplinstraf kan idømmes, naar en Sømand undlader at tiltræde Tjenesten i rette Tid, ulovligt gaar fra Borde, ikke kommer tilbage i rette Tid efter at have været i Land eller forsømmer at melde Forfald, som hindrer ham i at komme ombord i rette Tid, § 62.

b. En Sømand, der ved Skødesløshed, Uforsigtighed eller Forsømmelse i Tjenesten foranlediger Søulykke²¹⁾), straffes med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, § 84. Er den skyldige Styrmand eller Maskinmester, kan han derhos for en vis Tid eller for bestandig erklæres for uberettiget til at gøre Tjeneste i Stilling som den hidtidige. Ved Dommen kan der da tillige træffes Bestemmelse om, at han skal have Ret til at gøre Tjeneste i nærmere angiven lavere Stilling²²⁾). Efter et Aars Forløb kan Handelsministeren træffe Bestemmelse herom eller — under særlige Omstændigheder — tilbagegive vedkommende hans fulde Sønæringsrettigheder.

Forlader en Sømand Skibet, naar det er stedt i Fare, uden at iagttagte, hvad der paaligger ham som god Sømand, straffes han med Bøder eller Hæfte, § 86²³⁾).

Disciplinstraf kan anvendes, naar en Sømand volder Fare eller Skade ved Forsømmelighed under Tjenesten, forlader sin Post ved Roret eller paa Udkig, paa saadan Post findes sovende eller beruset eller ellers er beruset i Tjenesten, § 62.

c. For Forseelser vedrørende Førelse af Dagbog eller Maskindagbog ifalder Styrmanden eller Maskinmesteren Strafansvar efter de samme Regler som Skibsføreren, S. L.s § 287.

¹⁹⁾ U. f. R. 1914. 354.

²⁰⁾ Paatale finder kun Sted paa Begæring af Skibsføreren eller Rederen.

²¹⁾ Jfr. U. f. R. 1910. 418 og ovenfor § 28 Note 35.

²²⁾ Det fornødne Sønæringsbevis udstedes af Handelsministeriet, hvortil Retten skal indsende Udskrift af Dommen tilligemed vedkommendes Sønæringsbevis.

²³⁾ Forinden Beslutning træffes om Paatale efter nogen af de under b omtalte Bestemmelser, skal Sagen forelægges Handelsministeriet, § 88. Angaar Sagen Totalforlis, Grundstødning, hvor fremmed Hjælp har maattet tilkaldes, eller anden Søulykke, hvor enten Menneskeliv er gaaet tabt eller Skaden er betydelig, kan Paatale ikke frafaldes, forinden Erklæring af Handelsministeriet er indhentet.

d. Brud paa de Forpligtelser, der paahviler Styrmanden, Maskinmesteren og andre foresatte overfor deres underordnede kan kun straffes efter den almindelige Bestemmelse i § 87.

En Sømand, der sætter sig op imod Skibsføreren eller den, der i hans Sted fører Befalingen, eller som nægter Lydighed, straffes med Bøder eller, under skærpende Omstændigheder, med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, § 80²⁴⁾.

En Sømand, der overfalder Skibsføreren eller anden foresat med Vold eller Trusel om Vold, straffes med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, under skærpende Omstændigheder med Fængsel indtil 2 Aar, § 81. Under formildende Omstændigheder kan dog Straffen begrænses til Bøder.

Gør Mandskabet eller nogen Del deraf Mytteri, straffes Deltagerne med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, under formildende Omstændigheder med Bøder, § 82. For Anstifterne eller Anførerne kan dog Straffen stige til Fængsel indtil 6 Aar. Det samme gælder de øvrige Deltagere, hvis der er øvet Vold mod Person eller foraarsaget Skade af Betydning paa Gods.

Usømmelig eller ufredelig Opførsel overfor andre end overordnede kan medføre Strafansvar efter den almindelige Bestemmelse i § 88.

Disciplinstraf kan idømmes, naar en Sømand ikke adlyder en foresats Ordre i Tjenesten, opfører sig usømmeligt mod en overordnet, indlader sig i Slagsmaal eller paa anden Maade gør Brud paa Skik og Orden ombord, § 62.

e. Medtager en Sømand uden Skibsførerens Vidende Gods, der udsætter Skib eller Ladning for Fare, straffes han med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, § 85²⁵⁾. I Praksis er denne Bestemmelse navnlig anvendt, naar Gods er medtaget i Smuglerijemed²⁶⁾, og naar stærke Drikke hemmeligt er bragt ombord²⁷⁾.

Efter den almindelige Bestemmelse i § 87 kan en Sømand straffes, naar han, uden at Tilfældet falder ind under § 85, ulovligt medtager Gods, naar han lader uvedkommende holde sig skjult ombord eller imod Forbud lader nogen komme ombord, og naar han bortødsler Proviant eller behandler den paa anden utilbørlig Maade.

I alle de her omtalte Tilfælde kan Disciplinstraf anvendes.

²⁴⁾ Paatale finder kun Sted paa Begæring af Skibsføreren eller Rederen.

²⁵⁾ Paatale finder kun Sted paa Begæring af Skibsføreren eller Rederen.

²⁶⁾ U. f. R. 1897. 342. og 1903. 649.

²⁷⁾ U. f. R. 1904. 138.

f. Viser det sig, naar Kontrolsyn afholdes i Henhold til § 59, at den fremsatte Klage savner al rimelig Grund, straffes de, der har fremsat Klagen, med Bøder eller, under skærpende Omstændigheder, med Hæfte eller Fængsel indtil 6 Maaneder, § 83.

Det almindelige Straffebud i § 87 finder tilsvarende Anvendelse ikke blot, som alle Sm. L.s Bestemmelser om Mandskabet, paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, men ogsaa paa andre ombord ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, §§ 71 og 72. Det samme gælder Straffebudet i § 85 angaaende Medtagelse af Gods, der udsætter Skib eller Ladning for Fare, uden Skibsførerens Vidende. Derimod finder de øvrige Straffebud og Bestemmelserne om Disciplin straf tilsvarende Anvendelse alene paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren.

6. Ifølge § 50 er en Sømand pligtig at erstatte Skade, han forvolder ved Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten. Retten kan dog nedsætte Erstatningsbeløbet under Hensyntagen til den udviste Skyld, Skadens Størrelse og Omstændighederne iøvrigt. Disse Bestemmelser finder tilsvarende Anvendelse ikke blot paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, men ogsaa paa andre ombord ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, §§ 71 og 72.

Afset fra Adgangen til at nedsætte Erstatningen fastslaar § 50 kun, hvad der vilde gælde ogsaa uden denne Bestemmelse. Overfor hvem Sømanden hæfter, afgør § 50 ikke. Efter almindelige Regler kan han ifalde kontraktmæssigt Ansvar overfor Rederen og deliktmæssigt Ansvar f. Eks. for Skade, der ifølge hans Fejl eller Forsømmelse tilføjes andet Skib eller dets Ladning ved Sammenstød. Ogsaa for Skade paa eget Skibs Ladning kan der formentlig blive Spørgsmaal om deliktmæssigt Ansvar, navnlig naar Skaden skyldes en Fejl eller Forsømmelse, for hvis Følger Rederen ikke hæfter. Er Rederen ansvarlig for Følgerne af den begaaede Fejl eller Forsømmelse, kan Ladningsejeren i Reglen ikke holde sig direkte til Sømanden undtagen i de ovenfor under Nr. 1 omtalte Tilfælde, hvor Fejlen og Forsømmelsen er begaaet af Styrmanden, og denne hæfter efter de for Skibsføreren gældende Regler. Afset herfra har nemlig Mandskabet ikke som Skibsføreren selvstændig Forpligtelse til at varetage Ladningsejerens Tarv. Derimod kan Reglerne om, at Styrmand, Maskinmestre og andre foresatte skal behandle deres under-

ordnede paa sømmelig Maade, og at enhver Sømand skal opføre sig sømmeligt, ædrueligt og fredeligt, siges at fastslaa selvstændige Pligter overfor andre ombordværende. Men formentlig gaar hverken disse Bestemmelser eller det direkte Erstatningsansvar, der kan støttes paa dem, udover, hvad der vilde gælde allerede ifølge almindelige Regler.

Erstatningen maa kunne nedsættes, hvad enten Ansvaret er delikt- eller kontraktmæssigt. At Nedsættelse kan finde Sted ogsaa i de ovenfor under Nr. 1 omtalte Tilfælde, hvor der paahviler Styrmanden et kvasi-kontraktmæssigt Ansvar, navnlig overfor Besætning, Ladningsejere og Passagerer, følger af S. L.s § 59.

Viser det sig ved et i Henhold til Sm. L.s § 59 afholdt Kontrolsyn, at Klagen over Skibets Sødygtighed har savnet rimelig Grund, skal de, der har fremsat Klagen, betale Omkostningerne ved Synets Afholdelse og erstatte Tab derved.

Har en Sømand ulovligt medtaget Gods, skal han foruden Erstatning for derved foraarsaget Skade betale Fragt for Godset, § 54.

§ 32. Rederens Pligt til at betale Hyre.

1. Angaaende Skibsføreren hedder det i Sm.L.s § 7, at om Hyre ved Dødsfald gælder de samme Regler som i § 24 bestemt for Mandskabet¹⁾. Iøvrigt indeholder Sm.L. ikke Bestemmelser om Beregning eller Udbetaling af Hyre til Skibsføreren.

Foruden Hyre tilkommer der ofte Skibsføreren Andel i Skibets Fragt (Kaplak), i anden Indtægt af Rejsen, f. Eks. Fiske eller Fangst, eller i Rederens Overskud (Tantième).

Kaplak beregnes undertiden af Skibets Bruttofragt, men her i Landet er dette ikke almindeligt. Medmindre andet er aftalt, kan Skibsføreren end ikke kræve Kaplak i Forhold til Skibets Nettofragt, men maa finde sig i Fra- drag for Generalomkostninger, herunder Skatter²⁾. I Tilfælde af Havari fragaar Reparationsudgifterne uden Afdrag i Anledning af, at Skibets Værdi forøges, naar gamle Dele erstattes med ny³⁾.

Ophører Skibsførerens Tjenesteforhold før Slutningen af en Rejse eller Udløbet af et Regnskabsaar, har han Krav paa en forholdsmæssig Del af den Kaplak, Tantième eller lignende, der maatte være tilsagt ham for Rejsen eller Aaret, § 8.

Undertiden har Skibsføreren ifølge særlig Aftale Ret til en Ducør f. Eks. ved Udgangen af et Aar, naar han har sejlet tilfredsstillende og uden større Havarier⁴⁾.

Særskilt Godtgørelse, som Skibsføreren maatte modtage af Befragtere, Ladningsejere, Leverandører eller andre, med hvem han i sin Egenskab af Skibsfører har haft at gøre, skal han godskrive Rederen, S.L.s § 60.

2. a. Angaaende Beregningen af Hyre til Mandskabet indeholder Sm.L. en Række Bestemmelser.

¹⁾ Nedenfor ved Note 7.

²⁾ U. f. R. 1923. 271 (H. R. D.).

³⁾ N. D. 1923. 617 (S. og H. R. D.).

⁴⁾ Sø- og Handelsretstidende 1914. 204.

Skal Hyre beregnes for en Del af en Maaned, sættes denne til tredivede Dage, § 18. Iøvrigt regnes naturligvis med Kalendermaaneder. Har Tjenestetiden været fra 20. Januar til 23. Marts, maa der saaledes betales to Maaneders Hyre for Tiden fra 20. Januar til 19. Marts og $\frac{1}{30}$ af en Maanedes Hyre for hver af de fire Dage fra 20. til 23. Marts.

Hyren løber fra og med den Dag, da Sømanden tiltræder Tjenesten ombord, eller, hvis han fra Forhyringsstedet, det vil sige det Sted, hvor han befinder sig, naar Aftalen med ham sluttet, maa foretage en Rejse for at komme til Skibet, fra og med den Dag, da han tiltræder denne Rejse. Sidstnævnte Regel maa have til Forudsætning, at Rejsen foretages direkte og ikke tiltrædes tidligere end nødvendigt. Og som de øvrige her omtalte Bestemmelser maa Reglen kunne fraviges ved Aftale, idet det ofte ikke vilde være til Sømandens Fordel, men tværtimod kunde forhindre ham i at faa Hyre, om han var afskaaret fra at paatage sig at foretage Rejsen fra Forhyringsstedet til Skibet uden Ret til Hyre for den Tid, der medgaar dertil⁵⁾.

Hyren løber normalt til og med den Dag, da Tjenesten ophører, eller, hvis Afmønstring skal finde Sted, til og med Mønstringsdagen.

For den Tid, i hvilken en Sømand ulovligt unddrager sig Tjenesten, har han ikke Krav paa Hyre. Og er en Sømand ved Sygdom eller Skade, som han har paadraget sig ved egen Skyld eller fortiet ved Forhyringen, forhindret i at udføre sit Arbejde, har han ifølge § 32, selvom han ikke afskediges og maaske ikke kan afskediges⁶⁾, kun Krav paa Hyre for den Tid, i hvilken han har udført sit Arbejde.

Ved Beregningen af den Tid, for hvilken en Sømand efter de sidstnævnte Bestemmelser ikke har Krav paa Hyre, kan Brøkdele af en Dag næppe regnes som en hel Dag. Men i de normale Tilfælde, hvor Hyren løber fra og med den Dag, da Tjenesten ombord eller Rejsen fra Forhyringsstedet tiltrædes, til og med den Dag, da Tjenesten ophører eller Afmønstring finder Sted, regnes kun med hele Dage.

Dør en Sømand, regnes Hyren ifølge § 24 til og med Dødsdagen, hvis ikke Retten til Hyre er ophørt tidligere paa Grund af Sygdom eller af anden Aarsag. Dette følger iøvrigt allerede af Reglerne i § 18. Bliver Skibet borte, beregnes Hyren, hvis det ikke kan oplyses, naar Ulykken indtraf, som om Dødsfaldet var indtruffet ved Udløbet af den Tid, som i Alminde-

⁵⁾ Medmindre andet er aftalt, har en Sømand ikke Krav paa at faa dækket sine Omkostninger ved Rejsen fra Forhyringsstedet til Skibet, U. f. R. 1934. 988.

⁶⁾ Nedenfor § 34 ved Note 15.

lighed medgaar for et Skib som det forulykkede til en Rejse paa samme Aarstid fra det Sted, hvorfra man sidst havde Efterretning om Skibet, til Bestemmelsesstedet. Kan det oplyses, at Ulykken er indtruffet — eller senest er indtruffet — til et bestemt tidligere Tidspunkt, beregnes Hyren naturligvis kun til dette.

Dør en *dansk* Sømand, der har været i Rederens Tjeneste de sidste seks Maaneder før Dødsfaldet, skal Rederen betale en Maanedes Tillægshyre til hans Enke eller umyndige Børn, § 24. Saavel uægte Børn som ægte Børn og Adoptivbørn maa kunne kræve Tillægshyre efter denne Bestemmelse.

Som nævnt⁷⁾ gælder Reglerne i § 24 ogsaa Skibsføreren.

Er Hyren fastsat til et bestemt Beløb ikke for hver Maaned, men for Rejsen, skal jo dennes antagelige Varighed angives i Sømandens Afregningsbog, § 11. Sømanden har Ret til den aftalte Hyre, selvom Rejsen kommer til at vare kortere end forudsat, § 22. Naturligvis kan det dog aftales, at Rederen skal have Ret til at gøre et forholdsmæssigt Afdrag i Hyren, men denne er da i Virkeligheden bestemt efter Tid. Kommer Rejsen til at vare længere end forudsat, har Sømanden Krav paa et forholdsmæssigt Tillæg til Hyren. Det siges dog udtrykkeligt i § 22, at denne Bestemmelse er deklaratorisk. En Aftale om, at der slet ikke skal ydes Tillæg, maa formodes kun at omfatte Tilfælde, hvor det skyldes tilfældige Hændelser, altsaa ikke Rederens egne Dispositioner, at Rejsen forlænges. Derimod vil der ikke være noget unaturligt i at antage, at en særlig Aftale om Beregningen af Tillæget omfatter alle Tilfælde af Rejsens Forlængelse, idet Hyren for en Rejse i Reglen sættes forholdsvis højere end sædvanlig Maanedshyre, saaledes at der kan være Grund til ikke at give Tillæg i Forhold til den aftalte Hyre, hvis Rejsen forlænges. Ved Beregningen af det forholdsmæssige Tillæg, Sømanden kan kræve, naar ikke andet er aftalt, lægges den i Afregningsbogen optagne Angivelse af Rejsens Varighed til Grund. Det samme gælder i andre Tilfælde, hvor Hyre, skønt et bestemt Beløb for Rejsen er aftalt, skal beregnes efter Tid, saaledes naar Tjenesteforholdet afbrydes, før Rejsen er endt, eller fortsættes efter Rejsens Slutning uden ny Aftale om Hyren, og naar Sømanden i en Del af den Tid, Rejsen varer, ulovligt undtager sig Tjenesten eller som Følge af selvforskyldt eller ved Forhyringen fortiet Sygdom eller Skade er forhindret i at udføre sit Arbejde. Efter hvad foran er anført, maa Rejsens Varighed bestemmes som Tiden fra og med

⁷⁾ Ovenfor ved Note 1.

den Dag, da Tjenesten ombord eller Rejsen fra Forhyringsstedet tiltrædes, til og med den Dag, da Tjenesten ophører eller Afmønstring finder Sted.

Dersom Mandskabet formindskes under Rejsen, skal ifølge § 23 sparet Hyre for den Tid, Skibet er i Søen, fordeles mellem de tilbageblivende i Forhold til enhvers forøgede Arbejde, for saa vidt de ikke faar Godtgørelse for dette ved Overtidsbetaling. „Rejsen“ maa her betyde den eller de Rejser, for hvilke Forhyringen gælder⁸⁾). En Formindskelse af Mandskabet „under Rejsen“ maa anses at foreligge saavel, naar Antallet af Sømænd fra først af er, som naar det senere bliver mindre end forudsat ved Forhyringen⁹⁾). Fordeling af sparet Hyre kan derfor altid kræves, naar Besætningen er mindre, end den efter Forhyringsaftalen eller kollektiv Overenskomst skulde være. Og er der ikke særlige Holdepunkter for det modsatte, maa det antages forudsat ved Forhyringen, at Besætningen mindst skal være saa stor, som vor Rets Bemandingsregler kræver. Er Besætningen større end forudsat ved Forhyringen, kan trods Ordlyden af § 23 en Formindskelse af Mandskabet, der medfører Krav paa Fordeling af sparet Hyre, ikke antages at fremkomme, fordi det overskydende Antal fratræder Tjenesten. Det vilde være lidet rimeligt, om Forøgelse af Besætningen udover, hvad der er forudsat, under en maaske særlig vanskelig Del af Rejsen skulde medføre Krav paa Fordeling af sparet Hyre for senere Dele deraf. Men naar ikke andet klart fremgaar af Omstændighederne¹⁰⁾), maa det sikkert antages forudsat, at Besætningen under hele Rejsen skal have mindst den Størrelse, den har ved Rejsens Begyndelse. Lige med Formindskelse af Mandskabet maa regnes, at den arbejdsdygtige Del deraf formindskes ved Sygdom eller Skade¹¹⁾). Men ifølge § 32 vil i saa Fald Hyre kun blive sparet, hvis Sygdommen eller Skaden er selvforskyldt eller fortiet ved Forhyringen. Beløb, der spares ved, at Sømænd erstattes med andre til lavere Hyre, skal ikke fordeles. Paa den anden Side kan i Beløb, der spares ved, at visse Sømænd fratræder Tjenesten uden at blive erstattet, Fradrag ikke gøres for Merudgift som Følge af, at samtidig nogle Sømænd erstattes af andre til højere Hyre¹²⁾). Er f. Eks. en rømt Messedreng erstattet af en af

⁸⁾ U. f. R. 1925. 955 (H. R. D.).

⁹⁾ I den norske Sømandslovs § 23 siges det udtrykkeligt, at Bestemmelsen omfatter Tilfælde, hvor en Rejse paabegyndes med mindre Mandskab end forudsat.

¹⁰⁾ En Maskinmester, der var forhyret som Enemester, havde ikke Krav paa det Beløb, Rederiet sparede i Hyre ved kun at have en Mester, S. H. T. 1921. 245.

¹¹⁾ I den norske Sømandslovs § 23 er dette udtrykkeligt udtalt.

¹²⁾ U. f. R. 1915. 946.

Skibets Letmatroser, anses ikke Hyren for en saadan, men kun Hyren for en Messedreng, som sparet¹³⁾. Kun sparet Hyre for den Tid, Skibet er i Søen, skal fordeles. Under Ophold ved Land er der ikke i samme Grad, som naar Skibet er i Søen, Formodning for, at Formindskelse af Mandskabet medfører forøget Arbejde for de tilbageblivende. Ogsaa naar Skibet er i Søen, kan det tænkes, at de tilbageblivende ikke faar forøget Arbejde, navnlig naar de fratraadte har gjort saakaldet Dagmandsarbejde, hvis Udførelse i Modsætning til Vagttjeneste i hvert Fald i et vist Omfang kan opsættes. Almindeligvis vil man imidlertid gaa ud fra, at en Formindskelse af Mandskabet medfører forøget Arbejde i Søen, svarende til den sparede Hyre. Efter Ordlyden kunde det endog være ret naturligt at forstaa § 23 saaledes, at sparet Hyre for den Tid, Skibet er i Søen, altid skal fordeles med sit fulde Beløb. Praksis gaar dog ikke videre end til at opstille en stærk Formodning for, at Fordeling af hele det sparede Beløb har tilstrækkelig Begrundelse i forøget Arbejde for de tilbageblivende¹⁴⁾. Er foruden Føreren kun en enkelt Matros ansat paa Skibet, synes det ogsaa klart, at der ikke kan blive Spørgsmaal om Fordeling, naar Matrosen f. Eks. rømmer uden at blive erstattet af en anden, thi efter § 23 har ikke Skibsføreren, men kun de tilbageblivende af Mandskabet Krav paa Andel i sparet Hyre. Og da det efter det anførte afhænger af, hvad der er forudsat ved Forhyringen, om en Formindskelse af Mandskabet, der medfører Krav paa Fordeling af sparet Hyre, skal anses at foreligge, kan det, navnlig naar ikke hele Mandskabet er forhyret paa samme Tid, tænkes, at en saadan Formindskelse af Mandskabet kun foreligger i Forhold til en Del af de tilbageblivende, i hvilket Tilfælde de paagældende ikke altid kan have Ret til hele det sparede Hyrebeløb. Som tilbageblevne maa, naar af fratraadte Sømænd nogle erstattes af andre, ogsaa de nyantagne anses¹⁵⁾, men i Forhold til disse kan det, som allerede antydtes, let tænkes, at en relevant Formindskelse af Mandskabet slet ikke foreligger, idet Antallet af Sømænd er som forudsat ved Forhyringen af dem. Fordelingen skal ske i Forhold til enhvers forøgede Arbejde. Har kun nogle af de tilbageblevne haft forøget Arbejde, faar altsaa de øvrige ikke Krav paa Andel i sparet Hyre. Almindeligvis vil f. Eks. Maskinmandskabet ikke faa Krav derpaa, fordi Dæksbesætningen formindskes. Kan intet oplyses om det Forhold, hvori de enkelte tilbageblevne har faaet

¹³⁾ U. f. R. 1933. 701 (H. R. D.).

¹⁴⁾ U. f. R. 1925. 960 og 1933. 701 (H. R. D.).

¹⁵⁾ U. f. R. 1915. 946.

deres Arbejde forøget, antages det forøget i lige Grad for dem alle¹⁶). I det Beløb, der ved Fordelingen tilfalder en bestemt Sømmand, fradrages mulig Overtidsbetaling til ham i Anledning af Forøgelsen af hans Arbejde. Opnaas herved ikke fuld Dækning for Overtidsbetalingen, kan det manglende ikke fradrages i andre Sømænds Andel i den sparede Hyre. Det, der skal fordeles, er jo den sparede Hyre, ikke denne med Fradrag af mulig Overtidsbetaling.

Udenfor § 23 falder Tilfælde, hvor en Sømmand gør Tjeneste i en anden Stilling end den, hvortil han er forhyret. Sættes han til at gøre Tjeneste i en lavere Stilling, har han desuagtet Krav paa den aftalte Hyre¹⁷). Sættes han til at gøre Tjeneste i en højere Stilling, maa han i Almindelighed have Krav paa en dertil svarende højere Hyre¹⁸). Dog har man antaget, at en Styrmand, der i Henhold til S. L.s § 30 overtog Førelsen af Skibet i et Tilfælde, hvor Føreren paa Grund af Sygdom efterlodes i Land, ikke havde Krav paa Hyre som Skibsføreren, vel derimod paa Kaplak som tilsagt denne¹⁹), og at en Maskinassistent, der under 3. Maskinmesters Sygdom udførte dennes Arbejde, ikke havde Krav paa Hyre som 3. Mester²⁰).

Det kan næppe aftales, at Fordeling af sparet Hyre ikke skal kunne kræves, men i kollektive Overenskomster træffes undertiden Bestemmelse om Fordelingsmaaden²¹).

b. Angaaende Udbetaling af Hyre bestemmer § 20, at en Sømmand i Stedet for selv at hæve hele sin Hyre kan kræve, at indtil to Trediedele deraf som maanedlig Træk skal udbetales til en bestemt opgiven Person her i Riget eller indsættes i et dansk Pengeinstitut²²). At Retten til at kræve Trækbetaling er begrænset til to Trediedele af Hyren, maa ses i Forbindelse med, at Skibsføreren ifølge § 21 kan tilbagebeholde en vis Del af den Hyre, Sømanden selv kan hæve, til Fratrædelsen. Krav om Trækbetaling kan fremsættes straks ved Forhyringen eller senere, og et engang fremsat Krav

¹⁶) S. H. T. 1912. 81.

¹⁷) S. H. T. 1925. 311 angaaende et Tilfælde, hvor 2. Styrmand gjorde Tjeneste som 3. Styrmand.

¹⁸) Jfr. norsk Dom i N. D. 1910. 173 angaaende en Jungmand, der sattes til at udføre en syg Koks Arbejde.

¹⁹) U. f. R. 1903. 646.

²⁰) S. H. T. 1916. 145.

²¹) Jfr. den i Note 8 nævnte Dom.

²²) Affattelsen af § 20 er ikke helt nøjagtig, idet Ordene, „som maanedlig Træk“ burde være sat foran „skal udbetales“. I den svenske Lovs § 20 er Formuleringen nøjagtig.

kan senere ændres. Skibsføreren giver ved en saakaldet Trækseddel Rederen Meddelelse om, i hvilket Omfang Trækbetaling ønskes, og til hvem Beløbene skal udbetales, eller i hvilket Pengeinstitut de skal indsættes.

Skibsførerens Ret til Tilbageholdelse af Hyre til Fratrædelsen er begrænset til en Trediedel af den Hyre, Sømanden selv kan hæve, § 21. Uden Samtykke af Sømanden kan derhos i europæisk Fart, hvormed i denne Forbindelse ligestilles Fart paa de ikke europæiske Kyster af Middelhavet, Sortehavet og det asovske Hav, det tilbageholdte Beløb ikke overstige en Maanedes Hyre. Det samme gælder i ikke europæisk Fart, hvis Sømanden benytter sin Ret til Trækbetaling fuldtud. Benytter Sømanden ikke sin Ret dertil fuldtud, kan derimod i ikke europæisk Fart Tilbageholdelse finde Sted, indtil Beløbet er naaet op til to Maaneders Hyre. Men overstiger Beløbet en Maanedes Hyre, skal der for hver Maanedes Hyre godskrives Sømanden en halv Procent simpel Rente for hver fulde Maaned, i hvilken han har denne Hyre tilgode. — At Skibsføreren har tilbageholdt mindre, end han er berettiget til, medfører ikke, at han ved en senere Udbetaling kan tilbageholde mere end en Trediedel af det paagældende Hyrebeløb.

Medens Trækbetaling som nævnt kan kræves Maaned for Maaned, har Sømanden kun, naar Skibet ligger i Havn, og ikke oftere end en Gang hver Uge, Ret til at fordre Betaling til sig selv, § 19. Betaling kan kræves i Stedets Mønt efter den Kurs, som Bankerne paa Stedet betaler for den aftalte Mønt. I Stedet for Betaling i rede Penge kan Sømanden fordre Anvisning paa Rederen.

For Erstatningskrav eller andre Krav, Rederen har mod Sømanden, og for Disciplinstraaf, denne er idømt, kan Dækning søges i baade tilbageholdt Hyre og Hyre, der er forfalden til Betaling. Selv om den øvrige Hyre ikke er tilstrækkelig, kan dog ifølge § 20 Dækning ikke uden Samtykke af Sømanden søges i Hyre, der skal udbetales som Træk. Derimod maa Dækning kunne søges i Hyre, der er forfalden til Betaling til Sømanden selv, fremfor i tilbageholdt Hyre. For saa vidt et forfaldent Hyrebeløb strækker til, maa Skibsføreren vistnok, samtidig med at Dækning søges deri, kunne tilbageholde deraf i samme Omfang som ellers, thi naar Omfanget af hans Ret til at tilbageholde Hyre i § 21 sættes i Forhold til „den Hyre, Sømanden selv kan hæve“, er herved formentlig alene tænkt paa Modsætningen til den Hyre, der skal udbetales som Træk. Søges Dækning i tilbageholdt Hyre, udvides Skibsførerens Ret til fremtidig Tilbageholdelse, thi det, der medgaar til Dækningen, fragaar i Beløbet af allerede tilbageholdt Hyre, og dette

kommer derved — længere — ned under Maksimum for, hvad der kan tilbageholdes.

Ifølge almindelige Regler paavirkes Retten til at tilbageholde Hyre og til i tilbageholdt eller til Betaling forfalden Hyre at søge Dækning for Erstatningskrav eller andre Krav, Rederen har mod Sømanden, og for Disciplinstraft, denne er idømt, ikke af, at der for Underholdsbidrag af den bidragsberettigede eller det offentlige nedlægges Forbud mod Udbetaling af Hyre, at en Kreditor gør Arrest eller Udlæg i forfalden Hyre, eller at Sømandens Bo tages under Behandling som Konkursbo eller, i Tilfælde af hans Død, som Gældsfragaalsesbo. Og for saa vidt det Underholdsbidrag, for hvilket Forbud mod Udbetaling af Hyre nedlægges, eller den Fordring, for hvilken Arrest eller Udlæg gøres, kan dækkes af den øvrige Hyre, er ifølge § 20 Adgangen til at søge Bidraget eller Fordringen dækket af Hyre, der skal udbetales som Træk, ligesom Adgangen til heri at søge Dækning for Erstatningskrav eller andre Krav, Rederen har mod Sømanden, eller for Disciplinstraft, Sømanden er idømt, betinget af dennes Samtykke.

Sm. L. hjemler ikke en Sømand Ret til Forskud paa Hyre, men det er Rederen tilladt at give Forskud²³⁾, og det kan gyldigt aftales, at han skal gøre det. Viser det sig ved Afregningen, at en Sømand har faaet udbetalt mere i Forskud, end han har Krav paa, kan ifølge § 25 Tilbagebetaling ikke kræves, hvis Tjenesteforholdet er ophørt ved Sømandens Død, ved Afskedigelse af Sømanden, der ikke skyldes selvforskyldt eller ved Forhyringen fortiet Sygdom eller Skade eller nogen af de i § 33 nævnte Grunde, ved at Sømanden har taget sin Afsked af nogen af de i §§ 38—40 nævnte Grunde, hvormed sikkert maa ligestilles, at han har taget sin Afsked paa Grund af anden væsentlig Misligholdelse paa Rederens Side end nævnt i §§ 38—39, eller ved, at Skibet er gaaet tabt ved Søulykke eller efter Søulykke er erklæret for uistandsætteligt. Derimod maa det for meget oppebaarne tilbagebetales, naar Tjenesteforholdet er ophørt ved Afskedigelse af Sømanden paa Grund af selvforskyldt eller ved Forhyringen fortiet Sygdom eller Skade eller af nogen af de i § 33 nævnte Grunde, eller ved at Sømanden har taget sin Afsked i Henhold til nogen af Bestemmelserne i §§ 35—37.

Paa Beløb udover, hvad Sømanden har Krav paa, der er udbetalt ikke som Forskud, men ifølge Fejlregning, kommer Bestemmelserne i § 25 ikke til Anvendelse.

²³⁾ I Amerika er Ydelse af Forskud forbudt.

Formentlig kan det for meget oppebaarne altid fradrages i den Maanedes Tillægshyre, der skal udbetales til en dansk Sømands Enke eller umyndige Børn, hvis han dør efter at have været i Rederens Tjeneste i de sidste 6 Maaneder før Dødsfaldet.

Reglerne om Udbetaling af Hyre kan næppe ved Aftale fraviges til Skade for Sømanden.

Fiskerfartøjers Besætning faar i Reglen ikke Hyre, men Andel i Udbyttet. Afbrydes et Tjenesteforhold før Slutningen af en Rejse, maa vedkommende, ligesom Skibsføreren efter § 8, have Ret til en forholdsmæssig Andel i Udbyttet.

§ 33. Rederens øvrige Pligter overfor Besætningen.

1. Naar ikke andet er aftalt, maa Skibsføreren og Mandskabet foruden Hyre have Krav paa Underhold. Finder Skibsføreren det under Rejsen nødvendigt at mindske Kosten, har Mandskabet Krav paa en passende Erstatning, Sm. L.s § 57. Og denne Bestemmelse finder tilsvarende Anvendelse ikke blot paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren, men ogsaa paa andre ombord ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, §§ 71 og 72.

I Forbindelse med Aftaler om, at Fiskerfartøjers Besætning skal have Andel i Udbyttet, men ikke Ret til Hyre, bestemmes det i Reglen, at Besætningen selv skal holde sig med Kost¹⁾.

Kollektive Overenskomster indeholder i Reglen Bestemmelser om, at det underordnede Mandskab, mod særligt Vederlag, skal holde sig med Madrasser og personlige Spiseredskaber (Skaffegrejer), at Tømmermanden, ligeledes mod særligt Vederlag, skal holde sig med Værktøj, og at Mandskabet selv skal renlig holde sine Opholdsrum.

Uanset alle Aftaler er jo Skibsføreren efter Sm. L.s §§ 57 og 58 pligtig at paase, at Mandskabet faar god og tilstrækkelig Kost, og at Forskrifterne om Opholdsrumms Vedligeholdelse og Rengørelse overholdes. For Fejl eller Forsømmelse i Opfyldelsen af disse eller andre Pligter for Skibsføreren kan Rederen ifalde Erstatningsansvar²⁾ efter S. L.s § 8, i Tilfælde af Skyld eller Medskyld desuden Strafansvar efter Sm. L.s § 75.

2. Om Pligt for Rederen til at bekoste Pleje og Hjemsendelse, naar en Sømænd bliver syg eller kommer til Skade, og til at bære Udgifterne ved Begravelsen, naar en Sømænd dør, er Regler givet i Sm. L.s §§ 28 og 30. Disse Regler gælder saavel Skibsføreren som Mandskabet, § 7. Tilsvarende An-

¹⁾ Jfr. U. f. R. 1902. 669 og 1905. 508.

²⁾ Se f. Eks. U. f. R. 1929. 636 angaaende Erstatning for Nægtelse af Landlov til en værnepligtig Matros, der vilde søge sin Rejsetilladelse fornyet.

vendelse finder de kun paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren.

a. Saalænge Tjenesteforholdet bestaar, bæres Udgifterne ved en syg eller tilskadekommen Sømands Pleje, hvortil ifølge § 27 medregnes Underhold, Lægehjælp og Lægemidler³⁾, af Rederen, § 28. Dog gælder dette ikke, hvor Sygdommen eller Skaden er paadraget ved egen Skyld⁴⁾ eller fortiet⁵⁾ ved Forhyringen. I saa Fald maa Sømanden selv bære Udgifterne.

Dør en Sømand, mens Tjenesteforholdet bestaar, er Rederen i alle Tilfælde pligtig at bekoste en sømmelig Begravelse, § 30, jfr. § 29.

b. Er en Sømand syg eller tilskadekommen ved Tjenesteforholdets Ophør⁶⁾, har han Ret til Pleje for Rederens Regning i indtil 6 Uger eller, hvis han er dansk⁷⁾ og plejes i Udlandet, i indtil 12 Uger, regnet fra Afmønstringen, eller, hvis Afmønstring ikke finder Sted, fra den Dag, da Skibet afgaar, § 28. Dog gælder dette ikke, hvis Sygdommen eller Skaden er selvforskyldt eller fortiet ved Forhyringen. Og er Sømanden dansk, har han i intet Tilfælde Ret til Pleje for Rederens Regning efter Tjenesteforholdets Ophør, hvis han har maattet fratræde Tjenesten, fordi han lider af Tuberkulose i smitsom Form eller Kønssygdom i smitsomt Stadium⁸⁾.

Naar en dansk Sømand, der i syg eller tilskadekommen Tilstand efterlades i Udlandet, kan kræve Pleje for Rederens Regning som nævnt, har han endvidere Ret til fri Rejse med Underhold til sit Hjemsted, hvis han er paamønstret Skibet i Europa⁹⁾, hvormed i denne Forbindelse ligestilles de ikke europæiske Kyster af Middelhavet, Sortehavet og det asovske Hav. Er han paamønstret Skibet udenfor Europa, har han samme Ret, hvis han er Skibsofficer eller havde været i Rederens Tjeneste i de sidste 6 Maaneder,

³⁾ Jfr. nærmere Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 4. — Angaaende Tandudtrækning i Tilfælde af Mundbetændelse N. D. 1911. 175 (S. og H. R. D.).

⁴⁾ Foruden Kønssygdom navnlig Sygdom eller Skade, der skyldes grov Tilsidesættelse af Sikkerhedsforskrifter eller Misbrug af Alkohol, Morfin eller lignende, I. U. § 90. Kønssygdom betragtes som selvforskyldt, medmindre Sømanden beviser, at han ikke har paadraget sig Sygdommen ved løse Kønsforbindelser. Recidiv af tidligere Kønssygdom betragtes ikke som selvforskyldt, medmindre det staar i Forbindelse med, at Sømanden har tilsidesat en ham given Lægeforskrift eller lignende. — Angaaende Tilskadekomst under Slagsmaal U. f. R. 1932. 1 (H. R. D.).

⁵⁾ En tidligere Sygdom er, selvom den lades uomtalt, ikke fortiet, naar Sømanden ved Forhyringen havde Grund til at regne med, at den ikke vilde blusse op paany, I. U. § 90.

⁶⁾ Jfr. derimod angaaende Tilskadekomst under Ferie, U. f. R. 1928. 877.

⁷⁾ Jfr. nedenfor ved Note 10.

⁸⁾ Jfr. herved nedenfor § 35 Nr. 3 a.

⁹⁾ Jfr. nedenfor § 34 Note 17.

da han landsattes, eller indenfor de sidste to Aar før sin Ansættelse i Rederens Tjeneste er paamønstret et Skib i Europa, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 6. Kan der skaffes ham Hyre paa et Skib, som er bestemt til Danmark eller en Havn, hvorfra han bekvemt kan sendes hjem, er han pligtig at overtage Stillingen, hvis den ikke er af lavere Grad eller daarligere lønnet end den, han havde, og hans Helbredstilstand ikke er til Hinder derfor.

Dør en Sømand paa et Tidspunkt, da det endnu paahviler Rederen at betale hans Pleje, maa ogsaa Udgifterne ved en sømmelig Begravelse bæres af Rederen, § 30, jfr. § 29.

De her omtalte Bestemmelser maa være ufravigelige. En Aftale om, at Sømanden skal selv holde sig med Kost, maa dog, saalænge Tjenesteforholdet bestaar, have Betydning ogsaa under hans Sygdom. I kollektive Overenskomster fastsættes i Reglen Størrelsen af den Forplejningsgodtgørelse, Rederen skal betale, naar Hospitalsindlæggelse ikke finder Sted.

Ifølge Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 har islandske Sømænd de samme Rettigheder som danske. Og under Forudsætning af Gensidighed kan Kongen udvide de omtalte Bestemmelser til Fordel for danske Sømænd til at gælde ogsaa Sømænd fra andre Lande, Sm. L.s § 42. I Henhold hertil er der tillagt svenske og finske Sømænd, der efterlades i syg eller tilskadekommen Tilstand i andet Land end Danmark eller Hjemlandet, Ret til Pleje i indtil 12 Uger og Hjemrejse med Underhold for Rederens Regning i de Tilfælde, i hvilke danske Sømænd, der efterlades i Udlandet har Ret dertil, Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931. Endvidere er de nævnte Rettigheder, egentlig uden Hjemmel i Sm. L.s § 42, under de iøvrigt for danske Sømænd, der efterlades i Udlandet, gældende Betingelser, tillagt svenske og finske Sømænd, der maa efterlades i andet Land end Danmark eller Hjemlandet, fordi de lider af Tuberkulose i smitsom Form¹⁰⁾.

Som tidligere¹¹⁾ nævnt skal Skibsføreren altid, naar en syg eller tilskadekommen Sømand efterlades i Udlandet, overgive ham til Konsulens Forsorg eller, hvis der ikke er dansk Konsul paa Stedet, skaffe paalidelig Pleje paa anden Maade, Sm. L.s § 27. Overgives Sømanden til Konsulens Forsorg, er Skibsføreren paa Forlangende pligtig at stille passende Sikkerhed for de Ud-

¹⁰⁾ Med Hensyn til Kønssygdom i smitsomt Stadium gælder derimod det samme som for danske Sømænd.

¹¹⁾ Ovenfor § 28 ved Note 27.

gifter, som Rederen efter de her omtalte Regler skal bære, § 31. Er der ikke dansk Konsul paa Stedet, kan det blive nødvendigt at gøre Udlæg til Sygepleje eller Begravelse, som det ikke paahviler Rederen at bære. I saa Fald kan Rederen kræve Beløbet godtgjort af Statskassen. Er Sømanden ikke dansk, gælder dette dog kun, hvis det godtgøres ved Lægeattest, at det var nødvendigt at landsætte ham af Hensyn til ham selv eller de ombordværende, og at hans Helbredstilstand ved Antagelsen var tilfredsstillende.

3. Gaar en dansk Sømands ombordværende Ejendele tabt ved Forlis af Skibet, skal Rederen svare Erstatning, Sm. L.s § 41, Bekg. Nr. 451 af 30. November 1923. Medmindre højere Beløb er aftalt, eller det bevises, at Værdien var mindre¹²⁾, svares Erstatningen med et fast Beløb, hvis Størrelse afhænger af vedkommendes Stilling ombord. Instrumenter, Værktøj, Bøger og lignende erstattes dog særskilt. Bestemmelsen gælder ikke Skibsføreren. Tilsvarende Anvendelse faar den kun paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren.

Efter Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 har islandske Sømænd samme Ret til Erstatning for tabte Ejendele som danske, og under Forudsætning af Gensidighed kan Kongen udvide den her omtalte Bestemmelse til at gælde ogsaa Sømænd fra andre Lande, Sm. L.s § 42. I Henhold hertil er der tillagt svenske og finske Sømænd samme Ret som danske, Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931.

Kollektive Overenskomster indeholder i Reglen Bestemmelser om, at Rederen skal erstatte ogsaa Ejendele, der udenfor Tilfælde af Skibets Forlis gaar tabt ved Havari, Ildløs eller lignende.

Dansk Dampskibsrederiforening har oprettet en gensidig Forsikring af det her omtalte Erstatningsansvar.

¹²⁾ Jfr. herved U. f. R. 1929. 575.

§ 34. Tjenesteforholdets Ophør.

1. a. Hvis ikke andet er aftalt¹⁾ om Varigheden af Skibsførerens Tjenesteforhold, kan dette fra begge Sider med et Varsel af tre Maaneder opsiges til Ophør i dansk Havn, som Skibet anløber for at losse eller laste, Sm. L.s § 2.

Lige med Losse- eller Lastehavn maa regnes en Havn, hvor Skibet skal oplægges. Derimod kan Tjenesteforholdet ikke opsiges til Ophør i en Havn, som Skibet anløber alene for at faa Ordre, indtage Kul eller Levnedsmidler, undergaa Reparation eller lignende.

Har Skibsføreren været i Tjenesten ombord²⁾ i halvandet Aar, kan *han*, naar ikke andet er aftalt, med et Varsel af tre Maaneder opsiges Tjenesteforholdet til Ophør ogsaa i udenlandsk Losse- eller Lastehavn, § 2.

Tjenesteforholdets Ophør i en bestemt Havn ifølge Opsigelse forudsætter, at Varslet udløber forinden Skibets Ankomst til Havnen eller under dets Ophold deri. Forholdet vil ikke altid ophøre straks ved Ankomsten eller Varslets Udløb, idet Skibsføreren kan være pligtig at afgive Søforklaring, ligesom han med Hensyn til Afmønstring af Mandskab og Varetagelse af Ladningsejeres eller Passagerers Tarv kan have Pligter, som det ikke uden videre gaar an at overlade en Afløser Opfyldelsen af. Noget for ubetinget bestemmer Sm. L.s § 2, at hvis Losning skal finde Sted, maa Skibsføreren ikke fratræde, før Losningen er endt³⁾. Er ikke en Afløser rede til at overtage Førelsen af Skibet, maa Skibsføreren, forinden han forlader det, give Styrmanden eller, hvis denne ikke er tilstede, en anden af Mandskabet fornøden Underretning og Ordre, S. L.s § 29.

b. For Mandskabet gælder, at hvis ikke andet er aftalt om Tjenesteforholdets Varighed, kan dette fra begge Sider med et Varsel af en Maaned for Styrmand og Maskinmestre⁴⁾, syv Dage for det underordnede Mand-

¹⁾ Eller følger af Kutyme, U. f. R. 1935. 142.

²⁾ At han har været i Rederiets Tjeneste, er ikke tilstrækkeligt.

³⁾ De øvrige nordiske Landes Sømandslove indeholder ikke denne Regel.

⁴⁾ Jfr. angaaende Maskin- og Motorpassere, U. f. R. 1930. 1098.

skab opsiges til Ophør i enhver Havn, som Skibet anløber for at losse eller laste, Sm. L.s § 13. For saa vidt angaar her i Riget forhyrede⁵⁾ danske Sømænd kan dog Forholdet ikke fra Rederens Side opsiges til Ophør i fremmed Losse- eller Lastehavn, og fra Sømandens Side kun, naar han efter sidste Paamønstring har været i Tjenesten ombord i halvandet Aar, §§ 13 og 15. I sidstnævnte Tilfælde kan Sømanden, selvom andet er aftalt, med Varsel som nævnt opsiges Tjenesteforholdet til Ophør i enhver Havn, som Skibet anløber for at losse eller laste.

Naar en Sømand, der er forhyret for bestemt Tid eller for en bestemt Rejse, forbliver i Tjenesten uden ny Aftale, efter at Tiden er udløbet eller Rejsen endt, anses Tjenesteforholdet forlænget paa ubestemt Tid, saaledes at de omtalte Regler om Opsigelse deraf kommer til Anvendelse, § 14. Dog kan Aftalen, ogsaa naar Sømanden er dansk og forhyret her i Riget, opsiges til Ophør i saavel fremmed som dansk Losse- eller Lastehavn.

Er en Sømand forhyret for bestemt Tid, og denne udløber under en Rejse, gælder Aftalen, til Skibet anløber en Havn for at losse eller laste, § 12. Indtil da har altsaa Sømanden baade Ret og Pligt til at forblive i Tjenesten.

Ogsaa naar en Sømand er forhyret, ikke for bestemt Tid eller for en bestemt Rejse, men med bestemt Opsigelsesvarsel, og dette udløber under en Rejse, gælder Aftalen, til Skibet anløber en Havn for at losse eller laste, saaledes at Sømanden har Ret og Pligt til at fortsætte sin Tjeneste indtil da. Dog kan det være aftalt, at Tjenesten kun kan fratrædes paa et bestemt Sted, eller at den kan fratrædes ogsaa i en Havn, der anløbes i andet Øjemed end Losning eller Lastning⁶⁾.

For at yde Bistand ved Arbejde, der nødvendigvis maa udføres, naar Skibet kommer til den Havn, hvor en Sømand skal fratræde, er han pligtig at blive i Tjenesten i indtil to Dage eller, hvis Skibet er et Sejlskib, fire Dage efter Ankomstdagen, § 16. Det maa dog være en Forudsætning, at den Bistand, der kræves af Sømanden, falder indenfor hans Arbejdsomraade. Nogen Ret til at blive i Tjenesten hjemler § 16 ikke Sømanden, og det kan sikkert aftales, at han ikke skal have den omtalte Forpligtelse. Da det —

⁵⁾ Hvor Paamønstring er sket, er uden Betydning i denne Sammenhæng, U. f. R. 1921. 901.

⁶⁾ En Aftale om Ret for Mandskabet til efter Opsigelse at blive afmønstret, naar Skibet paa Rejsen „anløber dansk Havn“, antoges at omfatte et Tilfælde, hvor Skibet anløb Helsingør Red for at proviantere, men ikke lagde til Bolværk eller ankrede op indenfor Havnemundingen, U. f. R. 1917. 396 (H. R. D.).

med den Begrænsning, der følger af Reglen om en Sømands Ret til at kræve Afsked, naar han har været i Tjenesten i halvandet Aar — staar Parterne frit for at træffe Aftale om Tjenesteforholdets Varighed, maa det ligeledes kunne aftales, at Sømanden skal være pligtig at blive i Tjenesten i længere Tid end bestemt i § 16.

Maa Søforklaring afgives i den Havn, hvor en Sømand skal fratræde ifølge § 16, er han pligtig til mod Hyre og Underhold at blive paa Stedet, til Forklaringen er afgivet. Aftale om, at han ikke skal have denne Pligt, maa være ugyldig. Skønt Bestemmelsen efter sin Ordlyd hjemler ikke en Ret, men en Pligt for Sømanden, ligger derfor dens virkelige Betydning i, at den giver ham Krav paa Hyre og Underhold, hvilket han formentlig ikke ved Forhyringen kan give Afkald paa.

I udenlandske, navnlig transatlantiske Havne hænder det undertiden, at en Sømand, der skulde fratræde, ikke kan komme ind i Landet, fordi Adgang dertil nægtes ham eller betinges af, at han stiller en Sikkerhed, som han ikke kan skaffe. I saa Fald er Sømanden pligtig at blive i Tjenesten, indtil Skibet kommer til en Havn, hvor Afmønstring kan foregaa, § 17. Heri ligger, at han ikke har Krav paa at blive befordret med Skibet som Passager, medmindre særlig Aftale derom er truffet. Om Ret for Sømanden til at blive i Tjenesten indeholder Bestemmelsen intet. Skibsføreren bør dog ikke paa et Tidspunkt, da det er ham bekendt, at der vil blive nægtet Sømanden Adgang til Landet, forhyre nogen anden i hans Sted, medmindre særlig Grund dertil foreligger. Fratræder Sømanden sin Tjeneste, vil det være nødvendigt at tage ham med som Passager. Vederlag for Befordring af ham kan formentlig ikke kræves.

2. Ifølge Sm. L.s § 3 kan Rederen til enhver Tid afskedige Skibsføreren. En tilsvarende Regel gælder ikke om Mandskabet. Forskellen beror paa, at Skibsføreren i Modsætning til den øvrige Besætning har en vidtgaaende Stillsfuldmagt for Rederen.

At enhver Afskedigelse af Skibsføreren er lovlig, betyder ikke, at Skibsføreren aldrig har Krav paa Erstatning for det Tab, han lider ved at blive afskediget. I saa Henseende har, som vi skal se, Skibsfører og Mandskab principielt samme Retsstilling. Men kun for Mandskabets Vedkommende kan Berettigelsen af en Afskedigelse underkendes af Retten eller Konsulen med den Virkning, at Iværksættelse deraf kan medføre ikke blot Erstatningsansvar, men ogsaa Strafansvar efter Sm. L.s § 75.

Ejer Skibsføreren mere end en Halvpart af Skibet, kan Retten paa Begæring af en Partreder afsætte ham, naar skellig Grund dertil foreligger, S. L.s § 61⁷⁾.

Angaaende Afskedigelse af Skibsfører og Mandskab gælder iøvrigt følgende Regler:

a. Afskediges Skibsføreren paa Grund af Uduelighed, Uredelighed eller grov Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten⁸⁾, har han ikke Krav paa Hyre for længere Tid, end han har gjort Tjeneste, Sm. L.s § 5.

Hertil svarer for Mandskabets Vedkommende Bestemmelserne i § 33, hvorefter en Sømand kan afskediges uden derved at faa Krav paa Hyre for længere Tid, end han har gjort Tjeneste, naar han:

(1) er uduelig til den Tjeneste, han er forhyret til;

(2) ikke kommer ombord i rette Tid, og Skibet skal afgaa, eller en anden maa forhyres i hans Sted⁹⁾;

(3) gør sig skyldig i *grov* Tjenesteforseelse, saasom gentagen Ulydighed, voldsom Adfærd mod overordnede, Mishandling af andre ombordværende eller gentagen Beruselse i Tjenesten¹⁰⁾;

(4) gør sig skyldig i Tyveri eller anden grovere Forbrydelse eller ombord skjuler Personer eller Gods, som er toldpligtigt, eller som det er forbudt at udføre fra Afgangsstedet eller indføre til Bestemmelsesstedet¹¹⁾;

(5) indbringer en Tvist om Tjenesteforholdet for udenlandsk Myndighed¹²⁾.

Forinden en Sømand afskediges efter § 33, skal der, ligesom naar der er Spørgsmaal om at paalægge Disciplinstraft, saavidt muligt holdes Forhør efter Reglerne i § 64.

Paalæg af Disciplinstraft uden Forbehold af Afskedigelsesret kan medføre, at denne maa anses opgivet¹³⁾.

⁷⁾ S. L.s § 61 anvender Udtrykket „Myndighed“. — Den tidligere Bestemmelse i S. L.s § 61, 2. Stk. er ophævet ved Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937.

⁸⁾ Jfr. U. f. R. 1917. 735 og 1931. 830, men derimod S. H. T. 1918. 116 og 1922. 37.

⁹⁾ U. f. R. 1920. 881.

¹⁰⁾ Jfr. U. f. R. 1921. 916 og 1926. 536 angaaende Tilfælde, hvor tilstrækkelig Afskedigelsesgrund fandtes ikke at foreligge.

¹¹⁾ Jfr. U. f. R. 1936. 577 angaaende et Tilfælde, hvor Idømmelse af Toldbøde fandtes ikke at være tilstrækkelig Afskedigelsesgrund.

¹²⁾ Jfr. ovenfor § 20 Nr. 1 b.

¹³⁾ U. f. R. 1918. 761.

b. Afskediges Skibsføreren paa Grund af en ved egen Skyld paadraget eller ved Ansættelsen fortiet¹⁴⁾ Sygdom eller Skade, der gør ham uskikket til at føre Skibet, har han ikke Krav paa Hyre for længere Tid, end han har gjort Tjeneste, § 4.

En til Mandskabet hørende Person kan lovligt afskediges uden derved at faa Krav paa Hyre for længere Tid, end han har gjort Tjeneste, naar han ved selvforskyldt eller ved Forhyringen fortiet Sygdom eller Skade i længere Tid forhindres i at udføre sit Arbejde, § 32¹⁵⁾.

c. Afskediges Skibsføreren paa Grund af en ikke ved egen Skyld paadraget eller ved Ansættelsen fortiet Sygdom eller Skade, der gør ham uskikket til at føre Skibet, har han, foruden Hyre til Fratrædelsen, Krav paa Hyre for tre Maaneder efter Fratrædelsen, § 4.

En til Mandskabet hørende Person kan lovligt afskediges, naar han ved Sygdom eller Skade, der ikke er selvforskyldt eller fortiet ved Forhyringen, i længere Tid forhindres i at udføre sit Arbejde, men faar, hvis han afskediges, foruden Hyre til Fratrædelsen, Krav paa Hyre for en Maaned eller syv Dage, eftersom han er Styrmand eller Maskinmester¹⁶⁾ eller hører til det underordnede Mandskab. Og er Sømanden dansk, faar han, hvis han er paamønstret i Europa¹⁷⁾, hvormed i denne Forbindelse ligestilles de ikke europæiske Kyster af Middelhavet, Sortehavet og det asovske Hav, og fratræder udenfor Europa, foruden Hyre til Fratrædelsen, Krav paa Hyre for to Maaneder eller en Maaned, eftersom han er Styrmand eller Maskinmester eller hører til det underordnede Mandskab. Ifølge Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 maa denne Regel gælde, ogsaa naar Sømanden er islandsk¹⁸⁾.

Formentlig kan de her omtalte¹⁹⁾ Bestemmelser ikke hjemle Skibsføreren eller nogen til Mandskabet hørende Person Krav paa Hyre udover det Tidspunkt, til hvilket han ved Afskedigelsen kunde opsiges eller forinden maatte være opsagt. At han ved Afskedigelsen mister sit Underhold, maa i saa

¹⁴⁾ Jfr. ovenfor § 33 Noterne 4 og 5.

¹⁵⁾ Selvom han ikke afskediges, har han kun Krav paa Hyre for den Tid, i hvilken han har udført sit Arbejde, ovenfor § 32 ved Note 6.

¹⁶⁾ At han er Hovmester, kan ikke ligestilles hermed, U. f. R. 1925. 678. — Angaaende Maskin- eller Motorpassere ovenfor Note 4.

¹⁷⁾ U. f. R. 1928. 656. (H. R. D.).

¹⁸⁾ Derimod er der ikke Hjemmel for, under Forudsætning af Gensidighed, at udvide denne Bestemmelse til at gælde Sømand fra andre Lande. Jfr. derimod ovenfor § 33 ved Note 10 og efter Note 12 og nedenfor efter Note 33 og § 35 Nr. 3 a og b.

¹⁹⁾ Jfr. derimod nedenfor ved Note 23.

Henseende være uden Betydning, idet han vil have Krav paa Pleje for enten Rederens eller Statskassens Regning²⁰⁾).

Er der tilsagt Skibsføreren Andel i Skibets Fragt, i anden Indtægt af Rejsen eller i Rederens Overskud, har han, foruden Hyre som nævnt, for den Tid efter Fratrædelsen, for hvilken han har Krav paa Hyre, Ret til det Beløb, hvormed det dobbelte af første Styrmands Hyre maatte overstige hans egen faste Hyre, § 8²¹⁾).

d. Afskediges Skibsføreren før Tjenestetidens Udløb, uden at nogen af de under a—c nævnte Grunde foreligger, har han Krav paa Erstatning for det Tab, han lider derved, § 3. Er ikke andet oplyst om Tabets Størrelse, kan han kræve Hyre for tre Maaneder og fri Rejse med Underhold til aftalt Fratrædelseshavn eller, hvis Aftale herom ikke er truffet, saaledes at Bestemmelsen i § 2 om dansk Fratrædelseshavn gælder, til dansk Havn. Er der tilsagt ham Andel i Skibets Fragt, i anden Indtægt af Rejsen eller i Rederens Overskud, har han desuden, som i de under c omtalte Tilfælde, for den Tid efter Fratrædelsen, for hvilken han har Krav paa Hyre, Ret til det Beløb, hvormed det dobbelte af første Styrmands Hyre maatte overstige hans egen faste Hyre, § 8.

Afskediges en til Mandskabet hørende Person før Tjenestetidens Udløb uden Hjemmel i nogen af de under a—c omtalte Bestemmelser, har han, hvis Tjenesteforholdet ikke ved Opsigelse kunde være bragt til Ophør i den Havn, hvor han afskediges, Krav paa fri Rejse med Underhold til en Havn, i hvilken Tjenesteforholdet kunde bringes til Ophør ved Opsigelse, samt paa Hyre under Rejsen eller, hvis denne varer kortere Tid, paa Hyre for henholdsvis en Maaned eller syv Dage, eftersom han er Styrmand eller Maskinmester²²⁾ eller hører til det underordnede Mandskab, § 34. Kunde Tjenesteforholdet ved Opsigelse være bragt til Ophør i den Havn, hvor Afskedigelse finder Sted, bliver der ikke Spørgsmaal om fri Rejse med Underhold til en Fratrædelseshavn eller om Hyre under Rejsen, men Sømanden kan i saa Fald kræve Hyre for henholdsvis en Maaned eller syv Dage, eftersom han er Styrmand eller Maskinmester eller hører til det underordnede Mandskab. Under Hensyn til, at disse Bestemmelser fikserer den Erstatning, Rederen skal svare en Sømand for ulovlig Afskedigelse, er det antaget, at Mindstebeløbet, Hyre for en Maaned eller syv Dage, kan kræves, selvom Sømanden

²⁰⁾ Ovenfor § 33 ved Noterne 6—7 og nedenfor § 35 Nr. 3 a.

²¹⁾ En tilsvarende Regel er ikke givet for Mandskabet, jfr. N. D. 1931. 6.

²²⁾ Angaaende Maskin- eller Motorpassere ovenfor Note 4.

derved faar Hyre udover det Tidspunkt, til hvilket han ved Afskedigelsen kunde opsiges eller forinden maatte være opsagt²³⁾).

Alle de omtalte Bestemmelser om Afskedigelse forudsætter, at Tjenesteforholdet ophører i en Havn. Ogsaa mens Skibet er i Søen, kan utvivlsomt Rederen afskedige Skibsføreren eller denne en Sømand, hvis den paagældendes Tjeneste kan undværes, hvilket i hvert Fald for Skibsførerens Vedkommende forudsætter, at en anden kan sættes i hans Sted. Men i saa Fald maa den paagældende foruden de Rettigheder, de omtalte Bestemmelser hjemler ham, for Tiden indtil Skibet naar Havn, have Krav paa ikke blot Underhold, men ogsaa Hyre, for saa vidt ikke hans Ret dertil gaar tabt ved Paalæg af Disciplinstraaf, ved at han ulovligt unddrager sig Tjenesten, eller ved at han paa Grund af selvforskyldt eller ved Forhyringen fortiet Sygdom eller Skade er ude af Stand til at udføre sit Arbejde eller maa isoleres af Hensyn til ombordværendes Sikkerhed.

3. Medmindre andet er aftalt²⁴⁾, ophører²⁵⁾ baade Skibsførerens og Mandskabets Tjenesteforhold, hvis Skibet gaar tabt ved Søulykke²⁶⁾ eller efter Søulykke bliver erklæret for uistandsætteligt²⁷⁾, Sm. L.s §§ 6 og 41. Mod Hyre og Underhold skal dog Skibsføreren blive tilstede og sørge for Ordningen af de Anliggender, som vedrører Skib og Ladning, Mandskabet deltage i Bjærgningen og blive tilstede til Afgivelse af Søforklaring.

Skibsføreren, der jo altid er dansk, har i de nævnte Tilfælde Krav paa fri Rejse med Underhold til sit Hjemsted²⁸⁾ samt Hyre under Hjemrejsen, dog højst for tre Maaneder, § 6. Er der tilsagt ham Andel i Skibets Fragt, i anden Indtægt af Rejsen eller i Rederens Overskud, har han desuden for den Tid efter Tjenesteforholdets Ophør, for hvilken han har Krav paa Hyre, Ret til det Beløb, hvormed det dobbelte af første Styrmands Hyre maatte overstige hans egen faste Hyre, § 8.

En til Mandskabet hørende Person har, hvis han er dansk, og Tjenesteforholdet ophører i Udlandet, Krav paa Hyre under Hjemrejsen, dog højst for henholdsvis to Maaneder eller en Maaned, eftersom han er Styrmand

²³⁾ U. f. R. 1925. 146 og 1935. 667 (H. R. D.). Jfr. derimod ovenfor ved Note 19.

²⁴⁾ Jfr. nedenfor ved Noterne 34—36.

²⁵⁾ Uden derpaa rettet Erklæring fra nogen af Siderne.

²⁶⁾ Som Søulykke maa sikkert Brand anses, selvom den finder Sted, medens Skibet er i Havn eller Dok.

²⁷⁾ Bestemmelsen er anvendt i et Tilfælde, hvor Skibet ikke blev kondemneret, men bjærget og istandsat med uforholdsmæssig Bekostning, U. f. R. 1928. 272. (H. R. D.).

²⁸⁾ Saaledes maa formentlig Udtrykket „fri Hjemrejse“ forstaas.

eller Maskinmester²⁹⁾ eller hører til det underordnede Mandskab³⁰⁾, § 41. Kan der skaffes ham Hyre paa et Skib, der er bestemt til Danmark eller en Havn, hvorfra han bekvemt kan sendes hjem, er han dog pligtig at overtage Stillingen, hvis den ikke er af lavere Grad eller daarligere lønnet end den, han havde, og hans Helbredstilstand ikke er til Hinder derfor. For den Tid, han har saadan Tjeneste, kan han ikke kræve Hyre af det forliste Skibs Reder.

Foruden de omtalte Regler gælder nu i Overensstemmelse med en international Konvention³¹⁾ Lov Nr. 96 af 7. April 1936 om Tillæg til Sm. L., der omfatter ikke blot Skibsføreren, det egentlige Skibsmandskab og andre af Rederen eller Skibsføreren paa Skibet ansatte Personer, men ogsaa Personer, der er ansat ombord af andre end Rederen eller Skibsføreren, § 4. Enhver af de paagældende, der er dansk, kan, naar hans Tjenesteforhold ophører³²⁾ som Følge af Skibets Forlis, af Rederen i Erstatning for hver Dag, han derved bliver arbejdsløs, kræve et Beløb, svarende til Hyren for en Dag, ialt dog højst to Maaneders Hyre. Den erstatningsberettigede maa underkaste sig Arbejdsløshedskontrol, og kan der skaffes ham Hyre paa et Skib, der er bestemt til Danmark eller en Havn, hvorfra han bekvemt kan sendes hjem, eller, hvis han er hjemme, paa et andet af samme Rederis Skibe i tilsvarende Fart, er han pligtig at overtage Stillingen, hvis den ikke er af lavere Grad eller daarligere lønnet end den, han havde³³⁾. For den Tid, for hvilken Erstatning oppebæres, bortfalder Kravet paa Hyre efter de ældre Regler. Men disse gælder stadig ved Siden af de nye, saaledes at f. Eks. en Skibsfører, der nægter at overtage en ham tilbudt Stilling som nævnt og derfor ikke kan kræve Erstatning efter de nye Regler, har Ret til fri Hjemrejse og Hyre under denne, dog højst for tre Maaneder, efter Sm. L.s § 6.

Efter Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6 maa islandske Sømænd have de samme Rettigheder som danske. Og under Forudsætning af Gensidighed kan Kongen udvide de omtalte Bestemmelser til Fordel for danske Sømænd til at gælde ogsaa Sømænd fra andre Lande,

²⁹⁾ Angaaende Maskin- eller Motorpassere ovenfor Note 4.

³⁰⁾ Han har ogsaa Krav paa fri Rejse med Underhold til sit Hjemsted her i Riget, men for Statskassens, ikke som Skibsføreren for Rederens Regning, nedenfor § 35 Nr. 3 b.

³¹⁾ Ratificeret ifølge Rigsdagsbeslutning af 16. Marts 1937.

³²⁾ Uanset om det ophører i Udlandet eller her i Riget.

³³⁾ Er hans Helbredstilstand til Hinder for, at han overtager Stillingen, kan han formentlig ikke betragtes som arbejdsløs som Følge af Skibets Forlis.

Sm. L.s § 42, Lov Nr. 96 af 7. April 1936 § 5. I Henhold hertil er der tillagt svenske og finske Sømænd samme Ret til Hyre, som efter Sm. L.s § 41 tilkommer danske Sømænd, Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931.

Bestemmelserne om, at Skibsførerens og Mandskabets Tjenesteforhold ophører i Tilfælde af Skibets Forlis, er som nævnt³⁴⁾ deklaratoriske. En udtrykkelig Aftale om, at de ikke skal gælde, vil sjældent forekomme³⁵⁾, men i Modsætning til det underordnede Mandskab vil, navnlig i store Rederier, Skibsføreren i Reglen være ansat i Rederiets Tjeneste, men ikke som Fører af et bestemt Skib, og i saa Fald maa det følge af Aftalen, at hans Tjenesteforhold ikke ophører ved Forlis af det Skib, han fører³⁶⁾. Og saa Styrmand og Maskinmestre ansættes ofte i Rederiets Tjeneste. Og som tidligere omtalt ansættes Radiotelegrafister end ikke i et bestemt Rederis Tjeneste.

Ophører Tjenesteforholdet ikke ved Skibets Forlis, kan det bringes til Ophør ved Opsigelse, Afskedigelse eller Afskedstagen efter de derom gældende Regler. En efter Forliset foretaget Opsigelse eller ulovlig Afskedigelse fra Rederens Side vil imidlertid ofte kunne antages foranlediget ved Forliset, saaledes at Tjenesteforholdet ophører som middelbar Følge heraf, og i saa Fald synes vedkommende, efter Sm. L.s § 41 og Lov Nr. 96 af 7. April 1936 eller Analogien af disse Bestemmelser, at maatte kunne gøre de samme Krav gældende, som naar hans Tjenesteforhold ophører umiddelbart ifølge Forliset. Antages ikke dette, kan han blive daarligere stillet, end han vilde være, hvis hans Tjenesteforhold var ophørt ved Skibets Forlis. Omvendt kunde der, naar Tjenesteforholdet vel ophører ved Forlis, men med Sikkerhed kan antages at ville være ophørt af anden Grund kort efter, hvis ikke Forliset var indtruffet, være Grund til ikke — fuldtud — at give vedkommende de Rettigheder, Sm. L.s § 41 og Lov Nr. 96 af 7. April 1936 hjemler ham, men Affattelsen af de paagældende Bestemmelser muliggør næppe en saadan Begrænsning af deres Rækkevidde.

³⁴⁾ Ovenfor ved Note 24. Ifølge Sm. L.s §§ 6 og 41 ophører Skibsførerens Tjenesteforhold, hvis ikke andet „følger af Aftale“, Mandskabets, hvis ikke andet „er aftalt“. Denne Forskel i Udtryksmaaden forklares, men begrundes ikke tilstrækkeligt ved det i Teksten anførte. De øvrige nordiske Landes Sømandslove anvender i begge Tilfælde Udtrykket „følger af Aftalen“.

³⁵⁾ En almindelig holdt Bestemmelse om et vist Opsigelsesvarsel kan naturligvis ikke opfattes som Udtryk for, at Bestemmelserne ikke skal gælde, U. f. R. 1928. 272 (H. R. D.).

³⁶⁾ At han er *pligtig* at skifte Skib, medfører ikke med Sikkerhed, at han maa betragtes som ansat i Rederiets Tjeneste, U. f. R. 1928. 272 (H. R. D.).

Tidligere³⁷⁾ ophørte Skibsførerens og Mandskabets Tjenesteforhold, foruden i Tilfælde af Forlis, naar Skibet opbragtes, prisedømtes eller toges af Sørøvere. Og naar Rejsen eller dens Fortsættelse opgaves eller for længere Tid udsattes paa Grund af Krig, Blokade, Embargo, Ind- eller Udførselsforbud, Ishindring eller Skade paa Skibet, der gjorde dette usødygtigt til Rejsen, kunde Skibsføreren og Mandskabet afskediges uden Ret til Hyre for længere Tid, end de havde gjort Tjeneste. Nu gælder intet særligt om saadanne Tilfælde. Afskediges Skibsføreren og Mandskabet, maa de derfor have Ret til Erstatning efter Sm. L.s §§ 3 og 34. Og dette maa sikkert gælde, selvom det er aftalt, at Tjenesteforholdet skal ophøre eller de paagældende kunne afskediges uden derved at faa Ret til Erstatning, idet en Aftale herom ikke kan siges at angaa Tjenesteforholdets Varighed.

Ogsaa naar Skibsføreren og Mandskabet afskediges paa Grund af Skibets Oplægning, maa de have Ret til Erstatning efter §§ 3 og 34.

4. Om Skibsførerens Ret til at kræve Afsked uden forudgaaende lovlig Opsigelse giver Sm. L. ingen Regler. Derimod indeholder §§ 35—40 Bestemmelser om Mandskabets Ret dertil:

(1) Godtgør en Sømand, at Skibsføreren har forholdt ham forsvarelig Kost eller mishandlet ham, eller at han, uden at Skibsføreren paa Opfordring har taget ham i Beskyttelse, er blevet mishandlet ombord paa Skibet af andre, har han Ret til at kræve Afsked og Erstatning som for ulovlig Afskedigelse, § 39.

Samme Ret har Sømanden, naar Skibet er usødygtigt, eller Mandskabets Opholdsrum er aabenbart sundhedsfarlige, og Skibsføreren ikke sørger for Afhjælpning af Manglerne, eller Skibsføreren nægter at lade Skibet syne, skønt han efter § 59 paa Grund af Klage over dets Sødygtighed har Pligt dertil, § 38.

Ogsaa naar Skibet mister Retten til at føre dansk Flag, kan Sømanden kræve Afsked og Erstatning som for ulovlig Afskedigelse, § 40³⁸⁾.

(2) Er en Sømand forhyret for en bestemt Rejse, og denne bliver væsentlig forandret, kan han straks, hvis Rejsen endnu ikke er begyndt, men ellers i den første Havn, Skibet anløber, efter at han har faaet Kundskab om Forandringen, kræve Afsked og Erstatning for det Tab, han lider, § 37. Erstatningen kan dog ikke overstige Hyre for en Maaned eller en halv Maaned, eftersom han er Styrmand eller Maskinmester³⁹⁾ eller hører til det

³⁷⁾ Nemlig ifølge de ved Sm. L. ophævede Bestemmelser i S. L.s §§ 63 og 91

³⁸⁾ U. f. R. 1925. 146, jfr. ovenfor ved Note 23.

³⁹⁾ Angaaende Maskin- eller Motorpassere ovenfor Note 4.

underordnede Mandskab, samt fri Rejse med Underhold til Forhyringsstedet, hvis han fratræder, før Rejsen er paabegyndt, men ellers til vedtaget Afmønstringssted.

(3) Hersker der ondartet Farsot i den Havn, til hvilken Skibet er bestemt, og dette først efter Forhyringen er kommet til Sømandens Kundskab, kan han straks, hvis Rejsen endnu ikke er begyndt, men ellers i den første Havn, Skibet anløber, efter at han har faaet Kundskab om Forholdet, kræve Afsked, men har, hvis han gør det, kun Krav paa Hyre til Fratrædelsen, § 36.

Det samme gælder, hvis det efter Forhyringen⁴⁰⁾ viser sig, at der er Fare for, at Skibet kan blive opbragt af en krigsførende Magt eller udsat for Krigsskade⁴¹⁾, eller at saadan Fare er blevet væsentlig forøget.

(4) Godtgør en Sømand, at han kan faa Skib at føre, eller at han kan faa Stilling som Styrmand eller Maskinmester eller en saadan Stilling af højere Grad, end han har, eller at der efter Forhyringen er indtruffet andre Omstændigheder, som gør det til en Velfærdssag for ham at kunne fratræde, kan han kræve Afsked med Hyre til Fratrædelsen, naar han uden forøget Udgift for Rederen stiller en anden duelig og ordentlig Mand i sit Sted, § 35⁴²⁾.

Reglerne i §§ 35—40 er ikke udtømmende. Saaledes maa jo Sømanden kunne kræve Afsked og Erstatning som for ulovlig Afskedigelse, naar han ikke faar tilgodehavende Hyre udbetalt i rette Tid. Og det samme maa gælde, naar Skibet benyttes til Smugleri eller andet ulovligt Formaal. Dog gælder dette ikke, hvis det ved Forhyringen er forudsat, at Skibet skal benyttes hertil. Men i saa Fald maa Tjenesteaftalen være ugyldig.

At Skibet overtages af en anden dansk Reder, eller at det faar anden Fører, giver ikke Sømanden Ret til at kræve Afsked, § 40. Ej heller Rederens Konkurs eller Død kan give Sømanden Ret dertil.

Er en Sømand syg eller kommet til Skade, har han ifølge § 27 Krav paa at blive bragt i Land, hvis han ikke kan faa fornøden Pleje ombord. Heri ligger strengt taget ikke, at han kan kræve Afsked. Men almindeligvis vil en Sømand blive afskediget, naar han paa Grund af Sygdom eller Skade maa bringes i Land.

⁴⁰⁾ U. f. R. 1917. 310.

⁴¹⁾ U. f. R. 1915. 907.

⁴²⁾ At en Styrmand kunde blive Lods, antoges ikke at berettigede ham til at kræve Afsked, U. f. R. 1924. 354.

Skibsføreren maa kunne kræve Afsked og Erstatning som for Afskedigelse af anden Grund end nævnt ovenfor under Nr. 2, a—c, naar Rederen ikke betaler Hyren i rette Tid eller iøvrigt væsentligt misligholder sine Forpligtelser.

Skibsføreren er ikke blot berettiget, men forpligtet til at nægte at gaa til Søs med Skibet, hvis det er usødygtigt⁴³). Ligeledes maa han være forpligtet til at nægte at gaa i ulovlig Fart med Skibet. Ligger det udenfor Tjenesteaftalens Forudsætninger, at han skal gaa med Skibet paa en bestemt Rejse, maa han have Ret til at nægte dette. Mister Skibet Retten til at føre dansk Flag, vil han normalt ikke kunne forblive i sin Stilling, idet han ikke vil opfylde de Krav, som Sønæringslovgivningen i Skibets nye Hjemland stiller, men skulde undtagelsesvis vedkommende Lands Lovgivning tillade ham at fortsætte som Fører, har han utvivlsomt Ret til at nægte dette. I Modsætning til Mandskabet maa han endvidere have Ret til at fratræde sin Stilling som Fører af Skibet, hvis dette skifter Ejer eller udlejes til en anden Reder. Derimod kan det ikke give ham Ret hertil, at en eller flere Partredere afhænder deres Anparter i Skibet.

Fordi Skibsføreren har Ret til at nægte at fortsætte som Fører af Skibet, er det ikke sikkert, at han kan kræve Afsked, idet han ofte vil være ansat ikke som Fører af et bestemt Skib, men i Rederens Tjeneste, og derfor kan være pligtig at overtage Førelsen af et andet Skib. Noget lignende kan iøvrigt gælde Personer af Mandskabet, navnlig Styrmand, Maskinmestre og Radiotelegrafister, saaledes at flere af de ovenfor omtalte Regler om Sømandens Ret til at kræve Afsked maa forstaas med det Forbehold, at ikke anden Tjeneste, som han er pligtig at overtage, anvises ham. Ansættelse i Rederens Tjeneste betyder derimod næppe, at vedkommende er pligtig at holde sig til Raadighed for Rederen, ej heller, at han, hvis f. Eks. Skibet mister Retten til at føre dansk Flag, kan kræve sig anvist Tjeneste paa andet Skib. For Skibsførerens Vedkommende udelukkes iøvrigt dette sidste ved, at han til enhver Tid kan afskediges af Rederen.

En Ret til at kræve Afsked kan ikke altid benyttes uden videre. Baade Skibsføreren og en til Mandskabet hørende Sømand kan have Pligt til at møde til Afgivelse af Søforklaring. I det hele synes vedkommende, naar ikke Grunden til, at han kan kræve Afsked, er væsentlig Misligholdelse af Tjenesteaftalen fra Rederens Side, at maatte have lignende Pligter som dem, der paahviler ham, naar han fratræder sin Stilling efter lovligt at have opsagt

⁴³) Ovenfor § 28 Nr. 1 (1).

den, saaledes at f. Eks. en Sømand, der begærer Afsked under Henvisning til, at han kan faa Skib at føre, efter Analogien af Sm. L.s § 16 maa være pligtig at blive tilstede i indtil to eller, hvis Skibet er et Sejlskib, fire Dage for at yde Bistand ved Arbejde, der nødvendigvis maa udføres, naar Skibet kommer i Havn, dog under Forudsætning af, at han ikke derved vil gaa Glip af den nye Stilling.

5. Ved Afmønstring af Mandskab prøver Mønstringsbestyreren eller Konsulen⁴⁴⁾ Afregningen, hvis det begæres af nogen af Mandskabet, Sm. L.s § 43. Finder Mønstringsbestyreren Anledning til at gøre Indvending mod en indgaaet Overenskomst, søger han Spørgsmaalet bilagt i Mindelighed, og, hvis dette ikke lykkes, giver han vedkommende Vejledning om, hvorledes han skal gaa frem for at komme til sin Ret, Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 7. Paa Begæring af Skibsføreren eller nogen af Mandskabet foretager han Afregningen⁴⁵⁾. I Udlandet kan Skibsføreren, naar han selv har foretaget Afmønstring, anmelde denne for dansk Konsul, der da paaser, om Afregningen er i Orden, og i bekræftende Fald paategner Skibsbemandingslisten, I. U. § 78.

Som tidligere⁴⁶⁾ nævnt er ny Regler bl. a. om Mønstring nu givet ved Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937, der træder i Kraft 1. Oktober s. A. Efter denne Lov skal Handelsministeren træffe nærmere Bestemmelser om en Række Spørgsmaal.

Ved Afmønstring faar Sømanden sin Søfartsbog tilbage. Er en Sømand rømt, afleveres hans Søfartsbog i Udlandet til Konsulen, der hjemsender Bogen, I. U. § 84⁴⁷⁾. Det samme gælder i Tilfælde af en Sømands Død, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 11.

En Sømand kan kræve Erstatning, naar Skibsføreren undlader at afmønstre ham⁴⁸⁾, afregne med ham⁴⁹⁾ eller aflevere hans Søfartsbog⁵⁰⁾ i rette Tid.

Domstolene har i flere Tilfælde statueret, at en syg Sømand, der ønsker Afsked, ikke er bundet ved et Afkald paa Rettigheder, som han har givet

⁴⁴⁾ Paa Færøerne Politimesteren eller Sysseľmanden.

⁴⁵⁾ Mod Betaling efter Reglerne i Vejledning Nr. 270 af 29. December 1892 § 6.

⁴⁶⁾ Ovenfor § 27 ved Note 8.

⁴⁷⁾ Jfr. ovenfor § 31 ved Noterne 14—15.

⁴⁸⁾ S. H. T. 1899. 284.

⁴⁹⁾ U. f. R. 1923. 150.

⁵⁰⁾ U. f. R. 1925. 251 (H. R. D.).

for at opnaa Afmønstring⁵¹). Erkender en Sømand Lovligheden af en Opsigelse eller Afskedigelse, eller undlader han at gøre Indsigelse derimod, vil han derimod ofte være afskaaret fra senere at gøre gældende, at Opsigelsen eller Afskedigelsen var ulovlig⁵²).

⁵¹) U. f. R. 1915. 203 og 1929. 1090.

⁵²) U. f. R. 1900. 747, 1903. 98 og 1924. 824.

§ 35. Offentlig Hjælp til Sømænd.

1. Vil en dansk Sømænd fra Udlandet sende Hyremidler til Danmark, skal Konsulen bistaa ham, Sm. L.s § 19. Nærmere Regler herom er givet ved Bekg. Nr. 439 af 17. November 1923, hvorefter det mindste Beløb, der modtages til Forsendelse, er 10 Kr.

Forsendelsen sker paa Statskassens Risiko, portofrit og i det hele uden Udgift for Sømænd.

Sm. L.s § 19 gælder ikke Skibsføreren. Tilsvarende Anvendelse finder Bestemmelsen kun paa ikke til det egentlige Skibsmandskab hørende Personer, der er ansat paa Skibet af Rederen eller Skibsføreren.

2. For — danske eller fremmede — Søfolk, der af danske Skibe efterlades i Udlandet i syg eller tilskadekommen Tilstand, eller hvis Tjenesteforhold til et dansk Skib ophører i Udlandet som Følge af Skibets Forlis, gælder særlige Regler om offentlig Forsorg. Som Baggrund for disse skal her de almindelige Bestemmelser om Ydelse af Hjælp i Udlandet omtales.

a. Naar en dansk Statsborger, der ikke er Sømænd, i Udlandet kommer i Nød og henvender sig til Konsulen om Hjælp, vil denne ofte henvise ham til Stedets Myndigheder, idet det kan betragtes som almindelig international Regel, at et Lands Myndigheder understøtter fremmede trængende, der opholder sig i Landet, efter væsentlig samme Regler som egne Statsborgere. Undertiden kan vedkommende ogsaa henvises til en Understøttelsesforening eller lignende. Opnaas ikke Hjælp fra anden Side, eller er det betænkeligt at vente derpaa, kan Konsulen yde Hjælp, I. U. § 63. Og efter Omstændighederne kan Konsulen yde Hjælpen, selvom denne kunde opnaas fra anden Side, saaledes naar vedkommende selv har Midler, men er kommet i en øjeblikkelig Forlegenhed f. Eks. ved at blive bestjaalet, i hvilket Tilfælde Konsulen kan telegrafere efter Penge paa hans Vegne og, indtil disse ankommer, yde den nødvendigeste Bistand til Underhold. Noget egentligt Krav paa Hjælp haves aldrig, og det er altid en Betingelse, at den trængende uden egen Skyld er kommet i Nød. Efter Omstændighederne bør Konsulen søge

at skaffe Arbejde i Stedet for at yde Hjælp. I Reglen ydes Hjælp ikke kontant, men f. Eks. i Form af Spise- og Logibilletter. Er Afstanden til Danmark ikke stor, kan Hjemsendelse anbefale sig. Fra fjernere Lande derimod maa Hjemsendelse ikke ske uden Samtykke af Udenrigsministeriet, der i Reglen kun vil blive givet, hvis den trængendes Slægtninge stiller Midler til Raadighed til Dækning af Udgifterne. Den trængende maa afgive Refusionserklæring for modtaget Hjælp. Hvad han ikke tilbagebetaler, bæres af Statskassen. For at muliggøre hans Forbliven i Udlandet kan der dog være Spørgsmaal om at faa den Kommune, i hvilken han har Forsørgelsessted, til med Godkendelse af Socialministeren at indgaa paa helt eller delvis at udrede Udgifterne ved hans Forsørgelse i Udlandet, Lov om offentlig Forsorg Nr. 181 af 20. Maj 1933 § 24.

Saalidt som andre danske har en dansk Sømænd, der kommer i Nød i Udlandet, udenfor de Tilfælde, for hvilke som nævnt særlige Regler gælder, noget egentligt Krav paa at blive hjulpet af Konsulen, og ogsaa en Sømænd maa, for at opnaa Hjælp, afgive Refusionserklæring. Men forskellige Bestemmelser i I. U. § 96 fører i Retning af at stille Sømændene gunstigere end andre danske Statsborgere, naar han ikke er rømt. Har Sømænden sidst været forhyret med dansk Skib, skal Konsulen selv søge bragt paa det rene, om Stedets Myndigheder vil overtage Forsorgen. Kan Hjælp ikke opnaas ad denne Vej *bør* Konsulen, hvis Sømænden er syg, yde ham fornøden Understøttelse til Kur og Pleje eller, efter Omstændighederne, hjemsende ham. Og er Sømænden nødlidende af anden Grund end Sygdom, *bør* Konsulen søge at skaffe ham Hyre eller anden Beskæftigelse eller, hvis det ikke er muligt, give ham Underhold paa Stedet, sende ham til andet Sted, hvor Hyre kan opnaas, eller hjemsende ham. Har Sømænden sidst været forhyret med fremmed Skib, skal Konsulen undersøge, om han har Krav paa Understøttelse af Rederen, af den Stat, hvis Flag Skibet fører, eller af Opholdsstaten, og i bekræftende Fald henvise Sømænden til nærmeste Konsul for vedkommende Stat eller Stedets Myndigheder. Kan Hjælp ikke opnaas paa denne Maade eller ad anden Vej, er Konsulen berettiget til at yde Hjælp i samme Omfang, som naar Sømænden sidst har været forhyret med dansk Skib. — Er Sømænden rømt, ydes i Almindelighed ingen Hjælp. Dog kan, særlig i Sygdomstilfælde, Hjælp ydes ogsaa til en rømt Sømænd, naar han ikke kan opnaa Understøttelse paa anden Maade.

b. Bortset fra Tilfælde, hvor kulturelle eller religiøse Forhold gør Henvendelse til Stedets Myndigheder mindre naturlig, kan Konsulen ikke uden

særlig Bemyndigelse afholde Udgifter ved Begravelse af en i Udlandet død dansk Statsborger, der ikke er Sømænd, I. U. § 59. Kan Udgifterne dækkes af efterladte Midler, der er til Raadighed for Konsulen, eller ved Hjælp af Tilskud fra Understøttelsesforeninger eller lignende, sørger Konsulen for Begravelsen, hvis ikke Paarørende af afdøde gør det, men i modsat Fald anmoder han Stedets Myndigheder om at tage sig af Sagen, idet det kan betragtes som almindelig international Regel, at et Lands Myndigheder om fornødent sørger for Begravelse ogsaa af fremmede afdøde. Efter Omstændighederne vil dog Konsulen sende telegrafisk Indberetning om Dødsfaldet, for at der ved Henvendelse til afdødes Slægtninge kan gives disse Anledning til at fremkomme med Ønsker vedrørende Begravelsen, om Ligbrænding eller om Hjemsendelse af Liget. Er vedkommende død af Pest, Kolera eller anden farlig epidemisk Sygdom, kan Hjemsendelse af Liget kun finde Sted med Tilladelse af Indenrigsministeriet.

Dør en dansk Sømænd i Udlandet, gælder — ogsaa udenfor Tilfælde, hvor Sømænden af et dansk Skib er efterladt i syg eller tilskadekommen Tilstand — visse særlige Regler, I. U. § 92. Var Sømænden enten slet ikke forhyret eller i fremmed Skibs Tjeneste, da han døde, kan Konsulen nemlig uden særlig Bemyndigelse afholde de nødvendige Udgifter ved Begravelsen, naar Stedets Myndigheder eller — i sidstnævnte Tilfælde — Rederen ikke foretager det fornødne, og Sømændens efterladte Midler ikke strækker til. Var afdøde forhyret med dansk Skib, skal jo Rederen bekoste og Skibsføreren sørge for en sømmelig Begravelse, men er sidstnævnte forhindret heri, maa Konsulen sørge for det fornødne. Skyldes Dødsfaldet en smitsom Sygdom, skal Konsulen, naar Sømænden var forhyret med dansk Skib, sørge for Desinfektion eller Tilintetgørelse af hans Papirer og øvrige Effekter, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 11. — Hjemsendelse af Liget kan ikke uden særlig Bemyndigelse finde Sted, medmindre nogen kontant depotterer et til Bestridelse af Udgifterne tilstrækkeligt Beløb og paatager sig at bekoste Begravelsen i Sømændens Hjemland.

Ogsaa om Behandlingen af Efterladenskaber gælder visse særlige Regler, naar afdøde er Sømænd. Dør en dansk Statsborger, der ikke er Sømænd, i Udlandet, vil i Reglen Stedets Myndigheder behandle Boet, og i saa Fald begrænses Konsulens Virksomhed til om fornødent at anmelde Dødsfaldet, sørge for Værdiernes Tilstedeblivelse og Sikkerhed, indtil Stedets Myndigheder tager sig af Boet, indberette Dødsfaldet og varetage danske Interesser under Skiftet, I. U. § 59. Men dør en Sømænd, skal Konsulen, hvis Sømænd

den var enten slet ikke forhyret eller i fremmed Skibs Tjeneste, søge hans Efterladenskaber udleveret uden Bobehandling, hvad han efter Aftale med nogle Lande (Frankrig, Nederlandene, Storbritannien og Irland) har Krav paa at faa, og var Sømænd forhyret med dansk Skib, vil hans Ejendele blive hjemsendt enten med vedkommende Skib eller paa anden Maade eller efter Omstændighederne blive solgt, i hvilket Tilfælde Salgssummen tilligemed Hyretilgodehavende, der altid, kontant eller i Anvisning paa Rederen, skal overgives Konsulen, med Fradrag af afholdte Udgifter hjemsendes af denne. Effekter hjemsendes under Konsulens Segl.

For islandske Sømænd gælder de samme Regler som for danske, Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6.

En ikke dansk eller islandsk Sømænd, der sidst har været forhyret med dansk Skib, kan hjælpes, naar det har vist sig, at han ikke kan opnaa Hjælp af Stedets Myndigheder, af Konsulen for hans Hjemland eller ad anden Vej. Dør en ikke dansk eller islandsk Sømænd under Forhyring med dansk Skib, gælder om Begravelse det samme, som hvis han var dansk. Hans Efterladenskaber afleveres altid til Konsulen og oversendes af denne til nærmeste Konsul for hans Hjemland eller, hvis han er hjemmehørende i Landet, til Stedets Myndigheder.

De omtalte Regler om Sømænd maa formentlig gælde enhver, der har været ansat paa et Skib.

I alle Tilfælde, hvor Hjælp ydes, skal Konsulen gøre, hvad der staar i hans Magt, for at faa Beløbet tilbagebetalt af Sømænd.

3. a. Er en — dansk eller fremmed — Sømænd af et dansk Skib efterladt i Udlandet, vil der være Mulighed for at skaffe ham videregaaende Hjælp end efter de ovenfor omtalte Regler og for, hvis han dør, at sørge for hans Begravelse allerede som Følge af, at Rederen, som tidligere¹⁾ omtalt, ofte er forpligtet til at bære Udgifterne ved Sømændens Pleje i et vist Tidsrum og til at bekoste Begravelsen, hvis Sømænd dør, og at Sømænd ofte vil have egne Midler, navnlig tilgodehavende Hyre, der kan benyttes til Dækning af paaløbende Udgifter. Hertil kommer, at Udgifter ved Pleje, Hjemsendelse eller Begravelse i visse Tilfælde endeligt bæres af Statskassen:

Udgifter ved Pleje bæres af Statskassen, naar Sømænd er dansk eller islandsk, og han har maattet fratræde Tjenesten paa Grund af, at han lider

¹⁾ Ovenfor § 33 ved Noterne 6—7.

af Tuberkulose i smitsom Form eller Kønssygdom i smitsomt Stadium, samt naar Sømanden er svensk eller finsk, og han udenfor sit Hjemland har maattet fratræde Tjenesten paa Grund af, at han lider af Kønssygdom i smitsomt Stadium, Sm. L.s §§ 28 og 41, Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6, Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931. Dette gælder uanset Sygdommens Varighed, selvom dens Smitsomhed ophører under Kuren.

Dør en dansk eller islandsk Sømand, der behandles for Statskassens Regning, medens Behandlingen staar paa, bærer Statskassen ogsaa Udgifterne ved hans Begravelse, Sm. L.s § 30, Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6.

Udgifter ved Hjemsendelse bæres af Statskassen, hvis Sømanden er dansk eller islandsk, og han har maattet fratræde Tjenesten paa Grund af, at han lider af Tuberkulose i smitsom Form eller Kønssygdom i smitsomt Stadium, Sm. L.s § 28, Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6. Udgifter ved Hjemsendelsen af en kønssyg Sømand kan dog afkortes i Hyren, men ikke kræves dækket af hans øvrige Midler.

Er en Sømand i syg eller tilskadekommet Tilstand efterladt i Udlandet under saadanne Forhold, at han vel har Ret til Pleje, men ikke til Hjemsendelse for Rederens Regning, skønner Konsulen over, om der maatte være Anledning til enten at hjemsende ham eller give ham fri Rejse til Forhyringsstedet for Statskassens Regning, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 6.

Skibsføreren skal, hvis der paa Stedet, hvor Sømanden efterlades, er dansk Konsul, overgive ham til dennes Forsorg, Sm. L.s § 27. Med Skibsførerens Anmeldelse skal følge Sømandens tilgodehavende Hyre, kontant eller i Anvisning paa Rederen, endvidere Afskrift af Hyreaftalen og Skibsdagbogens Oplysninger om Sømanden og hans Sygdom samt mulige Lægeattester, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 2. Er Sygdommen Tuberkulose i smitsom Form eller Kønssygdom i smitsomt Stadium, skal Lægeattest herom medfølge, og denne tillige oplyse, om det er nødvendigt, at Sømanden fratræder Tjenesten, § 3. Er Sømanden kommet tilskade ved et Ulykkestilfælde, der omfattes af den tvungne Ulykkesforsikring, skal særlig Anmeldelse gøres.

Er Sømanden ude af Stand til at tage Vare paa sin Søfartsbog, Afregningsbog og øvrige Ejendele, skal Skibsføreren aflevere disse til Konsulen.

Konsulen sørger for Pleje, Hjemsendelse eller Begravelse, for saa vidt

Udgifterne derved skal bæres af Rederen²⁾ eller Statskassen eller kan afholdes af Sømændens egne Midler. For saa vidt det ikke er Tilfældet, afgøres det efter de under Nr. 2 omtalte Regler, om Hjælp kan ydes. Uanset hvem der skal bære Udgifterne, vil, naar Sømænden er dansk, Konsulen altid sørge for Pleje, I. U. § 90.

De omtalte Regler gælder alle ombord ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, Sm. L.s §§ 7, 71 og 72.

b. Naar et dansk Skib forliser, har en dansk eller islandsk Sømænd, hvis Tjenesteforhold som Følge deraf ophører i Udlandet, Krav paa at blive hjemsendt af Konsulen for Statskassens Regning, Sm. L.s § 41, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 9, Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6. Det samme gælder en svensk eller finsk Sømænd, hvis Tjenesteforhold som Følge af Forliset ophører i andet Land end Danmark eller Hjemlandet, Sm. L.s § 41. Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931.

Reglen gælder kun det egentlige Skibsmandskab og andre af Rederen eller Skibsføreren paa Skibet ansatte Personer.

Skibsføreren har, naar hans Tjenesteforhold ophører i Udlandet som Følge af Skibets Forlis, Krav paa at blive hjemsendt af Konsulen, men Rederen skal betale Udgifterne ved hans Hjemsendelse, Sm. L.s § 6.

4. Den Pleje, Konsulen efter de under Nr. 2 og 3 omtalte Regler skal skaffe Sømænden, bestaar i Underhold, Lægehjælp og Lægemedler, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 4. Underhold omfatter Udgifter til Hospitalsophold eller Logi og Sygepleje samt til Ophold paa Stedet af Helbreds-hensyn efter endt Sygdom. Til Lægehjælp regnes fornøden Specialist-behandling, desuden Udgifter ved den syges Transport til Hospital og lignende. Som Lægemedler betragtes ikke blot Medicin og styrkende Midler, men ogsaa Massagebehandling og lignende. — Efter Omstændighederne bør Sømænden hjemsendes til Behandling her i Landet, f. Eks. naar han lider af venerisk Sygdom, der ikke nødvendiggør øjeblikkelig Hospitalsbehandling.

Begravelse, som Konsulen sørger for, skal foregaa paa sømmelig Maade, saavidt muligt efter afdødes Ønske og under Iagttagelse af de nationale og religiøse Skikke, der følges i hans Hjemland, Sm. L.s § 29, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 13, I. U. § 92.

Ved Hjemsendelse gives fri Rejse med Underhold til Hjemstedet, Sm. L.s

²⁾ Om Rederen har undladt paa Forlangende at stille Sikkerhed for de Udgifter, han skal bære, ovenfor § 33 efter Note 11, er uden Betydning.

§ 28, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 10, I. U. §§ 91 og 95. Endvidere afholdes Udgifter ved et efter den Stilling, Sømanden havde, passende Ophold paa Stedet, indtil Afrejsen kan finde Sted. Som nævnt medregnes derimod Udgifter ved Ophold paa Stedet af Helbredshensyn til Underhold. Og skyldes Hjemsendelsen Skibets Forlis, betragtes Befordringen af Besætningen fra Skibet til Land som Bjærgning³⁾ eller Redning, saaledes at Rederen maa betale Udgifterne derved saavel som Underhold til Mandskabet i den Tid, i hvilken det efter Sm. L.s § 41 har Pligt til at blive tilstede for at deltage i Bjærgningen og afgive Søforklaring. Er Skibsføreren ikke i Besiddelse af de fornødne Midler, kan Konsulen yde Laan.

Udgifter til Beklædning kan ordentligvis ikke afholdes som Hjemsendelsesudgifter. Om fornødent maa Sømanden forsynes med Klæder mod Refusionserklæring.

Med Undtagelse af Skibsføreren er enhver, der hjemsendes, naar der kan skaffes ham Hyre paa et Skib, der er bestemt til Hjemlandet eller en Havn, hvorfra han bekvemt kan sendes hjem, pligtig at overtage Stillingen, hvis den ikke er af lavere Grad eller daarligere lønnet end den, han havde, og hans Helbredstilstand ikke er til Hinder derfor. Iøvrigt bør Hjemsendelsen saavidt muligt ske med dansk Skib. Det underordnede Mandskab sendes paa billigste Plads eller Klasse, Skibsofficerer faar den Befordring, som de kan antages at ville benytte, hvis de selv skulde betale.

Sendes Sømanden med dansk Skib, betaler Konsulen ikke for Befordringen, men Rederen maa henvende sig til Udenrigsministeriet desangaaende. Er Skibet bestemt til dansk Havn, medgives der, naar Sømanden er dansk, Skibsføreren eller Sømanden selv et til Dækning af Udgifterne ved Rejsen fra Ankomsthavnen til Sømandens Hjemsted tilstrækkeligt Beløb, I. U. § 91. Iøvrigt kan en dansk Sømænd, der hjemsendes, henvende sig til det sociale Udvalg i den Kommune, hvortil han ankommer, Lov om offentlig Forsorg Nr. 181 af 20. Maj 1933 § 283. Kommunens Udgifter refunderes af Statskassen, for saa vidt de ikke paahviler Rederen og dækkes af ham.

Er en syg eller tilskadekommet Sømands Ejendele overgivet Konsulen, tilbagegives de Sømanden, naar han er helbredet, Bekg. Nr. 464 af 7. December 1923 § 2, I. U. § 89. Har Sømanden Krav paa Hjemsendelse, saaledes at Konsulen har Forsorgspligt ogsaa efter Helbredelsen, udbetales tilgodehavende Hyre dog først, efterhaanden som Sømanden faar Brug for

³⁾ Jfr. herved U. f. R. 1934. 544.

den, eller samtidig med, at han hjemsendes eller afgiver Erklæring om, at han ikke ønsker at blive hjemsendt. Og har der maattet stilles Sikkerhed for, at Sømænd vil blive bragt ud af Landet, finder Afregning først Sted ved hans Afrejse. I sidstnævnte Tilfælde maa Konsulen sørge for, at Sømænd forlader Landet, altsaa skaffe ham Hyre, sende ham til et Sted, hvor han kan tage Ophold⁴⁾ eller hjemsende ham.

5. Om offentlig Hjælp til Sømænd her i Landet gælder i det hele de almindelige Regler i Lov om offentlig Forsorg Nr. 181 af 20. Maj 1933.

Naar en dansk eller islandsk Sømænd i Tilfælde af Forlis paa dansk Kyst savner Midler til selv at hjælpe sig frem, skal det sociale Udvalg i den Kommune, i hvilken han er kommet i Land, sørge for, at han faar fri Hjemrejse, herunder Kostpenge, og nødvendig Beklædning, Lov Nr. 181 af 20. Maj 1933 § 283, Dansk-Islandsk Forbundslov Nr. 619 af 30. November 1918 § 6. Hjælpen har i intet Tilfælde Retsvirkninger for Modtageren eller hans Forsørger, Lov Nr. 181 af 20. Maj 1933 § 291.

I Henhold til de med Sverige og Finland med Hjemmel i Sm. L.s § 41 indgaaede Aftaler bestemmer Anordning Nr. 91 af 27. Marts 1930 og Nr. 306 af 26. November 1931, at Statskassen udreder de nødvendige Udgifter ved Pleje af en svensk eller finsk Sømænd, der lider af Kønssygdom i smitsomt Stadium, saavel naar han i Anledning heraf fratræder sin Tjeneste paa dansk Skib i dansk Havn, som naar han fratræder i en Havn udenfor Danmark og Hjemlandet.

Ifølge international Overenskomst af 1. December 1924⁵⁾ er Danmark forpligtet til i sine vigtigste Havne at have venerologiske Kliniker med særligt uddannede Læger, hvor Søfolk fra Handelsskibe og Baadførere uden Hensyn til Nationalitet vederlagsfrit kan faa Lægebehandling, om fornødent Hospitalsophold, og Lægemedler til Anvendelse baade paa Stedet og undervejs til nærmeste Bestemmelseshavn⁶⁾.

⁴⁾ Udgifter herved betragtes som Hjemsendelsesudgifter.

⁵⁾ Bekg. Nr. 179 af 7. Juni 1928.

⁶⁾ De tidligere Overenskomster med Island, Norge, Sverige, Storbritannien, Tyskland og Italien om gensidig Understøttelse af trængende Søfolk i visse Tilfælde er ophævede, Bekg. Nr. 89 af 31. Marts 1932, Nr. 284 af 5. November 1932, Nr. 219 af 29. Maj 1933, Nr. 26 af 10. Februar 1934, Nr. 54 af 26. Februar 1934 og Nr. 225 af 23. Juli 1934.

§ 36. Skibsfarten og Socialforsikringen.

1. Personer, der er forhyrede med dansk eller fremmed Skib, kan kun, hvis de har bevaret Bopæl her i Landet, optages som nydende Medlemmer af en anerkendt Sygekasse eller statskontrolleret Sygeforening, idet Retten til at blive sygeforsikret, naar bortses fra de Sygekasser, der er knyttet til et bestemt Fag indenfor Handel, Haandværk eller Industri, vil være betinget af Bopæl indenfor Sygekassens eller Sygeforeningens i Vedtægterne bestemte stedlige Omraade, Lov om Folkeforsikring, Bekg. Nr. 192 af 4. Juni 1937 §§ 1, 4 og 31. Derimod har enhver dansk Statsborger, der er forhyret med dansk Skib, naar han opfylder visse Helbredsbetaelgelser, i Alderen mellem 21 og 60 Aar, ikke blot Ret, men, hvis han ikke er forsikret i en anerkendt Sygekasse eller Medlem af en statskontrolleret Sygeforening, tillige Pligt til at være bidragydende Medlem af en statsanerkendt Sygekasse, § 11. Har han ikke Bopæl her i Landet, er Skibets Hjemsted afgørende for, i hvilken Sygekasse han skal optages. Som bidragydende Medlem af enten en Sygekasse eller en Sygeforening er han berettiget til at blive sygeforsikret, hvis han senere bosætter sig her i Landet og iøvrigt opfylder de almindelige Betaelgelser derfor, endvidere forsikret mod Invaliditet, hvis han opfylder Helbredsbetaelgelserne efter § 36, og berettiget til Aldersrente¹⁾).

2. Ifølge Lov Nr. 183 af 20. Maj 1933 om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde §§ 56—58 omfatter den tvungne Forsikring for Søfart og Fiskeri følgende Personer:

(1) enhver anden end Føreren, der — uanset af hvem — ansættes paa et Skib, der skal optages i Det almindelige Skibsregister, og enhver, der i dansk Havn eller Tolddistrikt antages til midlertidigt Arbejde paa eller ved et saadant Skib; er Skibet under 300 Registertons Brutto, gælder Forsikringspligten ogsaa Føreren, selvom han ejer Skibet eller en Del deraf;

¹⁾ Begæring om Alders- eller Invalidereente indgives, hvis vedkommende, naar han er i Land, har fast Ophold i en bestemt Kommune, til det sociale Udvalg i denne, ellers til det sociale Udvalg i den Kommune, hvor Skibet er hjemmehørende, § 46.

(2) enhver, der ansættes paa et til Fiskeri, Skibsfart, Baadfart, Færefart, Pramfart, Bugsering, Lodsning, Stenfiskeri, Sandgravning, Optagning af Vraggoods fra Havbunden, Dykker- eller Bjærgningsarbejde²⁾ benyttet dansk Fartøj, der ikke skal optages i Det almindelige Skibsregister, og enhver, der antages til her i Landet — stadigt eller midlertidigt, mod Løn eller Akkordbetaling eller uden Løn — at udføre Arbejde ved saadan Virksomhed, herunder ogsaa Medlemmer af Arbejdsgiverens Familie undtagen dennes Hustru, for saa vidt de efter Arten og Omfanget af deres Virksomhed maa sidestilles med andre Arbejdere³⁾;

(3) enhver, der ved Lystsejlad eller anden ikke af (2) omfattet Sejlad med et dansk Fartøj, der ikke skal optages i Det almindelige Skibsregister, men er maalt til mindst 4 Registertons Brutto, er antaget til at gøre Tjeneste ved Sejladen;

(4) med Undtagelse af Lodser, der er Medlemmer af en statsautoriseret Pensionskasse, enhver, der for egen Regning eller i Fællesskab med andre driver Erhverv som nævnt under (2), naar sædvanlig mindst tre Femtedele af hans Aarsindtægt skyldes personlig Virksomhed ved Erhvervet.

Forsikringspligten paahviler i Tilfælde (1) Rederen, i Tilfældene (2) og (3) Arbejdsgiveren, i Tilfælde (4) vedkommende selv. Ogsaa en Fisker, der lønnes alene med Andel i Fangsten, skal forsikres af Rederen eller Arbejdsgiveren. Dette gælder derimod ikke en Fisker, der er Medejer af eller mod Forpagtnings- eller Lejeafgift har Brugsret over Skibet eller Fiskerskaberne. Men i de under (4) nævnte Tilfælde er en saadan Partsfisker selv forsikringspligtig.

Undtagelse fra Forsikringspligten gælder for Civillisten, Staten og Kommunerne, § 14. For saa vidt Staten eller en Kommune ikke tegner Forsikring, hæfter den selv for de Beløb, der ellers skal ydes af Forsikringen⁴⁾. Mange Kommuner har derfor dækket deres Risiko i private Forsikringselskaber eller gensidige Selskaber, oprettede af egne Sammenslutninger. Staten derimod bærer selv sin Risiko. Ydelserne udbetales gennem en af

²⁾ Efter Indstilling af Direktoratet for Ulykkesforsikringen kan Socialministeren ved Bekendtgørelse inddrage Virksomheder, der kan sidestilles med de nævnte, under Lovens Bestemmelser.

³⁾ Dette vil ikke være Tilfældet med Børn, men nogen bestemt Aldersgrænse er ikke fastsat. Jfr. derimod L.s § 53.

⁴⁾ For Civillistens, Statens og Kommunernes Vedkommende kan dog Lovens Regler lempes ved kongelig Anordning, § 2. Jfr. Anordning Nr. 298 af 2. Oktober 1933 angaaende Lempelser i Anvendelsen af Loven paa Statens Tjenestemænd og Arbejdere.

Arbejderforsikrings-Raadet bestyret Stats-Ulykkesforsikring for samtlige Statsinstitutioner og Statsvirksomheder⁵⁾).

Enhver, hvem Forsikringspligten paahviler, er ifølge § 16 Medlem af et Forsikringsforbund med gensidigt Ansvar. Dettets Vedtægter skal indeholde Bestemmelser om Medlemmernes Forpligtelse til at anmelde sig, Forsikringsbidragenes Fastsættelse og Udredelse, Kontrol med forsvarlig Lægebehandling m. v. De skal stadfæstes af Socialministeren⁶⁾).

Berettiget til at forsikre sig selv i Forbundet er enhver Arbejdsgiver, der skal forsikre Personer som nævnt under (2) og (3), og enhver, der uden forsikringsberettiget Medhjælp driver Erhverv som nævnt under (2) for egen Regning eller i Fællesskab med andre, § 59.

Den, der skal eller kan forsikre sig selv i Forbundet, har Ret til at kræve, at Forsikringen skal omfatte ogsaa hans Hustru, hvis hun i væsentligt Omfang deltager i hans Erhvervsvirksomhed.

Et Medlem af Forbundet kan efter Lovens almindelige Regler have Pligt til at tegne Forsikring ogsaa i et anerkendt Forsikringssselskab. Forsikringen i Forbundet gælder imidlertid ikke blot Beskæftigelse i den paagældende Virksomhed, men ogsaa privat Tjenestegerning for Arbejdsgiveren eller hans Familie og Arbejde i hans personlige Husholdning, for saa vidt denne ikke er helt adskilt fra Bedriften, § 61. De under (1), (2) og (3) nævnte Personer er forsikrede ogsaa under Hjemsendelse efter Sm. L.s Bestemmelser, § 60.

Om Forsikringskravene gælder i det hele Lovens almindelige Regler. Af Hensyn til den for Beregningen af Dagpenge, Invaliditetsrente eller Erstatning til Efterladte nødvendige Fastsættelse af Dag- eller Aarsløn fastsættes Værdien af Kost og Logi ombord af Socialministeren efter indhentet Erklæring fra Søfartsraadet⁷⁾), § 65, Bekg. Nr. 319 af 16. Oktober 1933. Efter

⁵⁾ Anordning Nr. 284 af 7. Oktober 1926.

⁶⁾ I Tiden 1.—15. December skal i enhver Kommune være fremlagt en af Kommunalbestyrelsen eller i København af Magistraten affattet Liste over de under (4) nævnte Personer, der har Pligt til at forsikre sig selv, § 58. I den første Uge af Januar indsendes denne Liste tilligemed fremkomne Indsigelser fra Personer, der mener med Urette at være opført eller forbigaaet paa Listen, til Direktoratet for Ulykkesforsikringen. Dettets Afgørelse kan indankes for Socialministeren, og hans Afgørelse kan indbringes til Prøvelse af Domstolene. — For enhver, der ikke gør Indsigelse, er Listen i det følgende Kalenderaar afgørende med Hensyn til baade Pligten til at betale Præmie og Retten til Forsikringsydelse i Ulykkestilfælde.

⁷⁾ I dette er Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Den almindelige danske Skibsførerforening, Københavns Skipperforening og Foreningen til Søfartens Fremme repræsenteret.

almindelige Regler har Rederen (Arbejdsgiveren), naar han yder tilskadekomne fuldt Arbejdsvederlag, Krav paa at faa udbetalt Dagpengene eller den Del af disse, der svarer til Arbejdsvederlaget, § 30. Endvidere har Rederen, naar han i Udlandet yder en Sømand Pleje for egen Regning, Krav paa at faa udbetalt Dagpengene eller den Del af disse, der svarer til Udgifterne ved Plejen, § 64. Faar en Sømand i Udlandet Pleje under Garanti for Betalingen af Konsulen, oppebærer denne Dagpengene, men hvad der ikke medgaar til Dækning af Udgifterne ved Pleje, skal af Konsulen udbetales Sømanden, § 63. Bekoster Rederen en ifølge Ulykkestilfælde omkommen Sømands Begravelse, har han Krav paa en Begravelseshjælp paa 180 Kr., § 41.

I Skibsdagbogen skal angives, naar en til Besætningen hørende Person ved Tilskadekomst bliver arbejdsudygtig, og naar han bliver arbejdsdygtig paany, § 67.

Retten til Dagpenge kan, naar den efter de almindelige Regler i § 28 nødvendige Lægeerklæring ikke kan skaffes, godtgøres paa anden Maade, som Direktoratet for Ulykkesforsikringen finder fyldestgørende, § 62.

Efter almindelige Regler skal ethvert Ulykkestilfælde, der antages at ville medføre Forsikringskrav, snarest muligt og senest inden 8 Dage og ethvert Dødsfald ifølge Ulykkestilfælde inden 48 Timer anmeldes til Direktoratet for Ulykkesforsikringen, § 45. De nævnte Frister regnes, naar Ulykkestilfældet indtræffer udenfor Havn eller Ankerplads, fra det Tidspunkt, da Skibet naar Forbindelse med Land, § 66. Anmeldelse afgives til Konsulen, naar den første Havn, hvortil Skibet eller Besætningen kommer efter Ulykkestilfældet, er en fremmed Havn, hvor der er ansat dansk Konsul. Det samme gælder, naar Ulykkestilfældet indtræffer i en saadan Havn.

Konsulen (Vicekonsulen) — eller en af ham udpeget duelig Mand — skal i de sidstnævnte Tilfælde altid optage Forhør eller Forklaring, § 68. Egentlig Søforklaring skal Konsulen (Vicekonsulen) optage ikke blot i de Tilfælde, der omfattes af S. L. s § 40, men ogsaa naar han ellers finder det paakrævet ved særlige Omstændigheder^s). Udskrift af Søforklaringen, Forklaringen eller Forhøret tilstilles Direktoratet for Ulykkesforsikringen.

Er dansk Konsul ikke ansat i den fremmede Havn, hvor Ulykkestilfældet indtræffer, eller hvortil Skibet eller dets Besætning efter Ulykkestilfæl-

^s) Som saadanne nævner I. U. § 93, at Ulykkestilfældet kan befrygtes at medføre Døden, at det synes tvivlsomt, om Ulykken staar i Forbindelse med vedkommendes Beskæftigelse eller de Forhold, hvorunder denne foregaar, at det maa anses for tvivlsomt, om et Ulykkestilfælde foreligger, og at det ikke kan ventes, at Skibet i en nærmere Fremtid vil anløbe dansk Havn, eller at den tilskadekomne vil komme til Danmark.

det kommer, skal Skibsføreren, naar Tilfældet ikke omfattes af S. L.s § 40, sørge for, at Forhør eller Forklaring optages af Stedets Myndighed eller en af nærmeste Konsul bemyndiget Person, hvis det kan ske, uden at Rejsen sinkes derved. Udskrift af Forhøret eller Forklaringen sendes til nærmeste Konsul eller, efter Omstændighederne, direkte til Direktoratet for Ulykkesforsikringen. Dette afholder Omkostningerne⁹⁾).

3. Ifølge §§ 6 og 7 i Loven om Arbejdsanvisning og Arbejdsløshedsforsikring m. m., Bekg. Nr. 185 af 14. Maj 1937, kan bl. a. en Forening af Personer, der som Lønarbejdere er knyttet til et eller flere bestemte Fag indenfor Transportvirksomhed og har sluttet sig sammen for ved bestemte Bidrag at sikre hverandre gensidig Hjælp i Tilfælde af Arbejdsløshed, faa offentlig Anerkendelse som Arbejdsløshedskasse, naar den fyldestgør nævnte Lovs Forskrifter.

⁹⁾ Om Skibsførerens Pligt til at have ombord et Eksempplar af Loven om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde og sørge for Opslag af et Uddrag af Lovens Regler ovenfor § 28 Nr. 1 (11).

§ 37. Søfolks Adgang til Deltagelse i Valg til Rigsdagen.

Enhver, der farer til Søs i eget Skib, har Befaling til at gøre Tjeneste paa et af Søværnets Skibe eller ifølge Kontrakt skal gøre Tjeneste paa dansk eller fremmed Skib, kan, ved Folketingsvalg og Valgmandsvalg til Landstinget, hvis hans Virksomhed forhindrer ham i at møde paa Afstemningsstedet, afgive Stemme ved at indsende Stemmeseddel til Kommunalbestyrelsen i den Kommune¹⁾), paa hvis Valglistes han er opført, Lov om Valg til Rigsdagen Nr. 139 af 11. April 1920 § 102.

Stemmegivningens foregaar ved, at Vælgeren i Enrum og uset udfylder en ham udleveret Stemmeseddel, indlægger den i særskilt Konvolut, tilklæber denne, affatter et dateret Følgebrev, faar dette behørigt attesteret som nærmere omtalt nedenfor, indlægger Konvolutten med Stemmeseddel og Følgebrevet i et Omslag, lukker dette, paategner det Navn, Bopæl og Angivelse af, at det indeholder en Stemmeseddel, og adresserer det til Kommunalbestyrelsen i den Kommune, paa hvis Valglistes han er opført, §§ 105 og 106.

Følgebrevet skal indeholde en paa Ære og Samvittighed afgivet Erklæring om, at Vælgeren frivilligt, uset og i Enrum har udfyldt Stemmesedlen, lagt den i Konvolut og tilklæbet denne. Følgebrevet attesteres, her i Landet af et dansk Skibs Fører, der tilkalder en af Besætningen som Vidne, en Mønstringsbestyrer eller en Toldtjenestemand, paa Færøerne, i Grønland eller Udlandet af et dansk Skibs Fører, der tilkalder en af Besætningen som Vidne, en notarius publicus, en dansk Konsul (Vicekonsul) eller, paa Færøerne, i Grønland eller Island, en dansk eller islandsk Statstjenestemand. Naar Skibsføreren selv vil afgive Stemme eller paa anden Maade er forhindret, kan hans Stedfortræder ombord attestere Følgeskrivelsen. Attesten skal angive, at Underskriften er ægte, at Tid og Sted for Udstedelsen er rig-

¹⁾ Eller, hvis han i Henhold til Lov Nr. 139 af 11. April 1920 § 4 er optaget paa Valglisterne i flere Kommuner, til Kommunalbestyrelsen i en af disse.

tigt angivet, at Stemmeseddelen er udfyldt i Enrum, og at Vælgeren ifølge Befaling eller ved Kontrakt er forpligtet til at gøre Tjeneste paa et Skib²⁾).

Paa Færøerne og i Grønland eller Udlandet skal Skibsføreren eller Konsulen paa Forlangende besørge Omslaget afsendt som anbefalet Brev. Vælgeren betaler dog selv Porto.

Stemmesedler, Konvolutter, Skemaer for Følgebreve og Attester samt Omslag skal findes ombord paa danske Skibe og kunne faas hos Kommunalbestyrelser, Toldvæsenet, Mønstringsbestyrere og danske Konsuler (Vicekonsuler), § 103. De tilvejebringes for Statskassens Regning. For danske Myndigheders Medvirkning ved Stemmegivningen erlægges ingen Afgift, § 112.

Stemmegivning kan tidligst finde Sted, her i Landet 14 Dage, paa Færøerne, i Grønland eller Udlandet 3 Maaneder før Valget, § 104. Dagen for Stemmegivningen er den Dag, da Følgebrevet underskrives.

Erfarer en dansk Skibschef, Skibsfører, Statstjenestemand eller Konsul (Vicekonsul) eller et Medlem af en dansk Kommunalbestyrelse, at nogen, der har afgivet Stemme efter de omtalte Regler, er afgaaet ved Døden inden Valgets Afslutning, skal han give vedkommende Kommunalbestyrelse Meddelelse derom, § 110.

Føreren af et dansk Skib (eller hans Stedfortræder) skal give sit Mandskab, en dansk Konsul paa Forespørgsel de Søfolk, der opholder sig i hans Distrikt, Meddelelse om Udskrivning af Valg og om Valgdagen, §§ 104 og 111³⁾).

Undlader Føreren af et dansk Skib at give sit Mandskab Meddelelse om, naar Valget afholdes, ifalder han Bødeansvar, Lov Nr. 139 af 11. Aprii 1920 § 111. Det samme gælder, naar han uden tvingende Grund nægter at medvirke ved Mandskabets Stemmegivning eller nægter Landlov til Afgivelse af Stemme for dansk Konsul eller anden Myndighed.

²⁾ Angaaende Indførsel i Skibsdagbogen eller en særlig Bog om Stemmegivningen m. v. §§ 105, 4. Stk. og 106, 7. Stk.

³⁾ Om Skibsførerens Pligt til at have ombord et Eksempplar af Loven om Valg til Rigsdagen og sørge for Opslag af et Uddrag af Lovens Regler ovenfor § 28 Nr. 1 (11). Et Uddrag af Lovens Regler skal findes paa ethvert dansk Konsulatskontor. — Konsulen skal, naar en Sømand vil afgive Stemme, henlede hans Opmærksomhed paa visse Betingelser for Stemmegivningens Gyldighed, I. U. § 97.

§ 38. Indgaaelse af Fragtaftaler, Befragtningsdokumenter og Lovregler om Befragtning.

1. De almindelige Former for Aftaler om Befordring af Gods til Søs er Rejse- og Tidsbefragtning. Ved Rejsebefragtning forpligter Befragteren sig til at udføre en eller flere bestemte Rejser mod Erlæggelse af Fragt, der i Reglen bestemmes efter Godsets Maal, Vægt eller Stykketal, skal betales alene for Gods, der er i Behold ved Rejsens Slutning, er sikret ved Søbantet i Godset, kan opkræves hos Modtageren eller søges dækket af Godset, men kun subsidiært kan fordres betalt af Befragteren. Ved Tidsbefragtning skal Bortfragteren i den Tid, Skibet staar til Raadighed for Befragteren, udføre de Rejser, som denne i Overenstemmelse med Aftalen kræver, mod Erlæggelse af Tidsfragt, der betales af Befragteren i Reglen forskudsvis og for en Maaned ad Gangen.

Oftest vil Ejeren af et Skib selv bortfragte det. Dog forekommer det, at et Skib bortfragtes ikke af Ejeren, men af en Lejer, der, som det hedder i S. L.s § 275, benytter Skibet i Søfart for egen Regning, som Reder bl. a. antager Skibsfører og Mandskab.

En Befragters Rettigheder efter Fragtaftalen kan udnyttes ved Underbortfragtning. Den almindelige Maade, hvorpaa en Tidsbefragter udnytter sine Rettigheder, er netop, at han som Underbortfragter indgaar Aftaler om Rejsebefragtning. Undertiden vil ogsaa en Rejsebefragter søge at tjene en Fragtforskel ved Underbortfragtning.

Overdrager Befragteren sine Rettigheder efter Fragtaftalen til en anden, eller udnytter han den ved Underbortfragtning, er han dog ansvarlig for, at Aftalen opfyldes, S. L.s § 75.

Naar flere Fragtførere efter hinanden skal udføre hver sin Del af en Godsbefordring, træffes Aftale om saadan Gennemgangsbefordring ofte mellem Befragteren og en enkelt Fragtfører, oftest den første, der da som

Bortfragter for hele Rejsen slutter Aftaler med de øvrige Fragtførere og sørger for Omladninger.

2. Ved Tidsbefragtning og ved Hel- eller Delbefragtning af et Skib for en Rejse oprettes næsten altid skriftlig Fragtaftale, der betegnes Certeparti. Ved Stykgodsbefragtning er det Sædvane ikke at oprette Certeparti.

Undertiden overtages Gods til søværts Befordring uden Udfærdigelse af noget Afsendelsesdokument eller i Henhold til et af Afladeren underskrevet, almindeligt Fragtbrev. Men i Reglen udsteder Bortfragteren Konnossement, Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement for Godset. Om disse Dokumenter gælder en Række særlige Regler, der omtales nærmere i næste Paragraf. I Modsætning til, hvad der gælder de Fragtgodsduplikater, der er i Brug ved Befordring af Gods med Jernbane, kan saaledes Konnossementer, Modtagelses- og Gennemgangskonnossementer udstedes til Ordre eller til Ihændeleveren, hvorved de bliver Omsætningspapirer. Selvom Forbehold mod Overdragelse er taget, maa Modtageren af Godset legitimere sig ved det paagældende Dokument. Og dette bestemmer i Forholdet mellem Bortfragteren og Modtageren Vilkaarene for Befordring og Udlivering af Godset, faar altsaa, skønt ensidigt udstedt af Bortfragteren, for saa vidt Karakter af Fragtaftale, betegner en Novation af Retsforholdet, hvis Fragtaftale forud er indgaaet.

Certepartier og Konnossementer affattes i Reglen paa Engelsk. Rejse-certepartier stemples efter 3. Klasses, Tidscertepartier efter 2. Klasses Takst, Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 (§§ 79 og 80¹⁾). Stemplet betales af Bortfragteren²⁾. Konnossementer kan udfærdiges og transporteres uden Brug af Stempel.

3. Som Mellemænd ved Indgaaelse af Fragtaftaler virker Befragtningsagenter og statsautoriserede Skibsmæglere.

En statsautoriseret Skibsmægler skal som Mellemmand være fuldkommen upartisk, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 7. Naar han har afsluttet en Befragtning, kan han, i Lighed med en Varemægler, der har faaet et Køb i Stand, sende Parterne en af ham selv underskrevet Slutseddel³⁾. Dennes Indhold bliver bindende for enhver af Parterne, hvis ikke Indsigelse direkte til Medkontrahenten gøres straks efter Modtagelsen, § 10. I Reglen vil Mægleren imidlertid ikke gaa frem paa denne Maade, men oprette Certeparti og

¹⁾ Kontrakter om Leje af Skib stemples efter 2. Klasses Takst.

²⁾ U. f. R. 1907. 536.

³⁾ Denne stemples til 20 Øre, hvis Fragten ikke overstiger 1000 Kr., og ellers til 40 Øre, Bekg. Nr. 99 af 23. April 1929 § 73.

enten indhente Parternes Underskrift herpaa eller selv underskrive paa den ene eller begge Parters Vegne. I sidste Fald maa han indestaa for, at han har fornøden Fuldmagt, Lov om Aftaler og andre Retshandler paa Formuerettens Omraade Nr. 242 af 8. Maj 1917 § 25¹⁾). Er han optraadt, ikke som Fuldmægtig for nogen af Parterne, men alene som Mægler, maa Skyld være en Betingelse for, at han kan ifalde Ansvar. Skyld vil imidlertid foreligge, ikke blot naar han har givet en Part ufuldstændige eller urigtige Meddelelser om Oplysninger og Tilbud, han har modtaget fra den anden Part, men efter Omstændighederne ogsaa naar han ikke har givet Oplysninger, som han har faaet paa anden Maade eller burde have skaffet sig. Som upartisk Mellemand maa nemlig Mægleren varetage begge Parters Tarv, saaledes gøre Befragteren opmærksom derpaa, hvis den af Bortfragteren forlangte Fragtrate efter Fragtmarkedets Stilling er for høj, og advare Bortfragteren, hvis det er ham bekendt, at Befragterens Evne til at opfylde sine Forpligtelser er tvivlsom²⁾). Hvad en Part maa antages vidende om, behøver dog Mægleren ikke at meddele ham.

Bortfragteren betaler Skibsmægleren eller Befragtningsagenten en vis Procent af Fragten i Kurtage³⁾). Ifølge Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 16 anses en statsautoriseret Mæglers Kurtage forfalden til Betaling, naar Forretningen er afsluttet og Certeparti underskrevet. Herefter er Kurtagen for tjent, selvom Certepartiet ikke opfyldes, og uanset Grunden hertil. Dette kan virke haardt, naar Certepartiet omfatter flere Rejser eller længere Tid, i hvilke Tilfælde derfor Bortfragteren kan have Grund til at søge Aftale truffet om en anden Ordning. Naar Fragten, som almindeligt ved Rejsebefragtning, beregnes efter Godsets Maal, Vægt eller Stykketal, kan Kurtagen i Reglen først bestemmes nøjagtigt ved Aftalens Opfyldelse. Opfyldes Aftalen ikke, maa Kurtagen bestemmes under Hensyn til, hvad der vides om Skibets Lasteevne.

4. Regler om Befragtning findes i S. L.s 5. Kapitel og Lov Nr. 150 af

¹⁾ N. D. 1924. 220, 1927. 281 og 1933. 363.

²⁾ I det i U. f. R. 1922. 544 (H. R. D.) omhandlede Tilfælde, hvor det urigtigt var angivet, at Befragteren var en „Førsteklasses Befragter“, frifandtes Mægleren paa Grund af manglende Skyld. Jfr. ogsaa U. f. R. 1929. 898.

³⁾ Af Lov om Aktieselskaber Nr. 123 af 15. April 1930 § 51 følger, at en Befragtningsagent, der er Medlem af Bestyrelsen eller Direktør i et Rederiaktieselskab, ikke maa faa Kurtage for Afslutning af Fragtaftaler for Selskabet, — statsautoriserede Mæglere maa, som omtalt ovenfor § 19 ved Note 11, ikke drive Rederivirksomhed eller deltage deri. Sker det i Henhold til Dispensation eller med Hjemmel i de gældende Overgangsbestemmelser, maa Mægleren ikke ved Afslutning af Befragtninger for det Rederi, hvortil han er knyttet, betegne sig som statsautoriseret Mægler, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 4.

7. Maj 1937 om Gennemførelse af den internationale Konvention af 25. August 1924 om Konnossementer. Sidstnævnte Lov, der navnlig angaar Bortfragterens Ansvar for Godset, hans Pligt til at udstede Konnossement med visse Angivelser derom og Betydningen af disse Angivelser, omfatter ikke Tilfælde, hvor intet Afsendelsesdokument skal udstedes, eller Godset befordres i Henhold til Fragtbrev, men forudsætter, at Konnossement eller lignende Adkomstdokument skal udstedes, og er Konnossement udstedt i Henhold til Certeparti, kommer Kn. L.s Regler kun til Anvendelse, for saa vidt Konnossementet bestemmer Retsforholdet mellem Bortfragteren og Indehaveren, § 1. Endvidere gælder Kn. L. kun Befordring til Søs, ikke i indre Farvande, og ikke Befordring af levende Dyr eller af Dækslast, der i Adkomstdokumentet er angivet som saadan. Endelig har Loven Hensyn alene til Tiden fra Lastningen til Losningen, hvilket maa betyde fra Begyndelsen af Lastningen til Slutningen af Losningen.

Ifølge Kn. L.s § 8 træder denne Lovs Regler i Stedet for de tilsvarende Bestemmelser i S. L. ved Befordring af Gods med Skib *mellem* Danmark og andre Stater, der har tiltraadt Konventionen af 25. August 1924 om Konnossementer, eller *fra* Danmark til andre Stater, der ikke har tiltraadt Konventionen⁷⁾. Med Henblik paa de øvrige nordiske Lande er der dog ved S. L.s § 122, under Forudsætning af Gensidighed, tillagt Kongen Ret til at bestemme, at nævnte Paragrafs særlige Regler om Bortfragterens Ansvar for Godset i Indenrigsfart skal gælde ogsaa i Fart mellem Danmark og andre Stater.

I Loven om Statsbanernes Takster, Bekg. Nr. 149 af 28. April 1934, findes Bestemmelser om bl. a. Ansvar og Befordringspligt, der gælder ogsaa Banernes Dampfærge- og Dampskibsforbindelser⁸⁾.

S. L.s 5. Kapitel indeholder nogle indledende Bestemmelser, der gælder baade Befragtning og Passagerbefordring, særlige Regler om Rejsebefragtning og Tidsbefragtning, Regler om Konnossementer, der gælder uanset Befragtningsformen, og Bestemmelser om Passagerbefordring. Reglerne om Rejsebefragtning angaar Helbefragtning, Delbefragtning og Stykgodsbefragtning, § 76. De gælder, hvad enten Bortfragteren er Ejer, Lejer eller Befragter af Skibet. Reglerne om Konnossementer finder tilsvarende Anvendelse paa Modtagelses- og Gennemgangskonnossementer, §§ 167 og 168.

⁷⁾ Efter Kn. K.s Art. 10 skal Bestemmelserne i denne Konvention anvendes paa alle Konnossementer, der udstedes i en af de kontraherende Stater.

⁸⁾ Jfr. Kn. L.s § 8, 2. Stk.

§ 39. Konnossementer, Modtagelses- og Gennemgangskonnossementer.

1. Et Konnossement er Bortfragterens skriftlige Erkendelse af, at Godset er *indlastet*, og at han er forpligtet til paa Bestemmelsesstedet at udlevere det til rette vedkommende, S. L.s § 151.

Navnlig i Linie- og Rute fart, hvor Rederen i de Havne, hans Skibe anløber, har Agenter eller Ekspeditører, der modtager Stykgods til Befordring, udstedes ofte ved Modtagelsen, altsaa forinden Indlastningen, Modtagelseskonnossement, der er Bortfragterens skriftlige Erkendelse af, at Godset er *modtaget til Befordring*, og at han er forpligtet til paa Bestemmelsesstedet at udlevere det til rette vedkommende, § 167. Er Modtagelseskonnossement udstedt, maa der ikke efter Indlastningen udstedes Konnossement, uden at Modtagelseskonnossementet leveres tilbage, S. L.s § 167, Kn. L.s § 3 Nr. 7¹).

Ved Gennemgangsbefordring udstedes Gennemgangskonnossement, der er Bortfragterens skriftlige Erkendelse af, at Godset er *indlastet eller modtaget til Befordring*, og at han er forpligtet til paa Bestemmelsesstedet at udlevere det til rette vedkommende, S. L.s § 168²). Udstedes der særskilt Konnossement for en Del af Befordringen, skal det angives deri, at Godset er under Befordring paa Gennemgangskonnossement, S. L.s § 168. Et med Angivelse heraf udstedt Dokument, der ofte betegnes Lokalkonnossement, har samme Betydning som Legitimationspapir som andre Konnossementer, men er ikke egnet for særskilt Omsætning.

Konnossement (Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement) udstede-

¹) Som det udtrykkelig siges i Kn. L.s § 3, Pkt. 7 kan dog et Modtagelseskonnossement gøres til Konnossement ved Paategning, der ifølge nævnte Bestemmelse skal angive det eller de Skibe, i hvilke Godset er indlastet, og Tiden for Indlastningen, jfr. nedenfor Note 4.

²) Er Gennemgangskonnossement udstedt ved Modtagelsen, maa der ikke efter Indlastningen udstedes nyt Gennemgangskonnossement, uden at det tidligere udstedte leveres tilbage, Kn. L.s § 3, Nr. 7. Dog kan det ældre Adkomstdokument paategnes som nævnt i Note 1.

des i Reglen til bestemt Person eller Ordre, men kan udstedes ogsaa til Ihændehaven eller til bestemt Person og ikke til Ordre, S. L.s § 154. Et til bestemt Person udstedt Konnossement anses som Ordrekonnossement, hvis ikke Forbehold er taget ved Ordene „ikke til Ordre“ eller paa anden Maade.

Foruden Dag og Sted for Udstedelsen og Udstederens Underskrift skal et Konnossement angive Skibets Navn³⁾, det indlastede Gods, og hvem Godset paa Bestemmelsesstedet skal udleveres til, § 151. Disse Krav maa altsaa et Dokument opfylde for at være et Konnossement. Da der kan udstedes Ordre- og Ihændehavekonnossementer, behøver dog ikke en bestemt Person at være angivet som Modtager. Og hvad angaar Bestemmelsessted, maa det være tilstrækkeligt at angive, at Godset skal befordres til en vis Havn for nærmere Ordre.

Det antages undertiden, at selvom Konnossement for indlastet Gods først udstedes senere, kan det dateres den Dag, da Indlastningen fuldendes, idet netop denne Dag ifølge Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 69 ofte har særlig Betydning i Forholdet mellem Køber og Sælger af Godset. Da imidlertid Bortfragteren altid synes at maatte være berettiget til at datere et Konnossement den Dag, det udstedes, er det formentlig naturligere at antage, at han ogsaa er forpligtet dertil. Men for at forebygge Misforstaaelse bør Bortfragteren, hvad han efter S. L.s § 152 er berettiget til, særskilt angive den Dag, da Indlastningen fuldendes, hvis den er forskellig fra Udstedelsesdagen⁴⁾. Af samme Grund bør maaske Bortfragteren, hvad han ligeledes er berettiget til efter S. L.s § 152, særskilt angive Lastningsstedet, hvis det er forskelligt fra Stedet for Udstedelsen.

Skibsføreren har Fuldmagt til at udstede Konnossement for indlastet Gods paa Rederens Vegne, S. L.s § 95. I Linie- eller Rute-fart har Rederens Agent eller Ekspeditør i de Havne, hans Skibe anløber, Fuldmagt til at udstede baade Modtagelseskonnossement og Konnossement for indlastet Gods. Navnlig naar Rederen har bortfragtet Skibet ikke paa Tid, men for en Rejse, maa Skibsføreren efter Omstændighederne kunne bemyndige f. Eks. Skibets Mægler til at udstede Konnossement for at undgaa Ophold som Følge af, at de nødvendige Papirer og Oplysninger ikke foreligger straks ved Afslut-

³⁾ Dette kan ikke ubetinget gælde Modtagelses- og Gennemgangskonnossementer, der ofte udstedes, før Bestemmelse i saa Henseende er truffet.

⁴⁾ I Kn. L.s § 3, Pkt. 7 synes det forudsat, at Tiden for Indlastningen skal angives i et Konnossement for indlastet Gods, ovenfor Note 1.

ningen af Lastningen. Et af Skibsføreren eller en Agent for Rederen underskrevet Konnossement maa formodes udstedt paa Rederens Vegne.

Naar Gennemgangsbefordring skal foregaa delvis til Lands, vil ofte en Jernbane være Udsteder af Gennemgangskonnossementet.

2. Paa Forlangende af Afladeren skal ifølge S. L.s § 95 Konnossement udstedes, naar Godset er indlastet og de nødvendige Papirer og Oplysninger foreligger⁵⁾). Denne Regel er optaget i Afsnittet om Rejsebefragtning, men maa gælde ogsaa Tidsbefragtning. Almindeligvis vil dette følge allerede af, at Tidsbefragteren har bortfragtet Skibet for en Rejse, men selvom Godset leveres af Tidsbefragteren selv, maa Tidsbortfragteren, der jo skal udføre de Rejser, som Tidsbefragteren i Overensstemmelse med Aftalen kræver, under hver enkelt Rejse have de samme Pligter som en Rejsebortfragter, for saa vidt ikke andet er bestemt eller maa anses indeholdt i Aftalen. At Tidsbortfragteren altid har Pligt til at udstede Konnossement for indlastet Gods siges iøvrigt udtrykkeligt i § 141. Hvis ikke andet er aftalt eller følger af Sædvane, maa Reglen gælde, selvom Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement er udstedt før Indlastningen, men i saa Fald maa det tidligere udstedte Adkomstdokument leveres tilbage⁶⁾).

Efter Kn. L.s § 3, Pkt. 3 skal paa Forlangende af Afladeren Bortfragteren udstede Konnossement med visse Angivelser om Godset, naar han har modtaget det i sin Varetagt. Da Udtrykket Bortfragter ifølge § 1 betyder den Reder eller Befragter, der udsteder Konnossement eller lignende Adkomstdokument, kunde det synes, at § 3, Pkt. 3 angaar alene Indholdet af et Konnossement, ikke hjemler Afladeren Ret til at faa Konnossement. Meningen er dog vistnok at fastslaa en saadan Ret for Afladeren. Antages dette, maa den Bortfragter, hvis Agent eller Ekspeditør modtager Gods til Befordring, være pligtig at udstede Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement forinden Indlastningen⁷⁾). Er han Underbortfragter, maa det endog antages, at kun et saadant Dokument skal udstedes af ham, idet det ikke kan være Meningen, at baade han og Rederen skal udstede Konnossement for indlastet Gods. Efter Lastningen har Afladeren ogsaa efter Kn. L. altid Krav paa Konnossement for indlastet Gods, § 3, Nr. 7.

At S. L. og Kn. L. ikke stemmer overens, hvad angaar Spørgsmaalet om

⁵⁾ Angaaende Tidspunktet nærmere nedenfor Nr. 5.

⁶⁾ Ovenfor ved Note 1.

⁷⁾ Navnlig af § 3, Pkt. 4 synes at fremgaa, at Udtrykket Konnossement i Kn. L. maa tages sensu lato.

Pligt til at udstede Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement for Gods, der er modtaget til Befordring, men endnu ikke indlastet, har næppe stor Betydning, idet det i Reglen vil være afgjort ved Sædvane, om et saadant Dokument skal udstedes eller ej.

Ved Gennemgangsbefordring bliver der ikke Spørgsmaal om at udstede Gennemgangskonnossement for indlastet Gods, naar den første Del af Befordringen foregaar til Lands. Lokalkonnossement for en til Søs foregaaende Del af Befordringen udstedes til Bortfragteren eller den Speditør, der paa hans Vegne sørger for Omladning af Godset.

Efter S. L.s § 95 er det Skibsføreren eller den, der ellers er bemyndiget dertil, som paa Forlangende af Afladeren skal udstede Konnossement. Heri ligger, at Afladeren kan kræve Konnossement udstedt paa Rederens Vegne. I Tilfælde af Underbefragtning behøver altsaa Afladeren ikke at nøjes med et af Underbortfragteren udstedt Konnossement for indlastet Gods, og han har ikke Krav derpaa. Det samme maa gælde efter Kn. L.s § 3, Pkt. 7, idet det som nævnt ikke kan være Meningen, at baade Underbortfragteren og Rederen skal udstede Konnossement for indlastet Gods.

Gennemgangskonnossement udstedes af den Bortfragter, med hvem Aftale om Gennemgangsbefordring er indgaaet.

At Konnossement udstedes paa Rederens Vegne, giver Indehaveren Legitimation som Modtager i Forhold til Rederen, Ret til at holde sig til denne for de Krav, Konnossementet hjemler ham, og ifølge S. L.s § 267 Søpanteret i Skib og Fragt for Krav paa Erstatning for Beskadigelse eller Tab af Gods og for Fordringer, der grunder sig paa, at der i Konnossementet er givet urigtige eller ufuldstændige Oplysninger. —

Hvis det ikke medfører væsentlig Ulempe, kan Afladeren kræve særskilte Konnossementer for de enkelte Dele af Godset mod at erstatte Rejsebortfragteren deraf følgende Udgifter^s), S. L.s § 95.

Naar Delkonnossementer angaar ikke Dele af Godset, der er blot kvantitativt bestemt, men individualiserede Partier, vil Udstedelsen ofte medføre, at hvert Parti maa holdes samlet og adskilles fra andre Partier, saaledes at Stuvningen kan tage længere Tid, kræve større Arbejde og nødvendiggøre mere Separationsmateriale, end om Konnossement udstedes for alt Godset under et. Ogsaa Losningen kan blive besværligere, naar der er flere Modtagere, end om der kun var en. Ifølge § 95 skal Udgifter, men ikke

^s) Nedenfor § 43 Nr. 3.

Tidstab, erstattes Rejsebortfragteren⁹⁾ af Afladeren. Imidlertid kan Rejsebefragteren blive pligtig at betale Godtgørelse for Ophold af Skibet som Følge af, at Delkonnossementer udstedes. Og medfører Udstedelsen deraf, at Lastningen ikke kan fuldføres indenfor den Lastetid, i hvilken Skibet skal ligge til Lastning, kan Rejsebefragteren, hvis Rejsebortfragteren nægter at lade Skibet vente længere, blive pligtig at erstatte Fragttab og anden Skade. Efter Omstændighederne maa derfor Tidstab betragtes som en væsentlig Ulempe, der ikke blot berettiger Bortfragteren til at nægte at udstede Delkonnossementer, men overfor en fra Afladeren forskellig Befragter endog forpligter ham dertil.

Aabenbart kan Afladerens Ret til at forlange Delkonnossementer være afhængig af, at han fremsætter Begæring derom allerede ved Begyndelsen af Lastningen, og at Godset leveres i den Rækkefølge, som bestemmes ved Nødvendigheden af at holde hvert enkelt Parti samlet.

Af S. L.s § 167 og Kn. L.s § 3 Nr. 7 følger analogisk, at hvis Konnossement for alt Godset eller Delkonnossementer er udstedt, maa der ikke udstedes henholdsvis Delkonnossementer eller Konnossement for alt Godset, uden at henholdsvis Konnossementet eller Delkonnossementerne leveres tilbage. —

Et Konnossement (Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement) skal udstedes i saa mange Eksemplarer, som Afladeren forlanger, S. L.s § 155¹⁰⁾. Hvad enten det udstedes i et eller flere Eksemplarer, skal Antallet angives i Teksten. Udstedes der flere Eksemplarer, skal de være ligelydende, altsaa bl. a. affattes i — det eller de — samme Sprog.

At et Konnossement udstedes i flere lige gode Eksemplarer, kan give Anledning til Misbrug. Faren derfor er dog ikke stor, idet det maa ventes at blive opdaget hurtigt, om Misbrug er begaaet. Og da det paa Bestemmelsesstedet er tilstrækkeligt, at Modtageren legitimerer sig ved et Eksemplar, saaledes at et Eksemplar er tilstrækkeligt som Grundlag for Salg af Godset, men dette, naar flere Modtagere legitimerer sig ved forskellige Eksemplarer, ikke maa udleveres til nogen af dem¹¹⁾, har Afladeren Interesse i at faa mere end et Eksemplar, *naar* han som Sælger vil kunne afhænde Godset

⁹⁾ Efter de om Lastning, Stuvning og Losning gældende Regler faar en Tidsbortfragter ikke forøgede Udgifter, nedenfor § 45 Nr. 5.

¹⁰⁾ Denne Regel maa gælde, ogsaa naar Konnossement udstedes, skønt Afladeren ikke har Krav derpaa, thi selve Udstedelsen medfører, at der maa gøres Brug af Konnossementet, og dermed opstaar Behovet for at kunne faa flere Eksemplarer.

¹¹⁾ Nedenfor ved Note 37 og § 40 efter Note 40.

til anden Side, hvis et med Paategning om Overdragelse til Køberen forsynet Eksempplar ikke indløses af denne, eller udøve Standsningsret overfor en Køber, der har faaet et Eksempplar overdraget, *naar* han som Udbyder af Godset til Salg paa forskellige Markeder ønsker at have et Eksempplar rede til Overdragelse paa hvert af disse, og *naar* han, maaske ad forskellige Veje, vil sende flere Eksempplarer til Modtageren af Godset for at være mere sikker paa, at et Eksempplar kommer frem.

Det siges ikke udtrykkeligt i S. L.s § 95 eller Kn. L.s § 3, Pkt. 3, men maa utvivlsomt antages, at Afladeren kan bestemme, til hvem Konnossement skal udstedes. Almindeligvis udstedes det til Afladerens Ordre. —

Er Afladeren forskellig fra Befragteren, opstaar det Spørgsmaal, om Bestemmelser i Fragtaftalen kan ændre Afladerens Retsstilling. Det maa kunne bestemmes med Virkning ogsaa for Afladeren, at Konnossement skal udstedes til hans Ordre, idet det ikke kan være af afgørende Betydning for ham at faa Ihændehaverkonnossement eller Adgang til at sende Godset paa Fragtbrev — hvilket sidste iøvrigt forudsætter særlig Hjemmel i Aftale eller Sædvane. Endvidere maa det kunne bestemmes, at Afladeren skal have videregaaende Ret til at kræve Delkonnossementer, end S. L.s § 95 giver ham¹²⁾. Og efter Omstændighederne maa en Bestemmelse om, at Konnossement skal udstedes for alt Godset under et, have Virkning ogsaa for Afladeren, idet det ikke altid vil være af afgørende Betydning for ham at faa Delkonnossementer. Derimod kan det ikke med bindende Virkning for enhver Aflader bestemmes, at Konnossement skal udstedes til f. Eks. Befragteren eller hans Ordre eller som Rektakonnossement til Afladeren, kun maa udstedes i et Eksempplar eller slet ikke maa udstedes, efter Omstændighederne ikke heller, at Konnossement skal udstedes for alt Godset under et. Imidlertid vil jo Bortfragteren altid være bundet ved Bestemmelser herom, som iøvrigt ogsaa ved Instruktioner fra Befragteren af tilsvarende Indhold. Men Bortfragteren bør underrette Afladeren om de trufne Bestemmelser, naar han melder Skibet lasteklart, eller i hvert Fald forinden Lastningen begynder. Normalt vil det naturligvis være aftalt mellem Befragteren og Afladeren eller følge af Retsforholdet mellem dem, at sidstnævnte skal underkaste sig de mellem Befragteren og Bortfragteren vedtagne Vilkaar, men er det ikke Tilfældet, bør det ikke gaa ud over Afladeren, om Bortfragteren stoler paa, at Forholdet er i Orden, idet *Afladeren* ikke har givet ham Grund

¹²⁾ Er der ved Indgaaelse af Fragtaftalen opgivet flere Afladere, maa heri ligge, at hver af disse i hvert Fald skal have Ret til at faa særskilt Konnossement for sin Del af Godset.

dertil. Har Afladeren været uden Kendskab til de aftalte, usædvanlige Vilkaar, og Befragteren ikke samtykker i at frafalde disse, maa derfor Afladeren, medmindre Retsforholdet mellem ham og Befragteren fører til andet Resultat, kunne kræve leveret Gods tilbage under Paaberaabelse af, at en afgørende Forudsætning for Leveringen er bristet¹³⁾, og Bortfragteren har da ikke — som naar Gods tilbageleveres i Lastehavnen eller udleveres under Rejsen, fordi Befragteren træder tilbage fra Befragtningen¹⁴⁾ — Søpanteret i Godset for Krav paa Erstatning for Fragttab og anden Skade. Erstatning for Tab, der følger af, at han ikke i Tide har faaet Underretning om de trufne Bestemmelser, kan dog Afladeren næppe kræve af Bortfragteren.

Afladeren maa kunne give Afkald paa sin Ret til at faa Konnossement. Undertiden antages dog dette ikke at gælde efter Kn. L. Det siges, at denne Lovs Regler om Bortfragterens Ansvar for Godset, der forudsætter, at Konnossement eller lignende Adkomstdokument er — eller skulde være — udstedt, vilde tabe væsentligt i Betydning, om et Afkald paa Retten til at faa Adkomstdokument var gyldigt. I den internationale Omsætning har imidlertid Konnossementet en saadan Betydning, at det næppe kan tænkes at trænge Brugen deraf synderligt tilbage, om Bortfragteren ved at betinge sig Frigtagelse for at udstede Konnossement kan frigøre sig ogsaa for sine øvrige Forpligtelser efter Kn. L. Iøvrigt vil en Aflader, der har givet Afkald paa Konnossement, sjældent fremsætte Forlangende derom — hvilket dog efter saavel Kn. L. som S. L. er en udtrykkelig Betingelse for, at Konnossement skal udstedes. Og i hvert Fald indeholder Kn. L. ikke nogen Regel om, at Afkald paa Retten til at faa Konnossement er ugyldigt.

Bestemmelserne om, at Antallet af Konnossementseksemplarer skal angives i Teksten, og at samtlige Eksemplarer skal være ligelydende, er ufravigelige. Kundskab om Antallet af Eksemplarer har Betydning, *naar* Konnossement begæres udstedt mod Tilbagelevering af tidligere udstedt Adkomstdokument, idet da naturligvis samtlige Eksemplarer af dette maa leveres tilbage, *naar* Godset skal udleveres andetsteds end paa Bestemmelsesstedet, idet da Modtageren ifølge S. L.s § 156 maa legitimere sig ved et af Eksemplarerne og levere de øvrige tilbage, og *naar* en Køber af Godset har gjort sin Pligt til at indløse Konnossement betinget af, at samtlige Eksemplarer overgives ham.

¹³⁾ Jfr. nedenfor ved Noterne 21, 27 og 28.

¹⁴⁾ Nedenfor § 44 Nr. 4.

3. Baade S. L. og Kn. L. giver Regler om Optagelse af forskellige Oplysninger i Konnossementet:

a. Efter S. L.s § 152 skal *paa Forlangende* Angivelse af (1) Godsets Art¹⁵⁾, dets Vægt, Maal *eller* Stykketal, dets Indpakning og nødvendige Identitetsmærker og (2) Godsets synlige Tilstand optages i Konnossementet. Paa Forlangende maa betyde, naar enten Befragteren, en fra ham forskellig Aflader eller Bortfragteren forlanger det. Bortfragteren kan tage Forbehold med Hensyn til Afladerens Oplysninger om Godset, for saa vidt han ikke med Rimelighed har kunnet forvisse sig om deres Rigtighed. Herefter kan Afladeren ikke forlange, at Bortfragteren selv bringer f. Eks. Godsets Vægt, Maal eller Stykketal paa det rene, men Bortfragteren kan forlange, at Afladeren giver de fornødne Oplysninger. Forbehold kan tages ved Bemærkning om, at en Oplysning hidrører fra f. Eks Afladeren, en Grube eller Jernbane, eller at det er Bortfragteren ubekendt, om Oplysningen er rigtig. Et Forbehold maa ikke gaa udover, hvad Tvivl om Rigtigheden berettiger til. Ved Angivelse af Stykketal vil ofte Tvivl angaa alene et mindre Antal.

Ifølge Kn. L.s § 3, Pkt. 3 *skal* Konnossementet *blandt andet* indeholde Angivelse af Godsets Vægt, Maal eller Stykketal og nødvendige Identitetsmærker efter Afladerens skriftlige Opgivelse og af Godsets synlige Tilstand. Dog er Bortfragteren ikke forpligtet til at optage Angivelser om Vægt, Maal eller Stykketal og Mærker, om hvis Rigtighed han har rimelig Grund til at tvivle eller ikke med Rimelighed har kunnet forvisse sig. Og hans Pligt til at optage Mærker er betinget ogsaa af, at de er anbragt paa Godset eller Indpakningen, tydeligt og paa en saadan Maade, at de under almindelige Omstændigheder vil vedblive at være kendelige til Rejsens Slutning. Om Angivelse af Godsets Art og Indpakning indeholder Kn. L. intet.

Formuleringen viser, at Kn. L.s § 3, Pkt. 3 ikke udtømmende angiver, hvad Konnossementet skal indeholde, og der synes ingen Grund til at antage, at Bestemmelsen dog udtømmende angiver, hvilke Oplysninger Bortfragteren skal optage uden Forbehold. Det er ogsaa en Selvfølge, at Angivelse alene af Godsets synlige Tilstand ikke kan være tilstrækkelig, selvom der ingen Mærker er, og Bortfragteren er ude af Stand til at forvisse sig om Vægt, Maal eller Stykketal. Efter Omstændighederne vil endog Angivelse ikke blot heraf, men ogsaa af Godsets Art være nødvendig, for at et Konnossement kan anses at foreligge. Spørger man da, hvilke Regler der gælder ved Siden af Kn. L.s § 3, Pkt. 3, maa Svaret søges i S. L.s § 152. Herefter

¹⁵⁾ Herunder efter Omstændighederne Avlings- eller Frembringelsessted, Kvalitet eller Kvalitetsmærker.

maa formentlig alle de ovenfor under (1) og (2) nævnte Oplysninger altid optages paa Forlangende som angivet af Afladeren, efter Omstændighederne med Ret for Bortfragteren til at tage Forbehold. At Bortfragteren ikke med Rimelighed har kunnet forvisse sig om Rigtigheden, at hans Opfattelse af Godsets synlige Tilstand afviger fra Afladerens, eller at Mærker ikke er anbragt som forudsat i Kn. L.s § 3, Pkt. 3, kan ikke berettigge Bortfragteren til at afvise Angivelser af Afladeren.

At Pligten til Optagelse af de i Kn. L.s § 3, Pkt. 3 nævnte Angivelser i Konnossementet efter denne Bestemmelse er uafhængig af Forlangende derom, betegner næppe nogen Forskel af Betydning fra S. L.s Ordning. Er en Skade paa Godset eller en Mangel ved Indpakningen ikke angivet, skønt Bortfragteren har opdaget den eller ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed kunde have opdaget den, kan han ifølge S. L.s § 162 ikke overfor Modtageren paaberaabe sig den til Fritagelse for Ansvar. Undladelse af at angive andet regnes altsaa lige med Angivelse af, at Godset er *in apparent good order and condition*, selvom Afladeren ikke har forlangt Godsets synlige Tilstand angivet. Dette maa formentlig gælde, ogsaa naar Konnossementet omfattes af Kn. L., og anden Følge kan da Undladelsen ikke have. Og saa lidt som efter S. L. kan det efter Kn. L. medføre Ansvar for Bortfragteren, at han med Samtykke af Afladeren ikke angiver Vægt, Maal eller Stykketal og Mærker, idet han efter begge Love helt kan undlade at udstede Konnossement, naar Afladeren samtykker. —

Om Betydningen af, at Oplysninger om Godset uden Forbehold er optaget i Konnossementet, giver S. L. og Kn. L. Regler, der afviger meget fra hinanden:

Efter S. L.s § 161 paahviler der Bortfragteren, hvad man plejer at kalde Konnossementsansvar. Konnossementets Oplysninger om Godset er ikke blot Bevis for, hvad Bortfragteren har modtaget, men han er ansvarlig for deres Rigtighed, medmindre han har taget Forbehold, eller Modtageren maatte indse, at Rigtigheden ikke er undersøgt af Bortfragteren. Ansvaret gælder ikke blot Oplysninger, der paa Forlangende skal optages i Konnossementet, men alle deri optagne Oplysninger om Godset. Selvom Forbehold ikke er taget, vil Bortfragteren ofte være uden Ansvar for Angivelser om Art eller Kvalitet, undertiden ogsaa for Angivelser om Vægt eller Maal, idet han i visse Farter aldrig faar Adgang til at undersøge Rigtigheden af f. Eks. Vægtangivelsen, men maa nøjes med et af en Grube eller Jernbane udstedt Certifikat.

Naar Bortfragteren er ansvarlig for Rigtigheden af en Oplysning om Godset, og denne viser sig urigtig, kan Modtageren kræve, ikke andet eller mere Gods, end Skibet befordrer, men Erstatning for det Tab, han lider ved, at Godset var anderledes end angivet i Konnossementet. Dog fører Analogien af Bestemmelserne om Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods til, at i Reglen ikke det individuelle Tab, Modtageren lider, men den Værdi, Godset vilde have haft paa Bestemmelsesstedet, hvis det havde svaret til Beskrivelsen, lægges til Grund for Fastsættelsen af Erstatningen¹⁶⁾.

Reglen om Konnossementsansvaret gælder saavel Rekta- som Ordre- og Ihændeleverkonnossementer. Ansvar kan imidlertid ikke opstaa, naar Konnossementet er udstedt eller, hvis det er et Ihændeleverkonnossement, afgivet til Afladeren eller en fra ham forskellig Person, der var i god Tro ved Modtagelsen, og forblevet paa dens Haand, til hvem det er udstedt eller afgivet. Og er Konnossementet et Rektakonnossement, kan Overførelse af Ret dertil ikke medføre, at Erhververen faar en bedre Stilling, end den foregaaende Indehaver havde. Men til Fordel for godtroende Omsætningserhverver af et Ordre- eller Ihændeleverkonnossement maa den Indsigelse fortabes, at Godset ikke svarede til Konnossementets Oplysninger derom, medmindre Forbehold er taget, eller Erhververen maatte indse, at Rigtigheden ikke er undersøgt af Bortfragteren. Overfor den Befragter, der har købt Godset af Afladeren og i god Tro indløst et til denne udstedt Ordrekonnossement, er saaledes Bortfragteren ansvarlig¹⁷⁾. Og ved saavel Rekta- som Ordre- og Ihændeleverkonnossementer maa, uanset Erhvervsmaaden og selv i Tilfælde af ond Tro, enhver Retsefterfølger af en Person, der som Modtager kunde gøre Konnossementsansvaret gældende, have samme Ret dertil som sin Forgænger.

Efter Kn. L.s § 3, Pkt. 4 er Konnossementet, hvis ikke Modbevis føres, Bevis for, at Vægt, Maal eller Stykketal, nødvendige Identitetsmærker og Godsets synlige Tilstand var som angivet deri, da Bortfragteren modtog Godset. Dette gælder, selvom Modtageren maatte indse, at Rigtigheden af de paagældende Angivelser ikke er undersøgt af Bortfragteren. Kilden til Bestemmelsen er engelske Domme.

Maa det nu antages, at Oplysninger om Godset i et Konnossement, der omfattes af Kn. L., aldrig er andet end prima facie-Bevis?

I engelsk Ret besvares dette Spørgsmaal benægtende. Efter som før

¹⁶⁾ Nedenfor § 41 mellem Noterne 17 og 18.

¹⁷⁾ Jfr. derimod nedenfor ved Note 29.

Carriage of Goods by Sea Act, 1924, der svarer til Kn. L., har engelske Domme antaget, at naar Skibsføreren har udstedt Konnossement med Angivelse af Godsets synlige Tilstand, er ifølge Bevisreglen om *estoppel* ikke blot han selv, men ogsaa Rederen afskaaret fra at føre Modbevis overfor godtroende Erhverver mod Vederlag. Fra Tiden før den nævnte engelske Lov foreligger endvidere Domme, der har gjort Rederen ansvarlig for Rigtigheden af Skibsførerens Angivelser af Identitetsmærker. Begrundelsen er søgt i, at Skibsføreren har Fuldmagt til paa Rederens Vegne at angive Godsets synlige Tilstand og Identitetsmærker, hvorimod han antages ikke at have Fuldmagt til at angive Godsets Vægt, Maal eller Stykketal, endsige dets Kvalitet.

For dansk Rets Vedkommende bestemmer S. L.s § 161, 2. Stk., at naar Bortfragteren har vidst eller burdet indse, at en Oplysning om Godset er urigtig, kan han ikke til Fritagelse for Ansvar paaberaabe sig dens Urigtighed, medmindre han i Konnossementet har gjort udtrykkelig Bemærkning derom, saaledes at han er ansvarlig for Rigtigheden af Oplysningen, om han blot har bemærket, at denne er ham ubekendt. Hvis dette, som formentlig berettiget, antages at gælde, ogsaa naar Konnossementet omfattes af Kn. L., faar Forskellen mellem Reglerne i denne Lov og S. L. mindre Betydning, end det ved første Øjekast kunde synes. I Reglen vil S. L.s § 161, 2. Stk. medføre, at Bortfragteren, som antaget ogsaa i engelsk Ret, er ansvarlig for Rigtigheden af Angivelser om Godsets synlige Tilstand og Identitetsmærker. Hvad angaar Angivelser af Vægt, Maal eller Stykketal, vil det formentlig som oftest være vanskeligt at føre Modbevis, naar ikke Bortfragteren har sikret sig dette ved Lastningen, og har han sikret sig Modbevis, ifalder han Ansvar efter S. L.s § 161, 2. Stk., hvis han har undladt at gøre Bemærkning om Urigtigheden af Angivelsen — hvilket Resultat ganske vist strider mod en ældre engelsk Dom, der i et Tilfælde, hvor Skibsføreren havde udstedt Konnossement for et Parti Gods, han ikke havde modtaget, frifandt Rederen for Ansvar med den Begrundelse, at Skibsføreren savnede Fuldmagt til at udstede Konnossement for ikke modtaget Gods. Hvad endelig angaar Angivelser af Godsets Art eller Kvalitet, hvorom Kn. L. intet bestemmer, kan der være Spørgsmaal om at anvende S. L.s Hovedregel om Konnossementsansvaret, ogsaa naar Konnossementet omfattes af Kn. L., men om dette antages tilladeligt eller ej, har næppe større Betydning, idet Forholdet, naar saadanne Angivelser er urigtige, i Reglen vil være det, at enten har Bortfragteren kendt eller burdet indse deres Urigtighed, i hvilket Tilfælde han

er ansvarlig efter S. L.s § 161, 2. Stk., eller ogsaa maa Modtageren indse, at deres Rigtighed ikke er undersøgt af Bortfragteren, der da er uden Ansvar, selvom S. L.s Hovedregel om Konnossementsansvaret antages anvendelig.

Da hverken Konnossementsansvaret efter S. L.s Hovedregel eller den bevismæssige Betydning af visse Oplysninger i Konnossementet efter Kn. L. er betinget af Skyld hos Bortfragteren eller har Karakter af Retsbrudsfølger, og da S. L.s § 161, 2. Stk. ikke er anvendelig, blot fordi Bortfragteren med Rimelighed kunde have forviset sig om Urigtigheden af en Oplysning, kan det ikke siges at være forudsat, at Bortfragteren, naar han med Rimelighed kan undersøge Rigtigheden af Afladerens Oplysninger, har Pligt til at gøre det og til at tage Forbehold, for saa vidt de viser sig urigtige. Han maa have Ret til at optage Afladerens Oplysninger uden Undersøgelse og uden Forbehold, naar blot han ikke ved eller bør indse, at de er urigtige. Og Afladeren¹⁸⁾ er overfor Bortfragteren ansvarlig for Rigtigheden, efter Kn. L.s § 3, Pkt. 5 af de Oplysninger om Vægt, Maal eller Stykketal og Mærker, der skal optages i Konnossementet efter hans Opgivelse, efter S. L.s § 153, der i fuldt Omfang maa gælde, ogsaa naar Konnossementet omfattes af Kn. L., for alle Angivelser om Godset, der efter hans Opgivelse og paa hans Forlangende optages deri — derimod naturligvis ikke for Rigtigheden af Angivelser, der opgives at hidrøre fra en Grube eller Jernbane. Dette Ansvar for Afladeren kan bevirke, at Bortfragteren undlader at undersøge Rigtigheden af givne Oplysninger selv i Tilfælde, hvor han med Rimelighed kunde gøre det, medfører derfor en vis Fare for Omsætningens Sikkerhed og ikke mindst for Ladningsassurandørers Interesser. Bortfragteren maa naturligvis bevise, at Afladerens Oplysninger er urigtige. Naar Konnossementet omfattes af Kn. L., og det ikke ved særlig Bestemmelse er gjort til *conclusive evidence*, saaledes at Bortfragteren kan frigøre sig for Ansvar overfor Modtageren ved at føre Modbevis, er det derfor væsentlig kun Procesomkostninger, Afladeren kan komme til at erstatte.

I Modsætning til S. L.s Hovedregel om Konnossementsansvaret og Kn. L.s Regel om den bevismæssige Betydning af visse Oplysninger i Konnossementet kan S. L.s § 161, 2. Stk., om end heller ikke den her hjemlede Virkning har Karakter af Retsbrudsfølge, ret naturligt siges at forudsætte, at Bortfragteren har Pligt til at gøre Bemærkning derom, hvis han ved eller bør indse, at en Oplysning om Godset er urigtig. Efter Omstændighederne

¹⁸⁾ Jfr. nedenfor § 43 Nr. 4.

vil ogsaa Undladelse heraf være Medvirken til Bedrageri, og i saa Fald maa det følge af almindelige Retsregler, at Bortfragteren ikke kan paaberaabe sig de omtalte Regler om Ansvar for Afladeren. Men det kan være berettiget, at Bortfragteren, for at afværge Vanskeligheder i Forholdet mellem Køber og Sælger eller med Hensyn til Konnossementets Indløsning af en Bank, optager Afladerens Angivelse af Godsets Mængde uden Forbehold, skønt han selv mener, at den virkelige Mængde er noget mindre, eller paa Forlangende af Afladeren angiver Godsets synlige Tilstand som god, skønt Indpakningen lider af en Mangel. Ofte vil jo Afladeren som den, der har foretaget Mængdebestemmelsen og har særligt Kendskab til Gods af den paagældende Art, med større Sikkerhed end Bortfragteren kunne afgøre, om Mængden er som af ham angivet, og om Manglen ved Indpakningen er uden virkelig Betydning for Godsets Sikkerhed. Efter Omstændighederne maa derfor Bortfragteren, hvis han udsteder rent Konnossement, skønt han mener, at dets Angivelser om Godset er ikke helt rigtige, og ifalder Ansvar som Følge deraf, kunne holde sig til Afladeren ifølge S. L.s § 153 eller Kn. L.s § 3, Pkt. 5.

Det forekommer ikke sjældent, at Udstederen af Konnossementet, skønt berettiget eller endog forpligtet dertil, undlader at tage Forbehold, mod at Afladeren afgiver Indemnitetserklæring (Revers). I Tilfælde, hvor det følger af almindelige Retsregler, at Bortfragteren ikke kan paaberaabe sig S. L.s § 153 eller Kn. L.s § 3, Pkt. 5, maa en saadan Indemnitetserklæring være ugyldig. I andre Tilfælde er det overflødigt for Bortfragteren at kræve Indemnitetserklæring, hvis Lastningen finder Sted i Danmark eller et Land, i hvilket en til S. L.s § 153 svarende Regel gælder. Med Forbillede i, hvad engelske Rederorganisationer efter Henstilling af Assurandører har anbefalet deres Medlemmer at gøre, bestemmer S. L.s § 163, at naar Godset ikke svarer til, hvad Konnossementet angiver derom, skal Bortfragteren paa Forlangende af Modtageren oplyse, om Afladeren har udstedt Indemnitetserklæring, og, i saa Fald, hvad denne gaar ud paa.

b. Paa Forlangende skal Afladerens Navn, Tid og Sted for Indlastningen, Skibets Art, Hjemsted og Nationalitet samt Skibsførerens Navn optages i Konnossementet, S. L.s § 152.

Afladerens Navn kan være en Garanti for Godheden af Godset og for Rigtigheden af Oplysninger derom, overfor hvilke Bortfragteren maaske har taget Forbehold. Hvad angaar Tiden for Indlastningen, kan Tidspunktet for Afslutningen deraf have Betydning i Forholdet mellem Køber og Sælger paa

Grund af Bestemmelsen i Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 69, den medgaaede Tid i Forholdet mellem Rejsebortfragter og Modtager til Bedømmelse af, hvorvidt førstnævnte har Krav paa Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Lastningen, og, naar Last- og Lossetid er fastsat under et, til Oplysning om, hvilken Del af Tiden der er tilovers til Losningen¹⁹⁾). Skibets Art er af Interesse, naar det gælder at bedømme Rejsens sandsynlige Varighed, dets Hjemsted og Nationalitet har Betydning i folkeretlig, international-privatrethg og processuel Henseende. Skibsførelsens Navn har Interesse, navnlig fordi han har en vis Stillingsfuldmagt for baade Rederen og Ladningsejeren og overfor denne er selvstændigt forpligtet til at drage Omsorg for Ladningen og i det hele varetage hans Tarv.

Tid og Sted for Indlastningen antages ikke at høre til de Oplysninger om Godset, for hvis Rigtighed Bortfragteren er ansvarlig efter S. L.s § 161²⁰⁾). Bortfragteren ifalder Retsbrudsansvar for Skade, der følger af urigtige Angivelser, men han er ikke pligtig at stille Modtageren, som om disse var rigtige. —

Fragtaftalen kan bestemme, at Konnossement med Oplysninger som nævnt under a og b, for saa vidt de foreligger, eller det er Bortfragteren muligt selv at tilvejebringe dem, skal udstedes, selvom Afladeren ikke forlanger det. Derimod maa en Bestemmelse om, at Konossement skal udstedes uden de nævnte Oplysninger, være uden Virkning for en fra Befragteren forskellig Aflader, i hvert Fald for saa vidt angaar Oplysninger, som det kan være af afgørende Betydning for Afladeren at faa optaget. Er Bestemmelse herom truffet, hvad iøvrigt næppe vil forekomme, maa derfor Bortfragteren underrette Afladeren, hvis han vil sikre sig imod, at leveret Gods kan kræves tilbage under Paaberaabelse af, at en afgørende Forudsætning for Leveringen er bristet²¹⁾).

Det kan bestemmes i Fragtaftalen, at Afladerens Oplysninger om Godset skal undersøges af Bortfragteren, hvis Ret til at tage Forbehold som Følge heraf kan være mindre vidtgaaende end efter S. L.s § 152. Og Bortfragterens Ret til at tage Forbehold kan begrænses ved Bestemmelser, der — alene — tager Sigte herpaa. Derimod kan hans Pligt til at tage Forbehold ikke begrænses.

Det kan ikke bestemmes, at Konnossementets Oplysninger om Godset

¹⁹⁾ Nedenfor efter Note 32.

²⁰⁾ U. f. R. 1909. 566 (H. R. D.).

²¹⁾ Jfr. ovenfor ved Note 13 og nedenfor ved Noterne 27 og 28.

skal have svagere Virkning end bestemt i S. L. eller Kn. L. Derimod kan det bestemmes, at Bortfragteren skal være ansvarlig for Rigtigheden af de Oplysninger om Godset, der optages i et af Kn. L. omfattet Konnossement. I visse Farter er det almindeligt, at Konnossementets Oplysninger gøres til *conclusive evidence*.

4. Foruden Oplysninger som nævnt under Nr. 3 skal ifølge S. L.s § 152 paa Forlangende Fragtens Størrelse og de øvrige Vilkaar for Befordringen og Udleveringen af Godset optages i Konnossementet, hvilket maa ses i Forbindelse med Bestemmelsen i § 160, der fastslaar for saavel Rekta- som Ordre- og Ihændehaverkonnossementer, at i Forholdet mellem Bortfragter og Modtager ifølge Konnossement bestemmer dette Vilkaarene for Befordring og Udlevering af Godset, saaledes at f. Eks. kun Fragtbeløb, der er angivet i Konnossementet, kan kræves betalt af Modtageren eller søges dækket af Godset.

S. L.s § 152 kan ikke antages at angaa Vilkaar, der gælder ifølge Lov eller Sædvane, men tager Sigte alene paa de Vilkaar, der skal gælde ved Siden af eller i Stedet for Lovens og Sædvanens Regler. Af disse Vilkaar maa iøvrigt nogle angives, for at et Konnossement kan anses at foreligge, § 151²²).

Selvom der foreligger en nærmere udformet Fragtaftale, vil de Vilkaar for Befordringen og Udleveringen af Godset, der skal optages i Konnossementet, sjældent fuldtud og undertiden kun i mindre Grad være bestemt herved:

I Reglen vil Modtageren ikke være bestemt i Fragtaftalen, men Bortfragteren paa Forlangende kunne udstede Konnossementet til Afladerens Ordre²³).

Ikke sjældent forudsætter Fragtaftalen, at der gives nærmere Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen, navnlig om Rejs rute. Der opstaar da Spørgsmaal om, hvornaar Anvisningen skal gives, og hvem der har Legitimation til at give den. I førstnævnte Henseende kan det være bestemt i Aftalen eller følge af Forholdets Natur, at Anvisningen skal gives, forinden Konnossement udstedes. Men det forekommer ofte, at Anvisningen først skal gives under Rejsen. I saa Fald kan det være bestemt, at den skal gives senest i en Havn, Skibet anløber, maaske netop for Ordre.

²²) Ovenfor ved Note 3.

²³) Jfr. ovenfor efter Note 11.

Er det ikke Tilfældet, maa Anvisningen gives saa betids, at Skibet undgaar Ophold. Skal Anvisningen gives, før Konnossement udstedes, maa Befragteren have Legitimation til at give den, hvis ikke andet er bestemt. Efter almindelige Regler kan dog en anden Person have Legitimation som Retsfølger af Befragteren, men dette vil sjældent forekomme i hvert Fald udenfor Tilfælde af Underbortfragtning. Ogsaa udenfor disse Tilfælde kan vel en fra Befragteren forskellig Aflader være Retsefterfølger af Befragteren, men i Reglen har han kun Legitimation som *Udøver* af visse af Befragterens Rettigheder, idet Bortfragteren ikke har nøje Kendskab til Forholdet mellem Aflader og Befragter, der ofte er af indviklet Natur, angaar ikke alene Rettigheder ifølge Fragtaftalen, men ogsaa Rettigheder og Forpligtelser ifølge et Køb. Naar Anvisningen skal gives, forinden Konnossement udstedes, og Befragteren ikke selv giver den, maa imidlertid Legitimationen som *Udøver* af visse af Befragterens Rettigheder sikkert omfatte bl. a. den her omtalte Ret. I saa Henseende gør det iøvrigt ingen Forskel, om Fragtaftalen udtrykkeligt bestemmer, at Befragteren har Retten. Skal Anvisningen først gives under Rejsen, kan det være bestemt, at Afladeren eller Befragteren eller en tredje Person har Retten. Som et af Vilkaarene for Befordringen af Godset maa da denne Bestemmelse optages i Konnossementet. Angiver Fragtaftalen ikke, hvem der har Retten, og Befragteren ikke giver Bortfragteren Meddelelse derom, maa formentlig Afladeren have Legitimation til at træffe Bestemmelse, forudsat at han kan bestemme, til hvem Konnossementet skal udstedes. Kan han ikke det, vil den Person kunne angives som berettiget, til hvem Konnossementet udstedes. Ønsker Afladeren ikke at benytte sin Legitimation, maa derimod Konnossementet udstedes uden Angivelse af, hvem der skal give Anvisningen. Hvorledes Spørgsmaalet herom i saa Fald maa besvares, omtales i Forbindelse med S. L.s Regler om Konnossementets Betydning som Legitimationspapir²⁴).

Naar Delkonnossementer udstedes, maa Bortfragteren i hvert Fald efter Omstændighederne have Ret til at forlange, at i samtlige disse en bestemt Person angives som berettiget til at give Anvisning angaaende Rejsen.

Er Fragts Størrelse ikke fastsat i Aftalen, kan det angives i Konnossementet, at Fragt skal betales som for saadant Tilfælde bestemt i S. L.s § 124, 1. Stk.

²⁴) Nedenfor ved Note 39.

Da Tidsbortfragteren under hver Rejse har de samme Pligter som en Rejsebortfragter, for saa vidt ikke andet er bestemt eller maa anses indeholdt i Aftalen, skal han paa Forlangende optage Rejsefragten i Konnossementet, hvorimod han end ikke er berettiget til at optage Tidsfragten. Og ifølge S. L.s § 141 skal Tidsbortfragteren udstede Konnossement med de Vilkaar for Befordringen, der er sædvanlige i den paagældende Fart. Paa drager han sig derved forøget Ansvar, skal Befragteren holdt ham skadesløs. Dette stemmer med, at det i Tidscertepartier ofte hedder, at Konnossement skal udstedes *at any rate of freight* eller *as presented*, dog *without prejudice to the charterparty*.

Undertiden skal ogsaa Rejsebortfragteren udstede Konnossement med andre Vilkaar end Fragtaftalen, idet Befragteren — udtrykkeligt eller stiltiende — kan have betinget sig dette med Henblik paa Underbortfragtning. Udsteder Rejsebortfragteren i *Henhold til Fragtaftalen* Konnossement med andre Vilkaar end fastsat i Aftalen, og medfører dette forøget Ansvar for ham, skal Befragteren holde ham skadesløs, S. L.s § 95.

Ved Stykgodsbefragtning vil i Reglen Vilkaarene for Befordringen og Udleveringen af Godset først blive nærmere angivet i Konnossementet.

For saa vidt de Vilkaar, der paa Forlangende skal optages i Konnossementet, er bestemt ved Fragtaftalen, kan der være Spørgsmaal om at henvise til denne. Men det følger formentlig af S. L.s § 152, at Vilkaarene paa Forlangende maa gengives i Konnossementet, saaledes at dettes Egnethed for Omsætning ikke svækkes ved Henvisning til Bestemmelser i Fragtaftalen. For saa vidt angaar almindelige Bestemmelser i en kendt Certepartiform, bør dog sikkert en Henvisning anses tilstrækkelig. Og som hidtil vil man nok i Praksis ofte nøjes med en Henvisning, enten fordi ingen af Parterne lægger Vægt paa at faa Vilkaarene gengivet, eller fordi Certepartiet ikke haves tilstede i Lastehavnen, og begge Parter ønsker at undgaa Ophold. Det synes at maatte have Formodningen for sig, at en almindelig Henvisning til Fragtaftalen angaar alle dennes Vilkaar for Befordringen og Udleveringen af Godset, for saa vidt ikke afvigende Bestemmelser findes i Konnossementet. Thi almindeligvis kan det ikke være Meningen, at Fragtaftalen skal ændres, og i Reglen er Skibsføreren eller den, der ellers er bemyndiget til at udstede Konnossement uden Fuldmagt til at indgaa paa Ændringer, der er eller kan være til Skade for Bortfragteren, ligesom en fra Befragteren forskellig Aflader normalt er afskaaret fra at indgaa paa Ændringer,

der er eller kan være til Skade for Befragteren. Imidlertid er det ved engelske Domme antaget, at en Henviſning som *freight and all other conditions according to the charterparty* omfatter alene Bestemmelser i dette, der angiver Vilkaar for Udliveringen af Godset, altsaa ikke Bestemmelser om f. Eks. Bortfragterens Omsorg eller Ansvar for Godset eller hans Ret til Deviation. Under Hensyn hertil søges Henviſninger til Fragtaftalen nu i Reglen affattet paa en saadan Maade, at der ikke kan opstaa Tvivl om deres almindelige Karakter.

I Reglen vil Fragtaftalen indeholde en Del Vilkaar, som det er uden Betydning at optage i Konnossementet. Hertil hører imidlertid ikke alle Bestemmelser angaaende Bortfragterens Pligter i Tiden, før Konnossementet udstedes. Er det ved Rejsbefragtning aftalt, at ikke som efter S. L.s § 89 Bortfragteren, men Befragteren skal udføre Stuvningen, maa saaledes denne Bestemmelse optages selv i et efter Indlastningen udstedt Konnossement, for at Bortfragteren overfor Modtageren kan paaberaabe sig den til Fritagelse for Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods ifølge fejltagtig Stuvning.

Da det paavirker Vilkaarene for Udliveringen af Godset, om Fragten er forudbetalt helt eller delvis, maa et Fragtbeløb, der ifølge særlig Aftale er forudbetalt, kunne forlanges optaget med Angivelse heraf, hvilket har Betydning ogsaa af den Grund, at Beløbet indgaar i Godsets Forsikringsværdi.

Har Afladeren Ret til at faa udstedt Delkonnossementer, maa han kunne modsætte sig, at Fragt for andet eller mere Gods end det, der omfattes af et bestemt Delkonnossement, optages deri, idet det i alt for høj Grad vilde forringe Nytten ved at faa særskilte Konnossementer for de enkelte Dele af Godset, om Fragten for alt dette kunde paaføres hvert af dem. Ved Udstedelse af Delkonnossementer for individualiserede Partier forringes derfor Sikkerheden for, at Fragten kan faas dækket af Godset, hvis den ikke betales af Modtagerne. Selvom visse Partier er særligt udsatte for stærk Beskadigelse under Rejsen eller for at gaa tabt, uden at derved Kravet paa Fragt falder bort²⁵⁾, kan denne Forringelse af Sikkerheden næppe betragtes som en Ulempe, der berettiger til at nægte at udstede Delkonnossementer, saaledes at Bortfragteren, om han ønsker at værne sig derimod, maa træffe Aftale om Forudbetaling af Fragt eller Sikkerhedsstillelse derfor. Brydes en saadan Aftale, kan Bortfragteren hæve Befragtningen og maaske paa Grund-

²⁵⁾ Nedenfor § 42 efter Note 3.

lag af sin Ret hertil opnaa Fritagelse for at udstede Delkonnossementer, men næppe uden videre undlade dette, hvis han ikke hæver Befragtingen.

Paa Forlangende maa Konnossementers Karakter af Delkonnossementer angives i dem, idet dette, naar det er angivet, paavirker Retsforholdet mellem Bortfragteren og Modtagerne. Navnlig vil disse i saa Fald have fælles Lossetid og kun i Fællesskab kunne udøve den Ret til at anvise Losseplads og kræve Skibet forhalet fra en Losseplads til en anden, der er hjemlet ved Hel- og Delbefragtning²⁶). Angiver et Delkonnossement sig ikke som saadant, er det i Forholdet mellem Bortfragteren og Modtageren uden Betydning, at der er udstedt flere Konnossementer i Henhold til samme Fragtaftale, men efter Omstændighederne maa da Modtagerens Stilling bestemmes efter Reglerne om Stykgodsbefragtning, der ikke giver Ret til at anvise Losseplads og kræve Skibet forhalet, og som ogsaa med Hensyn til Lossetid er ugunstigere for Modtageren end Reglerne om Hel- og Delbefragtning.

Det er en Smule vildledende, at Vilkaarene for Befordringen og Udleveringen af Godset siges at skulle optages i Konnossementet *paa Forlangende*, thi selv uden udtrykkelig Bestemmelse derom i Fragtaftalen maa Bortfragteren, uanset om en fra Befragteren forskellig Aflader forlanger det, være pligtig at optage Fragtens Størrelse og alle i Aftalen fastsatte Vilkaar, der er eller kan være til Fordel for Befragteren, og den, der udsteder Konnossementet paa Bortfragterens Vegne, maa overfor ham have Pligt til at optage alle Vilkaar, der er eller kan være til Fordel for ham — hvilket sidste ganske vist kan siges ikke at vedrøre Befragtningsretten.

Paa Grund af den Betydning, det har, at de omtalte Vilkaar optages i Konnossementet, kan der ses bort fra Muligheden af Aftale om, at de ikke skal optages. En Bestemmelse i Fragtaftalen, hvorefter Henviisning til denne, for saa vidt angaar deri fastsatte Vilkaar, kan eller skal træde i Stedet for en Gengivelse af disse, har næppe Virkning for en fra Befragteren forskellig Aflader²⁷). —

En Bestemmelse i Fragtaftalen kan paa Grund af sit usædvanlige Indhold være uvirksom overfor en fra Befragteren forskellig Aflader, ikke blot, som vi har set, naar den afskærer eller begrænser hans Ret til at faa udstedt Konnossement med et vist Indhold, men ogsaa i andre Tilfælde²⁸).

²⁶) Nedenfor § 40 ved Noterne 13 og 33.

²⁷) Jfr. ovenfor ved Noterne 13 og 21 og nedenfor ved Note 28.

²⁸) Dette gælder, selvom Konnossement ikke udstedes, og skulde derfor strengt taget omtales i anden Sammenhæng.

Saaledes maa sikkert Afladeren kunne kræve leveret Gods tilbage under Paaberaabelse af, at en afgørende Forudsætning for Leveringen er bristet, hvis det ved Udstedelsen af Konnossementet viser sig, at Udlevering af Godset til Modtageren skal være afhængig af, at denne betaler Beløb, der intet har med Befragtningsforholdet at gøre. Og det samme maa formentlig gælde, naar Bortfragterens Ansvar for Godset viser sig begrænset paa usædvanlig Maade. Efter Kn. L.s § 6, der for visse særlige Tilfælde og paa visse Betingelser hjemler, at der kan aftales Indskrænkning i Bortfragterens Forpligtelser eller Udvidelse af hans Rettigheder efter denne Lov, skal da ogsaa Aftale herom træffes med Afladeren. At Bestemmelsesstedet eller andre Vilkaar, der ikke kan betegnes som usædvanlige, afviger fra, hvad Afladeren har forudsat, maa være uden Betydning, medmindre Levering er sket i Henhold til ufuldstændige eller urigtige Oplysninger fra Bortfragteren derom. —

Som nævnt bestemmer i Forholdet mellem Bortfragteren og Modtageren ifølge Konnossementet dette Vilkaarene for Befordringen og Udleveringen af Godset, S. L.s § 160. For saa vidt de ikke er fraveget ved Bestemmelser i Konnossementet, maa dog ved Siden af dettes Vilkaar de Regler gælde, der er fastsat i Loven eller følger af Sædvane. Derimod siges det udtrykkeligt, at Bestemmelser i Fragtaftalen, der ikke er optaget i Konnossementet, kan ikke gøres gældende overfor Modtageren, medmindre Konnossementet henviser til dem.

Naar Konnossementet er udstedt eller, hvis det er et Ihændehaverkonnossement, afgivet til Befragteren og forblevet paa hans Haand, bliver der ikke Anvendelse for Reglen i S. L.s § 160, idet i saa Fald Fragtaftalen maa bestemme de nævnte Vilkaar. Ved Stykgodsbefragtning vil Fragtaftalen i Reglen først i Konnossementet faa sin nærmere Udformning. Og ved Hel- eller Delbefragtning *kan* Konnossementet være Udtryk for, at Fragtaftalen har faaet Tilføjelser eller er ændret paa anden Maade. Men herom vil der sjældent være Spørgsmaal, idet Skibsføreren eller den, der ellers er bemyndiget til at udstede Konnossement, i Reglen ikke har Fuldmagt til at indgaa paa Ændringer i Fragtaftalen, der er eller kan være til Skade for Bortfragteren, og idet Befragteren i Almindelighed ikke kan anses at være indgaaet paa Ændringer til Fordel for Bortfragteren, blot fordi han uden Indsigelse modtager Konnossement med ringere Vilkaar end Fragtaftalen.

Ogsaa naar Befragteren som fob-Køber har indløst et til Afladeren udstedt eller afgivet Konnossement, maa formentlig alle Bestemmelser i Fragtaftalen kunne gøres gældende baade af og mod ham²⁹⁾).

Overfor en fra Befragteren forskellig Modtager kan Bortfragteren ikke paaberaabe sig Bestemmelser i Fragtaftalen, der vel angaar Befordringen og Udleveringen af Godset, men ikke skulde — eller af Modtageren med Grund kunde antages ikke at skulle — have været optaget i Konnossementet, idet dette kunde kræves udstedt med Vilkaar, der afviger fra Fragtaftalen. Uanset Ordlyden af § 160 maa derimod ifølge almindelige Regler Vilkaar i Fragtaftalen, der skulde have været optaget i Konnossementet, i visse Tilfælde kunne paaberaabes ogsaa overfor en fra Befragteren forskellig Modtager. Dette gælder saaledes, naar Konnossementet er udstedt eller afgivet til en fra Befragteren forskellig Aflader eller anden Person, der var i ond Tro, og forblevet paa hans Haand. Og Overførelse af Ret til et Rektakonnossement eller Overførelse paa anden Maade end ved Overdragelse af Ret til et Ordre- eller Ihændehaverkonnossement kan ikke medføre, at Erhververen faar en bedre Stilling, end hans Forgænger havde. Men til Fordel for godtroende Omsætningserhverver af et Ordre- eller Ihændehaverkonnossement fortabes Indsigelser, der støttes paa Bestemmelser i Fragtaftalen, hvortil der ikke henvises i Konnossementet. Og ved saavel Rekta- som Ordre- og Ihændehaverkonnossementer maa, uanset Erhvervsmaaden og selv i Tilfælde af ond Tro, enhver Retsefterfølger af en Person, der kunde paaberaabe sig Reglen i § 160, have samme Ret dertil som sin Forgænger.

Særskilt Adkomst kan berettige Modtageren til at paaberaabe sig Bestemmelser i Fragtaftalen, hvortil der ikke henvises i Konnossementet, men dette hjemler ham ingen Ret dertil. Andet eller mere kan ikke antages at ligge i Kn. L.s § 5, 1. Stk., hvorefter det, naar Bortfragteren frafalder Rettigheder efter denne Lov eller paatager sig forøgede Forpligtelser, skal anføres i Konnossementet, at han gør det. —

Konnossementets Angivelse af Fragtens Størrelse maa have Betydning, ikke blot som bestemmende det Fragtbeløb, der skal betales paa Bestemmelsesstedet, men ogsaa som Udgangspunkt for Beregningen af den Afstandsfragt, Rejsebortfragteren i visse Tilfælde kan kræve for Udførelse af kun en Del af Rejsen, og af det Fragttab, der ligesom anden Skade under-

²⁹⁾ Jfr. derimod ovenfor ved Note 17.

tiden maa erstattes, naar Gods kræves tilbageleveret i Lastehavnen eller udleveret under Rejsen. Men Beregningen af Afstandsfragt og Fragttab afhænger ogsaa af Omstændigheder, hvorom Konnossementet ikke giver Oplysning³⁰⁾.

Ifølge S. L.s § 160, 2. Stk. kan Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastningen ikke afkræves Modtageren, medmindre Rejsebortfragterens Krav derpaa er ført paa Konnossementet. Er en bestemt Rate for Beregningen fastsat, maa dog Angivelse af det Tidsrum, for hvilket Godtgørelse kræves, være tilstrækkelig. Da Godtgørelsen ifølge §§ 86 og 96 ikke som Fragt skal søges betalt af Modtageren eller dækket af Godset, men forfalder til Betaling Dag for Dag, kan Bortfragteren undlade at føre Kravet paa Konnossementet, medmindre Fragtaftalen paalægger ham det. Selv uden særlig Hjemmel i denne maa dog sikkert Tidsbortfragteren paaføre Konnossementet Krav om Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastningen ifølge Underbefragtning. Ret til at føre sit Krav paa Konnossementet har Bortfragteren kun, naar ikke Beløbet bliver betalt eller Sikkerhed stillet. Undlader han at benytte sin Ret dertil, maa Meningen være, at han fremfor at søge Beløbet betalt af Modtageren eller dækket af Godset foretrækker at holde sig til Befragteren. I saa Fald kan derfor Kravet aldrig gøres gældende overfor en fra Befragteren forskellig Modtager.

Foruden Overliggetid ved Lastningen omfatter den omtalte Regel Ophold, der skyldes, at Afladeren ikke i Tide har tilvejebragt de nødvendige Papirer vedrørende Godset³¹⁾ eller givet Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen, § 96.

Naar Delkonnossementer udstedes, maa Bortfragteren sikkert kunne føre hele Kravet paa ethvert af disse. Angivelse af, at han gør det, vil høre med til Vilkaarene for Befordringen og Udleveringen af Godset, idet Bortfragteren kun engang skal have Beløbet betalt. Udstedes Delkonnossementer, efterhaanden som Godset indlastes, kan Kravet føres paa det sidst udstedte Dokument og de øvrige paategnes *demurrage as per last bill of lading*.

Hvis ikke Losningen af Godset tilendebringes indenfor den fastsatte Liggetid, faar Rejsebortfragteren — ved Hel- og Delbefragtning — Krav

³⁰⁾ Nærmere nedenfor § 44 efter Note 3 og Nr. 3.

³¹⁾ F. Eks. Ind- eller Udførelstilladelse eller behørigt Dyrlæge-Certifikat angaaende Bacon eller Skinker, der skal udføres fra Danmark til Storbritannien eller Nordirland.

paa Godtgørelse for Overliggetid og maaske for yderligere Ophold, der som Fragt kan og skal søges betalt af Modtageren eller dækket af Godset³²⁾, men hvis Tilstedeværelse umuligt kan fremgaa af Konnossementet. Er Laste- og Lossetid i Fragtaftalen fastsat under et, i hvilket Tilfælde ifølge § 87 kun saa lang Tid maa anvendes til Lastning, at en rimelig Del af Tiden bliver tilbage til Losning, kan det dog ikke overfor Modtageren gøres gældende, at der er anvendt for lang Tid til Lastningen, medmindre den anvendte Tid er angivet i Konnossementet, § 160. Da Godtgørelse for Overliggetid ifølge § 87 ikke kan beregnes, før den samlede Liggetid er udløbet, maa Bortfragterten, naar for lang Tid er anvendt til Lastningen, paa Forlangende angive anvendt Tid, der falder indenfor den samlede Liggetid³³⁾, men selv forlange saadan Tid angivet kan han næppe, hvis Sikkerhed stilles ham for mulig Krav paa Godtgørelse for den Del deraf, der er anvendt for meget. Angaaende Tid, hvormed den samlede Liggetid er overskredet, maa gælde det samme som om Krav paa Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastningen.

For Ophold undervejs fra Laste- til Lossestedet, der skyldes, at Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen ikke bliver givet i Tide, har Rejsebortfragterten Krav paa Godtgørelse, der skal søges betalt af Modtageren eller dækket af Godset, men hvis Tilstedeværelse ikke kan fremgaa af Konnossementet. Dette vil dog vise, om Anvisning skal gives under Rejsen. Og i bekræftende Fald tilkommer det Indehaveren at give Anvisningen, hvis ikke Konnossementet bestemmer andet³⁴⁾.

Hvis ikke Størrelsen af Godtgørelse for Ophold ved Lastningen, under Rejsen eller ved Losningen er bestemt i Konnossementet, maa den fastsættes efter S. L.s Regler, der er ret vage og gør Beregningen afhængig af Fragten og forskellige Omstændigheder, hvorom Konnossementet ikke giver Oplysning, eller alene af saadanne Omstændigheder³⁵⁾.

Foruden for Godtgørelseskrav som nævnt kan Godset ifølge Reglerne om Søpanteret i Ladning i S. L.s § 276 hæfte for Bjærgeløn, Bidrag til

³²⁾ Nærmere nedenfor § 42 Nr. 3.

³³⁾ Saadan Tid maa jo regnes lige med Vilkaar for Befordringen og Udløberingen af Godset. Pligt til at optage Angivelse deraf kan derimod ikke støttes paa, at Tiden for Indlastningen ifølge S. L.s § 152 paa Forlangende skal optages i Konnossementet, thi da bl. a. Tid, der gaar tabt ved Hindring paa Skibets Side, ifølge §§ 84 og 85 ikke medregnes i Lastetiden, er den anvendte Lastetid ikke altid den samme som Tiden for Indlastningen.

³⁴⁾ Ovenfor efter Note 23.

³⁵⁾ Nærmere nedenfor § 42 Nr. 2.

Groshavari eller lignende³⁶⁾ og Fordringer, der grunder sig paa, at Bortfragteren eller Skibsføreren i Henhold til sin lovbestemte Fuldmagt har truffet en Aftale eller Foranstaltning eller gjort Udlæg for Ejeren af Godset, eller at til Fordel for denne en anden Ladningsejers Gods er solgt. Krav af disse Arter vil sjældent opstaa, forinden Konnossementet udstedes, og for Tilfælde, hvor f. Eks. en Groshavari-Opoffrelse finder Sted allerede under Lastningen, er det ikke foreskrevet, at Behæftelsen skal angives i Konnossementet. Da de nævnte Fordringer alle skyldes Foranstaltninger til Værn om Godset, er imidlertid deres Opstaaen et Udslag af Befordringsrisikoen, som maa gøre Værdien af Konnossementet usikker ogsaa i anden Henseende, men som Ejeren kan dække ved at tegne Forsikring.

Er Godset lastet paa Dæk, maa dette ifølge S. L.s § 162 angives i Konnossementet, hvis Bortfragteren vil kunne paaberaabe sig det overfor Modtageren, hvad han i Tilfælde af Beskadigelse eller Tab af Godset ofte har Interesse i, fordi det kan tjene til Oplysning om, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har Skyld i Skadens Indtræden, og fordi hans Ansvar netop for Dækslast kan være indskrænket ved Aftale. Modtageren maa i denne Forbindelse betyde det samme, som naar der er Spørgsmaal om Ansvar for Rigtigheden af Konnossementets Oplysninger om Godset.

Er det uden Hjemmel i Aftale eller Sædvane, derfor ifølge S. L.s § 91 ulovligt, at Bortfragteren har lastet Gods paa Dæk, kan han ikke have Ret til at gøre Bemærkning derom i Konnossementet. I andre Tilfælde maa det paa Forlangende angives, at Gods er lastet paa Dæk, idet dette vedrører Vilkaarene for Befordringen og Udleveringen af Godset.

5. Vi er nu i Stand til at bestemme nærmere, hvad der ligger i, at Konnossementet ifølge S. L.s § 95 paa Forlangende af Afladeren skal udstedes, naar Godset er indlastet og de nødvendige Papirer og Oplysninger foreligger.

Godset maa betyde alt det Gods, der omfattes af Fragtaftalen. Udtrykket nødvendige Papirer og Oplysninger omfatter tidligere udstedt Modtagelseskonnossement, der jo skal leveres tilbage, naar Konnossement for indlastet Gods udstedes, Attestation af Godsets Vægt, Maal eller Stykketal, der jo paa Forlangende skal angives i Konnossementet, Oplysning om Fragtens Størrelse og de øvrige Vilkaar for Befordringen og Udleveringen af Godset, hvorom det samme gælder, nødvendige Papirer vedrørende Godset, der skal tilvejebringes, inden Rejsen tiltrædes, og Ordre om Bestemmelsessted eller

³⁶⁾ Jfr. S. L.s §§ 136 og 218.

anden Anvisning angaaende Rejsen, der skal gives inden nævnte Tidspunkt. Derimod omfatter Udtrykket ikke den Toldseddel, som Toldvæsnet udsteder for Skibet ved dets Udklarering.

Modsætningsvis følger det af § 95, at Afladeren i hvert Fald ikke uden videre kan forlange Konnossement udstedt, forinden alt Godset er indlastet og de nødvendige Papirer og Oplysninger foreligger. At en Del af Godset er indlastet og de nødvendige Papirer og Oplysninger desangaaende tilvejebragt, berettiger ikke Afladeren til at kræve Delkonnossement udstedt, end ikke om han har leveret alt, hvad han skal levere, idet Resten af det Gods, Fragtaftalen angaar, skal leveres af en anden Aflader. Ved Udstedelse af Delkonnossementer forinden det i § 95 fastsatte Tidspunkt vilde ogsaa den Ret gaa tabt, som Rejsebortfragteren ifølge § 132 har til at hæve Befragtningen i dens Helhed, naar kun en Del af det Gods leveres, som Fragtaftalen angaar, ligeledes den Ret, som han har til at paaføre Konnossementet Krav paa Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold i Anledning af, at Afladeren ikke i Tide har tilvejebragt de nødvendige Papirer vedrørende Godset eller givet Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen. Imidlertid er de nævnte Rettigheder ikke ubetingede. Efter § 132 kan nemlig Befragtningen ikke hæves i dens Helhed, naar Erstatning for Fragttab og anden Skade som Følge af, at ikke alt Godset leveres, bliver betalt eller Sikkerhed stillet derfor inden Lastetidens Udløb. Og som vi har set, er Adgangen til at paaføre Konnossementet Krav paa Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastningen betinget af, at ikke Beløbet betales eller Sikkerhed stilles derfor. Man kan derfor spørge, om ikke Afladeren kan kræve Delkonnossementer, efterhaanden som Godset indlastes, mod at stille Sikkerhed for (1) Erstatning for Fragttab og anden Skade, der maatte opstaa, hvis kun en Del af Godset leveres, og (2) Godtgørelse for Ophold ved Lastningen, der allerede skyldes eller kan tænkes at paaløbe. Hensynet til Bortfragteren kan næppe være til Hinder derfor, medmindre det, ogsaa naar alt Godset er indlastet, vil medføre væsentlig Ulempe at udstede Delkonnossementer, i hvilket Tilfælde han jo selv da er berettiget til at nægte det. Men er Afladeren forskellig fra Befragteren, og denne ikke har samtykket, er formentlig Bortfragteren i Reglen uberettiget til at udstede Delkonnossementer forinden det i § 95 fastsatte Tidspunkt. Thi medens, saalænge intet Konnossement er udstedt, normalt Befragteren har Legitimation som Indehaver af Rettighederne ifølge Fragtaftalen, Afladeren kun som Udøver af visse af dem, faar, naar Konnossement for en Del

af Godset udstedes eller afgives til Afladeren, denne for saa vidt Legitimation som Indehaver af Rettighederne, saaledes at Befragteren afskæres bl. a. fra at træde tilbage fra Befragningen i dens Helhed, hvad det let kan tænkes, at han netop ønsker at gøre, hvis kun en Del af Godset leveres, eller Afladeren ikke i Tide tilvejebringer de nødvendige Papirer.

Det kan bestemmes i Fragtaftalen, at Delkonnossementer skal udstedes, efterhaanden som Godset indlastes. Udstedes et Delkonnossement, forinden de nødvendige Papirer vedrørende det deraf omfattede Gods er tilvejebragt, maa Bemærkning herom gøres i Konnossementet, hvis Bortfragteren til Fri-tagelse for Ansvar vil kunne paaberaabe sig overfor Modtageren, at Befordringen er blevet forsinket eller umuliggjort paa Grund af manglende Papirer.

6. Da Konnossementet paa Forlangende udstedes i flere Eksemplarer, kan Legitimationsreglerne ikke være de samme som ved Gældsbreve. Lige-som Reglerne om Betydningen af Konnossementets Oplysninger om Godset og dets Angivelser om Vilkaarene for Befordringen og Udleveringen deraf gælder Legitimationsreglerne saavel Rekta- som Ordre- og Ihændehaver-konnossementer. At de for simple Fordringer gældende Legitimationsregler er fraveget ogsaa ved Rekta-Konnossementet, maa ses i Forbindelse med, at det ofte vil være vanskeligt eller bekosteligt at underrette Bortfragteren om Overførelse af Retten ifølge et Konnossement.

Paa Bestemmelsesstedet er det, omend Konnossementet er udstedt i flere Eksemplarer, tilstrækkeligt, at Modtageren legitimerer sig ved et Eksempplar, S. L.s § 156. Melder der sig flere Modtagere, der legitimerer sig ved forskellige Eksemplarer, har ingen af dem fornøden Legitimation³⁷⁾.

Sidstnævnte Regel gælder ogsaa andetsteds end paa Bestemmelsesstedet, altsaa naar Godset udleveres i Lastehavnen eller under Rejsen. Men i saa Fald er det, selvom kun en Modtager melder sig, ikke tilstrækkeligt, at han legitimerer sig ved et Eksempplar af Konnossementet. At kun en Modtager melder sig, giver udenfor Bestemmelsesstedet ikke i samme Grad som paa Bestemmelsesstedet Grund til at antage, at ingen andre har faaet Konnossement overdraget. Derfor kræves det yderligere, at enten de øvrige Eksemplarer leveres tilbage eller Sikkerhed stilles for Krav, som Indehaverne maatte gøre gældende mod Bortfragteren. At Modtageren legitimerer sig ogsaa ved de øvrige Eksemplarer, kræves derimod ikke. Legitimerer han sig ved et Eksempplar, er det tilstrækkeligt, at de øvrige leveres tilbage, saaledes at

³⁷⁾ Nærmere nedenfor § 40 efter Note 40.

f. Eks. den Aflader, til hvem Konnossementet er udstedt, bevarer sin Legitimation, selvom Eksemplarer deraf i fejlslaaet Forventning om Indløsning er forsynet med Overdragelsespaategninger, naar blot et Eksempplar stadig lyder paa hans Navn og de øvrige er i hans Besiddelse. Men som paa Bestemelsesstedet kræves det ubetinget, at Modtageren legitimerer sig ved et Eksempplar. Gør han ikke det, er det uden Betydning, om han kan levere samtlige Eksemplarer tilbage eller tilbyder at stille Sikkerhed. Ved at gøre sin Betalingsforpligtelse afhængig af, at samtlige Eksemplarer af Konnossementet overdrages ham, kan derfor en Køber af Godset sikre sig mod, at Sælgeren udøver nogen Rettighed derover efter Betalingen.

Legitimeret ved et Eksempplar af Konnossementet er ifølge § 156 den, der foreviser Dokumentet og ved Indholdet af dets Tekst eller, for saa vidt angaar Ordrekonnossementer, ved en sammenhængende Række Overdragelser eller Overdragelse in blanco fremtræder som ret Indehaver deraf. I Overensstemmelse med almindelige Regler om Omsætningspapirer kræves herefter ved Ihændehaverkonnossementer alene Besiddelse, ved Ordrekonnossementer tillige sammenhængende Adkomstrække. Denne kan foreligge i Form af Overdragelsespaategninger eller særskilte skriftlige Overdragelser. At ogsaa Beviser for Erhvervelse ved Arv eller lignende kan begrunde Legitimation, fremgaar ikke af § 156, men maa utvivlsomt gælde ifølge almindelige Regler. Ved Rekta-Konnossementer er efter Ordlyden den legitimeret, der fremviser Dokumentet og ved Indholdet af dets *Tekst* fremtræder som ret Indehaver deraf. Det kan imidlertid ikke være Meningen, at der skal ses bort fra f. Eks. Overdragelsespaategninger, men det maa afgøres efter almindelige Regler, hvad Betydning saadanne Paategninger har som Bevis for, at Dokumentet er overført til en anden end den, til hvem det er udstedt.

Om Betydningen af Legitimation gælder intet særligt. Efter almindelige Regler kan ond Tro hos Bortfragteren medføre, at han ikke frigøres for sine Forpligtelser ved at udlevere Godset til den, der er legitimeret som Modtager.

Modtageren kan ikke kræve Godset udleveret uden at deponere Konnossementet og give Kvittering, efterhaanden som Udleveringen skrider frem, § 158. Naar alt Godset er udleveret, skal Konnossementet leveres tilbage til Bortfragteren med paategnet Kvittering. Udleveres en Del af Godset i Lastehavnen eller under Rejsen, maa Paategning herom paa samtlige Eksemplarer af Konnossementet kunne træde i Stedet for Tilbagelevering af disse og Udstedelse af nyt Konnossement for det øvrige Gods.

Om Mortifikation af et bortkommet Konnossement gælder Reglerne i Rpl.s Kap. 44. Ifølge § 468 maa Mortifikation søges paa det Sted, hvor Godset skal afleveres, hvilket maa betyde Bestemmelsesstedet. Naar offentlig Indkaldelse efter § 472 har fundet Sted, eller efter særlig Kendelse af Retten, kan Godset kræves udleveret mod Sikkerhedsstillelse for Krav, som en mulig Indehaver af det bortkomne Konnossement maatte gøre gældende mod Bortfragteren, S. L.s § 159.

Foruden ved Modtagelsen opstaar Spørgsmaal om Legitimation, (1) naar saavidt muligt Forholdsordre skal indhentes i Anledning af, at en særlig Foranstaltning vedrørende Godset tænkes truffet³⁸⁾, (2) naar Indehaveren af Konnossementet skal give Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen under denne³⁹⁾, og (3) naar Konnossement begæres mod Tilbagelevering af tidligere udstedt Adkomstdokument.

Skal Forholdsordre søges indhentet, maa jo Bortfragteren, hvis intet er ham bekendt om Overførelse af Konnossementet, henvende sig til den, til hvem det er udstedt, altsaa i Reglen til Afladeren⁴⁰⁾. Maaske erfarer han derved, at Konnossementet er overført til en anden. Ligesom naar dette i Forvejen er ham bekendt, maa han da henvende sig til vedkommende. Formentlig bør Bortfragteren saavidt muligt forvisse sig om, at den, der giver Forholdsordre, fremtræder som ret Indehaver af i hvert Fald et Eksempplar af Konnossementet, og paategne dette om den Foranstaltning, der træffes, hvis Kundskab derom kan være af Betydning for mulige Erhververe. Og drejer det sig om vidtgaende Foranstaltninger som Salg af Godset eller Viderebefordring deraf med andet Skib f. Eks. for Ejerens Regning, kan der efter Omstændighederne være Spørgsmaal om at stille yderligere Krav i Lighed med, hvad der gælder ved Udlevering andetsteds end paa Bestemmelsesstedet, altsaa om at kræve Sikkerhedsstillelse, hvis ikke vedkommende besidder samtlige Eksemplarer af Konnossementet. Skønt selv Salg af Godset for saa vidt er en mindre vidtgaende Foranstaltning end Udlevering, som dermed intet er afgjort om, til hvem Salgssummen skal udbetales, kan nemlig Bortfragteren ikke altid være pligtig uden videre at efterkomme Salgsordre fra en Person, der legitimerer sig ved kun et Eksempplar af Konnossementet. Men undertiden vil han endog uden Ordre være pligtig at

³⁸⁾ Ovenfor § 29 Nr. 2 og nedenfor § 40 ved Note 8.

³⁹⁾ Ovenfor efter Note 23.

⁴⁰⁾ Ogsaa hvis Konnossementet er udstedt til Ihænderhaveren, maa Bortfragteren henvende sig til Afladeren.

foretage Salg, idet han fra Modtagelsen til Afleveringen skal drage Omsorg for Godset og iøvrigt varetage Ejerens Tarv, § 101.

Skal Indehaveren af Konnossementet give Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen under denne, er formentlig Legitimation ved et Eksempplar tilstrækkelig, idet man i Lighed med, hvad der gælder, naar Godset udleveres paa Bestemmelsesstedet, maa vente, at enhver, der anser sig berettiget, vil melde sig i Tide. Derimod kan næppe den, til hvem Konnossementet er udstedt, uden videre anses legitimeret, idet man, omend det i Reglen vil være Tilfældet, ikke med Sikkerhed kan regne med, at han har beholdt i hvert Fald et Eksempplar deraf. Det paagældende Eksempplar bør paategnes om, hvilken Anvisning der gives. Gives modstridende Anvisninger af Personer, der legitimerer sig ved forskellige Eksempplarer af Konnossementet, kan der blive Spørgsmaal om at gøre Ophold for at afvente, om Enighed kan naas, men efter Omstændighederne maa Bortfragteren være ikke blot berettiget, men forpligtet til at handle efter eget Skøn, dog under Hensyntagen til de fremsatte Begæringer.

Naar Konnossement begæres mod Tilbagelevering af tidligere udstedt Adkomstdokument, synes det utvivlsomt, at de for Modtagelse andetsteds end paa Bestemmelsesstedet gældende Legitimationsregler maa være analogisk anvendelige.

7. Om Erhvervelse af Konnossementet giver ikke blot Legitimation som Modtager, men under Forudsætning af god Tro Ret til Godset, selvom Afladeren har været uberettiget til at raade derover, maa i det hele afgøres efter almindelige Regler. Disse vil føre til, at en ekstinktiv Erhvervelse indtræder i hvert Fald ikke, naar Godset er stjaalet.

For Afgørelsen af, om derivativ Erhvervelse af Ret til Godset har fundet Sted, har sikkert i Reglen Indehavelse af Konnossementet samme Betydning, som Besiddelse af Godset maatte have. Det vil dog aldrig udelukke en Sælger fra at udøve Standsningsret overfor sin Køber, at denne har Konnossement¹⁾). Men overfor Trediemand, der i god Tro har erhvervet et Ordre- eller Ihændehaverkonnossement gennem Overdragelse med Adkomst som nævnt i § 156, kan Standsningsret ikke udøves, § 166.

Angaaende Sammenstød mellem Erhververe af forskellige Eksempplarer af samme Konnossement bestemmer § 164, der gælder saavel Rekta- som

¹⁾ Angaaende et andet Undtagelsestilfælde nedenfor ved Note 42.

Ordre- og Ihændeleverkonnossementer, at naar samme Konnossementsindehaver, f. Eks. den, til hvem Konnossementet er udstedt, har overdraget de forskellige Eksemplarer, faar den Erhverver, der i god Tro har *modtaget* sit Eksempel først, Ret til Godset fremfor de andre. Har en af disse i god Tro faaet Godset udleveret paa Bestemmelsesstedet, er han dog ikke pligtig at levere det fra sig⁴²). — Begrænsningen af førstnævnte Regel til Tilfælde, hvor samme Konnossementsindehaver har overdraget de forskellige Eksemplarer, stemmer med, at, uanset Tidspunktet for deres Erhvervelse, maa Retsefterfølgere af den Erhverver, der faar Ret til Godset fremfor de andre, gaa forud for Retsefterfølgere af disse. Er de forskellige Eksemplarer i Strid med Lovens Paabud om, at de alle skal være ligelydende, udstedt til forskellige Personer, maa formentlig den af disse, der i god Tro har modtaget sit Eksempel først, saavel som hans Retsefterfølgere gaa forud for de andre og deres Retsefterfølgere.

Naar den Erhverver, der i god Tro har modtaget sit Eksempel af Konnossementet først, faar Ret til Godset fremfor de andre, selvom disse kan paaberaabe sig tidligere Overdragelse, maa han gaa forud ogsaa for Personer, til hvem samme Indehaver af Konnossementet uden Brug af dette har overdraget Ret til Godset.

Er der i Strid med Lovens Forbud udstedt Konnossement, skønt tidligere udstedt Modtagelseskonnossement ikke er leveret tilbage, eller udstedt Konnossement for en Del af en Gennemgangsbefordring, uden at deri er angivet, at Godset beføres paa Gennemgangskonnossement, følger det formentlig analogisk af § 164, at ved Overdragelse fra samme Indehaver maa den, der i god Tro har modtaget et Eksempel af Konnossementet, Modtagelses- eller Gennemgangskonnossementet først, have Ret til Godset fremfor de andre, medmindre en af disse i god Tro har faaet Godset udleveret paa Bestemmelsesstedet, i hvilket Tilfælde han ikke er pligtig at levere det fra sig. Er Konnossementet og Modtagelses- eller Gennemgangskonnossementet udstedt til forskellige Personer, maa formentlig den af disse, der i god Tro har modtaget sit Adkomstdokument først, saavel som hans Retsefterfølgere have Ret til Godset fremfor de andre og deres Retsefterfølgere.

8. For Ordre- og Ihændeleverkonnossementet gælder de almindelige Regler om Fortabelse af Indsigelser og Rettigheder ved Omsætningspapirer. Dog kan et for en Del af en Gennemgangsbefordring med Angivelse af, at

⁴²) Jfr. ved Note 41.

Godset befordres paa Gennemgangskonnossement, udstedt Lokalkonnossement ikke være noget Omsætningspapir.

Som ved Veksler, Checks og tinglyste Pantebreve i fast Ejendom fortæbes saavel paategnede som upaategnede Rettigheder, idet et bortkommet Ordre- eller Ihændeleverkonnossement ifølge § 165 ikke kan kræves tilbage fra den, der i god Tro har erhvervet det gennem Overdragelse med Adkomst som nævnt i § 156. Formelt gælder § 165 ogsaa Lokalkonnossementet, men ved dette er god Tro udelukket, idet enhver Erhverver maa vide, at det ikke kan overdrages særskilt.

Som ved andre Omsætningspapirer angaaende individuelt bestemte Ting bevarer Udstederen Indsigelser, gaaende ud paa, at Godset er overgivet ham af en uberettiget Person, eller at det er gaaet til Grunde eller forringet af en Aarsag, for hvis Virkning han ikke er ansvarlig.

Ved paa Bestemmelsesstedet — i god Tro — at udlevere Godset til en ved et Eksempel af Konnossementet som Modtager legitimeret Person frigøres Bortfragteren, saaledes at han ikke ifalder Ansvar overfor Indhavere af andre Eksemplarer, der maatte melde sig efter Udleveringen. Forsømmer han at faa vedkommende Eksempel deponeret og — efter Udleveringen — tilbageleveret med paategnet Kvittering, ifalder han derimod Ansvar overfor godtroende Omsætningserhverver deraf.

Ved andetsteds end paa Bestemmelsesstedet at udlevere Godset til en ved et Eksempel af Konnossementet som Modtager legitimeret Person mod Sikkerhedsstillelse for Krav, der maatte blive gjort gældende af Indhavere af de øvrige Eksemplarer, men uden at disse tilbageleveres, frigøres Bortfragteren ikke for Ansvar overfor Indhavere af de øvrige Eksemplarer, skønt han, naar Sikkerhed stilles, er forpligtet til at udlevere Godset. Ej heller frigøres han for Ansvar overfor Indhaveren af et Konnossement, der søges mortificeret, ved, som paalagt ham ved § 159, mod Sikkerhedsstillelse for Krav, Indhaveren maatte gøre gældende, at udlevere Godset, naar offentlig Indkaldelse efter Rpl.s § 472 har fundet Sted, eller efter særlig Kendelse af Retten.

§ 40. Rejsebortfragterens Pligter.

1. Ved Rejsebefragtning paatager Bortfragteren sig at udføre en eller flere Rejser.

I Reglen skal Lastning og Losning foregaa i Havn, men ogsaa en Red eller anden Ankerplads kan være Laste- eller Lossested. Ofte skal der gives Bortfragteren nærmere Ordre herom, idet Befragteren har Ret til at vælge mellem visse Havne, maaske mellem samtlige sikre¹⁾ Havne indenfor et vist Omraade. De fleste Certepartier indeholder Nærklausul, hvorefter Skibet skal gaa til vedkommende Havn *or so near thereto as she can safely get*. Er der Grund til at frygte Ishindringer i Lossehavnen, bestemmes det i Reglen, at hvis saadanne opstaar, skal Godset føres til en Havn i Nærheden og losses der.

Aftalen kan indeholde Bestemmelser om Rejseruten. Undertiden skal Anvisning derom gives under Rejsen.

Angaaende Tiden for Udførelsen af Rejsen kan det være bestemt, at Skibet, straks eller efter visse Mellemrejser, skal gaa til Lastehavnen *with all convenient speed*. Undertiden er et bestemt Tidspunkt fastsat, til hvilket Skibet senest — eller tidligst — skal være lasteklart. I Linie- eller Rutefart vil Aftale om Tiden for Rejsen i Reglen ikke blive truffet, naar Godset skal befordres med et bestemt Skib.

2. Aftalen kan gælde et bestemt Skib. Ofte angaar den et bestemt Skib *or substitute*. Er Skibet ikke angivet, kan det være vedtaget, at Bortfragteren senere skal anmelde, med hvilket Skib han vil opfylde Aftalen. I Linie- eller Rutefart kan det være aftalt, at Godset skal befordres med det første Skib i Ruten eller det første Skib, hvor Plads haves. Undertiden betinger Bortfragteren sig Ret til Omladning undervejs. Ved Gennemgangsbefordring skal han sørge for de fornødne Omladninger.

¹⁾ Jfr. U. f. R. 1928. 878. En Havn kan naturligvis være sikker for visse Skibe uden derfor at være det for alle.

Angaar Aftalen et bestemt Skib, kan Bortfragteren ikke opfylde den med et andet Skib, S. L.s § 73. Det samme gælder, naar i Henhold til Aftalen et bestemt Skib er anmeldt. Gaar Skibet tabt eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, ophører Befragtningen, § 128. Bortfragteren har da Krav paa Afstandsfragt, hvis en Del af Rejsen er udført, men i Reglen ikke Adgang til at indtjene hele den aftalte Fragt ved at fuldføre Befordringen med et andet Skib. Han kan være ikke blot berettiget, men forpligtet til at sørge for Viderebefordring af Godset for Ejerens Regning, men selv overtage Viderebefordringen kan han kun, naar ikke Ejerens Tarv varetages bedre paa anden Maade, og i saa Fald er ikke Aftalen, men Fragtmarkedets Stilling bestemmende for, hvilken Fragt han kan kræve.

Angaar Aftalen et bestemt Skib *or substitute*, har Bortfragteren Ret til at befordre Godset med et andet Skib end det angivne, men han er i Reglen ikke pligtig dertil, selvom Befordring med det angivne Skib udelukkes ved f. Eks. dettes Forlis, og har han anmeldt et bestemt Skib i Henhold til Aftalen, kan denne ikke opfyldes med et andet Skib.

Ifølge S. L.s § 72 skal Bortfragteren sørge for, at Skibet er sødygtigt, tilstrækkelig bemanded, forsynet med Proviant og Udrustning og i det hele i behørig Stand. De nærmere Krav maa afhænge af Rejsen og Ladningens Art. Forpligtelsen gælder saavel under Rejsen som ved dennes Begyndelse²⁾).

Efter Kn. L.s § 3, Pkt. 1 skal Bortfragteren, *før Rejsen begynder*, sørge for, at Skibet er sødygtigt, at det er tilstrækkelig bemanded, provianteret og udrustet, og at Lasterum, Køle- og Fryserum og alle andre Dele af Skibet, hvor Gods lastes, er i behørig Stand til Modtagelse, Befordring og Bevaring af Godset. Om hans Pligter i saa Henseende under Rejsen indeholder Kn. L. ikke nogen Særregel. I Forbindelse med § 3, Pkt. 2, der angaar Bortfragterens Pligter med Hensyn til Lastning, Stuvning, Befordring, Losning og Omsorg for Godset, tjener § 3, Pkt. 1 som Grundlag for Kn. L.s Regler om Bortfragterens Ansvar derfor. Begge de nævnte Bestemmelser omtales derfor nærmere i næste Afsnit.

Ofte indgaas Aftalen paa Grundlag af Oplysninger om Skibets Klasse, Lasteevne og Position.

Ved at opgive Klassen paatager Bortfragteren sig ikke Garanti for dens Bibeholdelse til Slutningen af Rejsen, men Undladelse af at give Meddelelse

²⁾ Angaaende offentligretlige Pligter med Hensyn til Skibets Sødygtighed ovenfor §§ 9 og 11.

om forestaaende Udløb af Klasse kan bevirke, at denne maa anses urigtigt opgivet.

Eftersom Godset er lettere eller tungere end Vand, vil Lasteevnen være bestemt ved, hvad Skibet kan rumme eller bære. Hvad Skibet rummer, kan ofte kun tilnærmelsesvis angives, idet Dimensionerne af Godset og Form og Størrelse af Lastrummene ikke altid muliggør fuld Udnyttelse af disse, og idet det kan være aftalt eller følge af Sædvane, at Gods skal lastes ogsaa paa Dæk. Er ikke andet meddelt, maa Befragteren kunne regne med, at en Angivelse af Registertonnage gælder Nettotonnagen, der er Størrelsen af de til Befordring af Last og Passagerer bestemte Rum³⁾. Bæreevnen, der efter de om Skibes Lastning gældende Regler afhænger af Aarstiden og den Zone, indenfor hvilken Rejsen falder, kan i Reglen angives med ret stor Nøjagtighed. Er det ikke sagt, at f. Eks. Bunkerkul er medregnet, maa Befragteren kunne gaa ud fra, at en Angivelse af Dødvægten gælder den Vægtmængde Gods, Skibet kan tage⁴⁾.

3. Om Godsets Art vil Aftalen indeholde Bestemmelser. Ofte har Befragteren Ret til at vælge mellem forskellige Varearter, idet der da kan fastsættes særlig Fragtrate for hver af disse eller aftales Grundrate for en bestemt Vareart og iøvrigt henvises til en kendt Fragtskala, f. Eks. *London Baltic printed rates* eller *Riga printed rates*, paa Grundlag af hvilken da Forholdet mellem de forskellige Fragtrater bestemmes. Navnlig naar Befragteren som Underbortfragter vil paatage sig Befordring af Stykgods, forekommer det ogsaa, at Bortfragteren skal modtage enhver Art af *lawful merchandise*, idet der da aftales en Lumpsum- eller en Mindstefragt.

S. L. indeholder ikke nogen Bestemmelse, der svarer til § 562 i den tyske Handelslovbog, hvorefter Bortfragteren, naar ikke Aftalen angaar individuelt bestemt Gods, paa Forlangende skal medtage andet Gods i Stedet for det aftalte, *wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird*. En saadan Regel kunde ogsaa give Anledning til Usikkerhed, idet Fragtraten vil være fastsat under Hensyn til Godsets Art, og idet en Ændring deraf kan have Betydning i mange Henseender, saaledes medføre, at Mængden af det Gods, Skibet kan bære eller rumme, bliver mindre, at der maa anvendes længere Tid til Lastning og Losning, at Bortfragterens Udgifter ved Lastning, Stuvning og Losning stiger, at hans Pligt til at drage Omsorg for Godset besvær-

³⁾ Ovenfor § 7 Nr. 1.

⁴⁾ U. f. R. 1929. 892.

liggøres, eller at hans Ansvar for Beskadigelse eller Tab deraf eller for Forsinkelse bliver tungere.

Ved Helbefragting, hvor Aftalen, som det hedder i S. L.s § 74, angaar et helt Skib eller en fuldstændig Ladning, maa Bortfragteren være pligtig at medtage saa meget af det aftalte Gods, som Skibet kan bære eller rumme, selvom det viser sig at være mere end angivet. Dette vil han iøvrigt sjældent have Interesse i at nægte. Efter § 74 maa han nemlig ikke medtage Gods for andre end Befragteren. Det vilde kunne medføre Forsinkelse og øget Risiko for Godset, om Bortfragteren, naar Aftalen ikke omfatter Skibets Dæk, medtog Dækslast for en anden Befragter, og Konkurrencehensyn taler imod, at Gods af samme Art, som Aftalen angaar, skulde kunne medtages i f. Eks. Mandskabets Opholdsrum. Angaar Aftalen tungt Gods, kan Bortfragteren næppe tage en større Mængde Kul i Skibets Bunkers, end der med Rimelighed kan antages at være Brug for under Rejsen.

Hvorvidt en Aftale om Helbefragting omfatter Skibets Dæk, er ofte udtrykkeligt bestemt, bl. a. fordi Fragten for Dækslast er mindre end for anden Last. Er det ikke Tilfældet, maa Afgørelsen i Reglen bero paa, om det er sædvanligt, at saadant Gods, som Aftalen angaar, føres ogsaa paa Dæk. Det vigtigste Eksempel paa Varer, om hvilke dette gælder, er Trælast. For nogle Arter af Gods vil det være af Betydning, hvilken Fart det drejer sig om. Navnlig i Indenrigsfart kan jo mange Varer ved Hjælp af Presenninger beskyttes tilstrækkeligt, selvom de lastes paa Dæk. Ogsaa Skibets Konstruktion kan være afgørende for, i hvilket Omfang Dækslast kan føres. Ifølge S. L.s § 190, der bestemmer, hvorvidt Godtgørelse i Groshavari kan kræves for opofret Dækslast, regnes hertil ikke blot Gods, der er lastet paa aabent Dæk⁵⁾, men ogsaa hvad der er lastet i saadan Overbygning, som ikke er indbygget i Skibets faste Spantesystem eller paa anden Maade yder tilstrækkelig Sikkerhed mod Søskade og Overbordskylning. Men efter Omstændighederne maa Fragtaftalen anses at omfatte navnlig Brohuset og Hytten⁶⁾.

Naar Aftalen foruden Fadegods eller Trælast af større Dimensioner angaar Stuvningsgods, der i Reglen befordres for mindre Fragt end den øvrige

⁵⁾ Eller, hvad der er lidet praktisk, i Skibets Baade eller udenbords.

⁶⁾ Før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937 hed det — lidt for selvfølgeligt — i S. L.s § 110, at Aftalen ikke omfatter Skibets Kahyt eller andre Rum, der er bestemt til Opholdssted for Mandskabet eller Opbevaring af Skibsinventar, Proviant, Brændsel eller andet, som er nødvendigt for Rejsen.

Ladning, maa Formodningen være for, at Bortfragteren ikke har Pligt til heraf at modtage mere end nødvendigt til Udfyldning af Tomrum⁷⁾).

Er ved Delbefragtning Partladningens Størrelse eller ved Stykgodsbefragtning Godsets Mængde bestemt med et Spillerum, maa formentlig Undergrænsen angive, hvad Bortfragteren er pligtig at modtage. Angaar Aftalen bestemte Kolli, maa dog disse modtages, hvis det kan ske, uden at Overgrænsen overskrides.

4. Bortfragteren skal drage Omsorg for Godset og iøvrigt varetage Ejers Tarv, S. L. s § 101. Uden Hjemmel i Aftale eller Sædvane maa han ikke laste Gods paa Dæk, § 91.

For at sætte Bortfragteren i Stand til at varetage Ejers Tarv tillægger S. L. ham en vidtgaende Stillingsfuldmagt for Ejeren. Han kan saaledes foretage alle Retshandler, der angaar Bevaring eller Viderebefordring af Godset, optræde som Sagsøger i Sager, der angaar Godset, og, hvis Penge udkræves i saadant Øjemed, optage Laan eller sælge af Godset, § 102. Efter Omstændighederne kan han iøvrigt sælge ogsaa af anden Ladningsejers Gods for at rejse Penge, § 276. Kan Godset ikke opbevares eller viderebefordres uden Fare for at blive ødelagt eller væsentlig forringet, eller vil Omkostningerne for Ejeren ved Opbevaring eller Viderebefordring aabenbart blive uforholdsmæssig store, kan Bortfragteren sælge af Godset. Herom henvises til Afsnittet om Skibsføreren⁸⁾), der selvstændigt, ikke blot som Submandatar for Bortfragteren, har samme Fuldmagt som denne.

At Bortfragteren i hvert Fald i Almindelighed ikke har Pligt til at gøre Udlæg for Ejeren, naar særlig Foranstaltning vedrørende Godset maa træffes, følger af, at han som nævnt kan optage Laan eller sælge af Godset, naar Penge udkræves i saadant Øjemed.

Af §§ 127 og 133 maa formentlig følge, at hvis det vil medføre Skade for anden Befragter, kan Bortfragteren ikke være pligtig at losse indlastet Gods i Lastehavnen eller under Rejsen, og at det samme gælder, hvis Losningen vil medføre væsentlig Ulempe for Bortfragteren selv, medmindre der paa hans Side foreligger Forsinkelse eller andet Forhold, der berettiger Befragteren til at hæve Befragtningen⁹⁾).

⁷⁾ Jfr. S. H. T. 1921. 135 og U. f. R. 1923. 361.

⁸⁾ Ovenfor § 29 Nr. 2.

⁹⁾ I Teksten er bortset fra Tilfælde, hvor saavel Bortfragteren som Befragteren kan hæve Befragtningen efter Reglerne om gensidig Hævningsret i § 135 jfr. nedenfor § 44, Nr. 3.

Det nærmere Indhold af Bortfragterens Omsorgspligt maa afhænge bl. a. af Godsets Art. Leveres der Gods, som maa behandles med særlig Omhu, skal dette oplyses og, saafremt det er muligt, være angivet paa Godset, § 93. Penge, Værdipapirer og Kostbarheder skal angives som saadanne.

Let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods skal, saafremt det er muligt, ved Leveringen være mærket som farligt, og Afladeren skal give de Oplysninger, der er nødvendige til Forebyggelse af Skade, § 92. Er saadant Gods indlastet, uden at Bortfragteren har kendt dets Beskaffenhed, kan han efter Omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre Godset uden Pligt til at erstatte Skaden, S. L.s § 119, Kn. L.s § 4, Pkt. 6¹⁰). Efter sidstnævnte Bestemmelse gælder det samme, hvis Bortfragteren ved Indlastningen har kendt Beskaffenheden af Godset, og dette senere bliver en Fare for Skibet eller Ladningen, f. Eks. fordi det udvikler brandfarlige Luftarter eller selv er udsat for at komme i Brand som Følge af Selvantændelse. I saa Fald kan dog Opofrelse af Godset medføre, at Ejeren faar Krav paa Godtgørelse i Groshavari, men Bortfragterens Ret til at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre Godset er efter Kn. L.s § 4, Pkt. 6 ikke betinget af, at hans Handling er en Groshavariakt.

Omsorgspligten varer fra Modtagelsen til Afleveringen af Godset, § 101. Afleveret er Godset, naar det er enten udleveret til Modtageren eller med Hjemmel i § 114, § 115 eller § 157¹¹) oplagt under sikker Forvaring.

Modtages Godset før Lastningen, eller afleveres det ikke straks ved Losningen, saaledes som det ofte er Tilfældet i Linie- eller Rutefart, vil i Reglen en Agent eller Ekspeditør opfylde Bortfragterens Omsorgspligt i den Tid, i hvilken Godset er i hans Varetægt i Land. Under Rejsen er Skibsføreren ikke blot som Medhjælper for Bortfragteren, men ogsaa selvstændigt forpligtet til at drage Omsorg for Ladningen og i det hele varetage Ladningsejerens Tarv, § 53¹²).

Saavidt muligt bør Forholdsordre indhentes, forinden særlig Foranstaltning vedrørende Godset træffes, og Ejeren bør i ethvert Tilfælde underrettes om, hvad der foretages, § 103.

5. Om Lasteplads, Lastetid og Lastning indeholder S. L. en Række Bestemmelser.

¹⁰) Efter § 119 i de øvrige nordiske Landes Sølove gælder en tilsvarende Regel om Krigskontrabande.

¹¹) Nedenfor mellem Noterne 40 og 41.

¹²) Ovenfor § 28 Nr. 1 (6).

(1) Er en bestemt Lasteplads vedtaget, lægges Skibet paa denne.

Er ikke en bestemt Lasteplads vedtaget, lægges Skibet ved *Hel- eller Delbefragtning* paa den Plads, som Befragteren anviser, saafremt Adgangen dertil er fri, og Skibet kan ligge der flot og sikkert og uden Hinder komme ud derfra med indtagen Last, § 77. Er ikke Anvisning givet i Tide, lægges Skibet paa sædvanlig Lasteplads. Lader det sig ikke gøre, vælger Bortfragteren en Plads, hvor Lastning med Rimelighed kan foregaa.

Hvad enten en bestemt Lasteplads er vedtaget eller ikke, kan Befragteren ved *Hel- eller Delbefragtning* kræve Skibet forhalet fra en Lasteplads til en anden mod selv at bære Omkostningerne derved, § 78¹³).

Ved *Stykgodsbefragtning* kan Befragteren ikke anvise Lasteplads eller kræve Skibet forhalet uden Hjemmel i Aftale eller Sædvane, § 79. Er ikke en bestemt Lasteplads vedtaget, lægges Skibet derfor paa sædvanlig Lasteplads eller, hvis det ikke lader sig gøre, paa en Plads, hvor Lastning med Rimelighed kan foregaa.

En selvstændig Aflader kan udøve den Ret til at anvise Lasteplads eller kræve Skibet forhalet, som Loven tillægger *Hel- eller Delbefragteren*, men har, som tidligere omtalt, normalt ikke Legitimation som Retsefterfølger af vedkommende¹⁴). Da Befragteren maa bære Udgifterne ved Forhaling og, hvis Tid gaar tabt derved, kan komme til at betale Godtgørelse for Overliggetid som Følge deraf, har det ogsaa Betydning for ham at kunne skride ind overfor Misbrug af Forhalingsretten, ikke mindst hvis der er flere selvstændige Afladere, idet disse hver for sig maa have Legitimation til at udøve Retten. For Bortfragteren ligger Værnet mod Misbrug i, at han kan kræve Udgifterne ved Forhaling dækket, og at han ikke er pligtig at lade Skibet ligge til Lastning udover Lastetiden.

Anvisning af Lasteplads maa ifølge § 77 være givet *i Tide*. Bortfragteren behøver ikke altid at opfordre Afladeren til at anvise Lasteplads, idet denne ofte kan forudsættes bekendt i hvert Fald med et større Skibs Position. Har Bortfragteren intet forsømt i saa Henseende, maa Anvisningen gives saa betids, at Ophold af Skibet kan undgaas.

De Krav, § 77 stiller til anvist Lasteplads, maa gælde ogsaa enhver Plads, til hvilken Skibet begæres forhalet. Foruden Dybdeforhold, Ophobning af

¹³) Jfr. nedenfor § 43 ved Note 2. Den i Teksten angivne Regel kan dog ikke gælde, naar Aftale om en bestemt Lasteplads maa antages truffet i saavel Bortfragterens som Befragterens eller alene i førstnævntes Interesse.

¹⁴) Ovenfor § 39 mellem Noterne 23 og 24.

Trafik og lignende kan Bestemmelser af Havne-, Karantæne-, Politi- eller Toldmyndigheder være til Hinder for, at Lastning foregaar paa en bestemt Plads. At Skibet ikke uden Hinder kan komme ud fra en Plads med al den Last, Aftalen angaar, berettiger formentlig ikke Bortfragteren til at nægte at indtage en Del af Godset paa Pladsen, hvis Sikkerhed stilles for Dækning af Forhalingsudgifter.

Sædvanlig Lasteplads er i Linie- eller Rutefart den Plads, hvor Skibet plejer at lægge sig. I anden Fart vil ofte Godsets Art være afgørende.

Adgangen til at lægge Skibet paa en anden Plads, hvor Lastning med Rimelighed kan foregaa, er betinget af, at det ikke lader sig gøre at lægge Skibet paa sædvanlig Lasteplads. Denne Betingelse kan næppe anses opfyldt, naar Hindringen er rent midlertidig. Kunde Bortfragteren med Rimelighed regne med Hindringen, da Aftalen blev indgaaet, kan han iøvrigt ikke som ellers kræve Godset leveret ved Skibets Side, men maa modtage det paa sædvanlig Lasteplads, og Tid, der gaar tabt som Følge af, at Skibet er lagt paa en anden Plads, medregnes ikke i Lastetiden, §§ 84, 85 og 89.

Om Lastning med Rimelighed kan foregaa paa en vis Plads, maa afgøres under Hensyn til de Omkostninger for Afladeren og den Risiko for Godset, som Lastningen vil medføre.

Reglerne i §§ 77—79 forudsætter, at Skibet er kommet til Lastestedet. Er Nærklausul¹⁵⁾ vedtaget, kan ogsaa en Plads udenfor Havnen være ret Lasteplads. Men i Reglen kan sikkert Klausulen ikke paaberaabes, naar Hindringen i at komme ind i Havnen er rent midlertidig.

(2) Den Lastetid, i hvilken Bortfragteren er pligtig at lade Skibet ligge til Lastning, omfatter Liggetid og Overliggetid, § 80. Ved Stykgodsbefragtning kommer dog Reglerne om Overliggetid ikke til Anvendelse, § 88.

For Ophold af Skibet indenfor Liggetiden anses Bortfragteren vederlagt gennem Fragten. Derimod har han Krav paa særskilt Godtgørelse for Overliggetid, § 80.

Ved Hel- eller Delbefragtning af et større Skib vil Aftalen næsten altid indeholde Bestemmelser om Liggetidens Længde. Er det ikke Tilfældet, udgør for et Skib over 400 Registertons Netto Liggetiden den Tid, der ved *Aftalens Indgaaelse* med Rimelighed kunde paaregnes at medgaa til Lastningen, naar Hensyn tages til Skibets og Lastens Art og Størrelse, Laste-

¹⁵⁾ Ovenfor ved Note 1.

indretningerne ombord og i Havnen og andre Omstændigheder, der kan sidestilles med de nævnte, § 81. Hvad angaar Havnens Lasteindretninger, maa formentlig, naar Skibet lægges paa aftalt eller sædvanlig Lastepads, Forholdene der være afgørende, hvorimod det ikke kan komme i Betragtning, om Lasteindretningerne er særlig gode eller daarlige paa en Plads, der anvises Skibet, eller hvortil det kræves forhalet. Omstændigheder, der kan sidestilles med de nævnte, er navnlig Arbejdstempoet i Havnen og den Maade, hvorpaa Lastningen sædvanligt udføres der.

Ved Hel- eller Delbefragtning af et Skib paa 400 Registertons Netto eller derunder med egne maskindrevne Lastemidler udgør Liggetiden 2, 3 eller 4 Dage, eftersom Drægtigheden er ikke over 75, over 75, men ikke over 200 eller over 200 Tons.

Ved Hel- eller Delbefragtning af et Skib paa 400 Registertons Netto eller derunder uden egne maskindrevne Lastemidler udgør Liggetiden 2, 4, 5 eller 6 Dage, eftersom Drægtigheden er ikke over 50, over 50, men ikke over 100, over 100, men ikke over 200 eller over 200 Tons.

Ved Stykgodsbefragtning bestemmes Lastetiden, der jo her ikke omfatter Overliggetid, efter Omstændighederne, § 88.

Liggetiden regnes i Arbejdsdage og Arbejdstimer, § 81. Derved forstaas de Dage og Dele af Dage, da der sædvanligt arbejdes, i Modsætning til Søn- og Helligdage og andre — hele eller delvise — Fridage paa Lastestedet. Er den legale Liggetid ifølge Skalaen for mindre Skibe f. Eks. 2 Dage, maa herved forstaas 16 Arbejdstimer, ikke blot naar Arbejdstiden er 8 Timer hver Dag, men ogsaa naar 48 ugentlige Arbejdstimer er fordelt med et mindre Antal om Lørdagen og et større de øvrige Søgnedage. Ved Hel- eller Delbefragtning af et større Skib regnes ved Fastsættelse af den legale Liggetid med Timer, men ikke med mindre Enheder. Dette kan derimod ikke ubetinget gælde ved Stykgodsbefragtning, hvor jo Lastetidens Længde bestemmes efter Omstændighederne. Et Linie- eller Ruteskib kan saaledes ikke være pligtigt at ligge til Lastning af enkelte Kolli i mindst en Time.

Aftaler om Liggetidens Længde kan fastsætte et bestemt Antal Dage eller Timer eller gaa ud paa, at Godset skal leveres med en vis Mængde om Dagen eller *as fast as the steamer can receive* (fac-Klausul). Heller ikke efter saadanne Aftaler regnes Tiden i løbende Dage eller Timer, medmindre det er særligt bestemt¹⁶⁾.

¹⁶⁾ U. f. R. 1930. 227, N. D. 1906. 113 (norsk Højesteretsdom) og 1923. 139.

Med visse Undtagelser gælder, at Liggetiden begynder ikke at løbe, før Skibet ifølge Melding er paa Lastepladsen og klart til at indtage Last, § 82.

Selvom det ikke er muligt at lægge Skibet paa ret Lasteplads, kan det i følgende Tilfælde meldes klart til Lastning med den Virkning, at Liggetiden begynder at løbe:

a. Naar Hindringen skyldes Afladerens Forhold.

Dette er Tilfældet ikke blot, naar Adgangen til f. Eks. aftalt Lasteplads er spærret af et andet Skib, der tilhører Afladeren eller laster for ham, men ogsaa naar Havnemyndighederne nægter Skibet Adgang, fordi Afladeren ikke har Godset rede¹⁷⁾.

At Hindringen skyldes Befragterens Forhold, vil sjældent forekomme, naar denne er forskellig fra Afladeren, men er det Tilfældet, maa det samme gælde, som naar Hindringen skyldes Afladerens Forhold.

b. Naar en bestemt Lasteplads ikke er vedtaget, og Hindringen skyldes Ophobning af Skibe eller lignende Omstændighed, som Bortfragteren ikke med Rimelighed kunde tage i Betragtning, da Aftalen blev sluttet.

Som lignende Omstændighed maa anses Ophobning af Gods i Havnen eller Trafikophobning i Land, der medfører, at Havnemyndighederne nægter Skibet Adgang til Lastepladsen. Derimod omfatter det her omtalte Undtagelsestilfælde ikke Naturbegivenheder som Jordskælv eller Lynnedslag, Blokade, Reparation af Havneanlæg, et andet Skibs Synken i Farvandet, Is-hindringer, der opstaar tidligere eller holder sig længere end paaregneligt, eller usædvanlig lav Vandstand i Havnen som Følge af vedvarende Storm. Thi selvom Bortfragteren ikke med Rimelighed kunde tage vedkommende Omstændighed i Betragtning, da Aftalen blev sluttet, er der mindre Grund til at lægge Risikoen paa Befragteren end ved Ophobning af Skibe, som Befragteren gennemsnitligt er nærmere til at tage i Betragtning end Bortfragteren.

At Skibet skal være klart til at indtage Last, gælder undtagelsesfrit. Der maa altsaa ikke fra Havne-, Karantæne-, Politi- eller Toldmyndigheders Side være nogen Skibet vedrørende Hindring for, at Lastningen paabegyndes. Efter Omstændighederne skal Lastrummene være rensede og forsynede med Underlag. Ved Helbefragtning maa Skibet være klart til Lastning ved samtlige Luger¹⁸⁾.

Kravet om, at Skibet skal *meldes* lasteklart, gælder ikke i Linie- eller

¹⁷⁾ U. f. R. 1919. 841.

¹⁸⁾ U. f. R. 1921. 820.

Rutefart, § 88. I anden Fart skal Melding gives til Befragteren eller, hvis en anden er opgivet som Aflader, til ham, § 82. Meldingen kan gives, forinden Skibet er paa Lastepladsen og klart til at modtage Last, endog før Skibet er kommet *ind i* Havnen, dog ikke før det er kommet *til* Lastestedet. Viser en Melding sig forhastet, maa ny Melding gives.

Liggetiden regnes enten fra det Klokkeslet, da Arbejdet i Havnen sædvanligt begynder om Morgenens, eller fra Middagshvilens Slutning, § 82. I første Tilfælde maa Meldingen være givet senest Kl. 16 den foregaaende Arbejdsdag, i sidste Tilfælde senest Kl. 10 samme Dag. Ved Stykgodsbefragtning gælder dog kun, at Meldingen skal gives med rimeligt Varsel, § 88.

Givet er Meldingen i Reglen først, naar den er kommet frem til Befragteren eller, hvis en anden er opgivet som Aflader, til ham. Er vedkommende ikke at træffe paa Stedet, anses dog Meldingen for givet, naar den er afsendt til ham paa behørig Maade, hvilket sikkert i Reglen vil sige telegrafisk, eller, hvis hans Opholdssted er ukendt, kundgjort paa sædvanlig Maade, § 82.

Reglerne om Liggetidens Begyndelse fraviges ofte ved Aftalen. Saaledes kan det være bestemt, at Lastning kan ske i Tørn. I saa Fald maa Skibet vente, til dets Tur kommer efter de i Havnen gældende Regler eller Sædvaner, der ofte vil medføre, at Dampskibe ekspederes før Sejlskibe, Ruteskibe før Trampskibe. I Kulfarten aftales undertiden Lastning i Kulmine-tørn, hvorefter Skibet, selvom der er Plads nok i Havnen, maa vente, indtil Minen i sin Ekspedition af indgaaede Ordre naar til den Last, Skibet skal have. Ofte bestemmes det, at Bortfragteren skal give Meddelelse om Skibets Afgang til Lastehavnen fra den nærmest forudgaaende Havn eller f. Eks. syv Dages Varsel om dets Ankomst til Lastehavnen, og at Liggetiden forlænges i et nærmere bestemt Omfang, hvis Skibet kommer væsentligt senere end varslet. Bestemmelser af denne Art maa gælde ved Siden af S. L.s Regler om Melding, thi selvom Afladeren, naar blot han faar Varsel som aftalt, kan sørge for at have Godset rede, behøver han en Melding som foreskrevet i S. L. for at kunne træffe de sidste Forberedelser, navnlig sørge for Arbejdskraft og gøre Lastindretninger i Orden. Skal Skibet laste i Tørn, vil derimod ofte Melding efter S. L.s Regler være til ingen Nytte.

At Lastningen begynder før Liggetiden eller finder Sted ogsaa paa Søn- og Helligdage, er uden Betydning for Afgørelsen af, hvornaar Liggetiden udløber¹⁹⁾). Dog kan Bortfragteren formentlig træffe Aftale om en til den

¹⁹⁾ U. f. R. 1909. 971, 1925. 795 og 1933. 837.

indvundne Tid svarende Forkortelse af Liggetiden ikke blot med Befragteren, hvilket er selvfølgelig, men ogsaa med en fra ham forskellig Aflader, idet en saadan som Udøver af visse af Befragterens Rettigheder maa have Fuldmagt til paa dennes Vegne at indgaa paa mindre væsentlige Tilføjelser til Fragtaftalen eller Ændringer deraf, som det kan være naturligt at foretage i Forbindelse med Lastningen.

Ifølge § 84 medregnes i Liggetiden ikke :

a. Tid, der gaar tabt ved Hindring paa Skibets Side.

Denne Bestemmelse maa omfatte saavel Forsinkelse som Afbrydelse af Lastningen ved Hindring paa Skibets Side. Den kommer til Anvendelse, selvom der er en Hindring ogsaa paa Afladerens Side. En Hindring paa Skibets Side vil foreligge, naar Skibets Lasteindretninger ikke er i Orden, naar Bortfragteren ikke behørigt udfører den Del af Arbejdet, som paahviler ham, og naar Lastningen afbrydes eller forsinkes ved Havari, Rensning af Lastrum, Indtagning af Bunkerkul, Afgivning eller Indtagning af Ballast, Besigtelse af beskadigede Varer i Henhold til S. L.s § 41²⁰). Om Lockout, Strejke eller Uvej, der standser Lastningen, er en Hindring paa Skibets Side, beror paa Omstændighederne. Det vil ikke være Tilfældet, hvis det er vedtaget, at alt Arbejdet ved Lastningen skal udføres af Befragteren. I modsat Fald maa det være afgørende, om Skibet er hindret i at udføre sin Del af Arbejdet, fordi Lockouten eller Strejken gør det umuligt at skaffe Arbejdskraft²¹), eller fordi Uvejret har en saadan Karakter, at Arbejderne nægter at arbejde eller er ude af Stand dertil²²). Ofte vil Regnvej afbryde Lastningen alene af den Grund, at Godset ikke maa blive vaadt, og ofte vil Lockout eller Strejke være en Strid alene mellem Arbejdere og Arbejdsgivere i Land. I saa Fald foreligger der ikke paa Skibets Side nogen Hindring for Lastningen. Men i Reglen indeholder Fragtaftalen Bestemmelser om, at kun *weather working* eller *weather permitting days* medregnes i Liggetiden, og at denne afbrydes ogsaa af Lockout eller Strejke i Land. I Kulfarten er det endog almindeligt, at Arbejdsstandsninger i Minen og Hindringer for Befordring af Kullene fra Minen til Lastestedet afbryder Liggetiden. Er der da tillige truffet Aftale om Lastning i Kulminetørn, vil Befragteren i vidt

²⁰) Jfr. N. D. 1924. 321 (norsk Højesteretsdom angaaende et Tilfælde, hvor Modtageren af Godset paa Bestemmelsesstedet lod foretage Besigtelse, fordi Skibsføreren ikke sørgede derfor).

²¹) U. f. R. 1927. 501. — Dommen i U. f. R. 1919. 186 er formentlig urigtig.

²²) N. D. 1904. 241.

Omfang være sikret mod at komme til at betale Overliggedagsgodtgørelse for Ophold ifølge Omstændigheder udenfor hans Kontrol.

Lige med Tab af Tid ved Hindring paa Skibets Side maa regnes Forsinkelse som Følge af, at Bortfragteren giver urigtig Anvisning om Leveringen af Godset²³).

b. Tid, der gaar tabt ved, at Skibet er lagt paa en Lasteplads, der ikke er sædvanlig, naar dette skyldes en Omstændighed, som Bortfragteren med Rimelighed kunde regne med, da Aftalen blev sluttet.

Denne Bestemmelse omfatter navnlig Tilfælde, hvor Skibets Bredde, Dybgaende, Længde eller Mastehøjde har medført, at det ikke har kunnet lægges paa sædvanlig Lasteplads, men er lagt paa en anden Plads, hvor Lastning med Rimelighed kan foregaa. Den omfatter ikke Tilfælde, hvor Skibet, skønt hindret i at lægge sig paa en Plads, hvor Lastning med Rimelighed kan foregaa, har kunnet meldes lasteklart med den Virkning, at Liggetiden er begyndt at løbe, thi dette forudsætter, som vi har set, at Hindringen skyldes enten Afladerens Forhold eller en Omstændighed, som Bortfragteren ikke med Rimelighed kunde regne med, da Aftalen blev sluttet. —

Da Liggetiden regnes i Timer, ikke i mindre Enheder, maa f. Eks. et Kvarters Tidstab i de under a og b omtalte Tilfælde føre til, at Udløbet af Liggetiden udskydes en Time.

Ifølge § 84 medregnes Ophold ved Forhaling af Skibet i Liggetiden. Herved maa dog være tænkt alene paa saadan Forhaling, som Befragteren (Afladeren) begærer i Henhold til § 78. Forhaler Skibet, fordi Stedets Mynigheder forlanger det, foreligger der under Forhalingen fra Skibets Side en Hindring for, at Lastningen kan foregaa. Og det samme gælder under Forhaling, som Bortfragteren foretager efter eget Ønske, maaske for at faa Skibet frem til sædvanlig Lasteplads efter en Tid at have maattet lade Skibet ligge til Lastning paa en anden Plads.

Den Overliggetid, i hvilken Bortfragteren ved Hel- eller Delbefragtning er pligtig at lade Skibet ligge til Lastning, udgør ifølge § 85 Halvdelen af Liggetiden, ved Helbefragtning dog mindst 3 Dage.

Overliggetiden regnes ligesom Liggetiden i Arbejdsdage og Arbejdstimer, § 85²⁴). Som for Liggetidens Vedkommende medregnes ikke Tid, der gaar tabt ved Hindring fra Skibets Side eller ved, at Skibet paa Grund af en

²³) U. f. R. 1919. 841.

²⁴) Om at derimod Godtgørelse for Overliggetid regnes efter løbende Dage og Timer fra Liggetidens Udløb, nedenfor § 42 Nr. 2.

Omstændighed, som Bortfragteren med Rimelighed kunde regne med, da Aftalen blev sluttet, er lagt paa en Lasteplads, der ikke er sædvanlig.

Er i Aftalen Laste- og Lossetid fastsat under et, maa kun saa lang Tid anvendes til Lastningen, at en rimelig Del af Tiden bliver tilbage til Losning, § 87.

(3) Befragteren skal levere Godset ved Skibets Side, Bortfragteren tage det ombord, sørge for Underlag, Garnering og andet, der er nødvendigt for Stuvningen og udføre denne, § 89. Er Skibet paa Grund af en Omstændighed, som Bortfragteren med Rimelighed kunde regne med, da Aftalen blev sluttet, lagt paa en Lasteplads, der ikke er sædvanlig, skal dog Bortfragteren modtage Godset paa sædvanlig Lasteplads, altsaa f. Eks. sørge for Lægtring.

Laster Skibet ved Kaj, har Befragteren opfyldt sin Forpligtelse efter § 89, naar han leverer Godset paa Kajen, og laster Skibet ikke ved Kaj, naar han leverer Godset i Lægtene, Pramme eller, som det undertiden sker ved Trælast, svømmende paa Vandet ved Skibets Side. Ofte følger det imidlertid af Aftale eller Sædvane, at Befragteren har videregaaende Forpligtelser, at han f. Eks. skal levere Sækkegoods indenfor Rækkevidden af Skibets Takkelage, besørge Korn, Kul eller Malm styrtet i Lastrummene ved Anvendelse af Kran, levere Is paa Dækket ad Render. Paa den anden Side er det ved Stykgodsbefragtning almindeligt, at Bortfragteren modtager Godset i Pakhus, og ogsaa ved Hel- eller Delbefragtning forekommer det, at Bortfragteren ikke har Krav paa at faa Godset bragt til Skibssiden.

Foruden Underlag og Garnering skal Bortfragteren sørge for Maatter og andet Adskillelsesmateriale, som maatte være nødvendigt, naar Aftalen angaar flere Arter Gods eller kun en Del af Skibet, eller naar Godset er bestemt til flere Modtagere. Af sidstnævnte Grund er dog Bortfragteren, som Bestemmelsen i § 95 om Delkonnossementer²⁵⁾ viser, ikke pligtig at skille Godset i flere Partier, hvis det medfører væsentlig Ulempe for ham.

Undtagen ved Smaaskibe vil Arbejdet med at tage Godset ombord og udføre Stuvningen normalt blive udført ikke af Skibets Besætning, men ligesom Befragterens Del af Lastningsarbejdet af Havnearbejdere paa Stedet. Ofte betjener dog Personer af Besætningen Skibets Spil. For Skibet kan det ogsaa være lidet ønskeligt at betro fremmed Arbejdskraft denne Del af Arbejdet. Men ikke sjældent nægter Havnearbejdere at samarbejde med Winch-

²⁵⁾ Ovenfor § 39 ved Note 8.

mænd af Skibets Besætning, idet de ønsker at forbeholde sig selv Udførelsen af alt Arbejdet og desuden gør gældende, at manglende sproglig Forstaaelse med fremmede Skibes Winchmænd fører til Forsinkelse og derved formindsker Akkordfortjenesten, maaske endog giver Anledning til Ulykker under Arbejdet.

Udenfor Linie- og Rute fart vil Skibets Del af Lastningsarbejdet i Reglen blive givet en Stevedor i Entreprise, saaledes at denne antager de fornødne Arbejdere. Ogsaa Afladerens Del af Arbejdet besørges for det meste af en selvstændig Stevedor. Ret naturligt vil da Afladeren og Bortfragteren ofte benytte samme Stevedor. Og undertiden bestemmer Aftalen, at Skibet skal benytte den Stevedor, Befragteren anviser, eller at denne — mod Godtgørelse — skal udføre alt Lastningsarbejdet. Vedtagelser af denne Art træffes dog sjældnere for Lastnings- end for Losningsarbejdet. Befragteren har nemlig ikke altid samme Interesse som Bortfragteren i at fremme Arbejdet og faa Stuvningen foretaget paa en saadan Maade, at Skibets Lasteevne udnyttes fuldtud. Og Bortfragteren maa altid paase, at ikke Skibets Sedygtighed eller anden Last udsættes for Fare ved daarlig Stuvning af Godset.

Godset skal leveres i saadan Rækkefølge og paa saadan Maade, at det bekvemt kan tages ombord, stuves og losses, § 90. Herefter kan Bortfragteren være berettiget til at kræve Levering i en bestemt Rækkefølge, selvom en anden var mere bekvem for Afladeren. Og det vil ikke altid være tilstrækkeligt, at Godset bringes til Skibets Side. Naar det leveres Stykke for Stykke, kan det saaledes efter Omstændighederne kræves løftet i Højde med Rælingen, og leveres det i Vogne eller Lægtre, kan der stilles visse Krav til dets Anbringelse herpaa. Meget ofte vil det iøvrigt følge af Sædvane, paa hvilken Maade Godset skal leveres, og visse Aftaler derom maa kunne træffes med saavel en fra Befragteren forskellig Aflader som Befragteren selv.

Befragteren skal levere og Bortfragteren indlaste Godset med tilbørlig Hurtighed, § 90. Leveringen kan herefter ikke udsættes til henimod Lastetidens Slutning, men maa foregaa saa betids, at Bortfragteren kan fuldføre Indlastningen indenfor Lastetiden ved en nogenlunde jævn Fordeling af Arbejdet, i hvert Fald uden særlig Forcing mod Slutningen, Udførelse af Overarbejde eller Antagelse af Arbejdskraft udover, hvad der vilde være nødvendigt ved jævn Fordeling af Arbejdet. At Bortfragterens Del af Arbejdet skal udføres med tilbørlig Hurtighed, følger ofte allerede af, at Arbejdsmaaden eller Omsorgen for Godset nødvendiggør Indlastning, efterhaanden

som Levering finder Sted, og maa iøvrigt ses i Forbindelse med Bestemmelsen i § 98, hvorefter det samme gælder Rejsen. Tid, der medgaar paa Grund af, at Bortfragteren ikke fremmer Indlastningen behørigt, maa som tabt ved Hindring paa Skibets Side fragaa i Lastetiden.

Aftale om Lastning paa Dæk kan næppe træffes med en fra Befragteren forskellig Aflader. Efter Omstændighederne gælder dog maaske noget andet, naar det viser sig, at ikke alt det Gods, Aftalen angaar, kan rummes under Dæk. — For saa vidt Godset er angivet som Dækslast i Konnossementet, kan der naturligvis ikke paa Grundlag af dette gøres Ansvar gældende mod Bortfragteren, fordi han har lastet Godset paa Dæk.

Efterhaanden som Godset leveres, skal Skibsføreren, Styrmanden eller den, som ellers er bemyndiget dertil, paa Forlangende af Afladeren give Kvitteringer for Modtagelsen, § 94. I Reglen udstedes saadanne Kvitteringer af Styrmanden, hvorfor de ogsaa benævnes Styrmandskvitteringer. De er ikke negotiable Dokumenter eller Legimationspapirer, men kun Bevismidler. Derfor er Afladerens Ret til at faa Konnossement ikke betinget af, at Kvitteringerne leveres tilbage. Styrmandskvitteringer maa kunne kræves, selvom Konnossement udstedes straks ved Modtagelsen af Godset. —

Ofte vil Skibet paa Lastestedet benytte en Skibsmæglers Mellekomst ved ikke blot Ind- og Udklarering, men ogsaa Forhandlinger med Havnemyndigheder, Afgivelse af Melding om Lasteklarhed til Afladeren, Antagelse af Stevedor, Forhandlinger med Afladeren om Maaden, hvorpaa Godset skal leveres. Det maa i alle disse Henseender være Mæglerens Pligt at varetage Skibets Interesse i, at Lastningen paabegyndes og udføres saa hurtigt som muligt. Derfor er det et mindre naturligt Forhold, at Befragteren i daarlige Tider for Skibsfarten ofte betinger sig, at Skibet skal benytte den Mægler, han anviser.

6. Udover Lastetiden er Bortfragteren ikke pligtig at lade Skibet ligge til Lastning. Men leveres ikke alt Godset saa betids, at det kan indlastes inden Udløbet af Lastetiden, vil der ofte blive truffet Aftale om Forlængelse af denne. Almindeligvis maa formentlig Aftale herom kunne træffes med en fra Befragteren forskellig Aflader, idet man kan se bort fra Muligheden af, at Befragteren paa Grund af en mindre betydelig Forsinkelse med Leveringen af Godset ønsker at træde tilbage fra Befragtningen, hvorved han ifølge §§ 131—132 bliver pligtig at erstatte Fragttab og anden Skade.

Ophold af Skibet udover Lastetiden vil være undgaaeligt, naar Afladeren ikke i Tide har tilvejebragt de nødvendige Papirer vedrørende Godset eller

givet Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen. Almindelige Regler kan i saa Fald føre til, at Bortfragteren faar Ret til at hæve Befragtingen. Om Ophold af længere Varighed bør han underrette Befragteren²⁶⁾ bl. a. for at give ham Anledning til at træde tilbage fra Befragtingen, om han ønsker det paa Grund af Forsinkelsen.

Rejsen skal udføres med tilbørlig Hurtighed, § 98. Naar det ikke gælder Redning af Menneskeliv²⁷⁾, kan Deviation eller andet Ophold kun gøres, hvis det af Hensyn til Bjærgning af Skib eller Gods eller af anden Grund maa anses for rimeligt, S. L.s § 98, Kn. L.s § 4, Pkt. 4²⁸⁾. I hvert Fald efter Ordlyden af sidstnævnte Bestemmelse er dog Deviation i Bjærgningsøjemed altid berettiget.

Indtræffer der Ophold af længere Varighed under Rejsen f. Eks. paa Grund af Havari, bør Bortfragteren underrette Ejeren af Godset derom²⁹⁾.

Bortfragteren skal udrede Skibsafgifter, Kanalafgifter, Lods- og Bugserpenge og lignende Omkostninger, der er forbundet med Rejsen, S. L.s § 100. Som Eksempel paa lignende Omkostninger kan nævnes Karantæneudgifter, der dog ikke kan siges at være forbundet med Rejsen, hvis de er betingede af Godsets Beskaffenhed. En Afgift som Skibsafgiften i Københavns Havn maa Bortfragteren bære, uanset at ikke Skibets Størrelse alene, men ogsaa Mængden af lastet eller losset Gods lægges til Grund for Beregningen af den³⁰⁾. Derimod skal han ikke betale den Vareafgift, der svares i danske Havne³¹⁾. Udenfor Bestemmelsen i § 100 falder Udgifter, der fordeles i Groshavari.

7. Paa Bestemmelsesstedet bliver der Spørgsmaal om Losseplads, Lossetid, Losning og Udlevering af Godset.

I Modsætning til, hvad der normalt gælder en selvstændig Aflader, har en fra Befragteren forskellig Modtager ifølge Konnossement Legitimation som ikke blot Udøver, men Indehaver af Rettigheder ifølge Fragtaftalen, Retsefterfølger af Befragteren. Og ifølge Analogien af Lov om Statsbanernes Takster, Bekg. Nr. 149 af 28. April 1934 § 32³²⁾, maa formentlig det samme

²⁶⁾ Jfr. S. L.s § 101.

²⁷⁾ Ovenfor § 14 Nr. 5.

²⁸⁾ Jfr. nærmere nedenfor § 41 mellem Noterne 11 og 12.

²⁹⁾ S. L.s § 101, jfr. ovenfor ved Note 26.

³⁰⁾ Ovenfor § 2 mellem Noterne 12 og 13.

³¹⁾ Ovenfor § 2 ved Note 12.

³²⁾ Jfr. Berner-Konventionen om Godsbefordring paa Jernbaner af 23. Oktober 1924, Bekg. Nr. 232 af 4. September 1928, Art. 21.

gælde den Destinatar, der efter Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet har faaet Fragtbrev udleveret eller rejst Klage til Udlevering af Fragtbrev og Gods.

Hvad angaar Losseplads, gælder ifølge S. L.s § 105, at §§ 77—79, det vil sige alle Lovens Bestemmelser om Lastepads, faar tilsvarende Anvendelse. Hvad der er bestemt om Befragteren, gælder her Modtageren af Godset. Retten til ved Hel- eller Delbefragtning at anvise Losseplads og kræve Skibet forhalet fra en Losseplads til en anden tilkommer herefter Modtageren, ikke som den tilsvarende Ret paa Lastestedet Befragteren, der altsaa er afskaaret fra selv at udøve Retten. Det er dog formentlig en Forudsætning, at Modtageren har Legitimation som ikke blot Udøver, men Indehaver af Rettigheder ifølge Fragtaftalen. Er der flere Modtagere af Gods, der befordres i Henhold til samme Fragtaftale, har de ikke Ret til at anvise Losseplads eller kræve Skibet forhalet, medmindre de er enige derom³³). Denne Bestemmelse tjener til Værn mod Misbrug af nævnte Ret for Befragteren, der som nævnt ikke selv kan gribe ind, for Bortfragteren, der i Modsætning til, hvad der gælder med Hensyn til Lastning, maa være pligtig at losse alt Godset, selv om Lossetiden overskrides derved, og for de enkelte Modtagere, der ligesom Befragteren kan komme til at betale Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Losningen og maa bære Udgifterne ved Forhaling³⁴).

Med Hensyn til Lossetid gælder ifølge § 106, at §§ 80—88, det vil sige alle³⁵) Bestemmelserne om Lastetid, faar tilsvarende Anvendelse. Hvad der er bestemt om Afladeren, skal her gælde Modtageren. Melding om, at Skibet er losseklart, maa altsaa gives til Modtageren. Og selvom det ikke er muligt at lægge Skibet paa ret Losseplads, kan det meldes losseklart med den Virkning, at Liggetiden begynder at løbe, hvis Hindringen skyldes Modtagerens Forhold. At Hindringen skyldes Befragterens Forhold, berettiger derimod ikke Bortfragteren til at melde Skibet losseklart med nævnte Virkning, hvis Konnossement er udstedt, idet dette i saa Fald bestemmer Retsforholdet mellem Bortfragteren og Modtageren³⁶). — Aftaler om, at kun *weather working* eller *weather permitting days* medregnes i Ligge- eller Overliggetiden,

³³) Jfr. derimod ovenfor ved Note 14.

³⁴) Nedenfor § 42 Nr. 3 og § 43 Nr. 1.

³⁵) Ifølge sit Indhold kan dog Bestemmelsen i § 87 ikke faa tilsvarende Anvendelse.

³⁶) Anderledes med Hensyn til Adgangen til at melde Skibet lasteklart ovenfor ved Note 17.

eller at denne afbrydes ogsaa af Lockout eller Strejke i Land gælder i Reglen saavel Losning som Lastning.

Svarende til, hvad der ifølge §§ 89 og 90 gælder Lastning, bestemmer §§ 107 og 108, *at* Bortfragteren skal levere og Modtageren tage imod Godset ved Skibets Side, *at* dog Bortfragteren er pligtig at levere det paa sædvanlig Losseplads, hvis Skibet ikke kan lægges der paa Grund af en Omstændighed, som han med Rimelighed kunde regne med, da Aftalen blev sluttet, *at* Godset skal leveres og modtages med tilbørlig Hurtighed, og *at* det skal leveres i saadan Rækkefølge og paa saadan Maade, at det bekvemt kan modtages. Efter førstnævnte Regel kan Bortfragteren ikke nøjes med at levere Godset paa Rælingen, men maa bringe det over denne. Bortset fra Tilfælde, hvor Godset kastes over Rælingen, kan Levering i en ved Skibets Side anbragt Lægtier eller Pram ikke kræves. Losser Skibet ved Kaj, og denne er over Rælingen, maa Godset bringes op i saadan Højde, at det kan modtages fra Kajen, eller, efter Omstændighederne, leveres derpaa.

Som ved Lastningen vil i hvert Fald med Undtagelse af Winchernes Betjening et større Skibs Del af Arbejdet ligesom Modtagerens Del deraf normalt blive udført ikke af Besætningen, men af Havnearbejdere paa Stedet. Naar alt Arbejdet — mod særlig Godtgørelse — skal udføres af Modtageren, paatager Bortfragteren sig ofte at stille Damp, Wincher, Løbere og Hjul til Raadighed.

Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere Godset, før Modtageren har betalt eller deponeret (1) Beløb, som Bortfragteren kan kræve ifølge Konnossement eller andet Dokument, i Henhold til hvilket Godset befordres³⁷⁾, og (2) andre Beløb, som Godset hæfter for³⁸⁾, § 113. For Havaribidrag, der endnu ikke er fastsat, kan dog Godset ikke holdes tilbage, hvis Modtageren stiller Sikkerhed. Foruden Fragt og Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Lastningen kan Efterkravsbeløb være paaført det Dokument, i Henhold til hvilket Godset befordres. Naar ikke Fragtbrev benyttes, men Konnossement udstedes, vil det dog næppe forekomme, at Bortfragteren skal opkræve Købesummen for Godset, idet Modtageren da i Reglen skal betale mod Konnossement, og dette kan sendes til Bestemmelstedet paa hurtigere Maade end Godset.

Det siges ikke udtrykkeligt i S. L., at Bortfragteren har Pligt til at gøre

³⁷⁾ Ovenfor § 39 Nr. 4.

³⁸⁾ Ovenfor § 39 ved Noterne 32—36.

Udleveringen af Godset afhængig af Betaling eller Deponering af de under (1) og (2) nævnte Beløb eller, for saa vidt angaar endnu ikke fastsatte Havaribidrag, af Sikkerhedsstillelse derfor. Ved uden videre at udlevere Godset ifalder han imidlertid ifølge § 280, jfr. § 8 Ansvar overfor den Fordringshaver, for hvis Krav Godset hæftede, ligesom han ifølge § 117 i Reglen mister sine egne ved Søpanteret sikrede Krav paa Befragteren, for saa vidt ikke denne derved vilde blive beriget paa hans Bekostning³⁹⁾). At han ifalder Ansvar for Brud paa en Aftale om Opkrævning af Købesummen for Godset, følger af almindelige Regler.

Den, der legitimerer sig som Modtager, har Ret til at besigte Godset, før han modtager det, § 111. Meningen hermed maa være, at vedkommende har Ret til at søge fastslaaet, om Gods er beskadiget eller gaaet tabt, hvorimod han i hvert Fald ikke altid har Adgang til en saadan Undersøgelse, som det i Handelskøb paahviler Køberen at foretage ifølge Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 51. Som tidligere⁴⁰⁾ omtalt kan Modtageren faa Syns- og Skønsmænd udmeldt i København af Sø- og Handelsretten, udenfor København af Sørensen.

Efter Kn. L.s § 3, Pkt. 6 haves Ret til Besigtelse kun, naar Beskadigelse eller Tab af Gods er indtruffet eller maa formodes at være det. I saa Fald skal Bortfragteren og Modtageren give hinanden rimelig Adgang til paa bekvem Maade at besigte Godset og forvisse sig om Stykketal.

Nægtes Modtagelse af Godset, eller er Modtageren ikke kendt eller ikke at træffe, skal Bortfragteren saavidt muligt straks underrette Afladeren, § 114. Melder Modtageren sig ikke saa tidligt, at Losningen kan fuldføres i rette Tid, *skal* Bortfragteren losse og oplægge Godset under sikker Forvaring — kan altsaa ikke erhverve Ret til Godtgørelse for Ophold ved Losningen ved at udsætte denne. Om Oplægningen skal han underrette Aflader og Befragter.

Melder der sig flere Modtagere, der legitimerer sig ved forskellige Eksemplarer af Konnossementet, skal Godset oplægges under sikker Forvaring for rette vedkommendes Regning og Underretning uopholdeligt gives dem, der har meldt sig, § 157.

Undlader Modtageren at opfylde Vilkaarene for Udlevering af Godset, eller forhaler han Losningen, saaledes at den ikke kan fuldføres i rette Tid,

³⁹⁾ Nærmere nedenfor § 42 Nr. 3.

⁴⁰⁾ Ovenfor § 20 Nr. 3, litra b.

har Bortfragteren *Ret* til at losse Godset og oplægge det under sikker Forvaring for Modtagerens Regning, § 114. Om Oplægningen skal han underrette Modtageren.

De sidst omtalte Bestemmelser forudsætter, at Modtageren har erklæret sig villig til at modtage Godset. Efter Omstændighederne kan Undladelse af at opfylde Vilkaarene for Udleveringen være Udtryk for, at Modtageren fragaar sit Tilsagn herom. I saa Fald kan Bortfragteren næppe overfor Befragteren erhverve *Ret* til Godtgørelse for Ophold ved Losningen ved at udsætte denne.

I Linie- og Rute fart, hvor jo Lossetiden begynder at løbe uden forudgaaende Melding om, at Skibet er losseklart, maa vel allerede Reglerne i § 114 føre til, at Godset kan losses og oplægges, hvis ikke det modtages, saa snart det staar for Tur til at losses. For Tydeligheds Skyld er dette udtrykkeligt sagt i § 115. Bliver ikke Godset hentet inden rimelig Tid, skal Afladeren underrettes om Oplægningen. Ofte vil Bortfragteren underrette ogsaa Modtageren, men Pligt dertil paalægger § 115 ham ikke.

Som vi senere⁴¹⁾ skal se, kan Bortfragteren, naar Gods oplægges i Henhold til de omtalte Regler, søge de Krav, Godset hæfter for, dækket deraf. Gør han ikke det, vil han naturligvis betinge sig, at Oplagshuset gør dets Udlevering afhængig af Betaling eller Deponering af de paagældende Beløb eller, for saa vidt angaar endnu ikke fastsatte Havaribidrag, af Sikkerhedsstillelse derfor.

Ved Oplægningen bør Bortfragteren saavidt muligt sikre Modtageren *Ret* til at besigte Godset, før han modtager det. Toldvæsenet giver Modtagere, der angiver Varer til Klarering, Adgang til under Tilsyn at undersøge Varernes Art m. v.⁴²⁾.

Gods, der oplægges i Statens Toldpakhuse eller paa Toldbodpladserne, skal føres bort inden et Aar efter Udløbet af den Maaned, i hvilken Oplægningen har fundet Sted, Toldlov Nr. 171 af 11. Maj 1928 § 42. Overtrædes denne Bestemmelse, sker Bekendtgørelse i Statstidende, og hvis da ikke Godset føres bort inden 15 Dage efter Bekendtgørelsen, kan Toldvæsenet sælge det ved offentlig Auktion, efter Omstændighederne til Forbliven i Landet eller Udførsel. Udbyttet af Salget tilfalder Staten, hvis ikke Ejeren melder sig inden 3 Aar.

⁴¹⁾ Nedenfor § 42 Nr. 3.

⁴²⁾ Samling af Bestemmelser vedrørende Toldbehandling af Varer, Kbhvn. 1934, 15.

I Lighed med, hvad der gælder paa Lastestedet, vil Skibet ofte benytte en Skibsmæglers Mellemkomst ved ikke blot Ind- og Udklarering, men ogsaa Forhandlinger med Havnemyndigheder, Afgivelse af Melding om Losseklarhed til Modtageren, Antagelse af Stevedor, Forhandlinger med Modtageren om Maaden, hvorpaa Godset skal leveres, Opkrævning af Fragt m. v., Oplægning af Gods, der ikke modtages, Klarering af Gods, der oplægges andetsteds end i Toldpakhus, paa Toldbodplads eller i privat Pakhus under Toldlukke⁴³), Salg af Gods til Dækning af Krav, for hvilke det hæfter. For de for Klarering af Skibe fastsatte Takstbeløb har statsautoriserede Skibsmæglere Pligt til at besørge ogsaa Opkrævning af Fragt, Bekg. Nr. 92 af 23. Marts 1932 § 15. Under Hensyn til Arbejdets Omfang kan de dog beregne sig Tillægsgebyr, naar Skibet fører Stykgods eller stykgodslignende Ladning.

⁴³) T. Fr.s § 160.

§ 41. Rejsebortfragterens Ansvar.

1. Naar Gods beskadiges eller gaar tabt, medens det er i Bortfragterens Varetægt, ombord eller i Land, opstaar der Spørgsmaal om hans Pligt til at erstatte Skaden. I ældre Tid paalagde Lovgivningerne Bortfragteren et strengt Ansvar for Godset. Udenfor Groshavaritilfælde maatte han i Reglen erstatte Skade, der ikke skyldtes — visse Arter af — force majeure, Godsets egen Beskaffenhed eller Fejl eller Forsømmelse af Afladeren. Bestemmelser om Ansvarsfrihed kunde imidlertid gyldigt træffes i Certepartier og Konnossementer, og i Praxis har Bortfragtere i vidt Omfang taget Forbehold om Begrænsninger af deres Ansvar, navnlig ogsaa ved *negligence*-Klausuler fraskrevet sig Ansvaret for Skade ifølge Fejl eller Forsømmelse af Besætningen. I nyere Tid er Udviklingen gaaet i Retning af at mildne Ansvaret, men frakende Friskrivningsklausuler Gyldighed. Udgangspunktet for denne Udvikling er den amerikanske Harter Act af 1893, der efterlignedes af nogle britiske Dominions, nemlig Australien, Kanada og New Zealand. Efter Verdenskrigen førte de under denne indledede Bestræbelser for at fremme Handelssamkvemmet mellem de forskellige Dele af det britiske Imperium til, at den engelske Regering gav Dominions og Kolonierne, hvor Befragterinteresser har større Betydning end Rederinteresser, Tilsagn om at søge gennemført en ensartet Lovgivning efter Forbillede af den kanadiske Lov. For at undgaa Lovgivningsindgreb i Kontraktsfriheden søgte Rederne at tilvejebringe en frivillig Ordning, og paa Grundlag af forudgaaende Overenskomst mellem Befragtere og Redere hovedsagelig af engelsk Nationalitet vedtoges i 1921 paa en af International Law Association i Haag afholdt Conference de saakaldte Haag-Regler, der tænktes optaget i Certepartier og Konnossementer gennem Henviisning i Lighed med de paa tidligere Konferencer vedtagne York-Antwerpen-Regler angaaende Groshavari. Da det imidlertid viste sig vanskeligt at faa denne Tanke ført ud i Livet, rettedes Bestræbelserne paa at tilvejebringe en international Overenskomst om Reg-

lernes Gennemførelse ad Lovgivningens Vej. Dette førte til den i Kn.L. med enkelte formelle Ændringer gengivne Konvention om Konnossementer af 25. August 1924, der i Indhold i det væsentlige svarer til Haag-Reglerne, og som i baade Form og Indhold er præget af, at den i sin Oprindelse er ikke et Lovudkast, men en Overenskomst mellem to Interessegrupper¹⁾.

Efter Kn.L.s § 4 er Bortfragteren ansvarsfri:

(1) For Skade, der ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren selv eller nogen, han svarer for, § 4, Pkt. 2, litra q²⁾.

(2) For Skade, der skyldes Fejl eller Forsømmelse i Navigeringen eller Behandlingen af Skibet, udvist af Skibsfører, Mandskab, Lods eller andre, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste, § 4, Pkt. 2, litra a.

(3) For Skade som Følge af Brand, der ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren selv, § 4, Pkt. 2, litra b.

(4) For Beskadigelse eller Tab af Gods, om hvis Art eller Værdi Af-laderen svigagtigt har givet urigtige Oplysninger, der er optaget i Konnossementet, § 4, Pkt. 5. Bestemmelsen fastslaaer dog kun Ansvarsfrihed „efter foranstaaende Bestemmelser“, hvorfor Bortfragteren maa kunne ifalde Ansvar efter almindelige Deliktsregler.

Som vi senere³⁾ skal se, kan de under (2) og (3) nævnte Ansvarsfrihedsgrunde ikke paaberaabes, naar Skaden skyldes manglende Sødygtighed af Skibet ved Rejsens Begyndelse.

Forbehold om videregaaende Ansvarsfrihed kan ifølge §§ 1 og 7 altid tages, for saa vidt angaar Tiden før Lastningen eller efter Losningen. Med andre Ord, Kn.L. begrænser ikke Kontraktsfriheden med Hensyn til Ansaret for Gods, der er i Bortfragterens Varetægt i Land. Hensyn er herved taget til, at der ingen særlige Indskrænkninger gælder i f. Eks. Oplagshuses Ret til at begrænse deres Ansvar ved Aftale. Naar Godset af Bortfragteren

¹⁾ Foruden om Ansaret for Beskadigelse eller Tab af Gods indeholder Kn.L., som omtalt ovenfor § 38 Nr. 4, Bestemmelser navnlig om Pligten til at udstede Konnossement med visse Angivelser om Godset og om Betydningen af disse Angivelser.

²⁾ At Bortfragteren er ansvarsfri efter § 4, Pkt. 1 for Skade som Følge af Skibets Usødygtighed, naar ikke denne skyldes manglende Omhu paa Bortfragterens Side med Hensyn til Opfyldelse af hans Forpligtelser efter § 3, Pkt. 1, nedenfor ved Note 12, og efter § 4, Pkt. 6 for Skade som Følge af, at han benytter sin Ret til efter Omstændighederne at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods, ovenfor § 40 ved Note 10, er kun særligt fremhævede Anvendelser af den i Teksten nævnte Regel, af hvilken ogsaa maa følge, at Bortfragteren ikke er ansvarlig for Skade, der skyldes berettiget Deviation, ovenfor § 40 ved Note 28.

³⁾ Nedenfor ved Note 13.

modtages i Land og lægtres ud til Skibet, omfattes Lægtringen formentlig ikke af den nævnte Bestemmelse.

Naar der ikke udstedes — sædvanligt — Konnossement, men Befordringsvilkaarene optages i et Modtagelsesbevis, der betegner sig som ikke negotiabelt, kan ifølge § 6 Forbehold om videregaaende Ansvarsfrihed tages, hvis Godsets usædvanlige Beskaffenhed eller Tilstand eller de særlige Omstændigheder, hvorunder Befordringen skal finde Sted, gør det rimeligt. Formentlig maa et Rektakonnossement fyldestgøre de Krav, denne Bestemmelse stiller til Modtagelsesbeviset.

Naar Befordringen af Godset helt eller delvis skal eller kan udføres ved en anden Fragtfører, idet Aftalen angaar Underbefragtning eller Gennemgangsbefordring, eller Ret til Omladning er betinget, maa Bortfragteren kunne forbeholde sig Ansvarsfrihed for Skade, der indtræffer, mens Godset er i den anden Fragtførers Varetægt. Efter Kn. K. kunde det endog antages, at Forbehold er overflødigt, idet Bortfragteren ifølge Art. 4, Pkt. 2, litra q er fri for Ansvar, naar Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller hans *agents ou préposés* (*agents or servants*). Imidlertid har det været Meningen at overlade de nationale Lovgivninger Afgørelsen af, hvorvidt Bortfragteren hæfter for Skade som her omtalt. Efter den under (1) nævnte Regel i Kn. L., der gengiver Art. 4, Pkt. 2, litra q i Kn. K., er Bortfragteren ansvarsfri, naar Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren eller nogen, han svarer for. Men hvem Bortfragteren svarer for, afgør Kn. L. ikke. Dette maa derfor, saavel i Tilfælde, der omfattes af Kn. L., som ellers, afgøres efter Lovgivningens øvrige Regler. Som tidligere¹⁾ omtalt svarer Rederen efter S. L.s § 8 for Skibsfører, Mandskab, Lods eller andre, der udfører Arbejde i *Skibets* Tjeneste, efter D. L. 3-19-2 desuden for andre Personer, der er i hans Tjeneste. Og S. L.s § 123 forudsætter, at Bortfragteren hæfter for Skade som her omtalt, altsaa svarer for den anden Fragtfører og Personer, han svarer for, men bestemmer udtrykkeligt, at dette gælder dog kun, naar ikke Forbehold er taget.

At den anden Fragtfører paatager sig Ansvar for Godset overfor Modtageren deraf, er ikke nogen Betingelse for, at Bortfragteren kan forbeholde sig Ansvarsfrihed som her omtalt. Var det Tilfældet, vilde Adgangen til at gøre det ikke have synderlig Betydning ved Gennemgangsbefordring, hvor Lokalkonnossementer udstedes ikke til Indhaveren af Gennemgangskonnossementet, men til Bortfragteren eller en Repræsentant for ham.

¹⁾ Ovenfor § 25.

Ved Underbefragtning kan der, da Afladeren har Ret til at faa Konnossement udstedt paa Rederens Vegne⁵⁾, være Spørgsmaal, om ikke Bortfragteren selv uden udtrykkeligt Forbehold fritages for sine Forpligtelser og dermed for sit Ansvar i det Omfang, i hvilket Rederen overtager dem. Dette gælder efter § 662 i den tyske Handelslovbog og er antaget af den norske Højesteret i en Dom fra 1903⁶⁾. Under de Forhandlinger, der for Danmarks Vedkommende har ført til Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937, blev imidlertid et Forslag om at optage en Regel af det nævnte Indhold i S. L. forkastet. Men naturligvis kan Modtageren af Godset ikke paa et af Rederen udstedt Konnossement støtte Krav mod Underbortfragteren.

En Speditør, der besørger Omladning paa Bortfragterens Vegne, er ikke Fragtfører. At Bortfragteren kan betinge sig Ansvarsfrihed for Skade, der indtræffer, mens Godset er i Speditørens Varetægt i Land, følger imidlertid af, at der for Tiden før Lastningen eller efter Losningen ikke gælder særlige Begrænsninger i Kontraktsfriheden.

Ugyldigt er efter Kn. L.s § 3, Pkt. 8 med de nævnte Undtagelser ethvert Forbehold i et af Loven omfattet Konnossement eller lignende Adkomst-dokument, der gaar ud paa at fritage Bortfragteren for Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods som Følge af Fejl eller Forsømmelse i Henseende til Opfyldelse af Forpligtelser efter § 3⁷⁾. Denne Bestemmelse omfatter med Sikkerhed Forbehold, der umiddelbart tager Sigte paa at begrænse Ansvaret. I visse Henseender er det derimod tvivlsomt, hvorvidt Bortfragteren ved Aftale om Indskrænkning af sine Pligter kan opnaa at begrænse ogsaa sit Ansvar.

De Bestemmelser om Pligter for Bortfragteren, der har Betydning i denne Sammenhæng, er Kn. L.s § 3, Pkt. 1 og 2.

Efter § 3, Pkt. 2 skal Bortfragteren anvende tilbørlig Omhu med Hensyn til Lastning, Stuvning, Befordring, Losning og Omsorg for Godset, for saa vidt ikke andet følger af § 4, der indeholder de omtalte Ansvarsfrihedsregler og hjemler Bortfragteren Ret til at deviere for at foretage Redning af Menneskeliv eller Bjærgning eller af anden rimelig Grund⁸⁾ og til efter

⁵⁾ Ovenfor § 39 efter Note 6.

⁶⁾ N. D. 1903. 331.

⁷⁾ De sidste Ord medfører næppe nogen virkelig Begrænsning i Rækkevidden af den i Teksten nævnte Ugyldighedsregel, nedenfor ved Note 14. — Det siges udtrykkeligt i § 3, Pkt. 8, at Forbehold om Overdragelse til Bortfragteren af Ret til Erstatning ifølge Forsikringsaftale og lignende Forbehold anses at angaa Fritagelse for Ansvar.

⁸⁾ Ovenfor § 40 ved Note 28.

Omstændighederne at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre letantændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods, naar det enten er indlastet, uden at Bortfragteren har kendt dets Beskaffenhed, eller senere bliver en Fare for Skibet eller Lasten⁹⁾). Ifølge § 2 kan nu Indskrænkning i Bortfragterens Forpligtelser eller Udvidelse af hans Rettigheder med Hensyn til Lastning, Stuvning, Befordring, Losning og Omsorg for Godset ikke aftales udenfor de i § 6 omhandlede Tilfælde, hvor — sædvanligt — Konnossement ikke udstedes, og Godsets usædvanlige Beskaffenhed eller Tilstand eller de særlige Omstændigheder eller Vilkaar, hvorunder Befordringen skal finde Sted, gør det rimeligt, at Lovens Regler fraviges. Som det imidlertid er klart, at der kan træffes Aftale, hvorefter Befordringen af Godset helt eller delvis kan eller skal udføres ved en anden Fragtfører eller skal foregaa ad en ved Aftalen nærmere bestemt eller af Befragteren anvist Rute, saaledes maa det som hidtil kunne aftales, at ikke Bortfragteren, men Afladeren eller Modtageren skal udføre henholdsvis Lastningen og Stuvningen eller Losningen¹⁰⁾), saa meget mere som Aftale herom ikke behøver at være truffet i Bortfragterens Interesse, men kan have Hensyn til, at Afladeren eller Modtageren ifølge særligt Kendskab til Gods af den paagældende Art bedre end Bortfragteren er egnet til at sørge for, at Lastning og Stuvning eller Losning sker paa behørig Maade. Og selv Omsorgen for Godset maa, som det ofte skete i ældre Tid, kunne forbeholdes en særlig supercargo, saaledes ved Forsendelse af Dyr en Dyrepasser — hvilket Tilfælde ganske vist falder udenfor Omraadet for Kn. L., der ikke omfatter Befordring af levende Dyr. Med andre Ord, i § 3 Pkt. 2 maa Eftertrykket lægges paa Ordene *anvende tilbørlig Omhu*. Meningen kan ikke være at fastslaa, at Bortfragteren selv skal udføre Lastningen, Stuvningen, Befordringen og Losningen af Godset og drage Omsorg for dette. Herfor taler ogsaa, at med Undtagelse af Reglerne om Ret til at deviere og til at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods indeholder Kn. L. ingen nærmere Bestemmelser om Omfanget af Bortfragterens Pligter i de i § 3, Pkt. 2 omhandlede Henseender, saaledes at dette med de nævnte Undtagelser maa bestemmes efter S. L.s Regler ogsaa i Tilfælde, der omfattes af Kn. L. Som det nu synes klart, at naar Modtageren udfører Losningen, kan han ikke holde Bortfragteren ansvarlig for Beskadigelse eller Tab af Gods, han selv forvolder, saaledes maa Bortfragteren, hvad dog er omtvistet, naar det frem-

⁹⁾ Ovenfor § 40 ved Note 10.

¹⁰⁾ Ovenfor § 40 Nr. 5 (3).

gaar af Konnossementet, at Afladeren har udført Lastningen og Stuvningen, være ansvarsfri for deraf følgende Skade. Er Skaden indtruffet ikke ved Lastningen, men under Rejsen som Følge af daarlig Stuvning, saaledes at Konnossementets Beskrivelse af Godset ikke kan give Oplysning derom, taler maaske noget for ikke at tillægge det Betydning som Ansvarsfrihedsgrund for Bortfragteren i Forhold til en fra Afladeren forskellig Modtager, at Skaden skyldes Fejl eller Forsømmelse af Afladeren. Men af den under (1) nævnte Regel maa følge, at Bortfragteren er ansvarsfri. Iøvrigt er det her omtalte Tilfælde ikke det eneste, hvor Afladerens Forhold kan bevirke, at Modtageren afskæres fra at gøre Bortfragteren ansvarlig for Beskadigelse eller Tab af Gods. Saaledes paavirker det jo Bortfragterens Omsorgspligt og dermed hans Ansvar, at Penge, Værdipapirer eller Kostbarheder ikke angives som saadanne, at ved Levering af Gods, der maa behandles med særlig Omhu, dette ikke oplyses, eller ved Levering af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods de til Forebyggelse af Skade nødvendige Oplysninger ikke gives¹¹⁾. Og ifølge den ovenfor under (4) nævnte Regel er Bortfragteren ikke ansvarlig efter Kn. L.s Bestemmelser, naar Afladeren svigagtigt har givet urigtige Oplysninger om Godsets Art eller Værdi, og disse er optaget i Konnossementet. At Befordringen i Henhold til Aftale helt eller delvis udføres ved en anden Fragtfører, paavirker i og for sig ikke Bortfragterens Ansvar, idet vedkommende i Modsætning til Afladeren og Modtageren hører til de Personer, han svarer for, men som vi har set, kan han, naar Befordringen helt eller delvis kan eller skal udføres ved en anden Fragtfører, forbeholde sig Ansvarsfrihed for Skade, der indtræffer, mens Godset er i vedkommendes Varetagt. Som den, der skal anvende tilbørlig Omhu med Hensyn til Befordringen af Godset og Omsorgen derfor, kan Bortfragteren imidlertid ifalde Ansvar for Valg af uegnet Fragtfører eller Indgaaen paa Befordringsvilkår, der ikke stemmer med Aftalen eller dens Forudsætninger eller af anden Grund ikke kan anses for rimelige, og dette Ansvar kan han sikkert ikke fraskrive sig ved Forbehold om Frihed i Valget af den anden Fragtfører og i Kontraheringen med ham. Sikkert kan Bortfragteren heller ikke ved, som det hidtil hyppigt er sket, at tage Forbehold om Ret til at anløbe hvilken som helst Havne i en hvilken som helst Rækkefølge fritage sig for Ansvar for Skade som Følge af Deviation eller andet Ophold under en Del af Rejsen, som han selv udfører. Efter Omstændighederne maa vistnok

¹¹⁾ Ovenfor § 40 ved Note 10.

endog Forbehold om Ret til at anløbe bestemte Havne være ugyldigt ifølge Bestemmelsen om, at Bortfragteren skal anvende tilbørlig Omhu med Hensyn til Befordringen af Godset og Omsorgen derfor. Men naturligvis kan Bortfragteren aldrig ifalde Ansvar ved at følge en Rute, hvorom Aftale er truffet ikke eller ikke blot i hans, men tillige eller alene i Befragterens Interesse, eller ved at efterkomme Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen, der ifølge Konnossementet skal gives under denne.

Ifølge § 3, Pkt. 1 skal Bortfragteren, før Rejsen begynder¹²⁾, sørge for, at Skibet er sødygtigt, at det er tilstrækkelig bemandedt, provianteret og udrustet, og at Lasterum, Køle- og Fryserum og alle andre Dele af Skibet, hvor Gods lastes, er i behørig Stand til Modtagelse, Befordring og Bevaring af Godset. I Overensstemmelse med den under (1) nævnte almindelige Regel om Ansvarsfrihed for Skade, der ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren eller nogen, han svarer for, bestemmer dog § 4, Pkt. 1, at Bortfragteren er ansvarsfri for Beskadigelse eller Tab af Gods som Følge af Usødygtighed, naar denne ikke skyldes, at det paa Bortfragterens Side har manglet paa tilbørlig Omhu med Hensyn til Opfyldelse af hans Forpligtelser efter § 3, Pkt. 1. Ogsaa den under (4) nævnte Ansvarsfrihedsgrund maa kunne paaberaabes, selvom Skaden skyldes Usødygtighed af Skibet ved Rejsens Begyndelse. Men i Modsætning til § 3, Pkt. 2 begrænses § 3, Pkt. 1 ikke af de øvrige Bestemmelser i § 4. Derfor kan de under (2) og (3) nævnte Ansvarsfrihedsgrunde ikke paaberaabes, naar Skaden skyldes manglende Sødygtighed af Skibet ved Rejsens Begyndelse¹³⁾. — At Indskrænkning af Bortfragterens Forpligtelser efter § 3, Pkt. 1 ikke kan aftales udenfor de i § 6 omhandlede Tilfælde, er mærkeligt nok ikke udtalt i § 2, men maa utvivlsomt antages.

At Kn. L. giver en Særregel om Bortfragterens Pligt til at sørge for, at Skibet er sødygtigt, før Rejsen begynder, beror ikke alene paa, at man har villet afskære ham fra at paaberaabe sig de under (2) og (3) nævnte Ansvarsfrihedsgrunde, naar Beskadigelse eller Tab af Gods foraarsages af Skibets Usødygtighed ved Rejsens Begyndelse, men skyldes tillige, at den i § 3, Pkt. 2 fatslaaede Pligt til at anvende tilbørlig Omhu ved Befordringen af Godset og Omsorgen derfor ikke naturligt kan opfattes som havende Hensyn ogsaa til Tiden før Godsets Modtagelse, maa desuden ses i Forbindelse

¹²⁾ *Avant et au début du voyage*, hedder det i Kn. K.s Art. 3, Pkt. 1.

¹³⁾ Jfr. ovenfor ved Note 3.

med, at Bortfragteren efter tidligere engelsk Ret var ansvarlig for Skade som Følge af Usødygtighed ved Rejsens Begyndelse, selv om Tilstedeværelsen af Mangler ved Skibet ikke kunde tilregnes ham som Fejl eller Forsømmelse.

Den almindelige Bestemmelse i § 3, Pkt. 1 om Bortfragterens Pligter vedrørende Befordringen af Godset og Omsorgen derfor maa medføre, at han under Rejsen skal anvende tilbørlig Omhu med Hensyn til at holde Skibet i sødygtig Stand, for saa vidt ikke andet følger af § 4.

Efter det anførte omfatter § 3, Pkt. 1 og 2 vistnok alle de Pligter for Bortfragteren, hvis Ikke-Opfyldelse kan medføre Beskadigelse eller Tab af Gods, saaledes at det næppe har praktisk Betydning, at Ugyldigheden af Forbehold om Ansvarsfrihed i § 3, Pkt. 8 fastslaas alene, for saa vidt angaar Beskadigelse eller Tab som Følge af Fejl eller Forsømmelse i Henseende til Opfyldelse af Forpligtelser efter denne Paragraf¹⁴⁾.

Det er kun Forbehold i Konnossementer og lignende Adkomstdokumenter, der er ugyldige efter § 3, Pkt. 8. Bestemmelsen hindrer derfor ikke Bortfragteren i at betinge sig Regres mod Befragteren for det Tilfælde, at han paa Grundlag af Konnossement ifalder Ansvar overfor Modtageren af Godset. Med Støtte i Forhandlingerne om Kn. K. antager dog nogle, at Aftale herom er ugyldig, hvor Certeparti ikke oprettes, altsaa navnlig ved Stykgodsbefragtning. At Kn. L. ikke angaar Certepartier, siges udtrykkeligt i § 5¹⁵⁾.

Af Kn. L.s Ansvarsfrihedsregler giver de under (2) og (3) nævnte Anledning til særlige Bemærkninger:

Om Bortfragteren er ansvarsfri, fordi Skaden skyldes Fejl eller Forsømmelse i Navigeringen eller Behandlingen af Skibet, kan være tvivlsomt navnlig paa Grund af Ubestemtheden i sidstnævnte Udtryk. Ældre engelske Domme har tillagt det allerede af den amerikanske Harter Act benyttede Begreb *management of the vessel* et ret vidt Omfang, men i nyere Tid er man kommet ind paa en mere indskrænkende Fortolkning. I Overensstemmelse hermed bør det sikkert antages, at Fejl eller Forsømmelse i Anvendelsen af Køleanlæg, Ventilatorer eller andre for Ladningens Skyld anbragte Indretninger medfører Ansvar for deraf følgende Skade. Og en alene

¹⁴⁾ Jfr. ovenfor ved Note 7.

¹⁵⁾ Frafalde sine Rettigheder eller paatage sig forøgede Forpligtelser kan Bortfragteren altid, § 5. Gør han det, skal det anføres i Konnossementet, jfr. ovenfor § 39 mellem Noterne 29 og 30.

for Ladningen farlig, ikke af Hensyn ogsaa til Skibet uforsvarlig Undladelse af at tætte en under Rejsen opstaaet Lækage eller anløbe Mellemladning for Reparation bør formentlig ikke opfattes som Forsømmelse i Behandlingen af Skibet. Med andre Ord, dette Udtryk bør antages at omfatte alene Tilfælde, hvor Ønsket om at bevare Skibet uskadt vil være tilstrækkelig Bevæggrund til at undgaa Fejl eller Forsømmelse, selvom Skade paa Godset ikke medfører Ansvar. Men selv med denne Begrænsning betegner aabenbart den her omtalte Ansvarsfrihedsgrund en væsentlig Indskrænkning i Bortfragterens Ansvar for Skibets Sødygtighed under Rejsen.

Brand forudsætter Ilddannelse. At Gods bliver varmt uden at antændes, er ikke Brand. Ogsaa den under (3) nævnte Ansvarsfrihedsregel omfatter derfor alene Tilfælde, hvor baade Skib og Gods udsættes for Fare. Ikke blot den Skade, Ilden forvolder, men ogsaa Røg- og Slukningsskade omfattes af Reglen. Men Skade, der ved Slukning tilføjes Gods, som ikke er antændt eller blevet varmt, godtgøres i Groshavari, S. L.s §§ 188 og 190. — At Bortfragterens Ansvar for Skibets Sødygtighed ved Rejsens Begyndelse ikke begrænses af den under (3) nævnte Regel, kan faa Betydning, f. Eks. naar det er forsømt at forsyne Skibet med behørige Slukningsredskaber.

For Skade, der skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren selv, er han altid ansvarlig¹⁶⁾. Denne Begrænsning i de under (2) og (3) nævnte Regler kan faa Betydning, naar Skibet bortfragtes af en Enkeltmand eller et Partrederi, maaske ogsaa naar det bortfragtes af et Aktieselskab, hvori en enkelt Aktionær ejer Hovedparten af Aktier. Men et Rederiaktieselskabs Direktører eller Bestyrelsesmedlemmer bør næppe betragtes som Bortfragtere af Selskabets Skibe.

I Overensstemmelse med almindelige Regler forudsætter Kn. L.s § 4, Pkt. 2, at Bortfragteren er ansvarlig, naar en Fejl eller Forsømmelse, der kan begrunde Ansvar, har *medvirket* til Skaden. Om denne er en umiddelbar eller middelbar Følge af Fejlen eller Forsømmelsen, maa være uden Betydning, men for upaaregnelige Følger svarer Bortfragteren ikke. At der,

¹⁶⁾ At den under (2) nævnte Regel, der er formuleret under Hensyntagen til S. L.s § 8, omfatter alene Tilfælde, hvor Fejlen eller Forsømmelsen er udvist af Skibsfører, Mandskab, Lods eller af andre, der udfører Arbejde i *Skibets* Tjeneste, er formentlig uden Betydning, idet Fejl eller Forsømmelse i Navigeringen eller Behandlingen af et Skib ikke kan udvises af Personer, der udfører Arbejde i et andet Skibs Tjeneste. Den tilsvarende Bestemmelse i Kn. K.s Art. 4 angaar „perte ou dommage, résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire.“

som i engelsk Ret, skulde gælde en casus-mixtus Regel i Tilfælde af uberegtiget Deviation, kan ikke antages.

Efter S. L. s § 118 gælder den under (1) nævnte Ansvarsfrihedsregel. I Indenrigsfart kan Bortfragteren forbeholde sig Ansvarsfrihed ogsaa for Skade, der omfattes af de under (2) og (3) nævnte Regler, men iøvrigt ikke fraskrive sig sit Ansvar for Godset i Tiden fra Lastningen til Losningen, uden for saa vidt angaar levende Dyr og Dækslast, § 122. Uanset denne Bestemmelse kan dog, naar Befordringen helt eller delvis skal eller kan udføres af en anden Fragtfører, Bortfragteren forbeholde sig Ansvarsfrihed for Skade, der indtræffer, medens Godset er i den anden Fragtførers Varetagt, § 123. Udenfor Indenrigsfart begrænser S. L. ikke Kontraktsfriheden. Men under Forudsætning af Gensidighed kan Kongen udvide Bestemmelserne om Ansaret i Indenrigsfart til at gælde ogsaa i Fart mellem Danmark og andre Stater, § 122.

S. L. s Regler om Ansaret for Beskadigelse eller Tab af Gods gælder ikke som Kn. L. s alene Konnossementer og lignende Adkomstdokumenter, men ogsaa Certepartier, overhovedet alle Fragtaftaler.

For saa vidt det antages, at Bortfragterens Ret til Deviation og til efter Omstændighederne at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods er mere begrænset efter S. L. end efter Kn. L.¹⁷⁾, vil Ansvarsfrihed efter Regel (1) ikke indtræde i helt de samme Tilfælde efter de to Love.

Ansvarsfrihed i de under (2) og (3) nævnte Tilfælde indtræder i Indenrigsfart ikke som efter Kn. L. uden videre, men kun naar Forbehold derom er taget. For de under (4) nævnte Tilfælde kan Ansvarsfrihed ikke forbeholdes i Indenrigsfart.

Hvorvidt Bortfragteren ved Aftale om Indskrænkning af sine Pligter kan begrænse ogsaa sit Ansvar, maa formentlig i det hele afgøres paa samme Maade som efter Kn. L.

Forbehold om Ansvarsfrihed for Skade som nævnt under (2) eller (3) maa antages at have samme Rækkevidde som de tilsvarende Ansvarsfrihedsregler efter Kn. L. Skønt S. L. ikke indeholder formel Hjemmel derfor, idet den ikke giver nogen Særregel om Bortfragterens Pligter med Hensyn til Skibets Sedygtighed ved Rejsens Begyndelse, bør navnlig ogsaa hans Ansvar for Skade som Følge af Mangler i saa Henseende anses upaavirket af saadanne Forbehold. —

¹⁷⁾ Jfr. ovenfor § 40 ved Note 10.

Naar Modtageren vil kræve Erstatning for Beskadigelse eller Tab af Gods, maa han bevise, at Skaden er indtruffet, mens Godset var i Bortfragterens Varetægt, S. L.s § 118.

At en Ansvarsfrihedsgrund foreligger, maa Bortfragteren bevise, S. L.s § 118, Kn. L.s § 4, Pkt. 1 og Pkt. 2. I en Række Tilfælde hjemler Kn. L.s § 4, Pkt. 2 dog en vis Omlægning af Bevisbyrden, idet Bortfragteren er ansvarsfri, medmindre det maa antages, at Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, har medvirket til Skaden, naar denne skyldes:

- (1) Farer eller Ulykker, der er særlige for Søfarten,
- (2) Naturhændelser,
- (3) Krigshandlinger,
- (4) Sørøveri eller andre samfundsfjendtlige Handlinger,
- (5) Beslaglæggelse eller anden Indgriben af en Regering eller anden Magthaver eller retslig Beslaglæggelse,
- (6) Karantæne,
- (7) Handling eller Undladelse af Afladeren eller Godsets Ejer eller af en Agent eller Repræsentant for nogen af disse,
- (8) Strejke, Lockout eller anden Standsning af eller Hindring for Arbejdet, uanset dens Aarsag og Omfang,
- (9) Oprør eller borgerlige Uroligheder,
- (10) Udførelse af eller Forsøg paa Redning af Menneskeliv eller Bjærgning,
- (11) Skjulte Fejl ved Godset, dets egen Beskaffenhed eller indre Bedærv,
- (12) Utilstrækkelig Indpakning,
- (13) Utilstrækkelig eller unøjagtig Mærkning, eller
- (14) Mangler ved Skibet, der ikke har kunnet opdages ved tilbørlig Opmærksomhed.

Tilsvarende Bestemmelser findes ikke i S. L., men i de fleste af de nævnte Tilfælde vil allerede almindelige Regler føre til Omlægning af Bevisbyrden. Saaledes maa normalt Bortfragteren fritages for Ansvar, naar Skaden oplyses at være foraarsaget af Naturhændelser eller Krigshandlinger. Noget vidtgaende synes det, at Omlægning af Bevisbyrden er hjemlet, naar Skaden skyldes retslig Beslaglæggelse (af Skib eller Gods), og naar den skyldes Strejke, Lockout eller anden Standsning af Arbejdet eller Hin-

dring derfor, uanset dennes Aarsag og Omfang. Større Betænkelighed kan dog dette ikke vække, idet Bortfragteren formentlig i disse som ogsaa i de øvrige Tilfælde maa bidrage til Oplysning af, om Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, har medvirket til Skaden.

Den væsentlige Grund til, at de her omtalte Regler er optaget i Kn. L., maa søges i, at engelske Formularer for Certepartier og Konnossementer regelmæssigt har indeholdt tilsvarende Ansvarsfrihedsbestemmelser, og at disse i engelsk Praksis antages at medføre Omlægning af Bevisbyrden som nævnt, men ikke Fritagelse for Ansvar, naar Bevis for Skyld føres. —

Erstatning for Beskadigelse eller Tab af Gods fastsættes paa Grundlag af den Værdi, Godset vilde have haft, hvis det var blevet udleveret i uskadt Stand, i rette Tid og paa rette Sted, S. L.s § 120. Herefter lægges altsaa ikke det individuelle Tab til Grund for Beregningen. Dog maa sikkert Hensyn tages til en særlig Interesse i Befordringen af Godset, der var kendt for Bortfragteren, da Aftalen blev indgaaet, og som derfor kunde tages i Betragtning ved Fastsættelsen af dennes Betingelser. Og Bestemmelsen angaar kun Krav om Erstatning, der støttes paa Aftalen, afskærer altsaa ikke videregaaende Krav ifølge almindelige Regler om Ansvar udenfor Kontraktsforhold. Ved Beregningen af Godsets Værdi maa naturligvis Afdrag gøres for Fragt, Told og andre Omkostninger, som Ejeren sparer.

Ifølge Kn. L.s § 4, Pkt. 5 er Ansvar et begrænset til et Beløb af 1800 Kr. i Guldverdi for hver Kollo eller anden Enhed af Godset, hvis ikke en højere Ansvarsgrænse er vedtaget. Er Angivelse af en højere Værdi og Oplysning om Godsets Art optaget i Konnossementet, gælder den angivne Værdi som Ansvarsgrænse. Desuden anses den at svare til Godsets Værdi, hvis ikke andet bevises. Forbehold i Konnossement eller lignende Ankomstdokument om Indskrænkning af Ansvar et anderledes end bestemt i Loven er ugyldigt, § 3, Pkt. 8.

Efter S. L.s § 122 kan det i Indenrigsfart aftales, at Ansvar et skal være begrænset til 1800 Kr. for hver Kollo eller anden Enhed af Godset, men Forbehold i Fragtaftale eller Konnossement om yderligere Begrænsning af Ansvar et i Tiden fra Lastningen til Losningen er ugyldigt i Indenrigsfart, uden for saa vidt angaar levende Dyr og Dækslast. Udenfor Indenrigsfart begrænser S. L. ikke Kontraktsfriheden, men under Forudsætning af Gensidighed kan Kongen, som tidligere¹⁵⁾ nævnt, udvide Bestemmelserne om Ansvar et i

¹⁵⁾ Ovenfor mellem Noterne 16 og 17.

Indenrigsfart til at gælde ogsaa i Fart mellem Danmark og andre Stater. I Forbindelse hermed kan han for saa vidt fastsætte Ansvarsgrænsen til 1800 Kr. i Guld.

Udtrykket *anden Enhed* af Godset er ret ubestemt, men Ansvarsbegrænsningen vil næppe ofte faa Betydning, hvor der ikke kan tales om Kolli. Almindeligvis maa vel Udtrykket antages at betyde den Enhed, efter hvilken Fragten beregnes, undertiden dog den, hvori Salg af Gods af den paagældende Art sædvanligt foregaar, saaledes naar Fragten er fastsat til en Lumpsum, maaske ogsaa naar Godset sælges efter Vægt, men Fragten beregnes efter Rumfang.

Ifølge S. L.s § 121 maa Modtageren, hvis han vil kræve Erstatning, give Bortfragteren Meddelelse derom uden ugrundet Ophold. Forsømmer han det, kan han ikke senere gøre sit Krav gældende, medmindre Bortfragteren eller nogen, han svarer for, har voldt Skaden forsætligt eller ved grov Uagtsomhed.

Efter Kn. L.s § 3, Pkt. 6 har Undladelse af Reklamation kun bevismæssig Betydning. Medmindre Modbevis føres, anses alt Godset for udleveret i uskadt Stand, hvis Modtageren forsømmer at give Bortfragteren¹⁹⁾ skriftlig Meddelelse om Beskadigelsen eller Tabet og om den almindelige Natur heraf ved Udleveringen eller, hvis Skaden ikke kunde opdages herved, senest tre Dage derefter. Det siges dog udtrykkeligt, hvad formentlig maa gælde ogsaa efter S. L.s § 121, at særlig Meddelelse er ikke nødvendig, naar Godsets Tilstand i Nærværelse af begge Parter er bragt paa det rene ved Udleveringen. Da Modtageren altid har Bevisbyrden for, at Gods er beskadiget eller gaaet tabt, mens det var i Bortfragterens Varetægt, synes § 3, Pkt. 6 Udtryk alene for det ret selvfølgelige, at Beviskravet maa skærpes, naar Reklamation er forsømt.

Ved Gennemgangsbefordring maa Bortfragteren i enhver Omladningshavn, efter Omstændighederne ogsaa paa Bestemmelsesstedet, sørge for fornøden Reklamation overfor den Fragtfører, af hvem han modtager Godset. Forbehold om Ansvarsfrihed for Skade som Følge af Undladelse heraf omfattes af Ugyldighedsreglerne i S. L.s § 122 og Kn. L.s § 3, Pkt. 8.

2. De omtalte Regler om Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods kom-

¹⁹⁾ Eller hans Agent i Lossehavnen, tilføjes der. Ogsaa Meddelelse til Skibsføreren maa formentlig i Reglen være tilstrækkelig.

mer til Anvendelse, saavel naar Godset er tabt f. Eks. ifølge Opbringelse, som naar det er gaaet fysisk til Grunde. Derimod angaar de ikke Salg af Gods til Fyldestgørelse af Behov for Skibet eller til Fordel for anden Ladingsejer. Har saadant Salg fundet Sted, maa almindelige Regler føre til, at Erstatningen kan blive ikke mindre, men vel større, end den vilde være, om S. L.s § 120 kom til Anvendelse, idet formentlig en særlig Interesse i Godsets Bevaring maa erstattes, i hvert Fald naar den var kendt af Bortfragteren, da Salget fandt Sted, og idet Erstatningen sikkert maa andrage mindst det Nettobeløb, der er indkommet ved Salget²⁰⁾).

3. De under Nr. 1 omtalte Regler i S. L. og Kn. L. omfatter Beskadigelse eller Tab af Gods som Følge af Forsinkelse. I Lighed med, hvad der gælder i det i Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 23 omhandlede Tilfælde, kan ifølge almindelige Regler om Ansvar i Kontraktsforhold visse Undskyldningsgrunde for Forsinkelsen, navnlig Pengemangel, ikke føre til Fritagelse for Ansvar.

Anden Skade som Følge af Forsinkelse end Beskadigelse eller Tab af Gods omfattes ikke af de under Nr. 1 omtalte Regler²¹⁾).

Efter S. L.s § 130, der gælder al Skade som Følge af Forsinkelse, men efter det anførte har Betydning alene for anden Skade end Beskadigelse eller Tab af Gods, er Bortfragteren ansvarlig herfor, medmindre det maa antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i Fejl eller Forsømmelse. Ogsaa for saa vidt angaar anden Skade end Beskadigelse eller Tab af Gods maa almindelige Regler føre til, at f. Eks. Pengemangel ikke kan paaberaabes som Ansvarsfrihedsgrund. Der gælder ikke særlige Begrænsninger i Bortfragterens Adgang til at forbeholde sig Ansvarsfrihed for saadan Skade.

Om Beregningen af Erstatning for anden Skade som Følge af Forsinkelse end Beskadigelse eller Tab af Gods gælder ingen særlige Regler. Da selv en Forsinkelse, der berettiger Befragteren til at hæve Aftalen, i Almindelighed ikke fritager Bortfragteren for at opfylde denne, kan Befragteren, naar han fastholder Befragtingen, og Aftalen dog ikke opfyldes, i Reglen lægge

²⁰⁾ Jfr. S.L.s § 200.

²¹⁾ Kn. L.s § 3, Pkt. 2 fastslaar vel i al Almindelighed Bortfragterens Pligt til at anvende tilbørlig Omhu med Hensyn til Befordringen af Godset og Omsorgen derfor, men Ugyldighedsreglen i § 3, Pkt. 8 angaar kun Forbehold om Ansvarsfrihed for Beskadigelse eller Tab eller om Indskrænkning af Ansaret, og de i § 4 indeholdte Ansvarsfrihedsregler angaar kun Beskadigelse eller Tab af Gods.

Forholdene paa et senere Tidspunkt end det, da han tidligst kunde hæve Aftalen, til Grund for Beregningen.

Foruden Skade paa Grund af Forsinkelse omfatter S. L.s § 130 Skade som Følge af, at Skibet gaar tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt, men for Beskadigelse eller Tab af Gods som Følge heraf gælder de under Nr. 1 omtalte Regler.

4. Efter almindelige Regler og Analogien af Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 42, 2. Stk. kan Bortfragteren ifalde Ansvar for Skade, der skyldes, at Skibets Lasteevne er mindre end angivet, almindeligvis dog kun, hvis den angivne Lasteevne maa anses tilsikret Befragteren, eller Befragteren har handlet svigagtigt.

5. Bortfragteren maa kunne ifalde Ansvar for Skade, der tilføjes Aflader eller Modtager ved forhastet Melding om, at Skibet er laste- eller losseklart. At Bortfragteren ikke staar i Kontraktsforhold til en fra Befragteren forskellig Aflader, der ikke er Retsefterfølger af Befragteren, men kun Udøver af dennes Rettigheder, maa vistnok være uden Betydning for hans Pligt til at erstatte Afladeren tilføjet Skade.

§ 42. Rejsebortfragterens søpantesikrede Krav.

1. Fragt skal i Reglen betales efter Maal, Vægt eller Stykketal af det Gods, der befordres. Undertiden lægges dog Skibets Dødvægt eller Register-tonnage til Grund for Beregningen, eller Fragten fastsættes til et rundt Beløb. Det forekommer ogsaa, at Fragt betales efter Rejsens Varighed.

Er Fragtens Størrelse ikke bestemt ved Aftalen, betales ifølge S. L.s § 124 den Fragt, der var gangbar paa Indlastningstiden¹⁾.

Er der af Gods, som Aftalen angaar, indlastet mere end aftalt, betales for det overskydende Fragt som for det aftalte Gods, § 124.

Med visse Undtagelser gælder ifølge S. L.s § 125, at Fragt skal ikke betales for Gods, der ikke er i Behold ved Rejsens Slutning. Nogen afgørende Begrundelse for denne Regel, der gælder overalt og fører i Retning af at opfatte Rejsebefragtning som Værksleje, kan næppe søges i Ønsket om at modvirke Tab af Gods, idet Slaphed i Omsorgen for Godset formentlig modvirkes tilstrækkeligt ved passende Ansvarsbestemmelser. Sin historiske Forklaring har Reglen i, at i ældre Tid hæftede Befragteren ikke personligt for Fragten, men kun med Godset, saaledes at han ved at give Afkald paa dette kunde undgaa at betale Fragt, og da naturligvis uden videre maatte være fritaget derfor, naar Godset var tabt.

Hvad den omtalte Regel nærmere indeholder, er i visse Henseender noget tvivlsomt:

Klart er det, at Gods, der er gaaet tabt, ikke er i *Behold*. Uanset Aarsagen til Tabet, og selvom Bortfragteren og de, han svarer for, er uden Skyld, skal Fragt ikke betales for det tabte Gods.

I Modsætning til Tab af Godset medfører Beskadigelse deraf i Reglen ikke Fritagelse for at betale Fragt. Dog kan en Beskadigelse være saa alvorlig, at Godset maa siges ikke at være i Behold. Hertil antages det af nogle tilstrækkeligt, at Godset ikke kan gaa i Omsætningen som Handels-

¹⁾ Jfr. derimod Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 5.

vare af samme Art som før Beskadigelsen. Selv i saa Fald kan imidlertid Godset have en saadan Værdi, at Bortfragteren ikke paa Grund af Beskadigelsen kan undlade at føre det videre, og er han pligtig til at fuldføre Befordringen og udlevere Godset til Modtageren, synes det lidet rimeligt, om han ikke kunde kræve Fragt. Andre antager da ogsaa, at Fragt maa betales, naar ikke Godset ifølge Beskadigelsen er uden Værdi²⁾).

At en Del af Indholdet af Fade, Fustager eller lignende udlækker, kan næppe medføre delvis Fritagelse for at betale Fragt, hvis denne er bestemt efter Maal eller Stykketal.

Naar Fragten er fastsat til en Lumpsum, antages det i England, at der vel ikke skal betales Fragt, naar alt Godset gaar tabt, men at Tab af en Del af Godset ikke medfører Nedsættelse af den aftalte Fragt. I andre Lande antages det derimod, at ogsaa Lumpsumfragt i hvert Fald i Reglen maa nedsættes, naar en Del af Godset gaar tabt. Herfor taler, at en Aftale om Lumpsumfragt oftest træffes alene for at undgaa f. Eks. den ved Trælast vanskelige Maaling af Godset eller for at stille Befragteren, der maaske som Underbortfragter vil slutte Aftaler om Stykgodsbefordring, frit med Hensyn til Arten og Mængden af det Gods, han vil levere. Nedsættelsen maa formentlig udgøre en saa stor Del af den aftalte Fragt, som det tabte Gods har optaget af Skibets Lasteevne. At ikke Mængden af leveret Gods, men Lasteevnen maa være bestemmende, synes i hvert Fald klart, naar Lumpsumfragten er fastsat til et vist Beløb for hver Enhed af Skibets Dødvægt eller Registertonnage.

Den Risiko, S. L.s § 125 lægger paa Bortfragteren, ophører ved *Rejsens Slutning*. Normalt maa dette Udtryk betyde ved Udleveringen af Godset til Modtageren. Nægtes Modtagelse af Godset, eller er Modtageren ikke kendt eller ikke at træffe, saaledes at Bortfragteren ifølge § 114 har Pligt til at oplægge Godset under sikker Forvaring, maa hans Risiko vedvare til Oplægningen og ophøre med denne³⁾). Undlader Modtageren at opfylde Vilkaarene for Udlevering af Godset, eller forhaler han Losningen, saaledes at den ikke kan fuldføres i rette Tid, taler noget for, at Forsinkelsen ikke bør medføre Udskydelse af Tidspunktet for Ophør af Bortfragterens Risiko. Da § 114 i saa Fald hjemler Bortfragteren Ret til at foretage Oplægning af Godset under sikker Forvaring, er det dog vistnok rigtigst at antage, at

²⁾ Jfr. angaaende det i Teksten omhandlede Spørgsmaal norsk Højesteretsdom i N. D. 1933. 294.

³⁾ Jfr. dog nedenfor ved Note 20.

hans Risiko vedvarer til Oplægningen, ligesom naar Modtagelse nægtes, eller Modtageren ikke er kendt eller ikke at træffe.

Den omtalte Regel gælder ikke i følgende Tilfælde:

(1) Naar Godset er gaaet tabt som Følge af dets egen Beskaffenhed.

Denne Undtagelsesbestemmelse omfatter langtfra alle Tilfælde, hvor Godsets egen Beskaffenhed har medvirket eller været den umiddelbare Aarsag til Tabet. Naar saaledes Gods stjæles, beslaglægges af offentlig Myndighed eller fordærves paa Grund af Forsinkelse af Rejsen, vil oftest Godsets Art være medvirkende Aarsag til Tabet, men desuagtet maa Hovedreglen komme til Anvendelse. Derimod maa Fragt betales, naar Rejsen er forløbet normalt, men Godset dog ikke har kunnet taale Befordringen. Som saa ofte kan Grænsetilfælde give Anledning til Tvivl. Det kan saaledes være tvivlsomt, om der foreligger en Forsinkelse, og i saa Fald om Fordærvelsen af Godset skyldes Forsinkelsen. Uden Betydning maa det være, om Bortfragteren er ansvarlig for Forsinkelsen, eller denne skyldes f. Eks. Søulykke eller særlig ugunstige Vejrforhold.

(2) Naar Godset er gaaet tabt som Følge af Mangler ved Indpakningen eller anden Fejl eller Forsømmelse paa Afladerens Side.

At Fragt i dette Tilfælde maa betales, hvis Befragteren selv er Aflader, følger allerede af almindelige Regler.

Eksempler paa anden Fejl eller Forsømmelse paa Afladerens Side end Mangler ved Indpakningen, der kan medføre Tab af Gods, er Fejl med Hensyn til den Maade, hvorpaa Godset er anbragt i Indpakningen, Undladelse af at overholde de i S. L.s §§ 92 og 93 givne Forskrifter¹⁾ og Toldforseelser.

Er ikke Befragteren selv Modtager, maa Hovedreglen gælde, naar Gods gaar tabt som Følge af Fejl eller Forsømmelse paa Modtagerens Side. Naar saaledes den, der legitimerer sig som Modtager, forvolder Tab af Gods under den Besigtelse, han ifølge S. L.s § 111 eller Kn. L.s § 3, Pkt. 6 har Ret til at foretage, forinden han modtager Godset, faar Bortfragteren maa-ske et Erstatningskrav, men Fragt for det tabte Gods har han ikke Ret til.

(3) Naar Bortfragteren har solgt Godset for Ejerens Regning.

Denne Undtagelsesbestemmelse omfatter bl. a. Tilfælde, hvor Godset vilde være blevet ødelagt, hvis det var ført videre, og derfor ogsaa Fragten vilde være tabt. I saadanne Tilfælde redder altsaa Bortfragteren sin Fragt

¹⁾ Ovenfor § 40 ved Noterne 9 og 10.

ved at sælge Godset. Det maa dog vistnok være en Betingelse, at Salget har fundet Sted med Rette. Ganske vist vilde det maaske være mindre betænkeligt, om Bortfragteren i Tvivlstilfælde kunde være fristet til at sælge Godset fremfor at risikere Fragten ved Fortsættelse af Rejsen, end det er, om han, naar der er en vis Mulighed for, at Godset kan komme frem i Behold, maa føle sig tilskyndet til hellere at forsøge at tjene Fragten ved Fuldførelse af Rejsen end udsætte sig for at blive kendt uberettiget til Fragt som Følge af Salg af Godset. Men Tvivl om Berettigelsen af Salg vil sjældent forekomme, idet Bortfragteren ifølge § 103 uden Ordre ikke bør sælge Gods, før lovligt Skøn er optaget eller sagkyndig Udtalelse indhentet. Og har et Salg været klart uberettiget, vilde det være stødende, om Bortfragteren kunde kræve Fragt. Det betrygger ikke Befragteren tilstrækkeligt, at Bortfragteren ifølge § 120 i Tilfælde af uberettiget Salg maa erstatte den Værdi, Godset vilde have haft paa Bestemmelsesstedet. Vel indgaar der heri et Beløb for Fragt. Men det kan tænkes, at Værdien paa Bestemmelsesstedet end ikke dækker Fragten, saaledes naar Godset var beskadiget, da det solgtes, uden at Bortfragteren har Ansvar derfor, eller det drejer sig om en Vare som Salt, der i Tider med faldende Fragter selv i ubeskadiget Tilstand kan have mindre Værdi end den betingede Fragt. Og mere i Almindelighed gælder det, at en efter Værdien paa Bestemmelsesstedet beregnet Erstatning for Godset ikke kan ventes at give fuldt Vederlag for den betingede Fragt, naar denne er høj.

Naar Godset er solgt til Fordel for anden Ladningsejer eller, i Nødsfald, til Dækning af Skibets Behov for Penge, skal der ifølge Hovedreglen ikke betales Fragt. Det samme gælder, naar Godset er kastet overbord eller paa anden Maade opofret for at redde Skib og Ladning fra en fælles Fare. Men ligesom det opofrede Gods godtgøres da den tabte Fragt i Groshavari, § 188.

(4) Naar Bortfragteren har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort Godset i Henhold til § 119⁵⁾.

Som vi senere⁶⁾ skal se, kan Befragteren i de under (1)—(4) nævnte Undtagelsestilfælde som ogsaa ellers træde tilbage fra Befragtningen mod at betale Erstatning for Fragttab og anden Skade, paaløben Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold og, hvis en Del af Rejsen er udført, Afstandsfragt, i visse Tilfælde endog uden at erstatte Fragttab og anden

⁵⁾ Jfr. ovenfor § 40 ved Note 10.

⁶⁾ Nedenfor § 44 Nr. 4.

Skade. Efter Omstændighederne maa han uden videre forudsættes at ville benytte sin Adgang hertil, naar Godset gaar tabt, uden at derved Kravet paa Fragt falder bort.

Naar Fragt beregnes efter Maal eller Vægt, kan det i Mangel af Aftale være tvivlsomt, om den indlastede eller udlossede Mængde skal lægges til Grund for Beregningen. Er den udlossede Mængde størst, maa Mængden ved Indlastningen lægges til Grund, i hvert Fald, naar Forøgelsen under Rejsen skyldes Indsugning af Vand, men sikkert ogsaa, naar det drejer sig om en Vare som Bomuld, der udvider sig stærkt ved Losningen, fordi den indlastes i sammenpresset Tilstand. I Tilfælde af Svind under Rejsen maa formentlig ligeledes den indlastede Mængde være afgørende, hvis ikke andet følger af Sædvane, idet Svind naturligst sidestilles med Tab af Gods ifølge dets egen Beskaffenhed. Men da det ved Fastsættelsen af Fragtrate er muligt at tage Hensyn til, om Godset maa ventes at svinde, kan der let danne sig Sædvaner, hvorefter Fragt skal beregnes efter udlosset Maal eller Vægt⁷⁾.

Om Fragt skal beregnes efter indlastet eller udlosset Mængde, kan have Betydning ikke blot af den Grund, at Maal eller Vægt ofte forandres under Rejsen, men ogsaa fordi der undertiden maales eller vejes efter forskellige Regler eller med ulige Nøjagtighed i Last- og Lossehavnen. Navnlig ved rund Trælast fører de forskellige Metoder for tilnærmet Bestemmelse af Kubikindholdet, der er i Brug, til indbyrdes ret afvigende Resultater. I Mangel af Aftale om, hvilken Maalemetode der skal anvendes, maa i Reglen Sædvanen i den Havn, hvor den afgørende Maaling foretages, være bindende for Parterne.

Skal Fragt betales efter indlastet Mængde, maa Bortfragteren formentlig kunne henholde sig til Konnossementets Angivelse deraf, selvom han har taget Forbehold overfor dennes Rigtighed, hvad han jo kun har Ret til at gøre, naar han ikke med Rimelighed har kunnet forvisse sig derom⁸⁾. Men skal Fragt betales efter udlosset Mængde, maa denne bestemmes i Lossehavnen. Er Godset toldpligtigt, kan ofte⁹⁾ Toldvæsenets Maaling eller Vejning lægges til Grund for Fragtberegningen. Og videresendes Godset med Jernbane, kan hyppigt dennes Bestemmelse af Godsmængden benyttes. I

⁷⁾ U. f. R. 1917. 305.

⁸⁾ Jfr. den tyske Handelslovbogs § 656.

⁹⁾ Undertiden beregnes Told efter Angivelser i Faktura, Konnossement eller lignende, Samling af gældende Bestemmelser vedrørende Toldbehandling af Varer, Kbhvn. 1934, 789.

andre Tilfælde synes Bortfragteren at maatte sørge for Maaling eller Vejning, hvis ikke andet følger af Aftale eller Sædvane. Men da Modtageren i de fleste Tilfælde ønsker Mængden kontrolleret ikke blot for Fragtberegningens Skyld, men navnlig ogsaa af Hensyn til sit Mellemværende med f. Eks. Afladeren, kan der let opstaa Sædvaner, hvorefter Udgifterne ved Maaling eller Vejning helt eller delvis skal bæres af ham.

I danske Købstæder og dermed ligestillede Byer kan Handelsministeriet efter Indstilling fra Bestyrelsen for den stedlige Handelsstandsforening beskikke statsautoriserede Vejere og Maalere, Næringslov Nr. 138 af 28. April 1931 § 86. Takster for disse fastsættes af Ministeriet § 87. Tilsyn med deres Redskaber føres af den stedlige Øvrighed, der herved — paa Bekostning af vedkommende Vejer og Maaler — kan benytte teknisk Medhjælp, § 89.

Naar ikke andet er aftalt, forfalder Fragten til Betaling ved Rejsens Slutning. Men det aftales ofte, at Fragten eller en Del deraf skal betales f. Eks. ved Konnossementsudstedelsen, eller at Befragteren — som Forskud paa Fragten — skal forstrække Skibsføreren med de til Dækning af Udgifter i Lastehavnen nødvendige Beløb. Udenfor de ovenfor under (1) — (4) omtalte Tilfælde skal ifølge S. L.s § 125 forudbetalt Fragt betales tilbage, hvis Godset ikke er i Behold ved Rejsens Slutning. I Tider med stærk Efterspørgsel efter Tonnage betinger Bortfragteren sig dog ofte hel eller delvis Forudbetaling af Fragt uden Pligt til Tilbagebetaling, hvis Godset gaar tabt. Aftaler herom har til Følge, at den forudbetalte Fragt medregnes i Forsikringsværdien af Godset, altsaa maa forsikres sammen med dette, hvis fuld Forsikring ønskes. Da en Ordning, hvorefter ogsaa Bortfragteren havde Grund til at forsikre forudbetalt Fragt, vilde være lidet naturligt, maa Meningen formodes at være, at Tilbagebetaling ikke skal finde Sted i noget Tilfælde. Der er da heller ikke i Praksis nogen Tendens til indskrænkende Fortolkning, skønt de omtalte Aftaler jo gaar ud paa at fravige en deklaratisk Lovregel. Tværtimod har den svenske Højesteret antaget, at en Aftale, der efter Ordlyden angik alene Tab af Skibet, maatte anses at omfatte ogsaa et Tilfælde, hvor Skibet blev tilbageholdt i en Mellemhavn af Stedets Myndigheder¹⁰⁾. Og den danske Højesteret har nægtet Befragteren Ret til Tilbagebetaling, ogsaa naar Bortfragteren er ansvarlig for Tab af Godset¹¹⁾. En Aftale om, at Bortfragteren skal godtgøre Befragteren Præmie for Forsikring af forudbetalt Fragt, maa betyde, at Tilbagebetaling ikke kan kræ-

¹⁰⁾ N. D. 1922. 382.

¹¹⁾ U. f. R. 1921. 753. Jfr. ogsaa U. f. R. 1922. 757. S. H. T. 1917. 436 og 1919. 71.

ves¹²⁾). — Ofte har Befragteren Ret til et vist Fradrag, naar han yder Fragtforskuud. At Befragteren er pligtig at yde Fragtforskuud, medfører imidlertid ikke, at han ogsaa har Ret dertil.

2. For Ophold ved Lastning eller Losning indenfor Liggetiden anses Bortfragteren vederlagt gennem Fragten.

Efter S. L.s §§ 80, 86, 96, 99, 106 og 109 har Bortfragteren Krav paa Godtgørelse for Overliggetid ved Lastning eller Losning, for Ophold i Lastehavnen udover Lastetiden, fordi Afladeren ikke i Tide har tilvejebragt nødvendige Papirer vedrørende Godset eller givet Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen¹³⁾), for Ophold under Rejsen fra Laste- til Lossestedet, fordi Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen ikke bliver givet i Tide, og for Ophold ved Losning udover Lossetiden, der ikke skyldes Hindring paa Skibets Side.

Størrelsen af Godtgørelse for Overliggetid ved Lastning eller Losning vil i Reglen være fastsat i Aftalen. Er det ikke Tilfældet, fastsættes Godtgørelsen — hvad enten Skibet er lille eller stort¹⁴⁾ — under Hensyn til Fragten og til Forøgelse eller Formindskelse af Bortfragterens Udgifter som Følge af, at Skibet ligger stille, § 86. At ikke Fragtmarkedets Stilling, men den aftalte Fragt er bestemmende, maa ses i Forbindelse med, at Bortfragteren har Pligt til at lade Skibet ligge til Lastning eller Losning i saavel Overligge- som Liggetiden. Ved Delbefragtning maa Hensyn tages til Fragten ikke blot for det Gods, Aftalen angaar, men ogsaa for anden Last, Skibet skal medtage. Kravet paa Godtgørelse for Overliggetid er ikke betinget af, at Opholdet skyldes Fejl eller Forsømmelse af Afladeren eller Modtageren, eller at det har medført Skade for Bortfragteren.

Godtgørelse for Overliggetid beregnes efter løbende Dage og Timer fra Liggetidens Udløb, §§ 85 og 106.

Er Laste- og Lossetid fastsat under et, kan Godtgørelse for Overliggetid ikke beregnes, før den samlede Liggetid er udløbet, § 87.

¹²⁾ Det samme gælder en Aftale om, at Bortfragteren skal forsikre Beløbet, thi kunde dette kræves tilbage i Tilfælde af Tab af Godset, havde Befragteren ingen Grund til at betinge sig Forsikring.

¹³⁾ Det samme maa gælde, hvis undtagelsesvis en fra Afladeren forskellig Befragter har skullet tilvejebringe nødvendige Papirer vedrørende Godset, men ikke har gjort dette i Tide, ligesom selvfølgelig, naar Befragteren selv har skullet udøve sin Ret til at give Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen, men ikke har gjort dette i rette Tid.

¹⁴⁾ Jfr. derimod ovenfor § 40 mellem Noterne 15 og 16. Efter den svenske Sølvs § 86 beregnes Godtgørelsen ved mindre Skibe efter en fast Skala.

Ved Stykgodsbefragtning bliver der ikke Spørgsmaal om Godtgørelse for Overliggetid, §§ 88 og 106.

For Ophold udover Laste- eller Lossetiden eller under Rejsen af Grunde som nævnt kan Bortfragteren kræve Godtgørelse som for Overliggetid. For Skade, der ikke dækkes ved denne Godtgørelse, kan han kræve Erstatning, medmindre det maa antages ikke at skyldes Fejl eller Forsømmelse af henholdsvis Afladeren, den Person, der skal give Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen under denne, eller Modtageren eller af nogen, vedkommende svarer for, at Skibet er blevet opholdt udover Lastetiden, under Rejsen eller udover Lossetiden.

At ikke hele Liggetiden er medgaaet til Lastning eller Losning, berettiger ikke Befragteren til at fradrage den sparede Tid i Ophold, hvorfor Godtgørelse skal svares. Undertiden hjemler dog Aftalen Befragteren Ret til *despatch-money* for Fremskyndelse af Lastningen eller Losningen.

For alle de her omtalte Krav gælder, at paaløben Godtgørelse maa betales, selvom Godset helt eller delvis gaar tabt¹⁵⁾.

Ifølge § 86 forfalder Godtgørelse for Overliggetid ved Lastningen til Betaling Dag for Dag, og det samme maa formentlig gælde Godtgørelse (Erstatning) for yderligere Ophold ved Lastningen som bestemt i § 96. Bliver ikke Godtgørelsen betalt eller Sikkerhed stillet, kan jo Bortfragteren føre Kravet paa Konnossementet, men gør han det, bliver, som vi skal se, hans Ret til at holde sig til Befragteren for Beløbet af subsidær Karakter. Da Bortfragteren sikkert ikke kan hæve Befragtningen paa Grund af manglende Betaling, hvis Sikkerhed stilles, faar i saa Fald Bestemmelsen om, at Godtgørelsen forfalder til Betaling Dag for Dag, Betydning alene, for saa vidt angaar Krav paa Morarenter. Sikkerhed maa kunne stilles paa Lastestedet, hvor Oplysninger til Afgørelse af mulig Tvist lettest tilvejebringes, men Krav paa, at Sikkerhed skal stilles der, hjemler S. L. ikke Bortfragteren.

Da Godtgørelse for Ophold under Rejsen og for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Losningen, som vi skal se, kun subsidært kan kræves betalt af Befragteren, bliver der ikke Plads for en Regel om, at saadan Godtgørelse forfalder til Betaling Dag for Dag. —

Aftalen kan hjemle Bortfragteren Ret til Godtgørelse for andre Ophold end de omtalte, saaledes for Forsinkelse paa Grund af Ishindringer eller Ophold i Anledning af krigsførende Magters Inspektion.

¹⁵⁾ Angaaende Tilfælde, hvor Rejsen afbrydes, nedenfor § 44.

3. Bortfragteren har ifølge S. L.s 276 Søpanteret i Godset for Fordringer paa Fragt og Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Lastning og Losning og Ophold under Rejsen, hvorved i denne Forbindelse maa forstaas Rejsen fra Laste- til Lossestedet. Hans Ret til overfor en Modtager ifølge Konnossement at gøre sin Søpanteret gældende er dog, for saa vidt angaar Fragt og Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Lastningen, betinget af, at Kravet er paaført Konnossementet, § 160. Og naar Laste- og Lossetid er fastsat under et, kan Bestemmelsen om, at det ikke overfor en Modtager ifølge Konnossement kan gøres gældende, at der er anvendt for lang Tid til Lastningen, medmindre den anvendte Tid er angivet i Konnossementet, føre til, at Bortfragteren afskæres fra at gøre sin Søpanteret for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Losningen gældende overfor Modtageren.

Ligesom Trediemand kan Bortfragteren have Søpanteret i Godset for Bjærgeløn, Bidrag til Groshavari eller lignende¹⁶⁾ og Fordringer, der er opstaaet, fordi han har gjort Udlæg for Ejeren eller truffet særlige Foranstaltninger vedrørende Godset, § 276¹⁷⁾.

For de sidst omtalte Fordringer hæfter Ejeren af Godset med dette, men ikke personlig, §§ 104, 216 og 224.

For Fordringer paa Fragt og Godtgørelse for Ophold hæfter Befragteren personlig. Men for saa vidt ikke § 160 afskærer Bortfragteren fra at gøre sin Søpanteret for disse Fordringer gældende, er Befragterens Hæftelse kun subsidiær:

Som tidligere¹⁸⁾ nævnt er Bortfragterens Pligt til at udlevere Godset betinget af, at Modtageren betaler eller deponerer de Beløb, som Godset hæfter for, eller, for saa vidt angaar endnu ikke fastsatte Havaribidrag, stiller Sikkerhed. Normalt vil derfor Bortfragteren kræve dette. Som Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Losningen maa han formentlig kunne kræve et passende Beløb betalt eller deponeret, saa snart det viser sig, at Losningen ikke kan fuldføres indenfor Liggetiden.

Deponerede Beløb kan Bortfragteren efter § 113 hæve, naar Godset er udleveret, hvis ikke Modtageren hindrer det ved Arrest eller Forbud,

¹⁶⁾ Jfr. S. L.s §§ 136 og 218.

¹⁷⁾ Angaaende Krav paa Afstandsfragt og Erstatning for Fragttab og anden Skade nedenfor § 44.

¹⁸⁾ Ovenfor § 40 ved Note 38.

fordi han mener, at der er afkrævet ham for meget, eller at han har f. Eks. Erstatningskrav for Beskadigelse eller Tab af Gods.

I de Tilfælde, hvor Bortfragteren har Ret eller Pligt¹⁹⁾ til at oplægge Godset under sikker Forvaring, kan han ved offentlig Auktion eller paa anden betryggende Maade af oplagt Gods sælge saa meget, at de Krav, det hæfter for, bliver dækket, § 116. Denne Bestemmelse omfatter ikke blot Bortfragterens Krav paa Befragteren og paa Ejeren af Godset, men ogsaa Trediemands Krav paa Ejeren af Godset, hvilket maa ses i Forbindelse med, at Trediemands Krav ifølge § 276 har Prioritet sideordnet med Bortfragterens Krav paa Ejeren af Godset og forud for hans Krav paa Befragteren. For Fordring paa Befragteren, som ikke dækkes ved Salget, vedbliver han at være ansvarlig, § 117. Kun for saa vidt en Fordring, for hvilken Godset hæfter, forgæves er søgt dækket ved Salg af Gods, kan altsaa Bortfragteren holde sig til Befragteren for Fordringen. Hvis Bortfragteren uden rimelig Grund opsætter Salget, og dette medfører, at Dækning ikke kan erholdes af Godset, maa formentlig Fordringen falde bort²⁰⁾.

Foruden for de Fordringer, der er sikrede ved Søpanteret, hæfter Godset for offentlige Afgifter, her i Landet saaledes ifølge T. Fr.s §§ 23 og 173 for Told og Havneafgifter af Godset, og Krav herpaa gaar forud for Søpanterettigheder, S. L.s § 276. Til de Fordringer, der er sikret ved Søpanteret, hører Omkostninger ved Oplægningen, herunder den Del af Losningsarbejdet, som Modtageren skulde have udført, idet Oplægning maa anses som en særlig Foranstaltning vedrørende Godset. At ogsaa Salgsomkostninger kan dækkes ved Salg i Henhold til § 116, er selvfølgeligt.

Udleverer Bortfragteren Godset, er han ifølge § 117 afskaaret fra at gøre en Fordring paa Befragteren gældende mod denne, uden for saa vidt det godtgøres, at Fordringen ikke kunde være dækket ved Salg af Godset, eller at Befragteren vilde blive beriget paa Bortfragterens Bekostning, hvis Fordringen faldt bort — hvilket sidste vil være Tilfældet, naar Modtageren har Regres til Befragteren for Beløbet, om han betaler dette. For Befragteren som Underbortfragter eller Trediemand tilkommende Krav, der er sikret ved Søpanteret i Godset, bliver Bortfragteren ved at udlevere dette uden Samtykke af Fordringshaveren personlig ansvarlig, uden for saa vidt det godtgøres, at Fordringen ikke kunde være dækket ved Salg af Godset, § 280.

¹⁹⁾ Ovenfor § 40 mellem Noterne 40 og 41.

²⁰⁾ Jfr. ovenfor ved Note 3.

Ved at modtage Godset bliver Modtageren ifølge § 112 personlig forpligtet til at betale Fragt og andre Krav, som Bortfragteren har ifølge Konnossement eller andet Dokument, i Henhold til hvilket Godset befordres. Derimod bliver han ikke blot ved at modtage Godset personlig ansvarlig for derpaa hvilende Krav, hvis Tilstedeværelse ikke fremgaar af Konnossementet. Men har Bortfragteren tilkendegivet ham, at der er saadanne Krav, vil heri almindeligvis ligge, at Godset tilbydes Modtageren alene paa Vilkaar, at han paatager sig at betale de paagældende Beløb, og dette Vilkaar maa Modtageren da anses at indgaa paa, hvis han modtager Godset. Med Hensyn til Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold ved Losningen, maa det endog uden særlig Tilkendegivelse af Bortfragteren være klart for Modtageren, at Godset tilbydes ham paa Vilkaar, at han betaler, hvad der maatte paaløbe af saadan Godtgørelse. Og hvad angaar Befragteren som Underbortfragter eller Trediemand tilkommende Krav, for hvilke Godset hæfter, bestemmer § 280, at om Godset udleveres uden Samtykke af Fordringshaveren, bliver Modtageren, hvis han havde Kundskab om Fordringen, da Godset blev udleveret, personlig ansvarlig for den, uden for saa vidt det godtgøres, at den ikke kunde være dækket ved Salg af Godset.

Modtagelse af en Del af Godset eller Erklæring om at ville modtage dette maa formentlig medføre personligt Ansvar for Modtageren i samme Omfang som Modtagelse af alt Godset. At den, der legitimerer sig som Modtager, besigter Godset i Henhold til S. L.s § 111 eller Kn. L.s § 3, Pkt. 6, kan derimod ikke medføre personligt Ansvar for ham.

Er der flere Modtagere, vil et bestemt Parti af Godset normalt ikke hæfte for Fragten for de øvrige Partier, men Bortfragteren kan have Søpanteret i flere Partier for samme Krav paa Godtgørelse for Ophold, og baade Skibet og de forskellige Partier af Godset kan hæfte for samme Bjærgeløn. Ifølge § 281 kan nu en Fordringshaver, der har Søpanteret i flere Genstande, holde sig til enhver af disse for sin hele Fordring. Men vælger Fordringshaveren at holde sig til en bestemt Genstand, indtræder Ejeren, efter Omstændighederne ogsaa efterfølgende Søpanthavere i et vist Omfang i hans Søpanteret i de øvrige Genstande. De nærmere Regler herom omtales naturligst i Forbindelse med S. L.s øvrige Bestemmelser om Søpant.

Er der flere Modtagere af Gods, *der befordres i Henhold til samme Fragtaftale*, kan det tænkes, at nogle af dem har faaet alt deres Gods udleveret, før det viser sig, at Losningen ikke kan fuldføres indenfor Liggetiden. For Krav paa Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold

ved Losningen kan Bortfragteren da kun holde sig til de øvriges Gods. Men har en af Modtagerne betalt Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold, der er paaløbet paa Grund af en anden Modtagers Forhold, kan han ifølge § 110 — uafhængigt af Reglerne om Søpant — kræve Beløbet erstattet af denne. —

Mange Certepartier indeholder en saakaldt cesser-Klausul, hvorefter Befragterens Forpligtelse skal ophøre, *as soon as the cargo is on board*, men Bortfragteren have *a lien on the cargo for freight and demurrage*. Dette maa ses i Forbindelse med, at Bortfragteren efter engelsk Ret, naar ikke andet er aftalt, kan kræve Fragten betalt af Befragteren, selv om han opgiver sin Søpanteret derfor ved at udlevere Godset til Modtageren, og maa holde sig til Befragteren for *demurrage*, idet han kun, naar det særligt er aftalt, har Søpanteret derfor. Uanset Ophørsbestemmelsen maa Bortfragteren sikkert kunne holde sig til Befragteren for Krav paa Fragt, som han ifølge Aftale om, at Konnossement skal udstedes *at any rate of freight*, ikke har kunnet føre herpaa, for Fordringer som nogle af de i næste Afsnit omtalte, for hvilke Søpanteret ikke er hjemlet²¹⁾, for Krav paa Fragt, der skulde være forudbetalt, og for Krav paa Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastningen, som han ikke har paaført Konnossementet²²⁾. Og efter engelske Domstoles Opfattelse maa en cesser-Klausul formodes ikke at tage Sigte paa Tilfælde, hvor Tab af Gods medfører, at Søpanteretten for et Krav bliver utilstrækkelig. Antages dette, bliver det, naar dansk Ret kommer til Anvendelse, i Reglen uden Betydning, om et Certeparti indeholder cesser-Klausul eller ej.

Naar en fra Befragteren forskellig Aflader ikke i Tide har tilvejebragt de nødvendige Papirer vedrørende Godset eller givet Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen, og Undladelsen skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, fører vistnok almindelige Regler om Ansvar udenfor Kontraktsforhold til, at han maa erstatte Bortfragteren Skade ved det Ophold af Skibet, Undladelsen forårsager. Og hans Forpligtelse hertil kan ikke være blot subsidiær.

²¹⁾ N. D. 1922. 273 (norsk Højesteretsdom).

²²⁾ N. D. 1901. 449 (norsk Højesteretsdom).

§ 43. Rejsebortfragterens øvrige Krav.

1. Hvis Befragteren efter Aftalen skal give nærmere Ordre om Lastested, og han forsømmer at gøre dette i Tide, har Bortfragteren efter almindelige Regler Krav paa Erstatning for deraf følgende Skade, men Søpanteret for Krav paa Erstatning for Ophold under Rejsen til Lastestedet hjemler S. L. ham ikke.

Skal Befragteren efter Aftalen sørge for Bugserbaad eller Isbryderhjælp, kan Undladelse af at opfylde denne Forpligtelse efter almindelige Regler medføre Erstatningsansvar. For saa vidt angaar Skade ved Ophold af Skibet udover Lastetiden, har Bortfragteren da Søpanteret for sit Erstatningskrav, men for Krav paa Dækning af Udgifter ved selv at skaffe Bugserbaad eller Isbryder hjemler S. L. ham ikke Søpanteret.

2. Da Ophold ved Forhaling af Skibet ifølge S. L.s §§ 84, 85 og 106 medregnes i Ligge- eller Overliggetiden, kan Bortfragteren ikke kræve Havneafgifter, Hyre eller, ved Underbortfragtning af et tidsbefragtet Skib, Tidsfragt, der paaløber under Forhalingen, godtgjort som Forhalingsomkostninger. Til disse maa derimod regnes Udgifter til Arbejds løn for Løsgørelse af Skibet og Fortøjning deraf, endvidere Forbrug af Kul, Olie og andre Maskinfornødenheder¹⁾).

Formentlig er Bortfragteren ikke pligtig at udlægge Omkostninger ved Forhaling. Gør han det, faar han et Dækningskrav mod den, der skal bære Omkostningerne.

Efter § 78 er det Befragteren, der kan kræve Forhaling fra en Lastepads til en anden og skal bære Omkostningerne derved. Dette maa gælde, selvom Afladeren er forskellig fra Befragteren. Naar undtagelsesvis²⁾ Afladeren har Legitimation som Retsefterfølger af Befragteren, maa det dog være ham, der har Ret til at kræve Forhaling og skal bære Omkostningerne.

¹⁾ Jfr. Sf. K.s § 146.

²⁾ Ovenfor § 39 mellem Noterne 23 og 24.

Paa Bestemmelsesstedet er det ifølge § 106 Modtageren, der kan kræve Skibet forhalet og skal bære Omkostningerne. Naar undtagelsesvis Modtageren har Legitimation ikke som Retsefterfølger af Befragteren, men alene som Udøver af visse af dennes Rettigheder, maa det dog være Befragteren, der har Ret til at kræve Forhaling og skal bære Omkostningerne derved.

3. Afladerens Ret til, naar det ikke medfører væsentlig Ulempe, at faa særskilte Konnossementer for de enkelte Dele af Godset, er efter § 95 betinget af, at han erstatter Bortfragteren deraf følgende Udgifter.

Til Udgifter ifølge Udstedelse af Delkonnossementer maa regnes derved nødvendiggjort Forbrug af Maatter eller andet Separationsmateriale og Arbejdsløn, der paaløber, fordi Skibets Andel af Arbejdet ved Lastning, Stuvning eller Losning bliver besværligere, derimod ikke Havneafgifter, Hyre eller, ved Underbortfragtning af tidsbefragtet Skib, Tidsfragt, der paaløber under Ophold i Laste- eller Lossehavnen som Følge af, at Delkonnossementer skal udstedes.

Skønt det i § 95 hedder, at Delkonnossementer kan kræves, mod at Afladeren *erstatte* Udgifterne, behøver Bortfragteren næppe at give Kredit for disse. Udlægger han Beløbet, faar han et Dækningskrav mod Afladeren. Derimod faar han formentlig ikke noget Krav mod en fra Afladeren forskellig Befragter. Efter Omstændighederne har ikke Befragteren, men alene Afladeren Interesse i, at Delkonnossementer udstedes, saaledes naar Afladeren som fob-Sælger ønsker at kunne sælge Godset partivis til forskellige Sider, hvis ikke Befragteren som Køber indløser Konnossementerne.

4. Afladeren er overfor Bortfragteren ansvarlig for Rigtigheden af de Angivelser om Godset, der efter hans Opgivelse og paa hans Forlangende er optaget i Konnossementet, S. L.s § 153³⁾.

Naar der i Henhold til Aftale udfærdiges Konnossement med andre Vilkaar end fastsat i Aftalen⁴⁾, og dette medfører forøget Ansvar for Bortfragteren, har denne ifølge § 95 Krav paa, at Befragteren holder ham skadesløs.

5. Har leveret Gods foraarsaget Skade for Bortfragteren eller nogen anden, er Afladeren ifølge S. L.s § 97 pligtig at betale Erstatning, saafremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i Fejl eller For-

³⁾ Kn. L.s § 3, Pkt. 5 fastslaar Afladerens Ansvar alene for Rigtigheden af hans Opgivelse om Vægt, Maal eller Stykketal og Identitetsmærker, jfr. ovenfor § 39 mellem Noterne 15 og 16.

⁴⁾ Ovenfor § 39 efter Note 24.

sømmelse, f. Eks. leveret Godset i utilstrækkelig Emballage eller under urigtig Betegnelse, undladt at mærke farligt Gods som foreskrevet eller at angive Vægten paa tunge Kolli⁵⁾). Derimod er Afladeren, som det udtrykkeligt siges i Kn. L.s § 4, Pkt. 3, uden Ansvar, naar ikke han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i Fejl eller Forsømmelse. Naar let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods er indlastet, uden at Bortfragteren har kendt dets Beskaffenhed, er dog Afladeren ansvarlig for Skade, der forårsages af Godset, selvom der ikke foreligger Fejl eller Forsømmelse, S. L.s § 97, Kn. L.s § 4, Pkt. 6.

En fra Afladeren forskellig Befragter maa være uden Ansvar i hvert Fald for Skade, som leveret Gods forårsager andre end Bortfragteren. Derimod antager nogle, at naar Afladeren er ansvarlig for Skade, som leveret Gods forårsager Bortfragteren, kan denne kræve Skaden erstattet ogsaa af Befragteren. Herimod taler dog, at Bortfragteren altid maa være forberedt paa at faa med en selvstændig Aflader at gøre.

Er det aftalt, at Befragteren skal sørge for Lastning og Stuvning eller Losning, maa formentlig § 149⁶⁾ være analogisk anvendelig.

⁵⁾ Ovenfor § 10 ved Note 9.

⁶⁾ Nedenfor § 45 mellem Noterne 11 og 12.

§ 44. Hævning af Rejsebefragtningen, Ophør deraf og Tilbagetræden derfra.

1. Befragteren — eller en Retsefterfølger af ham — kan have Ret til at hæve Befragtningen paa Grund af Forsinkelse eller anden Misligholdelse paa Bortfragterens Side:

(1) Kommer Skibet for sent frem til Lastehavnen eller indtræffer anden Forsinkelse paa Bortfragterens Side, har Befragteren ifølge S. L. s § 126 Ret til at hæve Befragtningen, saafremt Bortfragteren, da Aftalen blev sluttet, maatte indse, at *Formaalet med Befordringen af Godset vilde blive væsentlig forfejlet paa Grund af Forsinkelsen*, hvilket kan være Tilfældet, f. Eks. naar Godset er letfordærveligt, har Karakter af Sæsonvare eller — kendeligt for Bortfragteren — tænkes anvendt paa en bestemt Maade. Og som Hovedregel kan Befragteren kun i saa Fald hæve paa Grund af Forsinkelse. Bestemmelsen har sit Forbillede i engelsk og tysk Ret, hvorefter Adgangen til at hæve er betinget af, at Forsinkelsen *frustrates the adventure*, eller at *der erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt wird*. I hvert Fald i Formen betegner Bestemmelsen en Afvigelse fra dansk Kontraktsrets almindelige Regel om Hævningsret paa Grund af Misligholdelse, men maaske kan den opfattes som Udtryk alene for, at Befragteren ifølge Søfartens Vilkaar maa være forberedt paa Forsinkelser, som han i andre Kontraktsforhold ikke vilde behøve at finde sig i.

I to Tilfælde har Befragteren Hævningsret udover, hvad der følger af Hovedreglen:

a. Er Bortfragteren selv¹⁾ Skyld i Forsinkelsen, kan Befragteren hæve Befragtningen, hvis ikke Forsinkelsen er af væsentlig Betydning.

b. Skal Skibet efter Aftalen være lasteklart inden en bestemt Tid, medfører enhver Overskridelse, at Befragteren kan hæve Befragtningen. —

¹⁾ Om Skibsfører eller Mandskab har Skyld, er uden Betydning for Befragterens Hævningsret.

Giver Bortfragteren Meddelelse om, at Skibet vil komme for sent frem til Lastehavnen, maa Befragteren, hvis han vil hæve Befragtningen, gøre det uden ugrundet Ophold. Undlader han dette, maa hans Ret til at hæve paa Grund af allerede paaløben Forsinkelse gaa tabt. En fra Befragteren forskellig Aflader kan sikkert i Reglen ikke betage Befragteren hans Hævningsret ved derpaa rettet Erklæring eller ved at levere Godset.

Er Konnossement udstedt, kan kun den, der er legitimeret som Modtager andetsteds end paa Bestemmelsesstedet, udøve Hævningsretten²⁾.

Med Henblik paa Del- og Stykgodsbefragtning, herunder alle Tilfælde, hvor Delkonnossementer er udstedt, bestemmer § 127, at hvis Lastning har fundet Sted, kan Befragtningen ikke hæves, for saa vidt Losning af Godset vil medføre Skade for anden Befragter. Forudsætningsvis ligger heri, at Befragteren ikke ved Hævning af Befragtningen uden Losning af Godset kan frigøre sig for sin Forpligtelse til at betale Fragten.

At Losning af Godset vil medføre væsentlig Ulempe for Bortfragteren, f. Eks. gøre det umuligt for ham at opfylde Aftaler om senere Rejser i rette Tid, er ikke til Hinder for, at Befragtningen hæves. Efter Omstændighederne maa det endog kunne kræves, at Skibet anløber en Havn for at losse Godset.

Naar Formaalet med Befordringen paa Grund af Forsinkelse vilde blive væsentlig forfejlet, for saa vidt angaar alene en Del af Godset, kunde Befragteren have Interesse i delvis Hævning af Befragtningen, men hertil hjemler § 126 ham ikke Ret. Af § 127 synes dog at følge, at naar ikke alt Godset, men en Del deraf kan losses uden Skade for anden Befragter, har Befragteren Ret til at hæve Befragtningen for denne Dels Vedkommende. Og er Delkonnossementer udstedt, maa enhver af Indehaverne af disse paa egen Haand kunne udøve Hævningsretten for sin Del af Godset, i hvert Fald naar ikke hans Delkonnossement angiver sig som saadant, men formentlig ogsaa ellers.

Ved Helbefragtning vil saavel delvis som fuldstændig Hævning af Befragtningen medføre, at Befragteren ophører at være Helbefragter, saaledes at Bortfragteren kan medtage Gods for andre end ham.

Er en Del af Rejsen udført, naar Befragtningen hæves, kan Bortfragteren ifølge § 129 kræve Afstandsfragt for Gods, der er i Behold, i de i § 125 nævnte Undtagelsestilfælde³⁾ sikkert ogsaa for Gods, der er gaaet tabt.

²⁾ Jfr. ovenfor § 39 efter Note 37.

³⁾ Ovenfor § 42 efter Note 3.

Afstandsfragten kan ikke som Fragt for fuldført Befordring overstige Godsets Værdi. Med denne Begrænsning bestemmes den som det Beløb, der bliver tilbage af den aftalte Fragt, naar Fradrag gøres efter Forholdet mellem Længden af den tilbagestaaende Rejse og Længden af den aftalte Rejse, saaledes at Hensyn tages ogsaa til Varigheden af saadanne Rejser og særlige Bekostninger derved. At ikke — gangbare — Fragter for disse, men Længden af dem lægges til Grund for Beregningen af Fradragets Størrelse, kan let føre til, at Afstandsfragten bliver forskellig fra den Nytte, Befragteren har af, at en Del af Rejsen er udført. I Tilfælde af Afdrift af Skibet kan det tænkes, at Fradraget bliver større end den aftalte Fragt, fordi den tilbagestaaende Rejse er længere end den aftalte.

Enhver af Parterne kan kræve Afstandsfragten fastsat af en Dispachør. Tvist om Rigtigheden af dennes Afgørelse kan indbringes for Domstolene.

Som andre Fragtfordringer maa Krav paa Afstandsfragt være sikret ved Søpanteret i Godset efter § 276.

I Modsætning til, hvad der gælder i de nedenfor under Nr. 3, 4 og 5 omtalte Tilfælde, mister Bortfragteren Krav paa paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold, naar Befragtningen hæves. Har han allerede faaet f. Eks. Godtgørelse for Overliggetid ved Lastningen, der jo forfalder til Betaling Dag for Dag, synes derfor Befragteren at maatte have Krav paa at faa Beløbet tilbagebetalt.

(2) Efter almindelige Regler kan Befragteren have Ret til at hæve Befragtningen, naar Skibet lider af en Mangel⁴⁾, eller Bortfragteren misligholder sin Pligt til at drage Omsorg for Godset og iøvrigt varetage Ejerens Tarv. De under (1) omtalte Regler om Hævningsrettens nærmere Indhold og om Afstandsfragt maa i saa Fald være analogisk anvendelige. —

Reglerne om Bortfragterens Ansvar for Tab eller Beskadigelse af Gods, Forsinkelse og anden Misligholdelse er omtalt tidligere⁵⁾.

2. Gaar Skibet tabt, eller bliver det erklæret⁶⁾ for uistandsætteligt, opfører Fragtaftalen at gælde, § 128⁷⁾.

Ifølge S. L. s § 6 anses et Skib som uistandsætteligt ikke blot, naar Reparation er umulig i hvert Fald paa det Sted, hvor Skibet befinder sig, og

⁴⁾ Er en Lumpsumfragt aftalt, maa forholdsmæssig Nedsættelse deraf kunne kræves, naar Skibets Lastevne viser sig mindre end angivet af Bortfragteren.

⁵⁾ Ovenfor § 41.

⁶⁾ Nemlig ved lovlig Besigtelse, S. L. s § 6.

⁷⁾ Jfr. ovenfor § 40 Nr. 2.

paa andre Steder, hvortil det kan bringes, men ogsaa, naar det ikke er Istand-sættelse værd, hvilket er Tilfældet, naar Omkostningerne ved Reparation vil overstige Forskellen mellem Skibets Værdi i repareret Stand og Værdien i beskadiget Stand. De nævnte Værdier maa bestemmes som Salgsværdier, hvorved bemærkes, at hvis Skibet af Rederen er tidsbortfragtet for længere Tid, kan dets Værdi for ham være meget afvigende fra Salgsværdien. Til Reparationsomkostninger maa regnes nødvendige Udgifter ved Forsejling, Forhaling og Dokning af Skibet, der ikke allerede er paaløbet⁸⁾).

Som i de under Nr. 1 omtalte Tilfælde gælder, at Bortfragteren har Krav paa Afstandsfragt, hvis en Del af Rejsen er udført, naar Aftalen op-hører at gælde, men mister Krav paa paaløben Godtgørelse for Overliggetid eller yderligere Ophold.

Reglerne om Bortfragterens Ansvar for Skade som Følge af, at Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er omtalt tidligere⁹⁾).

3. Baade Befragteren — eller en Retsefterfølger af ham — og Bortfragteren kan ifølge § 135 hæve Befragtningen uden Pligt til at betale Er-statning, naar det, efter at Aftalen er sluttet, viser sig, at Udførelsen af Rejsen vil udsætte Skib eller Gods for Opbringelse eller anden Skade som Følge af Krig, Blokade, Oprør, borgerlige Uroligheder eller Sørøveri, eller at Faren herfor er blevet væsentlig forøget.

I Modsætning til Befragterens Hævningsret paa Grund af Forsinkelse er den gensidige Hævningsret efter § 135 ikke, for saa vidt angaar indlastet Gods, betinget af, at Losning af Godset kan finde Sted uden Skade for anden Befragter. Efter Omstændighederne maa Bortfragteren have Ret og, paa Begæring af Befragteren, Pligt til at lade Skibet anløbe en Havn for at losse Godset.

Kan Faren afværges ved, at en Del af Godset bliver tilbage eller losses, haves gensidig Hævningsret kun, for saa vidt angaar denne Del. Men skønt Bortfragteren ikke har Krav paa Erstatning, er han, naar det kan ske uden Skade for anden Befragter, berettiget til at hæve Befragtningen i dens Hel-hed, hvis ikke paa Opfordring Erstatning for Fragttab og anden Skade be-tales eller Sikkerhed stilles derfor. At dette sker, er altsaa en Betingelse for, at Befragteren kan kræve det øvrige Gods befordret til Bestemmelsesstedet. Er Delkonnossementer udstedt, maa dog enhver Indehaver af et af disse have Krav paa at faa sit Gods ført frem, uanset om Hævningsretten udøves med

⁸⁾ Jfr. Sf. K.s § 129.

⁹⁾ Ovenfor § 41.

Hensyn til Gods, der omfattes af et andet Delkonnossement, i hvert Fald naar hans Konnossement ikke angiver sig som Delkonnossement, men formentlig ogsaa ellers.

Ved Fastsættelse af Erstatning for Fragttab og anden Skade, skal Hensyn tages til, om Bortfragteren uden rimelig Grund har undladt at medtage hans Gods, § 134.

Da Erfaringen viser, at Krig og lignende i Reglen bevirker ikke Tilbagegang i Omsætning, men tværtimod Forøgelse af Behovet for Tonnage og dermed Stigning af Fragtrater, vil Bestemmelserne om gensidig Hævningsret oftest virke ensidigt til Fordel for Bortfragteren.

Det er antaget, at Undladelse af straks at benytte den gensidige Hævningsret ikke afskærer fra at gøre det senere, men at hvis Bortfragteren først hæver paa et senere Tidspunkt, kan Befragteren kræve erstattet Tab, han paa Grund af Fragtstigning lider ved ikke straks at have sluttet anden Befragtningsaftale¹⁰).

Bortfragteren har, naar Befragtningen hæves, Krav paa Afstandsfragt som i de under Nr. 1 og 2 omtalte Tilfælde, § 135. Endvidere har han Krav paa paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold.

Ifølge § 136 kommer de for Groshaveri gældende Fordelingsregler til Anvendelse paa Omkostninger ved Ophold af Skibet, efter at det har indtaget Last, i Lastehavnen eller en Havn, der anløbes under Rejsen, paa Grund af en Fare som nævnt i § 135. Herved er naturligvis forudsat, at Aftalen ikke hjemler Bortfragteren Krav paa Godtgørelse for saadant Ophold.

4. Befragteren — eller en Retsefterfølger af ham — kan efter § 131 træde tilbage fra Befragtningen uden Pligt til at betale Erstatning i følgende Tilfælde:

(1) Naar Muligheden af at levere eller befordre Godset eller indføre det paa Bestemmelsesstedet maa anses udelukket ved Omstændigheder, der ikke er af saadan Beskaffenhed, at Befragteren, da Aftalen blev sluttet, burde have taget dem i Betragtning, saasom Indførsels- eller Udførselsforbud eller anden Foranstaltning af offentlig Myndighed, hændelig Undergang af alt Gods af den Art, Aftalen angaar, eller lignende.

¹⁰) U. f. R. 1919. 540 (H. R. D.). Meget taler for at antage, at den, der vil paaberaabe sig en Omstændighed, der medfører gensidig Hævningsret, uden ugrundet Ophold skal give Meddelelse derom, men dette er ikke som i de nedenfor ved Note 11 omtalte Tilfælde foreskrevet i S. L.

(2) Naar det bestemte Gods, Aftalen angaar, er gaaet til Grunde ved en Ulykkeshændelse.

Vilde Befordringen af Godset medføre væsentlig Ulempe for Bortfragteren, kan ogsaa han træde tilbage fra Befragtningen uden Pligt til at betale Erstatning.

Den, der vil paaberaabe sig en Omstændighed som her nævnt, skal ifølge § 131 uden ugrundet Ophold give Meddelelse derom. Gør han ikke det, maa hans Ret til at træde tilbage fra Befragtningen uden Pligt til at betale Erstatning gaa tabt¹¹⁾. Ved Bortfragteren ad anden Vej, at alt Gods af den Art eller det bestemte Gods, Aftalen angaar, er gaaet til Grunde, maa det dog være uden Betydning, om han ikke faar Meddelelse derom fra Befragteren. Men i Tilfælde af Indførsels- eller Udførselsforbud maa paa Grund af Muligheden af Dispensation derfra manglende Reklamation i Reglen medføre, at Befragteren taber sin Ret til at træde tilbage uden Pligt til at betale Erstatning paa Grund af Forbudet, selvom Bortfragteren ad anden Vej har Kundskab om dette.

De under (1) nævnte Omstændigheder svarer til dem, der efter Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 fritager en Sælger af artsbestemte Genstande for Ansvar for Forsinkelse. Dog nævnes blandt Eksemplerne ikke Krig, hvilket maa ses i Forbindelse med, at Krig kan medføre gensidig Hævningsret efter § 135.

¹¹⁾ Anderledes efter den norske Sølvs § 131, hvor det udtrykkeligt siges, at Undladelse af Reklamation medfører kun Pligt til at erstatte deraf følgende Skade. I den svenske Sølvs § 131 er en til den i Teksten omtalte svarende Bestemmelse optaget i Henhold til følgende Bemærkninger fra lagrådets Side: „Det kan ... ifrågasättas att i förevarande § införa en bestämmelse, innebärande att befraktaren ej skall åtnjuta frihet från ersättnings-skyldighet därest han underlåtit at inom skäligen tid efter det omöjligheten at avlämna godset blivit honom bekant til bortfraktaren avsända meddelande om frånträdandet av avtalet. Anses en sådan påföljd av befraktarens underlåtenhet för sträng — något som dock näppeligen synes vara fallet med hensyn till att bortfraktaren i följd av befraktarens försummelse kan åsamkas ej blott onödiga kostnader utan även betydande skada i övrigt genom att han i onödan hållas bunden vid avtalet — torde vara lämpligt att åtminstone införa ett uttryckligt stadgande om skyldighet för befraktaren att gottgöra bortfraktaren den kostnad och skada som tillskyndas denne genom befraktarens berörda försummelse, dock ej utöver det belopp som vid skyldighet att ersätta fraktförlust och annan skada skolat utgå.“ Angående Betydningen af den i den svenske Lov optagne Reklamationsregel, der som nævnt ganske svarer til den danske, udtalte Departementschefen: „Påföljden av underlåtet meddelande lär för befraktarens vidkommende i regel få antagas bliva allenast skyldighet att utgiva ersättning för därav uppkommen skada, ej förlust av rätt att åberopa den ersättningsbefriande omständigheten; denna skadeståndsplikt torde ej kunna sträcka sig utöver vad han varit pliktig utgiva enligt §: ns första stycke.“ (c: Erstatning for Fragttab og anden Skade).

I Modsætning til den gensidige Hævningsret efter § 135 er Retten til Tilbagetræden efter § 131, for saa vidt angaar indlastet Gods, baade for Bortfragterens og Befragterens Vedkommende betinget af, at Losning af Godset kan ske uden Skade for anden Befragter, for Befragterens Vedkommende tillige af, at Losningen ikke vil medføre væsentlig Ulempe for Bortfragteren, § 133. Men dette udelukker ikke, at Bortfragteren kan have Ret og, paa Begæring af Befragteren, Pligt til at anløbe en Havn for at losse Godset.

Tilbagetræden kan finde Sted, for saa vidt angaar alene en Del af det Gods, Befragtningen angaar, hvilket navnlig vil være praktisk, naar Omstændigheder som nævnt under (1) og (2) ikke foreligger med Hensyn til alt Godset. Men skønt Bortfragteren ikke har Krav paa Erstatning, er han, som efter § 135, naar det kan ske uden Skade for anden Befragter, berettiget til at hæve Befragtningen i dens Helhed, medmindre paa Opfordring Erstatning for Fragttab og anden Skade bliver betalt eller Sikkerhed stillet derfor. Ogsaa i de her omtalte Tilfælde maa dog, naar Delkonnossementer er udstedt, enhver Indehaver af et af disse have Krav paa at faa sit Gods befordret til Bestemmelsesstedet, uanset om Retten til Tilbagetræden benyttes med Hensyn til Gods, der omfattes af et andet Delkonnossement, i hvert Fald naar hans Konnossement ikke angiver sig som Delkonnossement, men formentlig ogsaa ellers.

Bortfragteren har som efter § 135 Krav paa Afstandsfragt, naar en Del af Rejsen er udført, og paa paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold.

Træder Befragteren helt eller delvis tilbage fra Befragtningen, skønt Omstændigheder som nævnt under (1) og (2) ikke foreligger med Hensyn til Godset, og skønt han ikke er berettiget til at hæve Befragtningen paa Grund af Forsinkelse eller anden Misligholdelse paa Bortfragterens Side eller efter Reglerne om gensidig Hævningsret, kan Bortfragteren, foruden Afstandsfragt, naar en Del af Rejsen er udført, og paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold, kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade, §§ 131—133. Hans Krav herpaa er sikret ved Søpanteret i Godset efter § 276. Men som Bortfragteren ikke kan paaføre et Delkonnossement Fragt for andet Gods end det, der omfattes af Konnossementet¹²⁾, saaledes maa han være afskaaret fra at holde sig hertil for Skade som Følge af, at Tilbagetræden fra Befragtningen finder Sted med Hensyn til andet Gods.

¹²⁾ Ovenfor § 39 ved Note 25.

Hvad angaar indlastet Gods, er naturligvis udenfor de under (1) og (2) nævnte Tilfælde som i disse Tilbagetræden fra Befragtningen udelukket, for saa vidt Losning af Godset vil medføre væsentlig Ulempe for Bortfragteren eller Skade for anden Befragter, § 133. Men selv udenfor de under (1) og (2) nævnte Tilfælde kan formentlig Bortfragteren være forpligtet til at anløbe en Havn for at losse Godset, hvis Befragteren begærer det.

I Tilfælde af delvis Tilbagetræden fra Befragtningen har Bortfragteren udenfor de under (1) og (2) nævnte Tilfælde samme Ret som i disse til at hæve Befragtningen i dens Helhed, hvis ikke paa Opfordring Erstatning for Fragttab og anden Skade bliver betalt eller Sikkerhed stillet derfor. Det maa dog være en Forudsætning, at ikke allerede den Sikkerhed, han i de her omtalte Tilfælde har i Godset, er tilstrækkelig. Hæver Bortfragteren Befragtningen i dens Helhed, kan han — i Modsætning til, hvad der gælder i de under (1) og (2) nævnte Tilfælde — ifølge §§ 132 og 133 kræve Erstatning for deraf følgende Fragttab og anden Skade, og for sit Krav herpaa har han Søpanteret i Godset efter § 276¹³⁾.

En Helbefragter, der ved hel eller delvis Tilbagetræden fra Befragtningen betaler Erstatning for Fragttab og anden Skade eller stiller Sikkerhed derfor, saaledes at Bortfragteren i Tilfælde af delvis Tilbagetræden afskæres fra at hæve Befragtningen i dens Helhed, kan forbeholde sig, at Gods ikke medtages for andre end ham. Dette maa naturligvis gælde, ogsaa naar Befragteren paa Grund af Forsinkelse eller anden Misligholdelse paa Bortfragterens Side eller ifølge Reglerne om gensidig Hævningsret kunde hæve Befragtningen helt eller delvis uden Pligt til at betale Erstatning, men undlader at benytte sin Ret dertil.

At Befragteren, naar han helt eller delvis træder tilbage fra Befragtningen, i Reglen maa erstatte Fragttab og anden Skade, alene med den Begrænsning, der maatte følge af almindelige Retsregler, men dog fritages derfor, naar der foreligger Omstændigheder som dem, der efter Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 24 for Sælgeren af artsbestemte Genstande medfører Ansvarsfrihed for Ikke-Levering, eller, hvis Aftalen angaar bestemt Gods, naar dette er gaaet til Grunde ved en Ulykkeshændelse, fører i Retning af at opfatte Tilbagetræden fra Befragtningen som ikke blot Fordringshavermora, men ogsaa Skyldnermora paa Befragterens Side, Levering af Godset som en Forpligtelse for Befragteren, maaske endog hans Hovedfor-

¹³⁾ Jfr. dog ovenfor ved Note 12.

pligtelse, ved hvis Opfyldelse Bortfragteren faar Sikkerhed i Godset for den Fragt, hvis Indtjening for ham er Formaalet med Aftalen, men for hvilken han i første Række maa holde sig ikke til Befragteren, men til Godset eller Modtageren af dette. Spørger man, om Befragterens Tilbagetræden fra Befragtningen har Retsbrudsfølger ogsaa udover Pligten til at erstatte Fragttab og anden Skade, synes imidlertid Svaret at maatte være benægtende. Af § 133 fremgaar, at Befragteren altid har Ret til at faa indlastet Gods losset i Lastehavnen eller under Rejsen, for saa vidt det kan ske uden væsentlig Ulempe for Bortfragteren eller Skade for anden Befragter. Med Nødvendighed følger heraf vel ikke, at Befragteren ogsaa har Ret til at undlade Levering af Godset, thi for at opnaa Søpanteret for bl. a. sit Krav paa Fragt har Bortfragteren Interesse i at faa det leveret, selvom han umiddelbart efter Indlastningen skal tilbagelevere det. Men for det første maatte en Pligt til at levere Godset med Ret til at faa det tilbage straks efter Indlastningen forekomme saa mærkelig, at næppe nogen Befragter vilde betænke sig paa at bryde den. Og dernæst viser § 132, at naar blot Befragteren betaler Erstatning for Fragttab og anden Skade eller stiller Sikkerhed derfor, giver hans Undladelse af at levere en Del af Godset aldrig Bortfragteren Ret til at hæve Befragtningen, for saa vidt angaar den øvrige Del, endsige for fremtidige Rejser, som Befragtningen maatte omfatte. Endelig synes det utvivlsomt, at en Erklæring fra Befragteren om, at han træder tilbage fra Befragtningen, maa være virksom, selvom en fra ham forskellig Aflader er villig til at levere Godset.

Er intet Gods leveret ved Udløbet af Lastetiden, anses Befragteren at være traadt tilbage fra Befragtningen, § 131. Leverer Befragteren ikke alt det Gods, Aftalen angaar, anses han at være traadt tilbage fra Befragtningen, for saa vidt angaar det ikke leverede Gods, § 132. At kun en Del af Godset er leveret ved Udløbet af Lastetiden, vil dog ikke altid medføre, at Befragteren maa anses at være traadt tilbage fra Befragtningen, for saa vidt angaar den øvrige Del, idet Aftale om en vis Forlængelse af Lastetiden maa kunne træffes saavel med en fra Befragteren forskellig Aflader som med Befragteren selv¹⁴⁾.

Er ved Helbefragtning Skibets Lasteevne angivet med et Spillerum, maa Befragteren indenfor dette levere fuld Last, efter Omstændighederne altsaa mere, end det er angivet, at Skibet mindst kan tage, hvis ikke han vil anses at være traadt delvis tilbage fra Befragtningen¹⁵⁾. Hvilket Spillerum et om-

¹⁴⁾ Ovenfor § 40 Nr. 6.

¹⁵⁾ U. f. R. 1923. 664 og N. D. 1923. 285 (svensk Højesteretsdom). Anderledes U. f. R. 1922. 416 (med rigtig Dissens).

trent angiver, maa bero paa Varens Art. Ved Trælast kan man vistnok i Reglen regne med 10 pCt. Ved Jærnmalm har en engelsk Dom antaget, at Spillerummet er kun 3 pCt.

Ved Delbefragtning maa formentlig Befragteren indenfor et for Partladningens Størrelse bestemt Spillerum levere, hvad Bortfragteren forlanger, hvis ikke han vil anses at være traadt delvis tilbage fra Befragtningen¹⁶). Er ved Stykgodsbefragtning Godsets Mængde bestemt med et Spillerum, maa det derimod være tilstrækkeligt, at Befragteren leverer saa meget, som Undergrænsen angiver.

Stemmer det Gods, der leveres, ikke med Aftalen, maa deraf følgende Fragttab og anden Skade erstattes¹⁷).

Er der Tvivl om, hvilken Art eller Mængde af Gods Aftalen angaar, kan det afskære Bortfragteren fra at kræve Erstatning, at han ikke gør Indsigelse ved Leveringen¹⁸).

Leverer en fra Befragteren forskellig Aflader Gods, der ikke stemmer med Aftalen, maa Bortfragteren overfor Befragteren være pligtig at afvise det.

5. Efter almindelige Regler kan Bortfragteren have Ret til at hæve Befragtningen i følgende Tilfælde:

(1) Naar Fragt, der efter Aftalen skal forudbetales, ikke erlægges i rette Tid.

I Forbindelse med at hæve Befragtningen maa Bortfragteren i saa Fald kunne kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade, sikkert ogsaa Afstandsfragt, hvis — undtagelsesvis — en Del af Rejsen er udført paa det Tidspunkt, da Fragt skulde forudbetales, og paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold.

(2) Naar Godtgørelse for Overliggetid ved Lastningen ikke betales Dag for Dag.

Hævningsretten maa dog i saa Fald være betinget af, at Sikkerhed for Beløbet ikke haves f. Eks. i leveret Gods.

Har Bortfragteren Ret til at hæve Befragtningen, maa han i Forbindelse hermed kunne kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade og paaløben Godtgørelse for Overliggetid.

¹⁶) Angaar Aftalen bestemte Lastrum, kan dog det om Helbefragtning anførte faa tilsvarende Anvendelse. — Om at Bortfragteren ikke er pligtig at modtage mere end angivet ved Undergrænsen for Partladningens Størrelse, ovenfor § 40 efter Note 7.

¹⁷) U. f. R. 1920. 263, N. D. 1922. 209.

¹⁸) U. f. R. 1893. 1324, 1918. 346 og 1921. 231 (H. R. D.).

(3) Naar Skibet opholdes ved, at Afladeren ikke tilvejebringer nødvendige Papirer vedrørende Godset eller ikke giver Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen.

Naturligvis medfører ingenlunde ethvert Ophold af nævnte Grund Hævningsret. Har Bortfragteren Ret til at hæve, maa han i Forbindelse hermed kunne kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade¹⁹⁾ og paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold.

Ophold af Skibet under Rejsen, fordi Ordre om Bestemmelsessted eller anden Anvisning angaaende Rejsen ikke gives, maa kunne medføre, at Bortfragteren faar efter Omstændighederne Hævningsret eller Ret til selv at vælge Bestemmelsessted og Rejserute.

(4) Naar Lukning af en Havn, Spærring af en Kanal, uforudseelige Ishindringer eller lignende medfører, at Udførelse af Rejsen først kan finde Sted til en Tid, der ligger udenfor Aftalens Forudsætninger.

Hæves Befragtningen af denne Grund, kan Bortfragteren ikke kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade, men indtræder Hindringen efter, at en Del af Rejsen er udført, maa han formentlig, naar han har Ret til at hæve, i Forbindelse hermed kunne kræve Afstandsfragt²⁰⁾, vistnok ogsaa paaløben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold²¹⁾.

6. I alle Tilfælde af Hævning af Befragtningen, Ophør deraf og Tilbage-træden derfra maa en Række af de Regler, der gælder, naar Rejsen fuld-føres, være analogisk anvendelige:

Efter Analogien af § 113 er Bortfragteren ikke pligtig at udlevere Godset, forinden Modtageren har betalt eller deponeret eller, for saa vidt angaar endnu ikke fastsatte Havaribidrag, stillet Sikkerhed for de Beløb, Bortfragte-ren kan kræve ifølge Konnossement eller andet Dokument, i Henhold til hvilket Godset befordres, og andre Beløb, Godset hæfter for, altsaa bl. a. Krav paa Erstatning for Fragttab og anden Skade, Afstandsfragt og paa-løben Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold. Hvad angaar Befragteren som Underbortfragter eller Trediemand tilkommende Krav, for hvilke Søpanteret i Godset haves, er iøvrigt § 280 direkte anvendelig.

¹⁹⁾ Dette maa sikkert gælde, selvom Afladeren ikke har kunnet tilvejebringe de nød-vendige Papirer, idet Umuligheden heraf ikke hører til de Omstændigheder, der efter § 131 giver Befragteren Ret til at træde tilbage fra Befragtningen uden Pligt til at betale Erstat-ning.

²⁰⁾ S. L.s § 129 hjemler ham jo Krav herpaa, endog naar Skibet gaar tabt paa Grund af Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren selv.

²¹⁾ Det ligger nærmere at analogisere fra § 135 end at sidestille Tilfældet med de i §§ 126—130 omhandlede Tilfælde.

Efter Analogien af § 111 maa den, der legitimerer sig som Modtager, have Ret til at besigte Godset, før han modtager det.

De om Losning paa Bestemmelsesstedet gældende Regler er analogisk anvendelige. Har enten Befragteren eller Bortfragteren Krav paa Erstatning i Anledning af, at Rejsen afbrydes, maa ved Fastsættelse af Erstatningen Hensyn tages til vedkommendes Omkostninger ved Losningen.

Ogsaa Reglerne om personligt Ansvar for Modtageren af Godset som Følge af, at han modtager det, maa være analogisk anvendelige. Erklæring om Hævning af Befragtningen eller Tilbagetræden derfra kan formentlig i Reglen ikke opfattes som Tilsagn om at ville modtage Godset, idet saadan Erklæring ofte maa afgives uden forudgaaende Besigtelse deraf.

Analogisk anvendelige er endelig Reglerne om Ret eller Pligt for Bortfragteren til at oplægge Godset under sikker Forvaring, om Ret til af oplagt Gods at sælge saa meget, at de Krav, Godset hæfter for bliver dækket, om Ret til at holde sig til Befragteren for Krav paa denne, der ikke dækkes ved Salget, og om Bortfald af Krav paa Befragteren som Følge af Udlevering af Godset til Modtageren.

§ 45. Tidsbefragtning.

1. I Forholdet mellem Tidsbortfragteren og Modtageren af Gods ifølge et af førstnævnte udstedt Konnossement¹⁾ gælder de i S. L. for Rejsebefragtning og i Kn. L. givne Regler om Befordringen og Udleveringen af Godset, herunder ogsaa Reglerne om Bortfragterens Ansvar og Ugyldighed af Forbehold om Indskrænkning i hans Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods.

2. Som ved Rejsebefragtning gælder, at naar Aftalen angaar et bestemt Skib, eller i Henhold til Aftalen et bestemt Skib er anmeldt, kan Bortfragteren ikke opfylde Aftalen med et andet Skib, § 73.

Bortfragteren skal sørge for, at Skibets Tilstand, Bemanding, Proviantering og Udrustning opfylder de Krav, der stilles i almindelig Fragtfart, § 138. Dog er han ikke pligtig at sørge for Brændsel til Skibets Maskineri eller Vand til Kedlerne.

Da de Krav, der stilles i almindelig Fragtfart, ikke er de samme i alle Farter, kan Bortfragterens Forpligtelser efter § 138 have ulige Omfang under de forskellige Rejser, Skibet udfører i Henhold til Aftalen. Særlige Indretninger, der kræves af Hensyn til en bestemt Art af Last, er Bortfragteren ikke pligtig at sørge for efter § 138. Imidlertid kan han overfor det Offentlige have Pligt hertil, saaledes naar Skibet anvendes til Befordring af Kreaturer²⁾, og han maa da overfor Befragteren være berettiget til at gøre sin Udførelse af Rejsen betinget af, at de fornødne Indretninger tilvejebringes. Naar ikke offentlige Hensyn gør sig gældende, er derimod Bortfragteren næppe berettiget til at nægte at udføre en Rejse, fordi Befragteren har undladt at sætte Skibet i behørig Stand. Vel kan han som Følge heraf ifalde Ansvar, idet han jo, naar han udsteder Konnossement, overfor Modtageren af Godset faar en Rejsebortfragters Pligter og Ansvar. Men dette er ikke noget for det her omtalte Tilfælde særligt, idet det, som tidligere³⁾ omtalt,

¹⁾ Om Tidsbortfragterens Pligt til at udstede Konnossement ovenfor § 39 ved Note 5.

²⁾ Ovenfor § 8 Nr. 4 (2).

³⁾ Ovenfor § 39 mellem Noterne 24 og 25.

i al Almindelighed gælder, at Tidsbortfragteren, selvom han derved paadrager sig forøget Ansvar, er forpligtet til at udstede Konnossement for indlastet Gods med de Vilkaar for Befordringen, der er sædvanlige i den paa-gældende Fart, § 141.

Paa Opfordring af Befragteren eller som negotiorum gestor for denne kan Skibsføreren besørge Indkøb af Brændsel, Vand og andet, som det paa-hviler Befragteren at sørge for. Da Skibsføreren herved optræder som Med-hjælper for Befragteren, kan Fejl eller Forsømmelse af ham ikke medføre, at Bortfragteren ifalder Ansvar eller afskæres fra at kræve Tidsfragt for Tid, der gaar tabt som Følge af Fejlen eller Forsømmelsen. Men hvis ikke Skibsføreren angiver, at han optræder paa Befragterens Vegne, maa Trediemand kunne gaa ud fra, at Indkøbene foretages for Rederen, saaledes at denne forpligtes ved de af Skibsføreren indgaaede Retshandler, og Trediemand efter Omstændighederne faar Søpanteret i Skib og Fragt for sine Krav, § 254.

Foretager Befragteren selv Indkøb af f. Eks. Brændsel, vil han ofte spørge Skibsføreren om, hvad Skibet behøver. For Skade som Følge af urigtige Angivelser herom kan Rederen blive ansvarlig efter S. L.s § 8.

Ved baade Leveringen og Tilbageleveringen af Skibet vil dette i Reglen have en vis Forsyning af Bunkerkul, som da henholdsvis Befragteren eller Bortfragteren overtager, i Reglen til Markedspris.

Ofte indgaas Aftalen paa Grundlag af Oplysninger om Skibets Hastighed, Klasse, Brændselsforbrug, Lasteevne og Position⁴⁾.

3. Aftalen kan fastsætte den Havn, hvor Skibet skal leveres, eller overlade Befragteren at give Ordre derom. Ofte skal Levering ske paa en bestemt Plads i Havnen eller paa den Plads, som Befragteren anviser. I Lighed med, hvad der gælder ved Rejsebefragtning ifølge § 77⁵⁾, kan det maaske antages, at Befragteren ogsaa uden særlig Aftale derom har Ret til at anvise Leveringsplads, naar ikke en bestemt Plads er vedtaget. Utvivlsomt kan kun en Plads anvises, hvortil Adgangen er fri, og hvor Skibet kan ligge flot og sikkert. At Skibet uden Hinder kan komme ud derfra med indtagen Last, er derimod ikke nødvendigt. Gives Anvisning ikke i Tide, maa formentlig Levering kunne ske paa en af Bortfragteren valgt, rimelig Plads.

Den Tid, i hvilken Aftalen gælder, og dermed Tidsfragten kan først begynde at løbe, naar Skibet i kontraktmæssig Stand er tilstede paa ret

⁴⁾ Jfr. ovenfor § 40 Nr. 2.

⁵⁾ Ovenfor § 40 ved Note 13.

Leveringsplads. Endvidere er det ifølge § 137 en Betingelse, at Skibet staa til Raadighed for Befragteren, hvilket efter Omstændighederne maa forudsætte Melding til ham om Skibets Ankomst. Uden særlig Hjemmel kan det derimod ikke antages, at Tiden først kan begynde at løbe efter Melding en vis Tid forud.

Længden af den Tid, i hvilken Skibet skal staa til Raadighed for Befragteren, er hyppigst fastsat til 6 eller 12 Maaneder, undertiden dog til flere Aar. Ofte har Befragteren en vis Ret til Forlængelse af den aftalte Tid. Bortfragteren er pligtig at lade Skibet tiltræde ny Rejse, selvom den vil medføre Overskridelse af den aftalte Tid, naar Overskridelsen ikke gaar udover, hvad der maa anses som rimeligt, S. L.s § 143. For Afgørelsen af, om en vis *overlap* er rimelig, kan det være af Interesse, hvilke Rejser Skibet efter Aftalen eller dens Forudsætninger har skullet udføre, hvorimod Længden af den aftalte Tid ikke kan have nogen synderlig Betydning. Selv efter Udløbet af den aftalte Tid kan Bortfragteren være pligtig at modtage Gods til Befordring, hvis han kræver en Aftale angaaende Tilbageleveringsstedet overholdt, idet det i hvert Fald ikke altid kan forlanges, at Befragteren lader Skibet gaa i Ballast til Tilbageleveringshavnen. For *overlap* betales Tidsfragt som for den aftalte Tid. Ved at efterkomme Begæring om Tiltrædelse af ny Rejse under Protest kan Bortfragteren forbeholde sig Krav paa Betaling af gangbar Tidsfragt for Overskridelsen.

Aftalen vil bestemme, i hvilke Havne Tilbagelevering kan ske. Undertiden har Bortfragteren Krav paa et vist Varsel. Ved Tilbageleveringen maa Skibet være i rengjort Stand, og særlige Indretninger, som Befragteren har ladet anbringe deri, maa være fjernede.

4. Bortfragteren er ikke pligtig at udføre en Rejse, hvorved Skibet eller de ombordværende vil blive udsat for Fare, som han ikke med Rimelighed kunde regne med, da Aftalen blev sluttet, § 142. Ej heller er han pligtig at medtage let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods. Men iøvrigt er han med de yderligere Begrænsninger, som Aftalen maatte fastsætte, i den Tid, Skibet staa til Raadighed for Befragteren, pligtig at udføre de Rejser, som denne kræver, § 137.

Ofte bestemmer Aftalen, at Ordre om Udførelse af en Rejse kan gives til Skibsføreren. I saa Fald maa vistnok dennes Efterkommelse af Ordren i Tvivlstilfælde afskære Bortfragteren fra at gøre gældende, at Udførelse af den paagældende Rejse ikke kunde kræves.

Rederen maa have Ret til at lade foretage de for Vedligeholdelse af

Skibet og Bevaring af dets Klasse fornødne Besigtelser og Reparationer, herunder Rensning af Skibsbund og Kedler. Kan det i saa Henseende fornødne foretages samtidig med Lastning eller Losning, maa dog Befragteren have Krav paa, at dette sker. Rensning af Bunden vil Befragteren sjældent have Interesse i at modsætte sig, idet det er af Betydning for Skibets Hastighed, at Bunden holdes ren.

Bortfragteren maa ikke medtage Gods for andre end Befragteren, § 74.

5. Under Udførelsen af en Rejse maa Bortfragteren overfor Befragteren have en Rejsebortfragters Forpligtelser, for saa vidt ikke andet er bestemt eller maa anses indeholdt i Aftalen, hvilket imidlertid er Tilfældet i ret vidt Omfang:

Da Fragten beregnes efter Tid, maa det anses indeholdt i Aftalen, at Bortfragteren skal lade Skibet ligge til Lastning eller Losning saa længe og i det hele gøre de Ophold, som Befragteren bestemmer, for saa vidt ikke andet følger af, at Tiden for Befragtningen nærmer sig sit Udløb. Dog kan Befragteren ikke forlange, at Bortfragteren skal bryde Pligter, han ved Udstedelse af Konnossement har paataget sig overfor Modtageren af Godset.

Hvis ikke Befragteren bestemmer andet, skal Bortfragteren udføre saavel Ballastrejser som Rejser fra et Laste- til et Lossested med tilbørlig Hurtighed. Naar det ikke gælder Redning af Menneskeliv, kan derfor selv paa en Ballastrejse Deviation eller andet Ophold kun gøres, hvis det af Hensyn til Bjærgning af Skib eller Gods eller af anden Grund maa anses rimeligt. Af den Andel i Bjærgeløn, der ifølge § 228 tilkommer Rederen, kan Befragteren kræve Dækning for Tidsfragt og Udgifter til Brændsel, der paaløber i Anledning af Bjærgningen, § 150. Resten deraf deles lige. Ved Underbortfragtning paa Tid maa Befragterens Rettigheder efter § 150 antages overført til Underbefragteren.

Ifølge § 139 skal Befragteren sørge for Lastning, Stuvning og Losning. Han kan ikke kræve anden Medvirkning af Skibsfører og Mandskab end den, der er sædvanlig ved Rejsebefragtning i den paagældende Fart, hvilket vil sige, at han i Reglen højst kan kræve, at Besætningen skal betjene Skibets Spil. Betaling for Overarbejde og andre særlige Udgifter ved Besætningens Medvirkning maa Befragteren bære. Er Bortfragteren ifølge Udstedelse af Konnossement overfor Modtageren af Godset forpligtet til at levere Godset ved Skibets Side, maa han kunne kræve derved foranledigede Udgifter godtgjort af Befragteren.

Bortfragteren kan forlange de Regler om Skibes Lastning iagttaget, for

hvis Overholdelse han er ansvarlig overfor det Offentlige⁶⁾), og han kan kræve Stuvningen udført paa en saadan Maade, at Skibets Stabilitet ikke udsættes for Fare.

Med de Undtagelser, der følger af Bortfragterens Pligter med Hensyn til Skibets Tilstand, Bemanding, Proviantering og Udrustning og af Befragterens Ret til ved Lastning, Stuvning og Losning at kræve den Medvirkning af Skibsfører og Mandskab, der maatte være sædvanlig i den paagældende Fart, skal Befragteren bære alle Udgifter ved Udførelsen af Rejserne, § 140. Foruden Udgifter til Brændsel til Skibets Maskineri og Ferskvand til Kedlerne skal Befragteren herefter bære Havne- og Kanalafgifter, Lodspenge, Udgifter ved Bugserhjælp, Karantæneafgifter, Udgifter til Underlag, Garnering og andet, der er nødvendigt for Stuvningen, og til Ballast, Udgifter ved Fortøjning af Skibet og ved Vagthold, Underhold af Lods og Toldbetjente ombord, Diæter til Toldembedsmænd. Naturligvis skal ved Leveringen af Skibet Bortfragteren betale Havneafgift for indgaaende og ved Tilbageleveringen Befragteren betale Afgift alene for indgaaende. Afgifter som Besejlingsafgiften i Københavns Havn⁷⁾), der ikke svares for indgaaende eller udgaaende, men erlægges en Gang for hvert Ophold i Havnen, maa ved Leveringen betales af Bortfragteren, ved Tilbageleveringen af Befragteren. Forbrug af Brændsel til Madlavning for Mandskabet eller Opvarmning af dets Opholdsrum maa Bortfragteren bekoste. Det samme gælder andre Maskinfornødenheder end Brændsel, navnlig Smøreolie, Pakning og Tvist.

Bortfragteren maa bære Udgifter ved Afgivelse af pligtige Søforklaringer, ved Afholdelse af Syn og Skøn over Skibet i Henhold til § 41 og ved Lugebesigtelse i Henhold til § 42⁸⁾). Omkostninger ved Søforklaringer eller Syn og Skøn, der er nødvendige af Hensyn til Opgørelse af Groshavari, fordeles dog efter de herfor gældende Regler. Omkostninger ved Afholdelse af Syn og Skøn over Ladningen i Henhold til § 41⁹⁾) maa sikkert betragtes som Udgifter ved Udførelsen af den paagældende Rejse, derfor bæres af Befragteren — hvilket iøvrigt gælder ogsaa ved Rejsbefragtning.

Angaaende Bortfragterens Pligt til at drage Omsorg for Godset og iøvrigt varetage Ejerens Tarv gælder intet særligt. Tidsbortfragteren maa have

⁶⁾ Ovenfor § 10.

⁷⁾ Ovenfor § 2 mellem Noterne 12 og 13.

⁸⁾ Ovenfor § 28 Nr. 1 (4), litra c, d og e.

⁹⁾ Ovenfor § 28 Nr. 1 (4), litra d.

samme Fuldmagt som Rejsebortfragteren til at foretage Retshandler og optræde som Sagsøger paa Ladningsejerens Vegne.

At Bortfragteren er ikke blot berettiget, men forpligtet til at nægte Udl levering af Godset, forinden de Beløb, for hvilke det hæfter, er betalt eller deponeret eller, for saa vidt angaar endnu ikke fastsatte Havaribidrag, Sikkerhed er stillet derfor, følger af § 280.

For Tilfælde, hvor Skibsføreren giver berettiget Grund til Klage, paa lægger Aftalen i Reglen Bortfragteren Pligt til at sætte en anden i hans Sted.

6. De i Indenrigsfart gældende Regler om Ugyldighed af visse Forbehold om Indskrænkning i Rejsebortfragterens Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods kan ikke komme til Anvendelse i Forholdet mellem Tidsbefragter og Tidsbortfragter.

Iøvrigt maa Tidsbortfragterens Ansvar bestemmes efter de samme Regler som Rejsebortfragterens. For saa vidt angaar Skade som Følge af Forsinkelse paa Bortfragterens Side eller som Følge af, at Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, siges det udtrykkeligt i § 147, som i § 130, at Bortfragteren er ansvarlig, medmindre det maa antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i Fejl eller Forsømmelse.

Hvad angaar Skade som Følge af Fejl eller Forsømmelse ved Lastning, Stuvning eller Losning, er Bortfragteren kun ansvarlig, for saa vidt Fejlen eller Forsømmelsen er begaaet under *pligtig* Medvirkning af Skibsfører eller Mandskab, § 139. Hertil maa regnes fornøden Kontrol med, at Skibets Stabilitet ikke udsættes for Fare som Følge af Stuvningen, efter Omstændighederne vel ogsaa Vejledning om Indholdet af Forskrifter angaaende Skibets Lastning. At Skibsføreren ifølge Anmodning antager Stevedor for Befragterens Regning, kan ikke paaføre Bortfragteren Ansvar for Skade som Følge af Fejl eller Forsømmelse af vedkommende.

7. (1) Tidsfragt skal betales forskudsvis for en Maaned ad Gangen, § 144. Skønt jo ikke alle Maaneder er lige lange, vil Tidsfragten altid i Aftalen være fastsat til et bestemt Beløb for hver Maaned.

For den til en Rejse medgaaede Tid kan Tidsfragt kræves, uanset om Godset er i Behold ved Rejsens Slutning. Gaar Skibet tabt eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, maa Tidsfragten løbe indtil det Tidspunkt, da Ulykken indtraf. Bliver Skibet borte, uden at det kan oplyses, naar Ulykken indtraf, skal Tidsfragt betales for Halvdelen af den Tid, som maatte

paaregnes at medgaa til den Del af Rejsen, der ifølge sidste Underretning om Skibet ikke var udført, § 145.

Ifølge § 144 betales Tidsfragt ikke for Tid, der gaar tabt ved almindelig Vedligeholdelse af Skibet, ved Udbedring af Skade, der ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af Befragteren eller nogen, han svarer for¹⁰⁾, eller iøvrigt paa Grund af Bortfragterens Forhold. Som Eksempler paa dette sidste kan nævnes Tid, der medgaar til de for Vedligeholdelse af Skibets Klasse fornødne Besigtelser, Forsinkelse af en Rejse eller Ophold derunder ifølge Stranding eller anden Søulykke, uanset om Ulykken skyldes Navigeringsfejl af andet Skib, pludselig Inddragning af Fyrskib eller lignende, Ophold som Følge af, at Skibet ikke har tilstrækkelig Bemanding, Proviantering og Udrustning, og Tid, der gaar tabt ved Arrest i Skibet. I sidstnævnte Tilfælde maa dog i Reglen Tidsfragt betales, hvis Arresten er gjort for en Fordring, som Skibsføreren har paadraget Rederen ved Indkøb af Brændsel til Maskineriet, fordi Befragteren ikke selv har sørget for det fornødne i saa Henseende. Under Ophold ifølge Arbejdsstandsninger, Indefrysning, Blokade af en Havn eller krigsførende Magters Visitation af Skibet maa Tidsfragten i Reglen løbe, idet Opholdet sjældent vil have sin Grund i Bortfragterens Forhold. Ogsaa for Karantæneophold maa Tidsfragt betales, hvis ikke Opholdet er en Følge af Sygdom blandt Besætningen eller andet særligt Forhold vedrørende denne.

Den Tid, for hvilken Aftalen gælder, løber uden Afbrydelse, selvom Tid gaar tabt af nogen af de i § 144 nævnte Aarsager, men formentlig maa Forbrug af Maskinkul i den Tid, der gaar tabt, være for Bortfragterens Regning, og ogsaa andre Driftsudgifter, som ellers skulde betales af Befragteren, kan komme til at paahvile Bortfragteren som Følge af Tidstab.

Naar Aftalen er indgaaet ved Mellemkomst af en Mægler, er det Sædvane, at vedkommende opkræver Tidsfragten uden særligt Vederlag.

S. L. hjemler ikke Bortfragteren Søpanteret for Tidsfragt. Men Tidscertepartier indeholder altid Bestemmelse om, at Bortfragteren skal have *a lien on all cargoes and all subfreights* for Tidsfragt, ofte ogsaa for andre Krav. Den Sikkerhed i Godset, der saaledes tillægges ham, har i Reglen ikke synderlig Værdi, idet den nævnte Bestemmelse aldrig vil være optaget i Konnossementet, der jo kan kræves udstedt med de i den paagældende Fart sædvanlige Vilkaar for Befordringen. Derimod er det af Betydning for Bortfragteren, at han har Sikkerhed i Konnossementsfragten. I Kraft heraf

¹⁰⁾ Jfr. nedenfor ved Note 12.

maa han formentlig, naar Tidsfragt ikke betales i rette Tid, kunne udøve den Ret til af oplagt Gods at sælge saa meget, at de Krav, Godset hæfter for bliver dækket, som efter § 116 vil tilkomme Befragteren — eller en Rets- efterfølger af ham — som Underbortfragter.

Udenfor Tilfælde af mora med Betalingen af Tidsfragt er Bortfragteren ikke berettiget til at foretage Salg af oplagt Gods, medmindre han bemyndiges dertil af den, hvem saadan Ret tilkommer. Og Befragteren kan næppe forlange, at Bortfragteren paa hans Vegne foretager Salget. Men som den, der har oplagt Godset, maa Bortfragteren paa Forlangende medvirke til, at Befragteren faar den for Foretagelse af Salg nødvendige Legitimation.

Om særlig Godtgørelse til Bortfragteren for Ophold af Skibet bliver der ikke Spørgsmaal ved Tidsbefragtning.

(2) Paadrager Bortfragteren sig forøget Ansvar ved at udstede Konnossement for indlastet Gods med de Vilkaar for Befordringen, der er sædvanlige i den paagældende Fart, skal Befragteren holde ham skadesløs, § 141.

Skönt det synes tvivlsomt, om Bortfragteren udenfor Tilfælde, hvor det følger af, at han maa udstede Konnossement som nævnt, kan have Pligt til at erstatte Ejeren Beskadigelse eller Tab af Gods, der er en Følge af Lastning, Stuvning eller Losning og ikke skyldes pligtig Medvirkning af Skibsfører eller Mandskab, bestemmer § 139 med Henblik paa Muligheden heraf, at i saa Fald skal Befragteren holde ham skadesløs.

(3) Som ved Rejsebefragtning er Afladeren ifølge § 153 overfor Bortfragteren ansvarlig for Rigtigheden af de Angivelser om Godset, der efter hans Opgivelse og paa hans Forlangende er optaget i Konnossementet.

Om Afladerens Ansvar for Skade, der foraarsages af leveret Gods, maa gælde de samme Regler som ved Rejsebefragtning¹¹⁾, idet det, naar Afladeren ikke er Befragter, drejer sig om et Ansvar udenfor Kontraktsforhold. Naar Konnossement eller lignende Adkomstdokument angaaende Befordring over Søen af andet Gods end levende Dyr og Dækslast udstedes, er iøvrigt Reglerne i Kn. L.s § 4, Pkt. 3 og 6 direkte anvendelige, selvom der foreligger Tidsbefragtning.

Med Henblik paa, at Befragteren ifølge § 139 skal sørge for Lastning, Stuvning og Losning, bestemmer § 149, at Bortfragteren har Krav paa Erstatning for Skade paa Skibet, der skyldes Fejl eller Forsømmelse af Befragteren eller nogen, han svarer for. Som det jo ved Fremleje antages, at Lejeren overfor Udlejeren hæfter for Skade, Genstanden lider ved Fejl

¹¹⁾ Ovenfor § 43 Nr. 5.

eller Forsømmelse af Fremlejerer, saaledes maa det være Meningen, at Befragteren skal erstatte Skade, der under Lastning, Stuvning eller Losning tilføjes Skibet, selvom ikke han selv er Aflader eller Modtager. For saa vidt anses altsaa en selvstændig Aflader eller Modtager at høre til de Personer, Befragteren svarer for. Det samme maa gælde, naar det i Anledning af Spørgsmaal om, hvorvidt Tidsfragt kan kræves for Tid, der er gaaet tabt ved Udbedring af Skade paa Skibet, skal afgøres, om Skaden skyldes Fejl eller Forsømmelse af Befragteren eller nogen, han svarer for¹²⁾.

8. (1) Bliver Skibet for sent stillet til Raadighed for Befragteren, eller indtræffer anden Forsinkelse paa Bortfragterens Side, kan Befragteren hæve Befragtningen, saafremt Bortfragteren, da Aftalen blev sluttet, maatte indse, at Formaalet med Aftalen vilde blive væsentlig forfejlet paa Grund af Forsinkelsen, § 146. Er Bortfragteren selv Skyld i Forsinkelsen, kan Befragteren hæve Befragtningen, hvis ikke Forsinkelsen er af uvæsentlig Betydning. Og skal Skibet efter Fragtaftalen stilles til Raadighed inden en bestemt Tid, medfører enhver Overskridelse, at Befragteren kan hæve Befragtningen.

Giver Bortfragteren Meddelelse om, at Skibet vil blive forsinket, maa Befragteren, hvis han vil hæve Befragtningen, gøre det uden ugrundet Ophold.

Disse Regler svarer nøje til Bestemmelserne i § 126 om Rejsebefragterens Ret til at hæve Befragtningen paa Grund af Forsinkelse. Dog har Bortfragteren efter § 146 Interpellationsret i ethvert Tilfælde af Forsinkelse af Skibet, efter § 126 derimod kun, for saa vidt angaar for sen Fremkomst til Lastehavnen.

Naar ikke Aftalen sætter snævre Grænser for, hvilke Rejser Befragteren kan kræve udført, vil Betingelserne for Anvendelse af Hovedreglen i § 146 sjældent foreligge.

(2) Bliver Tidsfragten ikke betalt i rette Tid, kan Bortfragteren hæve Befragtningen og kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade, § 148.

Udtrykket *i rette Tid* muliggør at anse Hævningsret udelukket, naar Forsinkelsen er af ringe Betydning.

Ved Fastsættelsen af Erstatning for Fragttab og anden Skade maa efter almindelige Regler og Analogien af § 134 Hensyn tages til, om Bortfragteren uden rimelig Grund har undladt at begrænse sit Tab.

(3) For Tidsbefragtning giver S. L. ikke Regler om gensidig Hævningsret eller Ret for enten Befragteren alene eller tillige Bortfragteren til at

¹²⁾ Jfr. ovenfor ved Note 10.

træde tilbage fra Befragtningen uden Pligt til at betale Erstatning, men naar Aftalen gælder kortere Tid og fastsætter snævre Grænser for, hvilke Rejser Bortfragteren skal udføre, kan det næppe være udelukket at anse de nævnte Rettigheder hjemlede ved almindelige Regler om bristende Forudsætninger eller en Analogi fra de for Rejsebefragtning gældende Regler¹³). Er Aftalen indgaaet for lang Tid, vil det derimod i hvert Fald i Reglen være betænkeligt at antage noget saadant ikke blot, naar Befragtningen, hvad ofte er Tilfældet, er indgaaet i spekulativt Øjemed, men ogsaa, hvis tværtimod Befragteren har tilsigtet at forsøge en ny Rute uden at paadrage sig den med Eje af Skib følgende Risiko, Bortfragteren at frigøre sig for en væsentlig Del af en Reders Driftsrisiko.

Bortset fra Tilfælde, hvor almindelige Regler om bristende Forudsætninger eller en Analogi fra de for Rejsebortfragtning gældende Regler maatte føre til et andet Resultat, kan Bortfragteren, hvis Befragteren træder tilbage fra Befragtningen, kræve Erstatning for Fragttab og anden Skade, men ved Fastsættelsen heraf maa, hvad enten der paa Befragterens Side foreligger alene Fordringshavermora eller tillige Skyldnermora, Hensyn tages til, om Bortfragteren uden rimelig Grund har undladt at begrænse sit Tab.

En til Kravet paa en vis *overlap* svarende Ret til *underlap* hjemler S. L. ikke Befragteren.

9. Tidscertepartier indeholder altid Bestemmelser om Afgørelse af Stridigheder ved Voldgift.

¹³) Ovenfor § 44 Nr. 3 og 4.

§ 46. Befragtningsreglers Fravigelighed.

De om Befragtning gældende Regler kan langt fra alle fraviges ved Bestemmelser i Fragtaftalen. Reglerne om Afladerens Pligt til at erstatte Skade, der foraarsages af leveret Gods, og om hans Ansvar for Rigtigheden af Angivelser om Godset, der efter Opgivelse og paa Forlangende af ham er optaget i Konnossementet, angaar tildels Ansvar udenfor Kontraktsforhold. Overfor godtroende Trediemand er Bestemmelser i Fragtaftalen, der begrænser Bortfragterens Fuldmagt for Ejeren af Godset, uden Betydning. Begrundede i Hensyn til Trediemand er mange af Reglerne om Konossementer, de Bestemmelser, der udelukker Hævning af Befragtingen eller Tilbagetræden derfra i Lastehavnen eller under Rejsen, for saa vidt angaar indlastet Gods, der ikke kan losses uden Skade for anden Befragter, og Reglerne om, at saavidt muligt Forholdsordre skal indhentes, før Bortfragteren træffer nogen særlig Foranstaltning vedrørende Godset, at Ejeren i ethvert Tilfælde bør underrettes om, hvad der foretages, og at Ejeren kun med Godset hæfter for Bortfragterens Krav paa Dækning for Udlæg og for Forpligtelser, som Bortfragteren indgaar for ham. Og hvad angaar Bortfragterens Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods, gælder vidtgaaende Begrænsninger i Kontraktsfriheden.

De Bestemmelser, S. L.s 5. Kapitel indeholder om Fragtaftalen, det vil sige om Parternes gensidige Rettigheder og Forpligtelser, er ifølge § 71 fravigelige, for saa vidt ikke andet er bestemt. Skønt Rederen altid overfor det Offentlige har Ansvar for Skibets Sødygtighed, maa herefter selv de Regler, der fastslaar Bortfragterens Pligter i saa Henseende overfor Befragteren, kunne fraviges, for saa vidt ikke andet følger af Reglerne om Ugyldighed af Forbehold om Indskrænkning i Bortfragterens Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods. Og skønt Bortfragteren overfor anden Befragter kan være forpligtet til at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods, maa Reglerne om hans Ret

til at gøre dette uden Pligt til at erstatte Befragteren eller en Retsefterfølger af ham Skaden være fravigelige.

Fravigeligheden af de Regler om Fragtaftalen, om hvilke ikke det modsatte er sagt, bestemmes i § 71 nærmere saaledes, at de kommer kun til Anvendelse, naar ikke andet er udtrykkelig aftalt eller maa anses indeholdt i Aftalen eller følger af Sædvane.

I Kraft af Aftalefriheden kan der fremkomme andre Befragtningsformer end Rejse- og Tidsbefragtning eller Mellemformer mellem disse. Ved Befragtning for en Rejse kan det saaledes aftales, at Fragt skal betales efter Tid, og Tidsbefragtning kan sluttes for bestemte Rejser. Ofte maa det ifølge udtrykkelig Vedtagelse om Fravigelse af visse Regler anses indeholdt i Aftalen, at ogsaa andre Regler ikke skal komme til Anvendelse. Saaledes fører jo ved Tidsbefragtning allerede Betalingen af Tidsfragt efter Tid til, at Bortfragterens Pligter under Udførelsen af en Rejse i flere Henseender maa afvige fra, hvad der gælder ved Rejsebefragtning.

Som i andre Kontraktsforhold kan det være tvivlsomt, hvorvidt det følger af Sædvane, at en fravigelig Regel ikke skal komme til Anvendelse, navnlig naar Sædvanen har ringe Udbredelse, end ikke som f. Eks. Kutymen vedrørende Førelse af Dækslast behersker en bestemt Fart, men er begrænset til en Havn, hvad ofte er Tilfældet, naar den angaar Spørgsmaal, der foreligger alene i Laste- eller Lossehavnen. Oftest er Havnekutymen ugunstige for Bortfragteren, idet de f. Eks. gaar ud paa, at Godset skal modtages eller leveres ikke ved Skibets Side, men i en vis Afstand derfra, at der ved Betaling af Fragt kan gøres et Fradrag eller foretages Omregning fra en Møntsort til en anden efter Kurser, der begunstiger Modtageren, at Affaderen eller Modtageren har Krav paa en vis Adressekommission. Uden bestemte Holdpunkter for, at det har været Meningen, kan det ikke antages, at Kutymen af saadant Indhold skal træde i Stedet for fravigelige Lovregler. Derimod vil Sædvaner i Laste- eller Lossehavnen ofte være bestemmende for, paa hvilken Maade Arbejdet med Lastningen eller Losningen kan kræves udført.

At Sædvaner i Laste- eller Lossehavnen angaaende f. Eks. Arbejdstid paavirker Længden af den legale Ligge- og Overliggetid, og at ved Tidsbefragtning Konnossement skal udstedes med de Vilkaar for Befordringen, der er sædvanlige i den paagældende Fart, er Udtryk for, at en fravigelig Lovregel faar sit Indhold nærmere bestemt ved Sædvane, men ikke fortrænges deraf. Ofte vil naturligvis ogsaa Vedtagelser mellem Parterne faa deres Indhold nærmere bestemt ved Sædvane. Fortrænge aftalte Vilkaar kan Sædvaner ikke.

§ 47. Passagerbefordring.

1. Foruden de almindelige Regler om Passagerbefordring i S. L.s 5. Kapitel gælder ifølge Lov vedrørende Udvandring Nr. 134 af 2. Maj 1934 om oversøisk Befordring af Udvandrere visse særlige Regler. Ved Udvandrer forstås en *dansk Statsborger*, der forlader Danmark i den Hensigt at tage fast Ophold og søge sit Udkomme i fremmed Verdensdel, eller et *Familiemedlem*, der enten ledsager ham eller forlader Riget i den Hensigt at slutte sig til ham, § 1. Ligestillet med en Udvandrer anses en *her fast bosat fremmed Statsborger*, der forlader Danmark i den Hensigt at tage fast Ophold og søge sit Udkomme i fremmed Verdensdel, eller et *her fast bosat Familiemedlem*, der enten ledsager ham eller forlader Danmark i den Hensigt at slutte sig til ham¹⁾.

Under Socialministeriet er oprettet et Udvandringskontor, § 25. Dettets Chef skal yde Udvandrere Bistand, tilvejebringe Oplysninger om Forholdene i Lande, hvortil Udvandring finder eller kan finde Sted, gøre saadanne Oplysninger tilgængelige for Offentligheden, virke for og i fornødent Fald gøre Indstilling om Foranstaltninger til Betryggelse af Udvandringen, derunder om økonomisk Hjælp til Udvandrere og Uddannelse af dem, § 26. Endvidere skal han følge den Virksomhed, private Personer eller Institutioner udøver med Hensyn til Meddelelse af Oplysninger til Udvandrere, Ydelse af Støtte til saadanne eller Uddannelse af dem. For saa vidt han skønner Virksomheden skadelig, kan han paalægge vedkommende at ophøre dermed, og efterkommes Paalæg herom ikke, kan han helt forbyde Fortsættelsen af Virksomheden. Med Bistand af de offentlige Arbejdsanvisningskontorer skal han have Opmærksomheden henvendt paa Muligheden af at skaffe Personer, der paatænker at udvandre, Arbejde her i Landet.

¹⁾ I det Omfang, i hvilket det findes formaalstjenligt, kan Bestemmelserne i Loven vedrørende Udvandring ved kongelig Anordning udvides til at gælde ogsaa Udvandring til europæiske Lande og Udvandring til fremmed Verdensdel, der ikke foregaar med Skib til oversøisk Havn, § 24.

Ret til at paatage sig oversøisk Befordring af Udvandrere fra dansk Havn eller over fremmed europæisk Havn eller medvirke ved Afslutning af Aftale herom har kun Personer, der af Socialministeren²⁾ har faaet Tilladelse til at virke som Udvandringsagenter, §§ 3 og 32. Saadan Tilladelse gives kun til en bestemt Person, der skal være retskaffen og myndig, bo her i Landet og, hvis ikke særlige Omstændigheder taler for at fravige denne Betingelse, have haft fast Ophold her i de sidste fem Aar, stille en vis Sikkerhed og svare Koncessionsafgift, §§ 4, 6 og 31. Endvidere gives Tilladelsen kun for bestemte Befordringsvirksomheder, § 3. Naar Tilladelse søges, skal det oplyses, om Ansøgeren har Generalagentur for vedkommende Rederi eller er bemyndiget alene til at indskrive Passagerer til Befordring med dets Skibe, § 5. En Udvandringsagent maa ikke have Kontor paa flere Steder, men kan udenfor det Sted, hvor han har Kontor, drive Forretning ved Fuldmægtig, der skal være retskaffen og myndig, bo her i Landet og, hvis ikke Socialministeren samtykker i, at denne Betingelse fraviges, have haft fast Ophold her i de sidste fem Aar, og hvis Fuldmagt skal være godkendt af Udvandringskontorets Chef, §§ 8—11.

Tilbud om at medvirke til Udvandring paa anden Maade end ved Befordring maa ikke fremsættes offentligt uden Samtykke af Udvandringskontorets Chef, § 32. Og selvom det ikke sker ved offentlig Bekendtgørelse, er det forbudt planmæssigt eller mod Vederlag at virke for at bevæge nogen til at udvandre³⁾. Dog kan Udvandringsagenter meddele og offentliggøre Oplysninger om Forholdene i oversøiske Lande og være Udvandrere behjælpelige med at opnaa Beskæftigelse i det Land, hvortil de rejser. Men Tryksager, en Udvandringsagent offentliggør, skal være godkendt af Udvandringskontorets Chef⁴⁾.

For saa vidt ikke Socialministeren samtykker i, at en paa Rederiets Vegne afgivet Indestaaelse træder i Stedet, skal Udvandringsagenten ved oversøisk Befordring af Udvandrere *fra dansk Havn* tegne en Forsikring, der dækker alle Udgifter ved Underhold og Viderebefordring til Bestemmelsesstedet af de paagældende i Tilfælde af Skibbrud, Havari eller lignende, § 20⁵⁾. Her-

²⁾ Jfr. ovenfor § 1 Nr. 7. For saa vidt angaar Befordring fra dansk Havn (direkte Befordring) gives Tilladelsen efter Samraad med Ministeren for Handel, Industri og Søfart.

³⁾ Ifølge § 34 straffes den, der i Erhvervsøjemed anvender falske Foregivender eller anden svigagtig Adfærd for at forlede nogen til at udvandre, efter Borgerlig Straffelov § 206.

⁴⁾ Dette gælder dog ikke Annoncer i Dagblade eller Tidsskrifter.

⁵⁾ Jfr. nedenfor ved Noterne 7 og 10.

ved mærkes, at fuld Forsikring af Passagerpenge i et dansk Forsikrings-selskab efter de sædvanligt benyttede Forsikringsbetingelser dækker Udgifter som de nævnte.

Afvises en Udvandrer i det oversøiske Land eller, ved Befordring over fremmed europæisk Havn, i denne, skal der ved Udvandringsagentens Foranstaltning ydes fri Tilbagerejse med Forplejning til vedkommende og nær-paarørende som Ægtefælle, Fader, Moder, Barn, der ønsker at følge med tilbage, § 14. Dette gælder, selvom Afvisningen skyldes Forhold, der er for-tiet af Udvandrerens, eller hvorom han har givet urigtige Oplysninger, men i saa Fald kan Udvandringsagenten, hvis de paagældende Forhold maatte antages at være af væsentlig Betydning, kræve Erstatning hos Udvandrerens.

Med enhver til oversøisk Befordring modtaget Udvandrer skal der ifølge §§ 13 og 18 — under Benyttelse af en af Udvandringskontorets Chef god-kendt Blanket — oprettes en af Udvandringsagenten underskrevet, paa Dansk affattet og med engelsk Oversættelse forsynet Kontrakt⁶⁾, om hvis Indhold § 14 giver nærmere Regler. Bl. a. skal Kontrakten fastslaa den omtalte Ret til fri Tilbagerejse med Underhold i Tilfælde af Afvisning af Udvandrerens og angive, hvorledes Viderebefordring er sikret i Tilfælde af, at Skibet ved Ulykke hindres i at udføre Rejsen⁷⁾. Kontrakten skal godkendes af Udvan-dringskontorets Chef eller paa hans Vegne af Stedets Politimester eller, i København, af Politidirektøren, § 18. Afgaar Skibet fra dansk Havn, paaser Politiet, at enhver Udvandrer er forsynet med Kontrakt som foreskrevet, § 22⁸⁾.

Klage over Misligholdelse af den med en Udvandrer indgaaede Kontrakt indgives til Udvandringskontorets Chef eller, i Udlandet, til dansk Konsul, der, hvad enten Sagen bilægges ved Mægling eller ikke, skal gøre Indberetning om Sagen, § 19. Hvis ikke Bilæggelse ved Mægling finder Sted, kan Udvandringskontorets Chef træffe Afgørelse, men denne kan indbrin-ges for Domstolene. Paalægges der Udvandringsagenten Erstatning, søger Udvandringskontorets Chef Beløbet dækket af den af Agenten stillede Sikkerhed.

Vederlaget for Befordringen med Kost til Ankomsthavnen i det over-søiske Land skal betales til Udvandringsagenten, § 13. Uden særlig Tilla-delse af Udvandringskontorets Chef kan det ikke aftales, at Vederlaget helt

⁶⁾ Denne er stempelfri, § 31.

⁷⁾ Jfr. ovenfor ved Note 5 og nedenfor ved Note 10.

⁸⁾ Jfr. ovenfor § 8 Nr. 4.

eller delvis skal aftjenes ved Arbejde efter Ankomsten til den fremmede Verdensdel, § 16.

Angaaende Paaanke til Socialministeren af Afgørelser, Udvandringskontorets Chef træffer, er Bestemmelser givet i § 28. —

Ogsaa til at paatage sig oversøisk Befordring af andre Personer end Udvandrere kræves ifølge § 12 Tilladelse af Socialministeren. Denne gives alene for bestemte Befordringsvirksomheder og kun til en bestemt Person, der skal opfylde de samme Betingelser med Hensyn til Habilitet, Bopæl og Ophold her i Landet som Udvandringsagenter, men ikke stille Sikkerhed eller svare Koncessionsafgift. For enhver Ikke-Udvandrer, der modtages til oversøisk Befordring fra dansk eller anden europæisk Plads, skal, forinden Rejsen tiltrædes, Anmeldelse med visse Oplysninger indgives til Udvandringskontoret, §§ 13 og 15.

2. Er i Aftale om Passagerbefordring en bestemt Person angivet som Passager, kan denne ikke overdrage sine Rettigheder efter Aftalen til en anden, S. L.s § 169. Er Rejsen paabegyndt, kan Passageren ikke i noget Tilfælde overdrage sine Rettigheder.

Med de nævnte Undtagelser kan, som forudsat i § 75, Rettigheder ifølge Aftale om Passagerbefordring overdrages.

3. (1) Som ved Rejse- og Tidsbefragtning gælder, at naar Aftalen angaar et bestemt Skib, eller i Henhold til Aftalen et bestemt Skib er anmeldt, kan Bortfragteren ikke opfylde Aftalen med et andet Skib, § 73. Hvis under Rejsen et saadant Ophold indtræffer, at det ikke med Rimelighed kan forlanges, at Passageren skal vente, eller Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for ustandsætteligt, har dog Bortfragteren ikke blot Ret⁹⁾, men, for saa vidt det kan ske uden urimelige Udgifter¹⁰⁾, Pligt til at sørge for, at Passageren og hans Rejsegods bliver befordret videre til Bestemmelsesstedet med Skib eller andet Befordringsmiddel, § 177.

Bortfragteren skal sørge for, at Skibet er sødygtigt, tilstrækkelig bemandet, forsynet med Proviant og Udrustning og i det hele i behørig Stand, § 72.

(2) Fra Indskibningen til Udskebningen paahviler det Bortfragteren at drage Omsorg for Passagerens Sikkerhed og iøvrigt varetage hans Tarv i sædvanligt Omfang, § 171.

⁹⁾ Naturligvis kan Passageren i dette som i andre Tilfælde afbryde Rejsen, men i Reglen maa han i saa Fald betale Erstatning, nedenfor Nr. 6 (3).

¹⁰⁾ Denne Begrænsning i Reglen gælder ikke ved Befordring af Udvandrere, ovenfor ved Note 5.

Hvad angaar Kosten, Sundhedsforholdene og Renligheden ombord finder ifølge § 170 Bestemmelserne i Sm. L.s §§ 57 og 58¹¹⁾ tilsvarende Anvendelse.

Maa Passageren i en Mellemhavn opholde sig i Land paa Grund af Havari eller andet Forhold vedrørende Skibet, skal Bortfragteren bære de Udgifter, dette med Rimelighed medfører, § 179.

Rejsegods, der overgives i Bortfragterens Varetægt, maa ikke lastes paa Dæk uden Hjemmel i Aftale eller Sædvane, S. L.s § 172, jfr. § 91. For nogle Arter af saadant Rejsegods vil det være af Betydning for Bortfragterens Omsorgspligt, om Passageren bl. a. har givet visse Oplysninger. Ifølge § 172, jfr. §§ 92—93 skal nemlig Penge, Værdipapirer og Kostbarheder angives som saadanne, Nødvendigheden af at behandle Rejsegods som nævnt med særlig Omhu oplyses og, saafremt det er muligt, angives paa Godset, og ved Overgivelse af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Rejsegods i Bortfragterens Varetægt dette være mærket som farligt og Passageren give de Oplysninger, der er nødvendige til Forebyggelse af Skade.

Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Rejsegods taget ombord, uden at Bortfragteren har kendt dets Beskaffenhed, kan han, hvad enten Godset er overgivet i hans Varetægt eller ej, efter Omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre det uden Pligt til at erstatte Skaden, §§ 172 og 173, jfr. § 119.

(3) Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere Rejsegods, der er overgivet i hans Varetægt, før Passageren har betalt for Befordringen og for Kost under Rejsen, § 175.

Bliver Betalingen ikke erlagt, kan Godset oplægges under sikker Forvaring for Passagerens Regning, og Bortfragteren kan ved offentlig Auktion eller paa anden betryggende Maade sælge saa meget, at hans Krav bliver dækket.

Krav paa Vederlag for andet end Befordring og Kost, f. Eks. Afsendelse af Telegrammer under Rejsen, er ikke sikret ved Tilbageholdsret i Rejsegods, der er overgivet i Bortfragterens Varetægt.

4. (1) Skade paa Passagerens Person, der indtræffer i Tiden fra Indskibningen til Udskibningen, er Bortfragteren pligtig at erstatte, saafremt

¹¹⁾ Ovenfor § 28 Nr. 1 (5) og § 33 Nr. 1.

det maa antages, at den skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, § 171.

Som man ser, har Passageren eller hans Efterladte Bevisbyrden.

I Indenrigsfart kan Bortfragteren ikke tage andet Forbehold om Indskrænkning i sit Ansvar, end at Erstatningen ikke skal kunne overstige 20.000 Kr., altsaa bl. a. ikke tage nogetsomhelst Forbehold om Ansvarsfrihed. Under Forudsætning af Gensidighed kan Kongen udvide denne Bestemmelse til at gælde ogsaa Fart mellem Danmark og andre Stater.

(2) Hvad angaar Bortfragterens Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Rejsegods, der er overgivet i hans Varetægt, faar de i S. L. for Rejsebefragtning givne Regler om hans Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Gods tilsvarende Anvendelse, § 172.

Det samme gælder ifølge § 173 med Hensyn til Bortfragterens Ansvar for Beskadigelse eller Tab af Rejsegods, der ikke er overgivet i hans Varetægt, naar undtages, at Passageren har Bevisbyrden for, at Skaden skyldes Fejl eller Forsømmelse af Bortfragteren eller nogen, han svarer for, og at de Indskrænkninger i Ansaret, der omhandles i § 122, 2. Stk., gælder, selvom Forbehold derom ikke er taget, § 173. Penge, Værdipapirer eller Kostbarheder erstattes dog ikke efter Bestemmelserne i § 173, men Reglerne om Ansvar udenfor Kontraktsforhold kan føre til Erstatningspligt for Bortfragteren.

(3) Som ved Rejse- og Tidsbefragtning gælder ifølge § 178, at Bortfragteren er ansvarlig for Skade som Følge af Forsinkelse paa hans Side eller som Følge af, at Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, medmindre det maa antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i Fejl eller Forsømmelse.

5. Passageren er pligtig at overholde de Forskrifter, der gives for god Skik og Orden ombord, § 170.

Som for Mandskabet gælder, at Passageren ikke uden Tilladelse af Skibsføreren maa medtage Varer til Salg for egen eller anden Regning, at han derimod i rimeligt Omfang kan medtage Ting til personligt Brug, for saa vidt det ikke kan medføre Ulempe for Skib eller Ladning eller Fare for Uorden ombord, at det ubetinget er forbudt ham at medtage Opium, Kokain eller lignende, at han maa betale Fragt for ulovligt medtaget Gods og erstatte derved forvoldt Skade, at Skibsføreren kan tage ulovligt medtaget Gods i Forvaring, lade det bringe i Land eller om fornødent kaste det ombord, at Skibsføreren kan lade Passagerens Gemmer undersøge, naar han finder Grund til Mistanke om, at noget ulovligt er bragt ombord, og at Pas-

sageren i saa Fald har Ret til at være tilstede ved Undersøgelsen, § 170, jfr. Sm. L.s § 54¹²⁾.

Gør Passageren sig skyldig i en grovere Forbrydelse, har Skibsføreren samme Myndighed og Pligter, som naar nogen af Mandskabet gør sig skyldig deri, § 170, jfr. Sm. L.s § 61¹³⁾.

For saa vidt angaar Skade, der foraarsages af Passagerens Rejsegods, faar Bestemmelserne i § 97 om Afladerens Ansvar for Skade, der foraarsages af leveret Gods, tilsvarende Anvendelse, § 174.

6. (1) Passageren kan hæve Aftalen, hvis Skibets Afgang fra det Sted, hvor Rejsen begynder, bliver væsentlig forsinket, og Aftalen ophører at gælde, hvis Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden Rejsen er paabegyndt, § 176. Under Rejsen vil derimod saadant Ophold af Skibet, at det ikke med Rimelighed kan forlanges, at Passageren skal vente, eller Tab eller Kondemnation af Skibet ikke medføre Ret for Passageren til at hæve Aftalen eller Ophør af denne. Men sørger Bortfragteren ikke for Viderebefordring til Bestemmelsesstedet, hvad han i de nævnte Tilfælde har Ret og i Reglen Pligt til¹⁴⁾, kan Passageren hæve Aftalen, § 177. Gør han det, kan Bortfragteren kræve Betaling for den udførte Del af Rejsen, beregnet efter Reglerne om Afstandsfragt¹⁵⁾, § 182. Har han oppebaaret mere end der tilkommer ham efter disse Regler, maa han betale det overskydende tilbage¹⁶⁾.

Efter almindelige Regler kan ogsaa andre Tilfælde af Misligholdelse paa Bortfragterens Side end de nævnte medføre, at Passageren faar Ret til at hæve Aftalen. Gør han det, maa han formentlig efter Analogien af § 182 betale for en udført Del af Rejsen.

(2) Baade Bortfragteren og Passageren kan hæve Aftalen uden Pligt til at betale Erstatning, naar det, efter at Aftalen er sluttet, viser sig, at Udførelse af Rejsen vil udsætte Skibet eller Passageren for Skade som Følge af Krig, Blokade, Oprør, borgerlige Uroligheder eller Sørøveri, eller at Faren herfor er blevet væsentlig forøget, § 181, jfr. § 135. Er en Del af Rejsen udført, naar Aftalen hæves, kan Bortfragteren kræve Betaling efter

¹²⁾ Ovenfor § 30 ved Note 2 og § 31 ved Note 5.

¹³⁾ Ovenfor § 30 ved Noterne 4—8.

¹⁴⁾ Ovenfor ved Noterne 9 og 10.

¹⁵⁾ Ovenfor § 44 ved Note 3.

¹⁶⁾ Var Bortfragteren pligtig at sørge for Viderebefordring til Bestemmelsesstedet, maa han naturligvis erstatte Skade, der er foraarsaget ved, at han ikke har gjort det, ovenfor ved Note 10.

Reglerne om Afstandsfragt, § 182. Har han oppebaaret mere, end der tilkommer ham efter disse Regler, maa han betale det overskydende tilbage.

(3) Tiltræder Passageren ikke Rejsen, eller afbryder han den, har Bortfragteren Ret til Erstatning, § 180. Dog gælder dette ikke, hvis Passageren er død eller hindret ved Sygdom eller andet lovligt Forfald, og Bortfragteren underrettes herom uden ugrundet Ophold.

Ved Fastsættelse af Erstatning skal Hensyn tages til, om Bortfragteren uden rimelig Grund har undladt at medtage anden Passager.

Er en Del af Rejsen udført, naar Rejsen afbrydes, kan Bortfragteren kræve Betaling efter Reglerne om Afstandsfragt, § 182. Har han oppebaaret mere, end der tilkommer ham efter disse Regler, maa han betale det overskydende tilbage.

7. Reglerne om Passagerbefordring i S.L.s 5. Kapitel forudsætter, at Aftale derom er indgaaet, men gælder, hvis det er Tilfældet, selv om Befordringen er vederlagsfri.

Naar ikke det modsatte er sagt, kommer Bestemmelserne om Aftalen om Passagerbefordring i S.L.s 5. Kapitel kun til Anvendelse, for saa vidt ikke andet er udtrykkelig aftalt eller maa anses indeholdt i Aftalen eller følger af Sædvane, § 71.

§ 48. Bjærgeløn.

1. Selvom Aftale derom ikke er truffet, kan efter S. L.s § 224 Bjærgeløn kræves for Bjærgning af Skib¹⁾), der er forulykket eller stedt i Nød²⁾), ombordværende Gods eller noget, der har hørt til saadant Skib eller Gods. Bjærgelønnen indbefatter Godtgørelse for at bringe det bjærgede i Sikkerhed og for dertil gjort Brug af Fartøjer eller andre Redskaber, § 226.

For mislykket Forsøg paa Bjærgning hjemler S. L. ikke Krav paa Bjærgeløn. Den ydede Hjælp skal, som det hedder i en i Bryssel den 23. September 1910 afsluttet international Konvention angaaende Tilvejebringelse af ensartede Regler om Bjærgning³⁾), have ført til et nyttigt Resultat. Naar ikke andet er aftalt, foregaar Bjærgning paa Vilkaar *no cure, no pay*.

Kan Parterne ikke enes om Bjærgelønnens Størrelse, bestemmes denne af Retten, § 224.

Ifølge § 226 maa Bjærgeløn ikke sættes højere end Værdien af det bjærgede, derunder Fragt⁴⁾) og Passagerpenge, efter Fradrag af Told og andre offentlige Afgifter samt Omkostninger ved Bevaring, Vurdering og Salg af, hvad der er bjærget. Det maa være Værdien ved Afslutningen af Bjærgningen, der er Overgrænse for Bjærgelønnen, saaledes at dennes Størrelse ikke paavirkes af, om bjærget Skib eller Gods gaar tabt under Fortsættelse af Rejsen. I Praxis ses i Reglen bort fra, hvad der er bjærget af Passagerpenge, Besætningens Ejendele, Passagerers Rejsegods og Postforsendelser, for hvilke sidstes Vedkommende herved den i Lov Nr. 288 af 9. Maj 1919 § 9 fastslaaede Posthemmelighed kommer i Betragtning. Til det bjærgede hører ikke Fragt, som Bortfragteren ifølge særlig Aftale har Ret til, uanset om Godset er i Behold ved Rejsens Slutning. Efter Omstændighederne maa

¹⁾ Reglerne om Bjærgeløn er anvendt i et Tilfælde, hvor en Vandflyvemaskine var bjærget, U. f. R. 1928. 872.

²⁾ Der behøver ikke at være overhængende Fare, U. f. R. 1934. 297 (H. R. D.).

³⁾ Bekg. Nr. 244 af 24. Oktober 1913.

⁴⁾ Derimod ikke Tidsfragt.

det afgøres efter Reglerne om Afstandsfragt, hvilket Beløb af Fragt eller Passagerpenge, der er bjærget. Et Fragtbetøb, der er bjærget for Bortfragteren, maa fradrages ved Fastsættelse af, hvad der er bjærget for Befragteren. Ved samlet Opgørelse af Værdien af det bjærgede behøver man derfor ikke at medtage Fragt som særskilt Post. Er Skib og Gods bjærget under et, hører Udgifter ved Losning, der ikke er nødvendig for at bringe det bjærgede i Sikkerhed, til de Omkostninger, der skal fradrages. Har Bjærgerne betinget sig særskilt Vederlag f. Eks. for Ophold af Lægtene, maa ogsaa deraf følgende Udgifter fradrages.

Naar det kan ske, uden at Overgrænsen overskrides derved, sættes Bjærgelønnen højere end normalt Vederlag for udført Arbejde, ofte væsentlig højere, saaledes at Udsigten til at tjene Bjærgeløn, hvad ogsaa er i Skibsfartens Interesse, bliver en stærkt virkende Bevæggrund til at foretage Bjærgninger, stifte Bjærgelav og udruste Bjærgningsskibe. I første Række tages ved Fastsættelse af Bjærgeløn Hensyn til, i hvor høj Grad Bjærgningen er lykkedes, med hvilken Dygtighed og Kyndighed Bjærgerens Arbejde er udført, hvad Tid og Anstrengelse Arbejdet har kostet, hvilken Fare et bjærget Skib, dets Besætning, Passagerer eller Ladning og Bjærgerne eller deres Ejendele har været udsat for, hvilken Fare for Erstatningsansvar overfor Trediemand eller anden Skade Bjærgningen har medført for Bjærgerne, om disse har haft Udgifter eller lidt Skade, hvilken Værdi anvendte Redskaber havde, og om Bjærgningen er udført af et for Bjærgning særligt udrustet Skib, § 225. Kun i anden Række kommer det bjærgedes Værdi i Betragtning. —

Foruden S. L.s §§ 225 og 226 gælder visse særlige Regler om Fastsættelse af Bjærgeløn:

Naar Ejeren af bjærget Skib eller Gods ikke melder sig i rette Tid, saaledes at det bjærgede med Fradrag af Omkostninger og Bjærgeløn tilfalder den private Forstrandsejer eller Staten, har Bjærgerne Valget mellem en paa sædvanlig Maade fastsat Bjærgeløn og en Trediedel af, hvad det bjærgede indbringer ved Auktion, med Fradrag af Omkostninger, der ikke paahviler dem som Led i Bjærgningen, Str. L.s § 13³).

Bjærget Vraggoods, Drivtømmer eller andet Drivgoods tilfalder i visse Tilfælde Bjærgerne, hvis ikke Ejeren melder sig i rette Tid, Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 4. Det samme gælder altid løse, paa Havbunden liggende

³) Jfr. ovenfor § 17 efter Note 11. Det synes tvivlsomt, om det er berettiget, at denne Bestemmelse er opretholdt efter Danmarks Ratifikation af Bj. K.

Vragstykker og andre enkeltvis tabte Stykker Gods og Kul, der er udkastet fra Skib, § 3. Melder Ejeren sig i rette Tid, sættes Bjærgelønnen i Reglen til Halvdelen af det bjærgedes Værdi⁶⁾).

For Bjærgning af danske Fiskerbaade, Fiskeredskaber, Hyttefade eller lignende til Fiskeri, Fiskehandel, Behandling eller Konservering af Fisk hørende Genstande, der driver ind paa Forstranden efter at være gaaet tabt for Ejeren, fastsætter Politimesteren en billig Godtgørelse, Lov Nr. 85 af 30. April 1909 § 5⁷⁾).

Ankere, dertil hørende Tove og Kjettinger, løse Ankertove og Kjettinger, andet Skibsredskab og, for Helsingør Reds Vedkommende, andet Gods, der findes paa Havbunden, tilfalder Finderen, hvis ikke Ejeren melder sig i rette Tid, Lov Nr. 157 af 22. December 1876. For saa vidt angaar Ankere uden flydende, dertil fastgjorte Tove og Kjettinger og løse Tove og Kjettinger uden flydende Bøje, udgør den Bjærgeløn, Finderen har Krav paa, naar Ejeren melder sig i rette Tid, Halvdelen af Genstandens Værdi⁸⁾). —

Ifølge S. L.s § 225 kan Retten nedsætte eller ophæve en Bjærgers Krav paa Bjærgeløn, naar det oplyses, at han selv er Skyld i den Nødstilstand, der har givet Anledning til Bjærgningen, eller at han har gjort sig skyldig i Tyveri, Hæleri eller anden uredelig Omgang med Godset, § 225. For førstnævnte Tilfælde kunde denne Bestemmelse synes betydningsløs, idet Bjærgeren efter almindelige Regler maa erstatte den Skade, han har Skyld i. Men foretages Bjærgningen af Skib, maa vistnok Skyld hos nogen, der udfører Arbejde i dettes Tjeneste, give Ret til at nedsætte eller ophæve ikke blot hans eget, men ogsaa den for ham ansvarlige Reders Krav paa Bjærgeløn, hvilket kan være af Betydning paa Grund af Reglerne om Begrænsning af Rederansvaret.

2. (1) Med visse Undtagelser tilkommer Ret til Bjærgeløn enhver, der foretager Bjærgning af Skib eller Gods som nævnt under Nr. 1⁹⁾) eller medvirker dertil, S. L.s § 224. Dette gælder, af hvad Art end hans Handling er, naar blot den har haft et nyttigt Resultat. Da nemlig Bj. K. ligestiller *assistance* og *sauvetage*, maa Udtrykket Bjærgning i S. L.s § 224 tages i videste Forstand, omfatte ikke blot Tilfælde, hvor et grundstødt, manøvrevdygtigt

⁶⁾ Jfr. ovenfor § 17 ved Note 13. Bj. K. angaar kun Skibe, der er i Fare, og ombordværende Gods, Art. 1, ikke som S. L.s 9. Kapitel tillige Bjærgning af noget, der har hørt til saadant Skib eller Gods.

⁷⁾ Jfr. Note 6 og Bj. K.s Art. 13.

⁸⁾ Jfr. ovenfor § 17 ved Note 17 og Note 6.

⁹⁾ Ovenfor ved Note 1.

eller sunket Skib trækkes af Grunden, bugseres i Havn eller hæves, eller hvor Brand ombord slukkes, men ogsaa Fjernelse af et Skib fra Fare som Følge af Brand eller Drivis i Nærheden, Vejledning for Manøvreringen ved Signalering fra Land, Forsyning af et Skib, der mangler Mandskab, Proviant eller Udrustning, med det fornødne i saa Henseende. Selv den, hvis Hjælp bestaar alene i, at han henter eller tilkalder anden Bistand, maa have Ret til Bjærgeløn.

Undtagelserne fra den omtalte Regel angaar visse Tilfælde af uberettiget eller pligtmæssig Bjærgning:

Deltager nogen i Bjærgning af Skib mod et udtrykkeligt og beføjet Forbud af den, der har Befalingen ombord, kan han ikke kræve Bjærgeløn, § 224. Men skønt Bistand efter Str. L.s § 6 ikke maa paanødes strandet Skib, kan Bjærgeløn kræves, selv naar Hjælpen er ydet mod et ubeføjet Forbud af Skibsføreren. Beføjet, *raisonnable*, er et Forbud, naar Skibet ikke behøver Hjælp eller kan klare sig ved Bistand fra anden Side.

At der er sket Indgrib i bestemte Personers Eneret til Bjærgning, udelukker næppe Krav paa Bjærgeløn¹⁰⁾. Men for saa vidt Bjærgningen er forbeholdt danske Statsborgere¹¹⁾ eller Personer, der enten er danske Statsborgere eller har haft fast Ophold her i Landet i to Aar¹²⁾, kan andre næppe faa Ret til Bjærgeløn.

Naturligvis kan Strandfogder, Politiembedsmænd eller danske Udenrigstjenestemænd ikke kræve Bjærgeløn for Opfyldelse af Pligter i Strandings-tilfælde¹³⁾. Men deltager de paa anden Maade i Bjærgningen, maa Hovedreglen i S. L.s § 224 komme til Anvendelse. Strandfogder har endog Eneret til visse Bjærgninger¹⁴⁾.

Det antages, at Krigsskibe har Pligt til at komme Skibe i Nød til Hjælp, og heraf drager nogle den Slutning, at Bjærgeløn ikke kan kræves, naar Bjærgningen er udført af et Krigsskib¹⁵⁾. Denne Slutnings Rigtighed er imidlertid usikker, og anden Hjemmel for det antagne Resultat foreligger ikke. At Hovedreglen maa gælde andre Statsskibe, synes utvivlsomt¹⁶⁾. Som

¹⁰⁾ Efter almindelige Regler maa den krænkede have Krav paa Erstatning.

¹¹⁾ Ovenfor § 17 ved Note 17.

¹²⁾ Ovenfor § 17 ved Note 16.

¹³⁾ Ovenfor § 3 Nr. 2 og § 17 Nr. 1.

¹⁴⁾ Ovenfor § 17 Nr. 2.

¹⁵⁾ Saaledes norsk Højesteretsdom i N. D. 1919. 241 (med Dissens af Justitiarius).

¹⁶⁾ U. f. R. 1929. 641 og 1936. 986. I anden Retning dog N. D. 1930. 22 (svensk Højesteretsdom). Bj. K. gælder hverken Krigsskibe eller andre Staten tilhørende Skibe, der anvendes udelukkende i offentligt Øjemed, Art. 14.

det udtrykkeligt siges i Lov Nr. 131 af 18. April 1925 § 5, kan Statens Isbrydere ikke kræve Bjærgeløn for Hjælp, som de er pligtige at yde vederlagsfrit¹⁷⁾.

Har nogen paataget sig at yde et Skib Tjeneste ved Lodsning, Bugsering eller lignende, og Skibet derefter kommer i Nød, har vedkommende kun Krav paa Bjærgeløn, for saa vidt den af ham ydede Hjælp maa anses at falde udenfor hans Forpligtelse ifølge Overenskomsten, S. L.s § 224¹⁸⁾.

Personer, der er ansat ombord paa et nødstedt Skib, eller Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, faar ikke Ret til Bjærgeløn ved at deltage i Bjærgning deraf. Skibsføreren skal, hvis hans Tjenesteforhold ophører, fordi Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, mod Hyre og Underhold blive tilstede og sørge for Ordningen af de Anliggender, der vedrører Skib og Ladning, Sm. L.s § 6. Andre af Rederen eller Skibsføreren ansatte Personer skal, hvis deres Tjenesteforhold ophører af nævnte Grund, mod Hyre og Underhold deltage i Bjærgningen og blive tilstede til Afgivelse af Søforklaring, Sm. L.s §§ 41 og 70. Personer, der er ansat af andre end Rederen eller Skibsføreren, har Pligt til efter Evne at udføre det Arbejde, som Skibsføreren finder nødvendigt for Skibets Sikkerhed, Sm. L.s § 71. Og Sømænd, der hjemsendes, har, naar det forlanges, Pligt til efter Evne at yde Bistand ved Skibsarbejdet mod en passende Godtgørelse, Sm. L.s § 72.

For Passagerer paa et nødstedt Skib gælder Hovedreglen.

Med Hensyn til Personer, der er ansat i Rederens Tjeneste, men ikke ombord paa det nødstedte Skib, gælder intet særligt. Det siges udtrykkeligt i S. L.s § 224, at Bjærgeløn kan kræves ogsaa i Tilfælde, i hvilke et Skib har bjærget et andet, der tilhører samme Ejer som det bjærgende Skib.

Da Rederen for et bjærgende Skib, som vi skal se, har Ret til en væsentlig Del af Bjærgelønnen, viser sidstnævnte Regel, at i hvert Fald i de af den omfattede Tilfælde gælder Hovedreglen for et nødstedt Skibs Reder. Dette har navnlig¹⁹⁾ Betydning i Forhold til (1) Ejeren af det nødstedte Skibs Ladning, (2) Indehavere af Søpanterrettigheder i Skib og Fragt eller i Ladning, der er sideordnede med eller staar tilbage for de ved §§ 267 og 276 hjemlede Søpanterrettigheder for Bjærgeløn, og (3) Assurandører, der

¹⁷⁾ Jfr. ovenfor § 2 Nr. 2(6) og U. f. R. 1925. 141.

¹⁸⁾ Den i L. L.s § 37, ovenfor § 15 ved Note 26, hjemlede Ret til Betaling udover den takstmæssige angaar ikke Bjærgeløn.

¹⁹⁾ Jfr. nedenfor Note 42.

vil være forpligtet til at erstatte Bjærgeløn ogsaa i de her omtalte Tilfælde. En Assurandør kan dog begrænse sit Ansvar ved Bestemmelse i Forsikringsaftalen, men i Sf. K.s § 123 siges det udtrykkeligt, at naar et forsikret Skib bjærges af et andet, samme Ejer tilhørende Skib, bestemmes Assurandørens Ansvar, som om Skibene tilhørte forskellige Ejere.

Med Støtte i den omtalte Bestemmelse i S. L.s § 224 er det med Rette antaget at være uden Betydning for Fastsættelsen af Bjærgelønnen, om et nødstedt Skibs Ladning ejes af Rederen for det bjærgende Skib²⁰⁾.

Ogsaa udenfor de i § 224 omhandlede Tilfælde gælder formentlig Hovedreglen for Rederen. At denne, naar Skibet er forsikret, ifølge Sf. K.s § 78 har Pligt til at foretage Bjærgning, kan næppe fritage Assurandøren for at betale Bjærgeløn, maa i hvert Fald være uden Betydning i Forhold til andre end Assurandøren.

Hovedreglen maa gælde, selvom der har været Pligt til at yde Hjælp ifølge S. L.s § 223 eller § 223 a²¹⁾.

For Redning af Menneskeliv fra et Skib under Nød, der giver Anledning til Bjærgning²²⁾ eller Medvirken dertil, kan *Andel* i Bjærgeløn kræves, S. L.s § 224. Men hvis intet bjærges, kan Løn for Redning af Menneskeliv ikke kræves.

(2) Tvister Bjærgere indbyrdes om Bjærgelønnens Fordeling, bestemmes denne af Retten under Hensyn til de samme Omstændigheder, som tages i Betragtning ved Fastsættelse af Bjærgeløn, S. L.s § 228. For Tilfælde, hvor et Skib under Rejsen²³⁾ har foretaget Bjærgning, giver dog S. L.s § 228 bestemte Regler om Fordelingen²⁴⁾. Herefter skal først den Skade, som Bjærgningen maatte have medført for Skib eller Ladning, godtgøres af Bjærgelønnen. Derefter faar Rederen to Trediedele eller Halvdelen, eftersom Skibet er Damp- eller Sejlskib²⁵⁾. Resten deles lige mellem Skibsfører og Mandskab, og dettes Part fordeles i Forhold til enhvers Løn. Er Bjærgningen foretaget af en af Statens Isbrydere, tilfalder dog hele Bjærgelønnen Statskassen, Lov Nr. 131 af 18. April 1925 § 5. Gennem sin Andel

²⁰⁾ U. f. R. 1929. 641.

²¹⁾ Ovenfor § 14 Nr. 6.

²²⁾ U. f. R. 1927. 481 og 1936. 986.

²³⁾ De paagældende Bestemmelser er ikke fundet anvendelige i et Tilfælde, hvor en Bugser- og Isbryderbaad, der tilhørte Aarhus Havn, var tilkaldt af det nødstedte Skib, U. f. R. 1930. 346.

²⁴⁾ Efter Bj. K.s Art. 6 er det overladt de nationale Lovgivninger at give Regler herom.

²⁵⁾ Et Motorskib maa ligestilles med et Dampskib.

anses Rederen vederlagt for Tidstab, der ikke som Skade for Skib eller Ladning først godtgøres af Bjærgelønningen, ligeledes for særlige Udgifter i Anledning af Bjærgningen, herunder Beløb, en Befragter maatte kunne kræve i Erstatning. Er Skibet tidsbortfragtet, kan Tidsbefragteren af Rederens Andel kræve Dækning for Tidsfragt og Udgifter til Brændsel, der paaløber i Anledning af Bjærgningen, § 150²⁶). Resten deles lige mellem Rederen og Tidsbefragteren. Efter Analogien af disse Regler maa formentlig, hvis Skibet er udlejet, Leje og andre Udgifter, der paaløber i Anledning af Bjærgningen, godtgøres Rederen, men Resten af Bjærgelønningen deles lige mellem ham og Ejeren af Skibet. Ugyldig er ifølge S. L.s § 228 Overenskomst om, at Skibsfører eller Mandskab skal nøjes med mindre Andel end der bestemt. Dog gælder dette ikke, hvis Skibet er særlig udrustet for Bjærgning, eller Overenskomsten angaar Udførelsen af et bestemt Bjærgningsforetagende. Fordelingsreglen maa antages at omfatte ikke blot det egentlige Skibsmandskab, men ogsaa andre af Rederen eller Skibsføreren ombord paa Skibet ansatte Personer²⁷). Den enkeltes Ret til Andel i Bjærgelønningen maa være uafhængig af, om han har deltaget i Bjærgningen, passet sit sædvanlige Arbejde f. Eks. som Fyrbøder eller Hovmester eller haft Frivagt, vel endog af, om han ved Sygdom har været forhindret i at arbejde. Den, der mister sit Krav paa Hyre, fordi han er forhindret i at udføre sit Arbejde ved Sygdom eller Skade, som han har paadraget sig ved egen Skyld eller fortiet ved Forhyringen²⁸), kan dog heller ikke have Krav paa Andel i Bjærgeløn. Og Ugyldighedsreglen i § 228 gælder formentlig ikke Aftaler om Fordeling af Mandskabets Part. Personer, der er ansat ombord af andre end Rederen eller Skibsføreren, eller Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, omfattes ikke af Fordelingsreglen, men maa ligesom Passagerer have særskilt Krav paa Bjærgeløn, hvis de deltager i Bjærgningen.

Et Bjærgelavs Vedtægter²⁹) skal indeholde Bestemmelser om Fordeling af Bjærgelønningen, Lov Nr. 103 af 10. April 1895 § 4. A/S Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise har Overenskomst med Bjærgelavene, hvorefter Bjærgelønningen deles mellem Parterne efter bestemte Regler³⁰).

²⁶) Jfr. ovenfor § 45 Nr. 2.

²⁷) For Sm. L. hed det udtrykkeligt i S. L.s § 108, at Personer, der er ansat paa Skibet uden at høre til det egentlige Skibsmandskab, har de samme Rettigheder som Mandskabet, for saa vidt de er antaget af Rederen eller Skibsføreren.

²⁸) Ovenfor § 32 ved Note 6.

²⁹) Jfr. ovenfor § 17 ved Note 6.

³⁰) Jfr. U. f. R. 1934. 862.

(3) Med Støtte i, at Bjærgeløn til Reder og Besætning i § 228 forudsættes fastsat under et, kan det vistnok antages, at Rederen for et bjærgende Skib med bindende Virkning³¹⁾ ogsaa for dettes Besætning kan træffe Overenskomst om Bjærgelønnen eller søge den bestemt af Retten³²⁾. Forbjærgere skal have Fuldmagt til at optræde paa Bjærgelavets Vegne, Lov Nr. 103 af 10. April 1895 § 4.

3. Det maa være Ejeren af det bjærgede, der hæfter for Bjærgelønnen. Er Skibet udlejet, kan det dog tænkes at være aftalt med Bjærgerne, at Rederen skal betale den. Overenskomst herom maa kunne indgaas af Skibsføreren paa Rederens Vegne.

I Reglen vil der ikke blive krævet Bjærgeløn af et Skibs Besætning for Bjærgning af dens Ejendele, af Passagerer for Bjærgning af deres Rejsegods eller af Ejere af Postforsendelser for Bjærgning heraf³³⁾. I Bj. K.s Art. 9 siges det udtrykkeligt, at reddede Personer ikke skal betale Godtgørelse for Redningen³⁴⁾.

For Bjærgning under et af Genstande, der tilhører forskellige Ejere, vil Bjærgere ofte nøjes med at søge bestemt en samlet Bjærgeløn. Er saaledes Skib, Fragt og Ladning bjærget under et, vil Bjærgerne i Reglen være uden Interesse i at faa fastsat særskilt Bjærgeløn for hver enkelt Genstand, idet de ifølge §§ 267 og 276 har Søpanteret i Skib og Fragt og i Ladning for deres Krav, ifølge § 281 for hele dette kan holde sig til ethvert af Panterne, ifølge § 229 har Ret til at modsætte sig, at Skibet forlader Stedet³⁵⁾, eller at Godset bortføres, saalænge de ikke er fyldestgjort for Bjærgelønnen, eller Sikkerhed er stillet dem derfor, og ifølge § 282 kan anlægge Søgmaal til Fyldestgørelse af deres Søpanteret mod Skibsføreren. Da Solidaritet er fastslaaet alene for Søpantehæftelsen, kan det dog være nødvendigt for Bjærgerne³⁶⁾ at faa særskilte Bjærgelønne fastsat, saaledes naar det bjærgede er gaaet til Grunde efter Afslutningen af Bjærgningen. Ligesom en samlet Bjærgeløn maa formentlig særskilte Krav derpaa bestemmes under Hensyn til de i § 225 nævnte Omstændigheder. At samme Bjærgning har omfattet flere

³¹⁾ Jfr. dog nedenfor ved Note 42.

³²⁾ N. D. 1929. 419 (norsk Højesteretsdom).

³³⁾ Jfr. ovenfor efter Note 4.

³⁴⁾ Jfr. ovenfor ved Note 22. Bestemmelsen skal ikke ændre nationale Lovgivningsforskrifter.

³⁵⁾ Jfr. ovenfor § 22 Nr. 4.

³⁶⁾ Angaaende Forholdet mellem Ejere af bjærgede Genstande nedenfor § 50 Nr. 1 og § 55 ved Note 1.

Genstande, vil derfor ikke altid medføre, at de forskellige Ejere skal svare Bjærgeløn efter Forholdet mellem de bjærgede Værdier. Men skønt § 226 maaske nærmest har Tilfælde for Øje, hvor Bjærgeløn fastsættes under et for hele Bjærgningen, maa utvivlsomt Værdien af de bjærgede Genstande, der tilhører en bestemt Person, være Overgrænse for, hvad det kan paalægges ham at betale.

For Bjærgeløn hæfter Rederen med den Begrænsning, der er fastsat i S. L.s 10. Kapitel, § 224. Det samme maa gælde en Underbortfragter og en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet, § 265. Iøvrigt hæfter Ejeren af bjærgede Genstande med disse, men ikke personligt.

4. Ifølge S. L.s § 227³⁷⁾ kan Overenskomst om Bjærgning i visse Tilfælde tilsidesættes eller ændres af Retten.

Er Overenskomsten indgaaet, mens Nød stod paa og under Indflydelse heraf, kan enhver af Parterne forlange den tilsidesat eller ændret af Retten, for saa vidt det skønnes, at de aftalte Vilkaar ikke stemmer med Billighed. Herom kan der navnlig være Spørgsmaal, naar der er truffet Aftale om Bjærgelønnens Størrelse, om dens Fastsættelse af en Voldgiftsret, hvis Upartiskhed kan drages i Tvivl, eller om Fravigelse af Reglen *no cure, no pay*. Bestemmelsen angaar ikke blot uopfyldte Overenskomster. Anfægtes kan ogsaa en Betaling, der har fundet Sted, medens Nød stod paa og under Indflydelse heraf³⁸⁾. Om Overenskomsten er indgaaet af en Person, hvis Ejendele der er Spørgsmaal om at bjærge, paa hans Vegne af Føreren for det nødstedte Skib eller af en Assurandør paa egne Vegne, maa være uden Betydning. Anfægtelsesretten tilkommer enhver af Parterne, altsaa ogsaa Bjærgerne, saaledes at Bestemmelsen ikke som den ogsaa i andre Henseender mindre vidtgaaende Bestemmelse i Lov om Aftaler Nr. 242 af 8. Maj 1917 § 31 angaar Udnyttelse alene, men ogsaa bristende Forudsætninger³⁹⁾. Andre end Parterne har derimod ikke Anfægtelsesret. En mellem Rederne for et nødstedt og et bjærgende Skib indgaaet Overenskomst kan derfor næppe, som nogle antager, anfægtes af Ejeren af det nødstedte Skibs Ladning, Assurandører af bjærgede Værdier, Søpanthavere med Prioritet sideordnet med eller efter Kravet paa Bjærgeløn eller Besætningen paa det bjær-

³⁷⁾ Jfr. Lov om Aftaler og andre Retshandler paa Formuerettens Omraade Nr. 242 af 8. Maj 1917 § 31.

³⁸⁾ Jfr. den svenske S. L.s § 227, 3. Stk.

³⁹⁾ Ifølge Dom i U. f. R. 1927. 217 kunde Forhøjelse af aftalt Bjærgeløn ikke kræves, fordi Bjærgningen tog længere Tid end paa Grundlag af en mindre omhyggelig Under søgelse af Stillingen beregnet.

gende Skib. Men undlader Rederen for det nødstedte Skib at anfægte en ubillig Overenskomst, kan Ejerne af Skibets Ladning og Assurandørerne kræve deres Bidrags- eller Erstatningspligt bestemt paa Grundlag af en rimelig Bjærgeløn¹⁰⁾, og efterstaaende Søpanthavere i Skib og Fragt formentlig holde Rederen ansvarlig for Beløb, der ikke kan faas dækket af Pantet, fordi han har forsømt at anfægte Overenskomsten¹¹⁾. Og undlader Rederen for det bjærgende Skib at anfægte en ubillig Overenskomst, maa han kunne ifalde Ansvar overfor Skibets Besætning¹²⁾. Findes Overenskomsten ubillig, kan den saavel ændres som tilsidesættes af Retten, der saaledes har Beføjelse til at ophæve, ændre eller tilføje visse Vilkaar, men iøvrigt opretholde Overenskomsten.

Findes en aftalt Bjærgeløn at staa i aabenbart Misforhold til den ydede Hjælp, kan Retten efter Paastand af den forurettede Part tilsidesætte eller ændre Overenskomsten, selvom denne ikke er indgaaet, mens Nød stod paa og under Indflydelse heraf, men f. Eks. efter Bjærgningen.

Ogsaa¹³⁾ naar Overenskomst om Bjærgning er indgaaet, kan Retten ned sætte eller ophæve en Bjærgers Krav paa Bjærgeløn, hvis det oplyses, at han selv er Skyld i den Nødstilstand, der har givet Anledning til Bjærgningen, eller at han har gjort sig skyldig i Tyveri, Hæleri eller anden uredelig Omgang med Godset.

Spørgsmaal om Omstødelse eller Ændring af Overenskomst om Bjærgning i Henhold til de omtalte Bestemmelser i § 227 maa være indbragt for Retten inden to Maaneder efter Afslutningen af Overenskomsten.

For saa vidt de ikke er indeholdt deri, gælder ved Siden af § 227 almindelige Regler om Ugyldighed af Aftaler.

I Reglen vil det være ikke Rederen eller hans Assurandør, men Føreren af det nødstedte Skib, der afslutter Overenskomst om Udførelse af Bjærgning. Ifølge § 48 og § 54, jfr. § 102, kan Skibsføreren indgaa saadan Overenskomst paa baade Rederens og Ladningsejerens Vegne.

De omtalte Ugyldighedsregler har ført til, at der sjældent træffes forudgaaende Overenskomst om Bjærgelønnens Størrelse, derimod ofte om dens Fastsættelse ved Voldgift, saaledes efter den af Lloyd's Komité offentlig-

¹⁰⁾ Jfr. Sf. K.s § 78.

¹¹⁾ Overfor Ladningsejerne eller efterstaaende Søpanthavere i Ladningen kan en med Rederen indgaaet Overenskomst ikke paaberaabes af Bjærgerne.

¹²⁾ Har de to Skibe samme Reder, maa dennes Fastsættelse af Bjærgelønnens Størrelse være uden Betydning for andre Interessenter.

¹³⁾ Jfr. ovenfor efter Note 8.

gjorte Formular Voldgift i London under Komitéens Auspicier. For skandinaviske Skibes Vedkommende benytter A/S Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise i Reglen en Formular, hvorefter Bjærgelønningen i Mangel af mindelig Overenskomst skal fastsættes af Sø- og Handelsretten i København.

Er Bjærgningskontrakt indgaaet, kan naturligvis andre ikke uden videre antages til at udføre Bjærgningen⁴⁴⁾). Bjærgere plejer at forbeholde sig Ret til at opgive den, hvis de skønner det rigtigt.

At et Skib ved Udsendelse af Nødsignal tilkalder andre Skibe, giver ikke disse Ret til at foretage Bjærgning eller blot til at faa dækket Udgifter ved Opfyldelsen af deres Pligt til at komme til Hjælp⁴⁵⁾). Men finder et Skib, der har udsendt Nødsignal, at Hjælp ikke længere behøves, maa Undladelse af at give Meddelelse derom kunne medføre Erstatningsansvar.

Efter Udførelsen af en Bjærgning vil Skibsføreren i Reglen ikke kunne træffe Aftale desangaaende i Henhold til sin Stillingsfuldmagt⁴⁶⁾).

5. Ydes f. Eks. Bugserhjælp til et Skib, der ikke er forulykket eller stedt i Nød, maa det i Mangel af Aftale afgøres efter almindelige Regler, om Vederlag kan kræves. Er Aftale truffet om Ydelse af Hjælpen, men ikke om Vederlaget, fastsættes dette ret naturligt efter lignende Hensyn som Bjærgeløn, i hvert Fald naar Kravet derpaa er gjort afhængig af, om Hjælpen fører til et nyttigt Resultat⁴⁷⁾). De særlige Ugyldighedsregler i S. L. s § 227 kan ikke komme til Anvendelse paa Aftaler om Ydelse af anden Hjælp end Bjærgning. I Reglen haves Krav paa Vederlag mod Rederen som den, der skal udrede de med Rejsen forbundne Omkostninger, og kun mod ham. Dog kan jo Hjælpen angaa saadanne særlige Foranstaltninger vedrørende Godset, som Bortfragteren eller Skibsføreren har Fuldmagt til at træffe paa Ladningsejerens Vegne⁴⁸⁾). Vederlagskravet kan være sikret ved Søpanteret i Skib og Fragt eller, i de sidstnævnte Tilfælde, i Ladningen, §§ 267 og 276. Men Søpanteretten er altid af lavere Rang end den Søpanteret, der er hjemlet for Krav paa Bjærgeløn. Ansvarer kan være begrænset paa lignende Maade som for Bjærgelønskrav, §§ 104 og 254. De særlige Fordelelsesregler i § 229 kommer ikke til Anvendelse⁴⁹⁾).

⁴⁴⁾ U. f. R. 1925. 747 (Godtgørelse for mistet Bjærgningsfortjeneste tilkendt).

⁴⁵⁾ Ovenfor § 14 Nr. 5. — Jfr. herved ogsaa U. f. R. 1925. 368. (H. R. D.).

⁴⁶⁾ U. f. R. 1937. 414.

⁴⁷⁾ U. f. R. 1929. 1087.

⁴⁸⁾ Ovenfor § 29 Nr. 2 og § 40 Nr. 4.

⁴⁹⁾ Det samme gælder Reglerne i §§ 283 og 284 om Forældelse af Krav paa Bjærgeløn og Søpanteret derfor.

§ 49. Begrebet Groshavari.

1. Udtrykket Havari, der er af arabisk Oprindelse og betyder Skade, anvendes i Nutiden alene om overordentlige Skader og Udgifter, omfatter altsaa bl. a. ikke Skibsafgifter, Kanalafgifter, Lodspenge, Bugserpenge og lignende Omkostninger, der tidligere betegnedes lille Havari. Almindeligvis maa et Havari som partikulært bæres af den Genstand, som Skaden rammer eller Udgiften vedkommer, S. L.s § 218. Men denne Regel er ikke undtagelsesfri. Navnlig¹⁾ fordeles visse overordentlige Skader og Udgifter som Groshavari paa Skib, Fragt og Ladning.

I Overensstemmelse med fremmed Ret fastslaar S. L.s § 213, at Beregning og Fordeling af Groshavari skal ske efter den Lov, der gælder, hvor Skib og Ladning skilles ad. Herefter kan Parterne ikke altid vide paa Forhaand, hvilken Lovgivning der i Tilfælde af Groshavari bliver bestemmende for deres Retsforhold, idet Havariet ofte vil medføre, at Skib og Ladning skilles i Nødhavn. Og har Skibsføreren Valget mellem flere Nødhavne, der er beliggende i forskellige Lande, kan han være fristet til at søge ind til en bestemt Havn, fordi de der gældende Regler er særlig gunstige for Rederen. Det er derfor ret naturligt, at der i hvert Fald udenfor Indenrigsfart i Reglen i Certepartier og Konnossementer træffes Bestemmelse om, at Beregning og Fordeling af Groshavari skal ske efter bestemte Regler, oftest York-Antwerpen-Reglerne 1924²⁾, der vedtoges paa en af International Law Association i Stockholm afholdt Konference og har afløst York-Antwerpen-Reglerne fra 1890. Medens de sidstnævnte havde hovedsagelig kun Bestemmelser angaaende en Række særlige Tilfælde af Groshavari, tilsigter Y. A. 1924 at være udtømmende i materielretlig Henseende. Ved Revisionen i 1924 ud-

¹⁾ Jfr. nedenfor § 55.

²⁾ Undertiden tages der Forbehold med Hensyn til Regel I, jfr. nedenfor § 50 ved Note 10. En Tidsbortfragter vil ofte og en Rejsebortfragter kan være forpligtet til at optage Henvi sning til Y. A. i Konnossementet, selvom Certepartiet ikke henviser til dem, ovenfor § 39 efter Note 24 og § 45 Nr. 7 (2). Faar han som Følge deraf forøget Bidragspligt, skal Befragteren holde ham skadesløs.

gik derfor en Bestemmelse om, at udenfor de Tilfælde, om hvilke særlige Regler var givet i Y. A. 1890, skulde Groshavari opgøres *in accordance with the law and practice that would have governed the adjustment had the contract of affreightment not contained a clause to pay general average according to these rules*. Y. A. 1924 indeholder 7 *lettered rules* (A—G) og 23 *numbered rules* (I—XXIII).

2. Ifølge S. L.s § 187 henregnes til Groshavari enhver Skade, som forsættigt tilføjes Skib eller Ladning for at søge Frelse fra en begge truende Fare, saavel som alle andre Opofrelser, der gøres i nævnte Øjemed, samt Skade og Omkostninger, der har været forbundet med eller en umiddelbar Følge af saadanne Foranstaltninger.

Y. A. indeholder i Reglerne A og C en almindelig Bestemmelse af Groshavaribegrebet, der i det væsentlige svarer til S. L.s:

(1) Der skal foreligge en *extraordinary* Opofrelse³⁾. Dette er ikke udtrykkeligt udtalt i S. L., men følger allerede af Havaribegrebet.

(2) Opofrelsen skal være *intentionally made*. Dette siges i S. L. udtrykkeligt, for saa vidt angaar Skade, der tilføjes Skib eller Ladning, ligger iøvrigt i Begrebet Opofrelse. Skade ifølge en ulykkelig Hændelse henregnes end ikke til Groshavari, om den indtræffer under Foretagelsen af en Groshavari-akt og gør Opofrelsen overflødig, S. L.s § 189⁴⁾.

Om det er Skibsføreren eller f. Eks. Bjærgere eller nogen af Mandskabet, der har foretaget Opofrelsen, maa være uden Betydning. Almindeligvis vil det være Skibsføreren.

Det er ikke en Betingelse, at Skibsføreren har kunnet vælge mellem forskellige Muligheder. Og en Opofrelse kan være forsættelig, selvom Skibsføreren har tænkt sig, at hans Handling ikke vilde medføre Skade. Beskadiges Maskinen ved Arbejde under Højtryk for at tage Skibet af Grund, maa det saaledes være uden Betydning, om Skibsføreren har haabet, at Maskinen kunde taale Presset.

(3) Opofrelsen skal være *reasonably made*. Dette gælder ikke efter S. L. Ifølge § 191 udelukker det nemlig ikke Havarifordeling, at Skibsføreren har fejlet ved Bedømmelsen af Faren eller Valget af Midler til at afværge den⁵⁾. Medmindre Fejlen maa anses som undskyldelig, kan dog

³⁾ Y. A. skelner mellem *sacrifice* og *expenditure*, men efter Terminologien i S. L.s § 187 dækkes begge disse Udtryk af Begrebet Opofrelse.

⁴⁾ Som Eksempel nævnes, at Stang brækkes ved Vindens Magt, medens man er ifærd med at kappe Masten, og at derved Kapning af Masten undgaas.

⁵⁾ Angaaende Skibsførerens Pligter i Groshavaritilfælde ovenfor § 28 efter Note 6 og ved Note 8.

Rederen ingen Godtgørelse kræve for Skade, han har lidt, og han maa betale andre Deltagere i Havariet Erstatning for Havaribidrag, for saa vidt han ikke ifølge Kn.L. eller gyldigt Forbehold er uden Ansvar for Følgerne af Skibsførerens Fejl⁶⁾).

(4) Opofrelsen skal være gjort *for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure*, hvilket svarer til, at den efter S.L. skal være foretaget for at søge Frelse fra en baade Skib og Ladning truende Fare.

For saa vidt ikke andet følger af det under (3) anførte, maa det være uden Betydning, om Faren er virkelig eller blot formodet. Overhængende behøver den ikke at være. Men der maa være en vis — virkelig eller formodet — Sandsynlighed for fuldstændig Undergang af baade Skib og Ladning eller dog meget betydelig Skade derpaa.

At Faren kan tilregnes nogen, udelukker ikke Havarifordeling, Y. A. r. D., S. L.s § 191⁷⁾). Men den skyldige kan ingen Godtgørelse kræve for Skade, han har lidt, og han maa betale andre Deltagere i Havariet Erstatning for Havaribidrag. Og kan Faren tilregnes Skibsføreren eller nogen anden, for hvem Rederen er ansvarlig, gælder det samme denne. Er Rederen ifølge Kn.L. eller gyldigt Forbehold ansvarsfri for Følgerne af den begaaede Fejl eller Forsømmelse, maa han sikkert ikke blot være fritaget for at betale andre Deltagere i Havariet Erstatning for Havaribidrag, men ogsaa selv have Ret til Godtgørelse for lidt Skade⁸⁾). Efter amerikansk Ret gælder dette sidste kun ifølge særlig Vedtagelse (Jason-Klausul).

Som det udtrykkeligt siges i S. L.s § 193, udelukkes Havarifordeling ikke ved, at Opofrelsen har omfattet enten hele Skibet eller hele Ladningen. Derimod kan en Opofrelse af baade Skib og Ladning ikke tage Sigte paa at søge Frelse fra en disse Genstande truende Fare.

Det er ingen Betingelse, at Øjemedet med Opofrelsen helt eller delvis naas. I § 193 hedder det vel, at Havarifordeling ikke udelukkes ved, at der efter Havariet bjærges kun af enten Skibet eller Ladningen alene, hvori modsætningsvis synes at ligge, at dog noget skal være bjærget. Dette maa imidlertid ses i Forbindelse med, at før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929 var Havarifordeling formaalsløs, naar intet var bjærget, idet enhver Ejer

⁶⁾ Jfr. nedenfor ved Note 8.

⁷⁾ I Y. A. r. D. er denne Regel ikke udtalt i fuld Almindelighed, men kun for det Tilfælde, at Faren skyldes Fejl af *one of the parties to the adventure*.

⁸⁾ En modsat Ordning kunde let føre i Retning af uheldig Undladelse af at foretage Opofrelse. Sidstnævnte Regel gælder ikke de ved Note 6 omtalte Tilfælde.

af bidragspligtige Genstande ifølge S.L.s § 216 hæftede kun med disse for Havaribidrag. Efter de nugældende Regler om Begrænsning af Rederansvar hæfter Rederen, en Underbortfragter eller en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet ikke blot med de bidragspligtige Genstande. Og en Regel om, at disses Værdi er Overgrænse for Størrelsen af Havaribidrag, indeholder hverken S.L. eller Y.A.

(5) Foruden selve Opofrelsen omfatter Havarifordelingen *damages, losses or expenses, which are the direct consequence of the General Average Act*. Dette stemmer med, at ifølge S.L.s § 187 omfatter Fordelingen foruden Opofrelsen Skade og Omkostninger, der er forbundet dermed eller en umiddelbar Følge deraf, ifølge § 189 derimod ikke Skade, der staar i kun middelbar eller tilfældig Forbindelse dermed.

En Skade eller Udgift kan være en umiddelbar Følge af Opofrelsen uden at være en nødvendig Følge deraf. Et Groshavari kan derfor omfatte Totaltab af baade Skib og Ladning.

Undertiden antages det, at Groshavariet ved Udtrykket umiddelbar Følge begrænses paa lignende Maade som Erstatningsansvaret ved Adækvansreglen. Efter almindelig Sprogbrug kan imidlertid langt fra enhver adækvat Følge betegnes som umiddelbar. Og hvad angaar Begrundelse og Betydning, er Havarifordelingen meget forskellig fra Erstatningsansvaret. Selve Øjemedet med den foretagne Handling gør Havarifordelingen naturlig, men kommer sjældent i Betragtning i Erstatningsretten. I Modsætning til dennes Regler kan Havarifordelingen ikke være Bevæggrund til at undgaa Skadetilføjelse, maa tværtimod virke i Retning af mindre Tilbageholdenhed, naar der er Spørgsmaal om at foretage en Groshavarihandling. For at opnaa tilstrækkelig Virkning i saa Henseende, er der næppe Grund til at udvide Groshavaribegrebet, thi naar baade Skib og Ladning trues af en Fare, kan langt fra enhver paaregnelig Mulighed for skadelige Følger af en Groshavarihandling tænkes at afholde Skibsføreren fra at iværksætte den. Snarere kunde Ønskeligheden af at modvirke, at Skibsføreren ved Valg mellem flere Muligheder tager Hensyn til, hvem Opofrelsen umiddelbart gaar ud over, tale for en Udvidelse af Begrebet. Men synderlig Vægt har denne Betragtning næppe. —

Til den almindelige Bestemmelse af Groshavari følger baade S.L. og Y.A. en Række Regler, der for særlige Tilfælde nærmere afgrænser og tildels begrænser Begrebet.

§ 50. Særregler om Afgrænsningen af Groshavari.

1. Blandt sine Eksempler paa Groshavariudgifter nævner S. L. Omkostninger for i Nød at opnaa Bistand til at bringe Skib og Ladning ud af en fælles Fare, § 188 Nr. 4. Y. A. har ingen Særregel om Bjærgeløn, hvilket er uheldigt, fordi det i England antages, at Udgifter dertil fordeles ikke efter Groshavariregler, men over Værdierne straks efter Bjærgningen. Det følger imidlertid af den almindelige Bestemmelse af Begrebet, at Bjærgeløn ogsaa efter Y. A. er Groshavari, hvis Bjærgningen har haft til Formaal at bjærge baade Skib og Ladning. At Formaalet helt eller delvis naas, er jo ikke en Betingelse¹⁾, men hvis intet bjærges, bliver der ingen Bjærgeløn at betale, medmindre Vilkaaret *no cure, no pay* er gyldigt fra veget ved Aftale. Om Bjærgningen er foretaget efter Aftale eller ej, maa være uden Betydning. I sidstnævnte Tilfælde er Kravet paa Bjærgeløn en umiddelbar Følge af et forsætligt Indgreb fra Bjærgernes Side.

Som Bjærgeløn maa andre Omkostninger for at bringe Skib og Ladning ud af en fælles Fare være Groshavari. S. L.s § 188 Nr. 6 nævner særligt Omkostninger ved at tage Skibet af Grund og bringe det og Ladningen i Sikkerhed. Efter Y. A. r. VIII er i Tilfælde, hvor Ladning, Brændsel eller Udrustningsgenstande losses *as a General Average Act*, Udgifter ved Letning af Skibet, Leje af Lægtene og Genindlastning Groshavari. Af Forbrug af Brændsel og Maskinfornødenheder medregnes ifølge S. L.s § 188 Nr. 8, hvad der medgaar til at bringe Skibet af Grund, til Pumpning paa Grund af Lækage eller til Flytning af Skibet, derimod ikke, hvad der medgaar paa Grund af Forlængelse af Rejsen²⁾).

Maa Rejsen afbrydes, fordi Skibet ikke kan tages af Grund eller bliver erklæret for uistandsætteligt, medregnes efter S. L.s § 188 Nr. 6 af Omkostninger kun de, der er paaløbet, inden det blev aabenbart, at Rejsen ikke kunde fortsættes³⁾).

¹⁾ U. f. R. 1920. 254 (H. R. D.).

²⁾ Jfr. nedenfor ved Note 4.

³⁾ Jfr. nedenfor ved Note 8.

2. Det vigtigste Tilfælde af Groshavari er Anløb af Nødhavn i Anledning af en Skib og Ladning truende Fare. Denne vil i Reglen hidrøre fra, at Skibet er blevet usødygtigt under Rejsen, men kan ogsaa skyldes udbrudt Krig eller pludselig Isgang, S. L. s § 188, Nr. 7. Undtaget fra Groshavari er ifølge S. L. s § 190 Nr. 7 Udgifter ved Nødhavnsanløb paa Grund af Mangler ved Skibets Forsyning med Proviant og Udrustning, Ishindring eller Vejrforhold. Det samme maa i hvert Fald i Reglen gælde efter Y. A., der i Overensstemmelse med den almindelige Bestemmelse om, at kun en *extraordinary* Opofrelse er Groshavari, gør Nødhavnsudgifters Henregning dertil betinget af, at Anløbet skyldes en *extraordinary circumstance*, r. X (a). I Modsætning til pludselig Isgang maa Ishindring betyde en Ulempe, der ligesom ugunstige Vejrforhold med Rimelighed kan forudses, og som derfor efter naturlig Forstaaelse af Fragtaftalen maa antages ikke at skulle medføre Udgifter for Ladningsejeren. Anløb af Mellemhavn for at indtage Proviant, Kul eller Udrustningsgenstande kan være tilsigtet fra først af, og Ønskeligheden af at undgaa Bevisvanskeligheder taler for ubetinget at undtage Udgifter ved saadant Anløb fra Groshavari. Maaske kan det dog antages, at Undtagelsen ikke omfatter Tilfælde, hvor Proviant eller Udrustningsgenstande er gaaet tabt eller har maattet opofres som Følge af en ulykkelig Hændelse. Efter Y. A. synes det klart, at Udgifter ved Nødhavnsanløb i saadanne Tilfælde er Groshavari.

Et Skibs Tilbagevenden til Lastehavnen kan være Nødhavnsanløb, og Reglerne herom gælder, selvom det Sted, hvor Skibet søger Tilflugt, ikke er en virkelig Havn, Y. A. r. X (a).

Hvilke Udgifter ved Nødhavnsanløb der bør henregnes til Groshavari, har været meget omtvistet. Udviklingen er gaaet i Retning af at medtage stadig flere Udgifter. Som Grund til at foretage Udvidelser af Groshavariets Omfang har man ofte gjort gældende, at ikke blot *for the common safety*, men alle *for the common benefit* afholdte Udgifter bør henregnes dertil. Aabenbart fører dog denne Betragtning for vidt. Men for snævert vilde det være, om man kun medtog Udgifter ved at bringe Skib og Ladning i Sikkerhed i Havnen. Ogsaa Omkostninger ved Ophold deri og Afgang derfra bør som umiddelbare Følger af Anløbet medregnes, for saa vidt ikke retstekniske Grunde taler derimod. Med en vis Ret kan man til Støtte herfor ogsaa anføre, at Formaalet med Anløbet er ikke at bringe Skib og Ladning i Sikkerhed i Havnen, men at søge Rejsen lykkeligt fuldført.

Efter Y. A. medregnes *the expenses of entering and of leaving*, det vil

sige Skibsafgifter, Lodspenge, Bugserpenge og lignende Omkostninger, r. X (a). Maa man *for the common safety* eller af Hensyn til nødvendig Reparation af Skibet foretage Losning eller Flytning ombord af Ladning, Brændsel eller Udrustningsgenstande, medregnes endvidere Omkostninger ved Losning, Flytning ombord, Lagring, Genindlastning og Stuvning, og skønt Brandskade under Ophold i Nødhavn ikke er Groshavari, betragtes Præmie for tegnet Brandforsikring af lagret Ladning m. v. som Del af Lagringsomkostningerne, r. X (b) og (c). Endelig medregnes Hyre og Underhold til Skibsfører og Mandskab og Forbrug af Brændsel og Udrustningsgenstande under Ophold i Havnen eller anden Forlængelse af Rejsens Varighed, der nødvendiggøres af Aarsagen til Anløbet, r. XI og XX. Dog er naturligvis Forbrug af Brændsel eller Udrustningsgenstande til Reparation af partikulær Skade paa Skibet ikke Groshavari. — At i Modsætning til tidligere ogsaa de nævnte Merudgifter som Følge af anden Forlængelse af Rejsens Varighed end selve Opholdet i Nødhavnen medregnes, kan let føre til Bevisvanskeligheder.

S. L.s § 188 Nr. 7 nævner som Led i en Opregning af Nødhavnsomkostninger, der *navnlig* henregnes til Groshavariet, Hyre og Kost til Skibsfører og Mandskab under det ved Aarsagen til Anløbet nødvendiggjorte Ophold i Havnen. Angaaende Brændsel og Maskinformødenheder bestemmer § 188 Nr. 8, at Groshavariet omfatter Forbrug deraf til Losning og Genindlastning, naar Udgifterne herved medregnes, men ikke hvad der forbruges ved at søge ind til og forlade Nødhavnen¹⁾. Ifølge § 188 Nr. 7 medregnes ikke Udgifter, der afholdes for at forhindre Svind, Udlækning eller Beskadigelse af Ladning, ej heller Omkostninger, der følger af, at Ladning er af farlig Beskaffenhed.

Ender Rejsen i Nødhavnen, medregnes ikke Udgifter, der paaløber, efter at Bestemmelse desangaaende er truffet, S. L.s § 188, Nr. 7, Y. A. r. X, XI og XX. Er Bestemmelse om Afbrydelse af Rejsen truffet forinden, medregnes dog ifølge Y. A. r. X (c) Lagringsomkostninger for Tiden, indtil Losningen er afsluttet, naturligvis dog kun hvis Lagringsomkostninger overhovedet er Groshavari. Herefter maa formentlig alle Losningsomkostninger erstattes, uanset om Bestemmelsen om Afbrydelse af Rejsen træffes, forinden Losningen er fuldført. At Rejsen ender i Nødhavnen, vil sige, at ingen Del af Ladningen føres videre. For Tilfælde, hvor kun en Del af Ladningen efterlades i Nødhavnen, gælder intet særligt. Derfor maa efter-

¹⁾ Jfr. ovenfor ved Note 2.

ladt Gods bidrage til Groshavariet efter samme Regler som det videreførte Gods⁵⁾).

3. Med de tilsvarende Udgifter i Nødhavn sidestiller Y. A. Omkostninger ved Losning, Flytning ombord, Genindlastning og Stuvning i en Last- eller Ordrehavn, Hyre og Underhold til Skibsfører og Mandskab under Ophold i en hvilken som helst anden Havn og Forbrug af Brændsel og Udrustningsgenstande under Ophold i en Last- eller Ordrehavn, naar Losningen, Flytningen eller Opholdet maa foretages *for the common safety* eller af Hensyn til nødvendig Reparation af Skibet, r. X, XI og XX.

Udgifter for at frelse eller frigøre Skib og Ladning fra Fjender eller Sørøvere og Forbrug af Krigsmidler ved Forsvar herimod er Groshavari, S. L.s § 188 Nr. 9.

Hvis nogen kommer til Skade eller dør ved Forsvar mod Fjender eller Sørøvere eller iøvrigt ved Udførelse af en Groshavarihandling, medregnes Udgifter til Kur, Pleje og Underhold under Sygebehandlingen, Begravelsesomkostninger og Udgiftsforøgelse som Følge af, at andre maa antages i de paagældendes Sted, S. L.s § 188 Nr. 10.

Kommissionssalær for Udførelse af Forretninger vedrørende Havariet medregnes, S. L.s § 188 Nr. 13.

Omkostninger ved Søforklaring, Besigtelses-, Skøns- og Taksationsforretninger og ved Tilvejebringelse af andre Bevisligheder, der er nødvendige for Beregning og Fordeling af et Groshavari, medregnes til dette, S. L.s § 188, Nr. 14. Det samme gælder Udgifter ved Dispatcheringen.

Omkostninger (Renter, Provision) ved Tilvejebringelse af Penge til Dækning af Groshavariudgifter medregnes til Groshavariet, S. L.s § 188 Nr. 12, Y. A. r. XXI. Af Beløb, som Rederen — eller en anden Part i Havariet — udlægger, beregnes efter Y. A. r. XXI en Forskudskommission paa 2 pCt.

Tegnes der Havaripengeforsikring af Groshavariudgifter⁶⁾, medregnes Præmien til Groshavariet, S. L.s § 188 Nr. 12, Y. A. r. XXI.

4. Y. A. r. F. indeholder en almindelig Bestemmelse om, hvad man plejer at kalde *substituted expenses*. Udgifter, der ellers ikke er Groshavari, henregnes dertil, for saa vidt de træder i Stedet for andre Udgifter, der

⁵⁾ Efter de i 1864 vedtagne York-Regler gjaldt dette ikke, for saa vidt angaar Gods, der var ladet tilbage paa Grund af *its being unfit to be carried forward* eller *the unfitness or inability of the ship to carry it*.

⁶⁾ Jfr. Sf. K.s § 164.

vilde være Groshavari. At Tilføjelse af Groshavariskader undgaas ved Afholdelse af Udgifter, medfører derimod ikke, at disse betragtes som Groshavari, hvad ogsaa bevismæssige Hensyn taler imod.

Allerede forinden Y. A. 1924 antoges det i Reglen, at *substituted expenses* var Groshavari, skønt dette fastslaaes i Y. A. 1890 alene for et Par, i S. L. alene for et enkelt Tilfælde.

Den Særbestemmelse, der fandtes i Y. A. 1890, er, uanset Tilføjelsen af en almindelig Regel, uforandret optaget i Y. A. 1924 som r. X (d). Den angaar Tilfælde, hvor Groshavariudgifter spares ved, at man, naar Skibet er havareret, i Stedet for at foretage en Reparation, hvorved det vilde blive i Stand til at fuldføre Rejsen, enten (1) bugserer det til et andet Reparationssted eller til Bestemmelsesstedet eller (2) viderebefordre Ladingen eller en Del af den paa anden Maade end med Skibet.

I Y. A. r. XIV er optaget en Særregel, der findes ogsaa i S. L.s § 188 Nr. 7. Den angaar Tilfælde, hvor man sparer Groshavariudgifter ved at foretage en midlertidig Reparation af Skibet.

Som andre Tilfælde af *substituted expenses* kan nævnes, at man mod forøgede Dokningsudgifter reparerer Skibet uden at losse Ladingen, at man ved Overtidsarbejde forkorter Skibets Ophold i Nødhavn, og at man i Nødhavn afmønstrer Besætningen mod at betale f. Eks. for dens Hjemsendelse.

Vilde alle de Udgifter, der spares, være Groshavari, skal naturligvis *substituted expenses* medregnes til Groshavariet indenfor det fulde Beløb af sparede Udgifter. Vilde de sparede Udgifter kun delvis være Groshavari, kan der være Spørgsmaal, om man skal foretage en forholdsmæssig Fordeling af *substituted expenses*. Et benægtende Svar paa dette Spørgsmaal kan næppe udledes af Bestemmelserne i Y. A. r. F. og XIV og i S. L.s § 188 Nr. 7, der vel ikke fastslaar, at forholdsmæssig Fordeling skal finde Sted, men synes affattet med Henblik paa Tilfælde, hvor kun Groshavariudgifter spares. Og ifølge Y. A. r. X (d) skal *up to the amount of the extra expense saved* de i Stedet afholdte Udgifter *be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved*. Det er dog næppe almindeligt, at forholdsmæssig Fordeling foretages. Ofte vilde det ogsaa være vanskeligt at afgøre, hvilket Beløb af partikulære Udgifter, der er sparet.

5. Blandt sine Eksempler paa Groshavariskader nævner S. L. Skade som Følge af Anvendelse i Nød af Gods til Rejsens Fremme eller af Skibs-

tilbehør i andet Øjemed end det, hvortil det er bestemt, Afgivelse af Gods for at frelse eller frigøre Skib og Ladning fra Fjender eller Sørøvere og Salg af Gods i Nødhavn til Dækning af Groshavariudgifter, § 188 Nr. 8, 9 og 12. Førstnævnte Tilfælde omfatter Forbrug af Gods eller Skibstilbehør til Brændsel. Som Afvigelse fra almindelige Regler bestemmer Y. A. r. IX, at Godtgørelse i Groshavari for *ship's materials and stores*, der anvendes til Brændsel, er betinget af, at Skibet var forsynet med *an ample supply of fuel*. Ved Opgørelsen af Groshavariet fragaar naturligvis sparet Udgift til Brændsel⁷⁾.

6. Et mere praktisk Tilfælde af Groshavari er Skade, der tilføjes Skibet eller Ladningen under Bjærgning af Bjærgere eller under Arbejde paa at tage Skibet af Grund, f. Eks. i Forbindelse med Losning eller Genindlastning af Gods, af andre end Bjærgere, S. L.s § 188 Nr. 4 og 6, Y. A. r. VIII. Maa Rejsen afbrydes, fordi Skibet ikke kan tages af Grund eller bliver erklæret for uistandsætteligt, medregnes af Skade kun den, der er tilføjet, forinden det blev aabenbart, at Rejsen ikke kunde fortsættes, S. L.s § 188 Nr. 6^s).

Efter S. L.s § 188 Nr. 7 medregnes Skade, der tilføjes Ladningen ved Losning eller Genindlastning i Nødhavn, ikke til Groshavariet, medmindre den skyldes, at Losningen eller Genindlastningen har maattet ske ved Hjælp af Læglere eller paa anden usædvanlig Maade. Ifølge Y. A. r. XII derimod medregnes Skade paa Ladning, Brændsel eller Udrustningsgenstande, der foraarsages *in the act of* Losning, Flytning ombord, Genindlastning eller Stuvning, for saa vidt Udgifterne derved er Groshavari. Naturligvis er ikke enhver Skade, der indtræffer som Følge af Lagring, foraarsaget *in the act of* denne.

Skade, der tilføjes Skib eller Ladning ved at bringe indtrængt Vand til Pumperne, skaffe Styrtseer Afløb eller for at lette Forsvar mod Fjender eller Sørøveri, samt Skade, der lides under Forsvar herimod, er Groshavari, S. L.s § 188, Nr. 3 og 9.

7. (1) Naar Master, Rundholter eller andet Skibsinventar, der forinden er brækket ved partikulært Havari, bortkappes for at undgaa en Skib og Ladning truende Fare, godtgøres ifølge S. L.s § 190 Nr. 5 derved forandriget Tab ikke som Groshavari. Til denne Regel svarer Y. A. r. IV an-

⁷⁾ For saa vidt det er *ship's materials* eller *stores*, der er anvendt, siges dette udtrykkeligt i Y. A. r. IX.

⁸⁾ Jfr. ovenfor ved Note 3.

gaaende loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril. Det vil i saadanne Tilfælde ofte være tvivlsomt, om der foreligger en frivillig Opofrelse, og i bekræftende Fald hvilket Omfang den har. Reglen synes analogisk anvendelig paa Frastikning af et Anker, der er blevet uklart. Skade, der tilføjes en anden Genstand ved, at det bortkappede falder ned, bør efter Begrundelsen næppe antages omfattet af Reglen.

Med nævnte Undtagelse er Kapning af Mast eller Sejl og Frastikning af Anker for at frelse Skib og Ladning fra fælles Fare klare Tilfælde af Groshavari, S. L. § 188 Nr. 2.

(2) Angaaende frivillig Stranding indeholder S. L.s § 188 Nr. 5 en Bestemmelse, hvorefter Skade som Følge af, at Skibet forsætlig sættes paa Grund for at undgaa større fælles Fare, godtgøres kun, for saa vidt deri kan antages at ligge en Opofrelse, hvilket i hvert Fald i Formen ikke er en Undtagelse fra de almindelige Regler om Groshavari. Noget bestemtere hedder det i Y. A. r. V, at Skaden godtgøres ikke, hvis Skibet uundgaaeligt vilde *drive on shore or on rocks*, om man undlod at sætte det paa Grund. Efter Y. A. 1890 gjaldt det samme, hvis Skibet i saa Fald uundgaaeligt vilde synke, men denne Del af Reglen udgik ved Revisionen i 1924.

(3) Ifølge S. L.s § 190 Nr. 4 er Skade paa Sejl undtaget fra Groshavari, medmindre Skaden er opstaaet ved Forsøg paa at tage Skibet af Grund. Endvidere undtages al Skade, altsaa ikke blot Skade paa selve Sejlene, der skyldes Presning med Sejl (Prangning) f. Eks. for at undgaa Stranding, undkomme fra Fjender eller Sørøvere, naa Havn saa hurtigt som muligt i Tilfælde af oprækkende Uvejr.

Ogsaa efter Y. A. r. VI gælder det, at al Skade, der opstaar *by carrying a press of sail*, er partikulært Havari, men at Skade paa Sejl, der forarsages *by forcing a ship off the ground, or by driving her higher up the ground, for the common safety*, godtgøres i Groshavari. I Modsætning til, hvad der synes at gælde efter S. L., maa formentlig efter Y. A. Skade paa Sejl som Følge af, at de anvendes til Tætning af en Lækage eller iøvrigt i andet Øjemed end det, hvortil de er bestemt, henregnes til Groshavari.

De nævnte Undtagelsesregler maa ses i Forbindelse med, at det ofte vil være vanskeligt at skelne mellem almindeligt Slid og forsætlig tilføjet Skade, men gaar aabenbart udover, hvad denne Betragtning kan føre til.

(4) Efter S. L.s § 190 Nr. 4 og Y. A. r. VII er Skade paa Maskineri og Kedler partikulært Havari, medmindre Skaden er opstaaet ved Forsøg paa

at tage Skibet af Grund⁹⁾), og ifølge førstnævnte Bestemmelse er Skade paa Skibspumper, der foranlediges ved Pumpning, ubetinget undtaget fra Groshavari. Efter Y. A. r. VII undtages endvidere al Skade, der foraarsages *by working the machinery and boilers*, naar Skibet er *afloat*.

Ogsaa disse Bestemmelser maa ses i Forbindelse med, at det ofte vil være vanskeligt at skelne mellem almindeligt Slid og forsætlig tilføjet Skade.

(5) Efter S. L.s § 190 Nr. 2 godtgøres ikke som Groshavari Dækslast, der kastes, eller Skade paa Dækslast, der foraarsages ved Kastning eller anden Foranstaltning, medmindre Kastningen finder Sted for at lette Skibet, efter at det er kommet paa Grund.

Efter Y. A. 1890 skulde kastet Dækslast i intet Tilfælde godtgøres som Groshavari. Y. A. r. I bestemmer, at kastet Dækslast godtgøres, hvis Godset er ført paa Dæk *in accordance with the recognised custom of the trade*, men ellers ikke.

Ofte træffes i Certepartier og Konnossementer særlig Bestemmelse angaaende det her omtalte Spørgsmaal. En Afiale, hvorefter Dækslast føres paa Befragterens Risiko, er antaget at angaa ikke Retten til at kræve Godtgørelse i Groshavari, men alene Bortfragterens Ansvar for Godset¹⁰⁾.

Om Skade, der tilføjes andre Genstande ved Kastning af Dækslast, gælder intet særligt.

Efter S. L.s § 190 Nr. 2 regnes til Dækslast ikke alene Gods, der er lastet paa Skibets aabne Dæk, i dets Baade eller udenbords, men ogsaa hvad der er lastet i saadan Overbygning, som ikke er bygget ind i Skibets faste Spantesystem eller paa anden Maade yder tilstrækkelig Sikkerhed mod Søskade og Overbordskylning. En tilsvarende Bestemmelse i Y. A. 1890 udgik ved Revisionen i 1924.

De særlige Bestemmelser om Dækslast begrundes ved, at det kan være vanskeligt at afgøre, om Godset er kastet eller skyllet overbord, eller om ikke kastet Gods vilde være skyllet overbord, hvis man havde undladt at kaste det, desuden ved den Betragtning, at ikke blot er Dækslasten selv udsat for særlig Fare, men dens Tilstedeværelse kan betyde en Fare for alle de Interesser, der er knyttede til Befordringen.

Væsentlig af reistekniske Grunde undtager S. L.s § 190 Nr. 3 fra Groshavari Skade paa Skibstilbehør, der laa paa Dækket, skønt det ikke havde sin rette Plads der. Bestemmelse herom savnes i Y. A.

⁹⁾ Jfr. nedenfor § 53 Nr. 2.

¹⁰⁾ N. D. 1931. 300 (svensk Højesteretsdom).

Ifølge en mod Slutningen af Forhandlingerne i 1924 foretaget Affattelse undtager Y. A. r. I fra Groshavari *jettison* af ikke blot Dækslast, men al Ladning, uden for saa vidt den er *carried in accordance with the recognised custom of the trade*. For anden Last end Dækslast er denne Bestemmelse uden synderlig Betydning.

I sin Opregning af, hvad der navnlig godtgøres som Groshavari, nævner S. L. s § 188 Nr. 1 Gods og Skibstilbehør, der kastes overbord for at lette Skibet i Havsnød eller undgaa Forfølgning af Fjender eller Sørøvere, eller som skyldes overbord ved Kastningen, samt anden Skade, der følger af Kastningen eller af Foranstaltninger, den nødvendiggør. Et Eksempel paa dette sidste er Skade som Følge af, at Vand trænger ind i Skibet, fordi dets Luger er aabnede i Anledning af Kastningen, Y. A. r. II.

Kastning af Last er det Tilfælde, for hvilket de ældste Vidnesbyrd om Havarifordeling foreligger. Det omhandles i *Lex Rhodia de jactu*, der allerede i Republikens Tid optoges i romersk Ret.

(6) S. L. s § 190 Nr. 6 undtager fra Groshavari Skade, der paaføres selvantændt eller varm Ladning ved Kastning, Paasprøjtning af Vand eller anden Slukningsforanstaltning, og i ethvert Tilfælde af Ild ombord Skade, der ved saadan Foranstaltning tilføjes allerede antændte Dele af Ladningen.

Y. A. r. III, der som Eksempler paa Slukningsforanstaltninger nævner *beaching* eller *scuttling* af et brændende Skib, undtager Skade *to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire*, altsaa Skade paa Dele af saavel Skibet som Ladningen, der har været *on fire*. Formentlig bør S. L. s Regel antages analogisk anvendelig i hvert Fald paa Trædele af Skibet og dettes Kulbeholdning.

Disse Undtagelsesregler maa begrundes ved Vanskeligheden af at afgøre, hvilken Del af Skaden, der skyldes Slukningen. I Overensstemmelse dermed angaar de kun Kolli, Dele af en Bulklast og Skibsdele, der er antændt eller varme.

Med nævnte Undtagelser godtgøres som Groshavari Skade, der tilføjes Skib eller Ladning for at afværge en begge truende Ildsfare eller slukke udbrudt Ild, S. L. s § 188 Nr. 3.

(7) Ifølge S. L. s § 190 Nr. 1 og Y. A. r. XIX godtgøres ikke som Groshavari Skade paa Gods, der er indlastet uden Bortfragterens Vidende. Efter Y. A. r. XIX gælder det samme Skade paa Gods, der ved Afladningen er *wilfully misdescribed* eller *wrongfully* opgivet at være af lavere Værdi end den virkelige.

Efter S. L. § 190 Nr. 1 er Penge, Værdipapirer og Kostbarheder, der ikke, som foreskrevet i § 93, er angivet som saadanne, undtaget fra Groshavari. Formentlig kan dette antages fastslaaet ogsaa ved den sidstnævnte Bestemmelse i Y. A. r. XIX.

Da Bortfragteren ogsaa udenfor Tilfælde af Groshavari har Ret til efter Omstændighederne at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt Gods, der er indlastet, uden at han har kendt dets Beskaffenhed, kan sikkert Skade paa saadant Gods ikke kræves godtgjort i Groshavari. En Forudsætning herom indeholder Kn. L.s § 4, Pkt. 6.

8. Fragt, der tabes som Følge af Groshavari, godtgøres som saadant, S. L.s § 188 Nr. 11. Om Fragttabet skyldes, at Gods er gaaet tabt, at Gods paa Grund af Beskadigelse har maattet sælges i Mellemdhavn, eller at Fragtaftalen er ophørt at gælde, fordi Skibet er gaaet tabt eller blevet erklæret for uistandsætteligt, maa være uden Betydning. Er Beskadigelsen eller Tabet af Godset eller Tabet af Skibet Groshavari, gælder det samme Fragttabet. Og selvom Beskadigelsen af Godset eller Skaden paa Skibet kun delvis er Groshavari, maa Fragttabet henregnes dertil, hvis Groshavariskaden er tilstrækkelig til at nødvendiggøre Salg af Godset eller begrunde Kondemnation af Skibet.

Efter Y. A. r. XV er Fragttab *arising from damage to or loss of cargo* Groshavari, (1) naar det er foraarsaget ved en Groshavariakt og (2) naar Beskadigelsen eller Tabet af Ladning er Groshavari. Ved førstnævnte Tilfælde har man vistnok taget Sigte paa Opofrelse af Skibet, men hele Bestemmelsen angaar kun Fragttab ifølge Beskadigelse eller Tab af Ladning. At ogsaa Fragttab paa Grund af Opofrelse af Skibet er Groshavari, følger imidlertid af Y. A.s almindelige Bestemmelser.

Ved Afgørelsen af, om Fragttab er en Følge af Groshavari, maa Hensyn tages til baade de særlige og de almindelige Bestemmelser i S. L. eller Y. A., saaledes at Godtgørelse ikke kan kræves, naar Fragttabet skyldes f. Eks. Kastning af Dækslast, der ikke godtgøres.

Selvom Groshavariskade paa Gods medfører, at Søpanteretten for Fragt bliver utilstrækkelig, kan formentlig Tab ved, at Fragtfordringen er uerholdelig, ikke betragtes som umiddelbar Følge af Opofrelsen.

9. Ifølge Y. A. r. C. er Tidstab, Tab af Marked eller Skade paa Skib eller Ladning som Følge af Forsinkelse under Rejsen aldrig Groshavari. Det samme maa sikkert gælde Tidsfragt, der paaløber under Nødhavns-

ophold, og den Del af Aarspræmien for Forsikring af Skibet, der svarer til Opholdet.

S. L. § 189 nævner Tab, der forårsages ved, at Ladningen paa Grund af Groshavari ikke kan leveres i rette Tid, samt fordyret Assurance af Skibet og Tab af forventet Fragt som Eksempler paa Skade, der staar i kun middelbar eller tilfældig Forbindelse med Opofrelsen. Endvidere nævnes Skade paa Skib eller Ladning ved Storm, Ild, Tyveri eller anden Hændelse i Nødhavn. Ogsaa Skade ved Stranding under Nødhavnsanløb maa være partikulært Havari. Tænkeligt er det dog, at den Havn, hvor Skibet søger Tilflugt, er af en saadan Beskaffenhed, at Strandingen kan anses som umiddelbar Følge af Anløbet.

Fragttab som Følge af, at Befragteren hæver Befragtningen paa Grund af en f. Eks ved Nødhavnsanløb bevirket Forsinkelse, kan efter det anførte ikke henregnes til Groshavari.

§ 51. Fordeling af Groshavari.

1. Ifølge S. L.s § 187 bæres Groshavari af Skib, Fragt og Ladning. Andre Genstande eller Interesser bidrager altsaa ikke dertil. Skønt Skibsførers og Mandskabs Tjenesteforhold ophører i Tilfælde af Skibets Forlis¹⁾, skal saaledes Bidrag ikke svares af Besætningens Hyre, hvilket iøvrigt siges udtrykkeligt i § 212. Det samme gælder ifølge denne Bestemmelse (1) Levnedsmidler, Brændsel og andre Maskinfornødenheder samt Krigsforraad og (2) ombordværende Personers Klæder og Rejsefornødenheder samt hvad de bærer paa sig²⁾, ifølge Praksis endvidere (3) Postforsendelser. At de under (1) nævnte Beholdninger fritages for at bidrage, er naturligt, for saa vidt de ikke overstiger Behovet for Rejsen, thi hvad der forbruges under Rejsen, indgaar som Udgifter ved Indtjening af Fragten i dennes Bruttoværdi³⁾. For de under (2) og (3) nævnte Genstande kommer det Hensyn i Betragtning, at de ikke bør holdes tilbage i Anledning af Vurderingsforretninger, for de under (3) nævnte tillige Hensynet til Posthemmeligheden⁴⁾.

Udtrykket Fragt maa omfatte Passagerpenge, der før Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937 betegnedes som Fragt i S. L.s §§ 169, 170 og 173.

Y. A. angiver ikke udtrykkeligt, hvilke de bidragspligtige Genstande og Interesser er, men Spørgsmaalet derom maa utvivlsomt efter disse Regler i det hele afgøres paa samme Maade som efter S. L. Dog synes det at burde antages, at Bidrag skal svares af Udrustning udover Behovet for Rejsen. Og af r. XVII, hvorefter *passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading* er fritaget for at bidrage, følger modsætningsvis, at hvis Konnossement er udstedt for saadanne Genstande, skal Bidrag svares deraf. Passagerpenge nævnes udtrykkeligt som bidragspligtig Interesse. Formentlig bør ogsaa Vederlag for Bugsering anses som saadan.

¹⁾ Ovenfor § 34 Nr. 3.

²⁾ Jfr. dog nedenfor under Nr. 2.

³⁾ Jfr. nedenfor ved Note 6.

⁴⁾ Jfr. ovenfor § 48 efter Note 4.

2. Groshavari bæres af de bidragspligtige Genstande og Interesser i Forhold til disses efter visse nærmere Regler fastsatte Værdier, S. L.s § 187, Y. A. r. B og XVII.

Ved Fastsættelsen af Bidragsværdien for en Genstand eller Interesse medregnes ikke blot, hvad der er i Behold af denne, men ogsaa hvad der som opofret godtgøres i Groshavariet, S. L.s §§ 207—209. Godtgørelsen medfører jo, at i økonomisk Forstand er ogsaa det opofrede i Behold. Godtgørelsen medregnes uden Fradrag for den Del, der ifølge Fordelingen skal bæres af vedkommende Genstand eller Interesse selv. Om Dele af Godtgørelsen, der falder paa andre bidragspligtige Genstande eller Interesser, maa antages at være uerholdelige, kommer ikke i Betragtning.

Da de særlige Hensyn, der taler for at fritage Passagerers Rejsegods og Postforsendelser for Bidrag, ikke gør sig gældende, for saa vidt angaar opofrede Genstande af nævnte Art, kan der være Spørgsmaal om at kræve Bidrag af saadanne. Men det er sikkert naturligtst ubetinget at fastholde, at Groshavari fordeles ligeligt paa opofrede og reddede Værdier, saaledes at ingen Genstand kommer til at bidrage, fordi den er opofret. Efter S. L.s § 212 skal dog Bidrag svares af Godtgørelse for Beskadigelse eller Tab af ombordværende Personers Klæder, Rejsefor nødheder eller hvad de bærer paa sig. Dette kan derimod næppe antages efter Y. A., fastslaas i hvert Fald ikke af disse Regler.

3. Vi skal nu se, efter hvilke Regler de enkelte Bidragsværdier bestemmes, idet dog Spørgsmaalet om Beregningen af de Beløb, hvorefter opofrede Genstande eller Interesser bidrager, udskydes til næste Paragraf.

Undertiden antages det, at egentlig burde Groshavari fordeles efter Værdierne i Opofrelsesøjeblikket, saaledes at kun Vanskeligheden ved at fastslaa disse kan begrunde en anden Ordning. Selv bortset fra retstekniske Hensyn synes det dog rigtigst at lægge ikke Størrelsen af de for Faren udsatte Værdier, men den Nytte, de bidragspligtige faar af Opofrelsen, til Grund ved Fastsættelsen af Bidragene. Hvad angaar de i Behold værende Værdier, fører denne Betragtning ret naturligt til, at Fordelingen skal foretages efter Værdiforholdene paa den Tid, da, og det Sted, hvor Rejsen ender, hvad baade S. L.s §§ 207—209 og Y. A. r. G og XVII fastslaar. Denne Regel har Betydning ikke blot, for saa vidt Fastsættelsen af de i Behold værende Værdier beror paa Priser, der er afhængige af Tid og Sted, men ogsaa med Hensyn til Værdiforringelse af Genstande, hvoraf Bidrag skal svares, ved Slid, indre Bedærvelse eller lignende, saavel som i Tilfælde af Be-

skadigelse eller Tab af bidragspligtige Genstande eller Interesser som Følge af partikulært Havari i Tiden efter Groshavariet.

Indtræffer nyt Groshavari under Rejsen, kan Opofrelsen ikke fragaa i de Værdier, hvoraf Bidrag til det ældre Havari skal svares, idet den jo godtgøres i det ny Groshavari. Men enhver af de til det ældre Havari bidragende Værdier maa, som Følge af det ny Havari formindskes med sit Bidrag dertil. Dette siges udtrykkeligt i S. L.s § 211 og følger af Y. A. r. XVII, hvorefter *all charges incurred in respect thereof subsequently to the General Average Act* skal fradrages i *the value of the property*, for saa vidt de ikke bliver godtgjort i Groshavari, hvad jo Bidrag dertil ikke bliver.

Af sidstnævnte Bestemmelse følger, at ogsaa partikulære Udgifter, der paaløber efter Groshavariet, maa fradrages ved Fastsættelse af vedkommende Genstands eller Interesses Bidragsværdi. For saa vidt angaar Fragt og Passagerpenge, siges det iøvrigt særskilt i r. XVII, at Fradrag skal gøres for *such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the General Average Act and have not been allowed as general average*. I S. L.s § 211 hjemles Fradrag af partikulære Udgifter kun, for saa vidt de afholdes for at frelse eller bevare bidragspligtige Genstande. Men dette maa ses i Forbindelse med visse særlige Regler angaaende Beregningen af Bidragsværdierne for Skib, Ladning og Fragt. Er der efter Groshavariet afholdt Udgifter til Forbedring af Skibet eller Istandsættelse af partikulære Skader derpaa, fragaar ifølge § 207 i Skibets Bidragsværdi det Beløb, hvortil Forbedringen eller Istandsættelsen vurderes — hvilket kan være større eller mindre end det Udgiftsbeløb, der skal fradrages efter den formentlig rigtigere Regel i Y. A. Ved Fastsættelse af Ladningens Bidragsværdi fradrages ifølge S. L.s § 208, jfr. § 200, som efter Y. A. r. XVII Fragt, Told og andre Omkostninger, dog ikke Fragtbeløb, der skal betales, uanset om Godset er i Behold ved Rejsens Slutning, hvilke Beløb til Gengæld, som det udtrykkeligt siges i S. L.s § 210 og forudsættes i Y. A. r. XVII, fragaar ved Fastsættelsen af Fragts Bidragsværdi. Denne er efter S. L.s §§ 209 og 211 Halvdelen af (1) Fragtbeløb, der er fortjent ved Rejsens Ende og (2) Godtgørelse i Groshavariet for tabt Fragt med Fradrag, som nævnt, af Bidrag til senere Groshavari og partikulære Omkostninger, der er afholdt for at frelse eller bevare Fragten⁵⁾. Nedsættelsen til Halvdelen træder her i Stedet for det ved Y. A. r. XVII hjemlede Fradrag af Driftsudgifter

⁵⁾ Jfr. angaaende S. L.s § 218 nedenfor § 55.

ved Indtjening af Fragten, der vilde være sparet, hvis Skib og Ladning var gaaet tabt. Efter sidstnævnte Regel skal naturligvis Fradrag ikke gøres for Skibets Beholdning af Brændsel og Maskinformødenheder paa Havariets Tid, men kun for senere paaløbne Udrustningsudgifter, Havneafgifter, Losningsomkostninger og lignende. Saadanne Udgifter antages i Praksis med Rette at skulle fradrages i fuldt Omfang, ogsaa naar en Del af Fragten skal betales, uanset om Godset er i Behold ved Rejsens Slutning. Af Hensyn navnlig til Ladningsejerne bestemmes Bidragsværdien paa samme Maade, hvad enten Fragten tilkommer Rederen eller en Underbortfragter, saaledes at i sidstnævnte Tilfælde Afdrag gøres for Driftsudgifter, uanset om ikke Underbortfragteren, men Rederen vilde have sparet dem, hvis Skib og Ladning var gaaet tabt, men ikke for Tidsfragt, som Underbortfragteren i saa Fald vilde have sparet. Har i Tilfælde af Underbortfragtning paa Grundlag af Rejsebefragtning Rederen, en Befragter og maaske en Underbefragter betinget sig Fragtbeløb af forskellig Størrelse, maa sikkert det højeste af disse lægges til Grund for Beregningen af Fragtens Bidragsværdi.

Er Groshavariskade paa Skibet udbedret, kan ikke baade Godtgørelsen for Skaden og den ved Istandsættelsen fremkomne Værdiforøgelse af Skibet medregnes ved Fastsættelsen af dets Bidragsværdi. Efter S.L.s § 207 medregnes Værdiforøgelsen af Skibet, men ikke Godtgørelsen for Skaden. Skibets Bidragsværdi bliver herefter dets Værdi med Tillæg af Godtgørelse for ikke istandsat Groshavariskade paa Skibet og med Fradrag, som foran omtalt, af Bidrag til senere Groshavari, af partikulære Omkostninger, der er afholdt for at frelse eller bevare Fragten, og af Værdiforøgelse ifølge efter Havariet foretaget Forbedring af Skibet eller Istandsættelse af partikulær Skade derpaa. Y. A. r. XVII, hvorefter jo ikke nævnte Værdiforøgelse, men de afholdte Udgifter fradrages, bestemmer Skibets Bidragsværdi som dets *net actual value* ved Rejsens Slutning med Tillæg af Godtgørelse for Groshavariskade *if not already included*. Ogsaa efter denne Regel medregnes altsaa, hvis en Groshavariskade er udbedret, den af Istandsættelsen følgende Værdiforøgelse af Skibet, men ikke Godtgørelsen for Skaden.

Naar Beskadigelse, Tab eller Udgifter i Tiden efter Groshavariet, der efter det anførte medfører Formindskelse af en Bidragsværdi, kan kræves erstattet, opstaar det Spørgsmaal, om ikke Erstatningen skal medregnes ved Fastsættelsen af Bidragsværdien. Det naturligste er formentlig ikke at medregne Erstatninger, men henvise bidragspligtige, hvis Bidrag som Følge heraf forøges, til at afkræve Skadevolderen et til Forøgelsen svarende Be-

løb. Medregnes bør dog sikkert Erstatning for Fragttab ifølge Tilbage træden fra Befragtningen efter Havariet. Og efter S. L.s §§ 208 og 211 bestemmes Ladningens Bidragsværdi som Værdien af det Gods, der fandtes ombord, da Havaritilfældet indtraf, og som er i Behold, naar Rejsen ender, med Tillæg af ikke blot Godtgørelse for Groshavariskade paa Godset, men ogsaa af *Erstatningskrav, som Ladningsejere maatte have mod Rederen i Anledning af, at Gods under Rejsen er beskadiget, tabt eller solgt til Fyldestgørelse af Behov for Skibet*, og med Fradrag, som foran omtalt, af Bidrag til senere Groshavari, af partikulære Omkostninger, der er afholdt for at frelse eller bevare Ladningen, saavel som af Fragt, Told og andre Omkostninger, der vilde være sparet, hvis Skib og Ladning var gaaet tabt. Man har fundet det ved de fremhævede Ord hjemlede Tillæg begrundet i Reglerne om Begrænsning af Rederansvar, der før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929 altid medførte fuldstændigt og nu ofte vil medføre delvist Bortfald af Erstatningskrav som de nævnte i Tilfælde af Tab af Skib og Ladning, saaledes at Kravene kan siges at høre til de Værdier, som Groshavariopoffrelsen tilsigter at redde. Derfor omfatter Bestemmelsen alle under Rejsen opstaaede Krav af nævnte Art, ikke blot dem, der er stiftet efter Groshavariet. Begrundelsen er imidlertid ikke afgørende, idet man som ellers kunde henvise bidragspligtige, der faar forøget Bidrag, hvis Erstatningskravene ikke medregnes, til at holde sig til den for disse ansvarlige, i dette Tilfælde Rederen.

Beløbet af den ved Rejsens Slutning fortjente Fragt bestemmes ved Fragtaftalen eller S. L.s fravigelige Regler om denne. For Tilfælde, hvor ingen bestemt Fragt er betinget, henviser S. L.s § 209 udtrykkeligt til § 124. Hvad enten en bestemt Fragt er betinget eller ej, kan der blive Anvendelse for § 125, der med visse Undtagelser fastslaar, at Fragt betales ikke for Gods, der ikke er i Behold ved Rejsens Slutning⁶⁾.

Ved Fastsættelsen af Værdien af det Gods, der fandtes ombord, da Havaritilfældet indtraf, og som er i Behold, naar Rejsen ender, eller, som det hedder i Y. A. r. XVII, *at the termination of the adventure*, kan der blive Spørgsmaal om, hvilket Tidspunkts Priser der skal lægges til Grund, og inden hvilket Tidspunkt indre Bedærvelse, partikulær Skade eller Udgift eller Bidrag til senere Groshavari maa være indtruffet eller paaløbet for at komme i Betragtning som formindskende Bidragsværdien. I sidstnævnte Henseende er der ikke Grund til eller Hjemmel for at regne med samme Tidspunkt for alt Godset, men for enhver Del deraf maa formentlig det

⁶⁾ Ovenfor § 42 Nr. 1.

Tidspunkt være afgørende, da den Risiko ophører, som S. L.s § 125 lægger paa Bortfragteren, saaledes at normalt f. Eks. Tab af Gods inden Udlæveringen deraf til Modtageren kommer i Betragtning ved Fastsættelsen af Ladningens Bidragsværdi. Derimod fastslaaer S. L.s § 207, jfr. § 200, at for alt Gods, der føres frem til Bestemmelsesstedet, skal Prisen ved Skibets Ankomst dertil lægges til Grund. Sikkert maa da ogsaa et og samme Tidspunkts Priser lægges til Grund for alt Gods, der losses i en anden Havn. Men hvilket Tidspunkts Priser, der skal lægges til Grund for saadant Gods, angiver S. L. ikke. Nærmest svarende til Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet synes det Tidspunkt at være, da det ved Kondemnation af Skibet viser sig, at Fragtaftalen ophører, eller da Erklæring om Hævning af Befragtingen eller Tilbage træden derfra fremkommer. Paa samme Maade som efter S. L. maa formentlig Spørgsmaalet om, hvilket Tidspunkts Priser der skal lægges til Grund, afgøres efter Y. A. Ifølge r. XVI skal nemlig Godtgørelse for beskadiget eller tabt Gods beregnes efter Prisen *at the date of the arrival of the vessel* eller *at the termination of the adventure*, eftersom Rejsen ender paa det oprindeligt fastsatte Bestemmelsessted eller i en anden Havn. Og vel indeholder r. XVII ikke nogen Henvisning til r. XVI, svarende til Henvisningen til § 200 i S. L.s § 207, men efter r. G skal Værdien af i Behold værende og Godtgørelse for opofrede Genstande eller Interesser bestemmes efter samme Pris⁷⁾.

Medens man, som vi har set, i Tilfælde af Havari paa Ladningen under Udlosningen bør beregne dens Bidragsværdi ved at sammenlægge Værdier af Dele af Godset, bestemt til forskellige Tidspunkter, omend efter samme Tidspunkts Pris, maa jo ved Fastsættelse af Skibets Bidragsværdi et bestemt Tidspunkts Forhold lægges til Grund. Imidlertid kunde man i Tilfælde af Havari under Udlosningen foretage to eller flere Havarifordelinger, i hvilke Skibet indgik med forskellige Bidragsværdier, og da bestemme dets Bidrag som det Beløb, hvormed Groshavariet overstiger de ved de enkelte Fordelinger fastsatte Bidrag for de øvrige bidragspligtige Genstande og Interesser. Men efter S. L.s § 207 skal, hvad enten Rejsen fuldføres eller afbrydes, Skibets Værdi ved Ankomsten til det Sted, hvor Rejsen ender, lægges til Grund, saaledes at til Ugunst for Skibet Muligheden af at foretage flere Fordelinger er afskaaret. Y. A. har ikke nogen tilsvarende Bestemmelse, udelukker derfor næppe Foretagelse af flere Fordelinger, men

⁷⁾ Nedenfor § 52 efter Note 1.

indeholder ingen Forskrift om, at denne Fremgangsmaade efter Omstændighederne skal følges⁸⁾).

Losses Dele af det Gods, der var ombord, da Havaritilfældet indtraf, i forskellige Havne, maa sikkert den Pris, der skal lægges til Grund ved Beregningen af Ladningens Bidragsværdi, bestemmes særskilt for de enkelte Dele af Godset. Har Skibet paa de Tidspunkter, da det ankommer til de enkelte Havne, Værdier, der afviger væsentligt fra hinanden, eller er Havnene beliggende i forskellige Lande med uens Regler om Beregning eller Fordeling af Groshavari, bør formentlig efter baade S. L. og Y. A. flere Havarifordelinger foretages, ligesom naar to eller flere Ejere af Gods, der losses i samme Havn, ifølge Aftale har Krav paa at faa deres Bidrag fastsat efter indbyrdes forskellige Regler. Mener man at kunne nøjes med en Fordeling, synes Værdien af Skibet ved dets Ankomst til første Havn at burde lægges til Grund, idet jo Reglen om, at Værdien paa Ankomsttiden er afgørende, gaar ud paa til Ugunst for Skibet at vælge det tidligst mulige Tidspunkt for Værdiansættelsen i Stedet for at foretage flere Havarifordelinger.

Ved Fastsættelsen af Værdien af Gods bortses fra individuel Interesse hos Ejeren, regnes med gangbar Pris, *the market value*, S. L.s § 208, jfr. § 200, Y. A. r. XVI. Kan Markedsprisen ikke oplyses paa anden Maade, fastsættes den ved Skøn af sagkyndige, S. L.s § 208, jfr. § 200. Værdien af beskadiget Gods ansættes, hvis Salg deraf har fundet Sted, forinden Havariet opgøres, til Nettoudbyttet af Salget, S. L.s § 208, jfr. § 201. Har Salg ikke fundet Sted, ansættes Værdien ved Skøn af sagkyndige.

Skibets Værdi fastsættes ved Taksation af sagkyndige, efter Reglen i S. L.s § 41 beskikkede Mænd, § 207. Utvivlsomt maa ogsaa herved bortses fra individuel Interesse hos Ejeren f. Eks. ifølge et langvarigt, særlig gunstigt eller ugunstigt Tidscerteparti.

⁸⁾ Prisforandringer under Udlosningen vil der være endnu mindre Grund til at tage Hensyn til end for Ladningens Vedkommende, idet Skibspriser normalt ikke lader sig bestemme saa nøjagtigt, at saadanne Prisforandringer kan fastslaaes med Sikkerhed.

§ 52. Beregning af Groshavari.

1. Det udelukker ikke Godtgørelse i Groshavari, at en opofret Genstand eller Interesse efter sin Art er fritaget for at bidrage dertil. For Passagerers Rejsegods og Postforsendelser kan saaledes Godtgørelse kræves under de samme Betingelser, som gælder for andre Genstande. Selv tabt Hyre maa kunne kræves godtgjort, naar Besætningens Tjenesteforhold ophører, fordi Skibet gaar tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt som Følge af Groshavari¹⁾).

Som ved Fordeling deraf er det ved Beregning af Groshavari naturligt at lægge Forholdene ikke i Opofrelsesøjeblikket, men paa den Tid, da, og det Sted, hvor Rejsen ender, til Grund, hvad ogsaa Y. A. r. G udtrykkeligt fastslaar, at man skal. Herved faar man det rigtigste Udtryk for Størrelsen af det ved Opofrelsen eller som umiddelbar Følge deraf fremkomne Tab. Og som Del af Bidragsværdien for vedkommende Genstand eller Interesse bør Godtgørelse for Groshavariskade beregnes paa samme Grundlag som den Del af Bidragsværdien, der svarer til, hvad der er i Behold, idet man herved opnaar, at Resultatet af Havarifordelingen bliver uafhængigt af Opofrelsens Art. Egentlig skulde man søge at fastslaa, hvorledes det vilde være gaaet opofrede Genstande eller Interesser, om Opofrelsen ikke havde fundet Sted. Men da dette ofte vil være vanskeligt, kan det være tvivlsomt, hvor langt man bør gaa i saa Henseende.

2. Som Bidragsværdier af i Behold værende Genstande og Interesser fastsættes under Hensyn til Slid, indre Bedærvelse, partikulært Havari, Bidrag til Groshavari og partikulære Udgifter, der indtræffer eller paaløber i Tiden efter Groshavariet, saaledes kunde der ved Beregning af Godtgørelser og dermed ved Fastsættelse af opofrede Genstande og Interessers Bidragsværdier være Spørgsmaal om at gøre Fradrag for Skader og Udgifter, der vilde være indtruffet eller paaløbet, hvis Opofrelsen ikke havde fundet

¹⁾ Jfr. ovenfor § 34 Nr. 3.

Sted. S. L. s § 205 hjemler saadant Fradrag, for saa vidt angaar (1) Groshavaribeskadigelse, som det med Sikkerhed kan skønnes, at senere virkelig indtruffet partikulært Havari vilde have bevirket, om ikke Groshavariet havde fundet Sted, og (2) Skade, som det med Sikkerhed kan skønnes, at et senere partikulært Havari, om ikke Groshavariet havde fundet Sted, vilde have bevirket paa herved tabte Genstande. Y. A. hjemler ikke Fradrag som nævnt i noget Tilfælde.

3. Angaaende Beregning af Groshavariskader indeholder S. L. og Y. A. en Række nærmere Regler:

(1) Ifølge S. L. s § 196 skal partiel Skade paa Skibet eller dets Tilbehør paa det Sted, hvor Istandsættelse sker, eller, hvis Istandsættelse ikke foretages undervejs, hvor Rejsen ender, takseres af sagkyndige, efter Reglen i § 41 beskikkede Mænd, der for hver enkelt Skade skal angive, hvad dens Udbedring vil koste, eller, for saa vidt ny Genstande skal anskaffes i Stedet for beskadigede, hvad de ny vil koste og de beskadigede er værd, og som særskilt bør angive og taksere Skade, der skyldes ikke Havari, men Ælde, Brøstfældighed eller deslige. For saa vidt Skaden ikke udbedres, lægges Taksationssummen til Grund for Beregningen af Havariet, § 197. Udbedres Skaden, gælder det samme, hvis Taksationssummen er mindre end de virkelige Istandsættelsesomkostninger. Er disse mindre end Taksationssummen, lægges de til Grund. I Taksationssummen eller de virkelige Istandsættelsesomkostninger maa ofte Afdrag gøres efter de nærmere Regler i § 198, fordi det for Ejeren af Skibet er en Fordel at faa gamle Dele erstattet med ny. Endvidere fradrages, hvis ny Genstande er anskaffet i Stedet for beskadigede, den ved Taksationen fastsatte Værdi af disse eller, hvis de er solgt ved Auktion, Nettoudbyttet af Salget.

Efter Y. A. r. XVIII lægges *the actual reasonable cost of repairing* til Grund for Beregningen af Groshavariet, hvad enten den er større eller mindre end Taksationssummen, der saaledes, naar Reparation finder Sted, har Betydning alene for Bedømmelsen af, om Omkostningerne derved har været rimelige. Finder Istandsættelse ikke Sted, godtgøres *the reasonable depreciation*, dog højst Taksationssummen. Afdrag for Forskellen mellem nyt og gammelt gøres efter de nærmere Bestemmelser i r. XIII. Som efter S. L. maa naturligvis yderligere Fradrag gøres for beskadigede Genstande, der er erstattet med ny.

Af almindelige Regler følger, at Omkostninger ved midlertidig Reparation, der foretages for at frelse Skib og Ladning fra en begge truende Fare,

er Groshavari, selvom Skaden er partikulært Havari. Groshavari er endvidere midlertidig Reparation af Groshavariskade, der er nødvendig for lykkelig Fuldførelse af Rejsen, fordi endelig Reparation ikke eller ikke med Rimelighed kan udføres paa det Sted, hvor Skibet befinder sig²⁾). Men iøvrigt maa det afhænge af Reglen om *substituted expenses*³⁾), hvorvidt Udgifter ved midlertidig Reparation er Groshavari. Efter Ordlyden af Y. A. r. XIV skulde ganske vist Udgifter ved midlertidig Reparation af en ved *general average sacrifice* foraarsaget Skade altid være Groshavari, men det kan umuligt antages tilsigtet at fastslaa en saa vidtrækkende Regel.

Naar Udgifter ved midlertidig Reparation er Groshavari, maa sikkert ogsaa Udgifter ved at fjerne herved anbragte Genstande forinden endelig Istandsættelse medregnes dertil.

Som det udtrykkeligt siges i Y. A. r. XIV, gøres i Udgifter ved midlertidig Reparation ikke Fradrag for Forskellen mellem nyt og gammelt⁴⁾).

(2) Hvis Skibet enten er gaaet til Grunde eller har lidt saa stor Skade, at det erklæres for uistandsætteligt, godtgøres ifølge S. L. s § 199 den Værdi, Skibet i Opofrelsesøjeblikket maa antages at have haft, med Fradrag af Udbyttet af, hvad der maatte være reddet. Havde Skibet i Opofrelsesøjeblikket partikulær Skade, maa naturligvis Hensyn tages til denne. Med Hensyn herpaa hedder det i Y. A. r. XVIII, at i Tilfælde af *actual or constructive total loss* godtgøres *the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any*⁵⁾). I Modsætning til S. L. s § 199 omfatter denne Regel ogsaa Tilfælde, hvor Totaltabet af Skibet skyldes en Forening af Groshavari og senere partikulært Havari. Kommer S. L. til Anvendelse, maa man formentlig i saa Fald beregne Godtgørelsen efter § 196, altsaa som det Beløb, hvortil Groshavariskaden takseres. Efter Y. A. r. XVIII bliver aabenbart Godtgørelsen mindre end det Beløb, hvorfor Groshavariskaden kan udbedres⁶⁾). Men det er ikke det eneste Eksempel paa, at en Godt-

²⁾ Jfr. Sf. K. s § 142.

³⁾ Ovenfor § 50 Nr. 4.

⁴⁾ Jfr. Sf. K. s § 154.

⁵⁾ Forelæst *actual or constructive total loss* allerede som Følge af partikulær Skade, bliver der aabenbart ingen Godtgørelse. At *the proceeds* ikke fordeles mellem det partikulære Havari og Groshavariet, men fuldtud fradrages i sidstnævnte, synes rigtigt, da kun det af Groshavariet følgende Tab bør godtgøres.

⁶⁾ Er den partikulære Skade tilstrækkelig til at medføre Totaltab af Skibet, bliver der slet ingen Godtgørelse.

gørelse kan formindskes som Følge af Begivenheder, der indtræffer efter Groshavariet.

(3) Godtgørelse for tabt Gods beregnes ifølge S. L.s § 200 efter gangbar Pris paa Bestemmelsesstedet ved Skibets Ankomst dertil eller, dersom det øvrige Gods ikke naar frem til Bestemmelsesstedet, efter Prisen paa det Sted, hvor Rejsen ender. Egentlig skulde Beregningen ske efter Prisen paa det Sted, hvortil det tabte Gods vilde være naaet, hvis det ikke var opofret, og det burde næppe være fastslaaet, at man — udelukkende — skal se hen til, om det øvrige Gods naar frem, thi ogsaa naar det er Tilfældet, kan det være sikkert, at det tabte Gods ikke vilde have naaet sit Bestemmelsessted, og kommer kun en Del af det øvrige Gods frem, synes det uundgaeligt, at man maa lægge Prisen paa det Sted til Grund, hvortil det kan antages, at det tabte Gods vilde være naaet. Iøvrigt svarer Reglen til Y. A. r. G og XVI, hvorefter *the market value* paa det Sted, *where the adventure ends*, og, eftersom Rejsen fuldføres eller afbrydes, *at the date of the arrival of the vessel or at the termination of the adventure* skal lægges til Grund. Angaaende den nøjagtige Bestemmelse af det Tidspunkt, hvis Pris er afgørende, henvises til forrige Paragraf⁷⁾).

Som det udtrykkeligt siges i S. L.s §§ 200 og 202, maa Afdrag gøres for Fragt, Told og andre Omkostninger, som Ejeren sparer, samt, hvis Godset forinden Opofrelsen var beskadiget f. Eks. ved indre Bedærvelse eller tidligere Havari, for et til deraf følgende Værdiforringelse svarende Beløb. For Fragt, Told og andre Omkostninger skal ifølge § 200 fradrages, hvad Ejeren sparer ved, at Godset ikke naar frem til Bestemmelsesstedet, hvilket er mindre rigtigt, naar et andet Steds Pris lægges til Grund for Beregningen⁸⁾).

At ifølge S. L.s § 188 Nr. 12 Tab godtgøres, der paa Grund af Prisforskel lides ved Salg af Gods i Nødhavn til Dækning af Groshavariudgifter⁹⁾), maa forstaas i Overensstemmelse med de omtalte Regler. Dog bestemmer S. L.s § 200, at Gods, der er solgt i Nødhavn, kan kræves godtgjort med mindst det Beløb, der er indvundet ved Salget¹⁰⁾). Efter Y. A. er der ikke Hjemmel for at gøre denne næppe tilstrækkeligt begrundede Afgivelse fra de ellers gældende Regler.

Kan Markedsværdien ikke oplyses paa anden Maade, fastsættes den ved

⁷⁾ Ovenfor § 51 efter Note 6.

⁸⁾ I den svenske Sølvs § 200 siges det kun, at hvad Ejeren sparer, skal fradrages.

⁹⁾ Ovenfor § 50 Nr. 5.

¹⁰⁾ Efter den svenske Sølvs § 200 med Afdrag for sparet Fragt.

Skøn af sagkyndige, S.L.s § 200. Størrelsen af Fradrag paa Grund af Værdiforringelse bestemmes altid af sagkyndige¹¹⁾, § 202.

(4) Godtgørelse for Beskadigelse af Gods beregnes paa Grundlag af Værdien i ubeskadiget Stand, bestemt efter de under (3) omtalte Regler, S.L.s § 201, Y.A. r. XVI. At man dog ikke ved Afgørelsen af, hvilket Steds Pris der skal lægges til Grund, kan se hen til, om det øvrige Gods naar frem, følger bl. a. af, at selvom Rejsen afbrydes for dettes Vedkommende, kan det beskadigede Gods komme frem til sit Bestemmelsessted. Fradrag gøres for (1) Værdien af det beskadigede Gods, endvidere, som det udtrykkeligt siges i S.L.s §§ 201 og 202, for (2) Omkostninger, Ejeren sparer¹²⁾, (3) forinden Groshavariet f. Eks. ved indre Bedærvelse eller Havari forårsaget Værdiforringelse og (4) efter Groshavariet af Aarsager, der er dette uvedkommende, bevirket Værdiforringelse.

Kan Markedsværdien i ubeskadiget Stand ikke oplyses paa anden Maade, fastsættes den ved Skøn af sagkyndige, S.L.s § 201, jfr. § 200.

Hvad angaar Fradraget for Værdien af det beskadigede Gods, skelner S.L.s § 201 mellem, om Salg har fundet Sted, inden Havariet opgøres, eller dette ikke er Tilfældet. Y.A. r. XVI forudsætter, at Godset sælges. Har Salg fundet Sted, skal efter S.L.s § 201 Nettoudbyttet deraf fradrages. Efter Y.A. r. XVI, der tager Hensyn til Muligheden af Prisforandringer i Tiden mellem Skibets Ankomst eller Rejsens Slutning og Salget af Godset, ned-sættes den Værdi i ubeskadiget Stand, der er Udgangspunktet for Beregningen, efter Forholdet mellem *the proceeds* og Værdien i ubeskadiget Stand *on date of sale*. Er Godset ikke solgt, fastsættes efter S.L.s § 201 dets Værdi ved Skøn af sagkyndige Mænd.

Størrelsen af Fradrag for inden eller efter Groshavariet indtruffen Værdiforringelse fastsættes altid ved Skøn af sagkyndige, S.L.s § 202¹³⁾.

(5) Om Godtgørelse for tabt Fragt indeholder S.L.s § 204 en Bestemmelse, der er affattet med Henblik alene paa Tilfælde, hvor Fragttabet skyldes, at Gods er gaaet tabt ved Groshavari eller solgt i Nødhavn til Dækning af Groshavariudgifter. Godtgørelsen andrager det Beløb, der vilde have været at erlægge i Fragt, hvis Godset var forblevet i Skibet indtil dets Be-

¹¹⁾ Disse skal, hedder det, tage særligt Hensyn til Skade, som andet Gods af samme eller lignende Art, der ikke er berørt af Groshavariet, har lidt ved samme Lejlighed og af samme Aarsag.

¹²⁾ Jfr. ovenfor ved Note 8.

¹³⁾ Jfr. Note 11.

stemmelsessted eller, hvis Rejsen afbrydes, det Sted, hvor Rejsen ender. Afdrag gøres dog for Omkostninger, Rederen maatte have sparet ved, at Godset er opofret eller solgt.

Ogsaa efter Y. A. r. XV beregnes Godtgørelse for Fragttab ved i Beløbet af tabt Bruttofragt at fradrage sparede Omkostninger. Lidt nøjagtigere end i S. L. s § 204 tales der i Y. A. r. XV om de Omkostninger, som *Ejeren af Fragten* sparer.

Formentlig maa Fradrag gøres ogsaa for Fragt, der indtjenes ved, at andet Gods medtages i Stedet for opofret Gods.

4. Ifølge Y. A. r. XXII beregnes der Renter af alle Beløb, der godtgøres i Groshavari. Er *at the final port of destination* en lovmæssig Rentefod gældende, lægges den til Grund. Ellers regnes med 5 pCt. p. a. Fra hvilket Tidspunkt Renter beregnes, afgør Bestemmelsen ikke. For Groshavariudgifter maa det være fra den Dag, da de er afholdt, for Skade paa Skib fra den Dag, da Reparationsregningen betales. For saa vidt angaar Beskadigelse eller Tab af Gods eller Tab af Fragt, beregnes i Reglen Renter fra Rejsens Slutning, nærmere bestemt den Dag, da Losningen afsluttes. Slutningsdagen for Beregningen er ifølge r. XXII *the date of the general average statement*. I Praksis vil man imidlertid beregne Renter til et noget senere Tidspunkt, f. Eks. 14 Dage derefter, idet Afregning mellem Parterne ikke kan ventes at finde Sted straks efter Dispachens Udfærdigelse.

Efter r. XXII skal Renter beregnes ogsaa af Forskud, der ydes af en bidragspligtig Part i Havariet eller af deponerede Beløb¹⁴⁾.

¹⁴⁾ Nedenfor § 54 Nr. 2.

§ 53. Retsplejeregler om Groshavari.

1. Ifølge S. L.s § 213 skal Beregning og Fordeling af Groshavari ske paa det Sted, hvor Skib og Ladning skilles ad. I Certepartier og Konnossementer træffes der imidlertid ofte Bestemmelse om, at Opgørelsen skal foretages andetsteds, f. Eks. paa Rederiets Hjemsted.

Her i Landet foretages Opgørelse af Groshavari af statsautoriserede Dispachører, der beskikkes af Handelsministeriet, S. L.s § 213, Næringslov Nr. 138 af 28. April 1931 § 78. Beskikkelse meddeles paa Begæring til Personer, der opfylder visse Betingelser, bl. a. har bestaaet en særlig Prøve, om hvilken nærmere Regler er givet i Bekg. Nr. 241 af 31. August 1935. For at kunne indstille sig til Dispachørprøven, maa vedkommende have bestaaet fuldstændig juridisk Eksamen og i mindst tre Aar have deltaget i en Forretningsvirksomhed, der kan antages at have givet ham Kendskab til Dispachørforretninger, Næringslov § 79. Handelsministeriet kan dog gøre Undtagelse fra Kravet om fuldstændig juridisk Eksamen. Om statsautoriserede Dispachørers Virksomhed, Pligter og Ansvar er Regler givet i Næringslovens § 80, jfr. §§ 67—69 og 71—72¹⁾ og i Bekg. Nr. 242 af 31. August 1935, der i § 7 fastsætter Takster for Udførelse af Dispacheringer.

Twistigheder om en Dispatches Rigtighed afgøres af Domstolene, S. L.s § 213.

2. Skibsføreren skal i Tilfælde af Groshavari uden ufornødent Ophold foretage det fornødne for at faa Havariet opgjort, S. L.s § 214.

Opgørelse maa ikke udsættes alene af den Grund, at der maatte være Udsigt til at faa opofrede Genstande tilbage eller til at faa Erstatning for Groshavariskade, S. L.s § 215. Men dersom Genstande, der i Opgørelsen er optaget som tabt ved Groshavari, senere kommer til Stede, eller noget af det som Groshavari beregnede Tab senere erstattes af den, der har forvoldt Skaden, skal Havarifordelingen ændres ved en Tillægsberegning.

Dispachøren vil selv søge at tilvejebringe det fornødne Grundlag for

¹⁾ Angaaende Bortfald af Beskikkelse Næringslovens § 80, jfr. § 73.

rigtig Opgørelse. Enhver, hvem Havariet angaar, har Pligt til at meddele alle Oplysninger og Bevisligheder, som Dispachøren anser for nødvendige, S. L.s § 214.

Som i andre Forhold maa det gælde, at der ikke i alle Henseender kan stilles samme Krav til Bevis. Ifølge S. L.s § 203 beregnes ingen Erstatning for Varer, for hvilke Konnossement ikke er udstedt, og om hvis Indlastning fyldestgørende Oplysning ej heller haves i Manifest, Ladningsbog eller paa anden Maade. Angaaende Skibsførerens, Mandskabets og Passagerers Klæder og Rejsefornødenheder hedder det i samme Paragraf, at Erstatning gives, naar de oplyses at være tabt ved Groshavari.

Skade, der hidrører dels fra Groshavari, dels fra partikulært Havari, og Omkostninger, der er fælles for et Groshavari og et partikulært Havari, fordeles efter billigt Skøn mellem de to Havarier, S. L.s § 206. Særlig vanskeligt vil det ofte være at afgøre, i hvilket Omfang Bundskader paa et strandet Skib bør henregnes til Groshavari. Skade, som Maskineriet lider under Forsøg paa at tage Skibet af Grunden, godtgøres ifølge Y. A. r. VII *when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage.*

At fornøden Oplysning ikke — kan — tilvejebringes, maa efter almindelige Regler gaa ud over den, der kræver Godtgørelse i Groshavari. I Overensstemmelse hermed hedder det i Y. A. r. C, at den Part, der kræver Godtgørelse, har Bevisbyrden for, at Skaden eller Udgiften er *properly allowable as general average.*

Om den Fare, der har givet Anledning til Groshavariopofrelse, kan tilregnes nogen, er det ikke Dispachørens Sag at afgøre²⁾). Kommer Y. A. til Anvendelse, maa han derimod skønne over, om Opofrelsen har været *reasonable*³⁾).

²⁾ Jfr. ovenfor § 49 ved Note 7.

³⁾ Jfr. ovenfor § 49 ved Note 5.

§ 54. Krav paa Godtgørelse i Groshavari.

1. En Ejer af bidragspligtige — reddede eller opofrede — Genstande (eller Interesser) hæfter for derpaa faldende Bidrag til et Groshavari, men ikke for Bidrag af Genstande, der tilhører andre. Ved Tidsbefragtning kunde der vel være Spørgsmaal om at fordele Fragtsens Bidrag mellem Rederen og Tidsbefragteren, men er ikke andet aftalt, skal ifølge S. L.s § 150 Fragtsens Bidrag bæres af Tidsbefragteren. Har i Tilfælde af Underbortfragtning paa Grundlag af Rejsebefragtning Rederen, en Befragter og maaske en Underbefragter betinget sig Fragt af forskellig Størrelse, maa formentlig enhver af dem deltage i Fragtsens Bidrag, der jo bestemmes efter det højeste Fragtbeløb, i Forhold til den Del heraf, der tilkommer ham.

Har en Ejer af bidragspligtige Genstande Ret til Godtgørelse i Groshavariet, kan efter almindelige Regler kun det Beløb, hvormed hans Bidrag maatte overstige Godtgørelsen, kræves betalt af ham.

Hæftelsen for Bidrag til Groshavari er altid begrænset. Rederen hæfter med den Begrænsning, der er fastsat i S. L.s tiende Kapitel, § 216. Det samme maa gælde en Underbortfragter og en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet, § 265. Iøvrigt hæfter Ejeren af bidragspligtige Genstande med disse, men ikke personligt. Af en Ladningsejer, hvis Gods er tabt i Groshavari, kan altsaa Bidrag ikke kræves betalt.

Som vi skal se¹⁾, kan efter Reglerne i §§ 267 og 276 om Søpanteret i Skib og Fragt og i Ladning Genstande, der tilhører forskellige Ejere, hæfte for Bidrag til Groshavari af dem alle. Saavidt Søpanteretten rækker, foreligger der i saa Fald Solidaritet i Hæftelsen, idet samtlige Bidrag ifølge § 281 kan søges fyldestgjort af ethvert af Panterne²⁾.

Ifølge § 217 maa et Skib, hvorpaa der hviler Bidrag til Groshavari, ikke forlade det Sted, hvor Skib og Ladning skilles, og Gods, der hæfter for saadant Bidrag, maa ikke udleveres til Ejeren, forinden Bidraget er betalt eller,

¹⁾ Nedenfor § 57 Nr. 3 og § 58 efter Note 28 og ved Note 31.

²⁾ Jfr. nedenfor § 57 Nr. 6 og § 58 Nr. 6.

hvis det endnu ikke er fastsat, Sikkerhed er stillet derfor. I Gods haves iøvrigt Tilbageholdsret ikke blot for Krav paa Bidrag til Groshavari, der hviler paa Godset, men ogsaa for andre ved Søpanteret deri sikrede Krav, idet § 280 i al Almindelighed paalægger Skibsføreren Ansvar for at udlevere Gods, der er behæftet med Søpanteret, uden Samtykke af Fordringshaveren³⁾).

Fordring paa Bidrag til Groshavari, Søpanteret derfor efter § 267 eller § 276 og Tilbageholdsret efter § 217 maa indenfor det Beløb, han kan kræve betalt, kunne gøres gældende af enhver, hvem Ret til Godtgørelse i Groshavariet tilkommer. Dog har Rejsebortfragteren Ret til paa samtlige Fordringshaveres Vegne at udøve Søpanteret i Ladning for Bidrag til Groshavari som ogsaa for andre Fordringer, § 116⁴⁾).

Paahviler der en til Godtgørelse i Groshavari berettiget Person Bidrag til Havariet, kan kun det Beløb, hvormed Godtgørelsen maatte overstige Bidraget, kræves betalt af ham.

2. Medens Ladningens Hæftelse for endnu ikke fastsatte Bidrag til Groshavari efter S. L.s Regler kun medfører, at Sikkerhed maa stilles derfor, forinden Udlevering kan kræves, er ifølge Bestemmelser i Certepartier og Konnossementer Pligten til at udlevere Godset ofte betinget af, at kontant Depositum stilles for Havaribidragene, selv naar disse endnu ikke er fastsat. Med Hensyn paa saadanne Tilfælde bestemmer Y. A. r. XXIII, at deponerede Beløb skal indsættes paa særskilt, om muligt rentebærende Konto paa to *trustees* Navne i en af dem godkendt Bank, at *trustees* har Beføjelse til at foretage Forskuds- eller Tilbagebetaling efter skriftlig Anvisning af *Dispatchøren*, men at saadan Betaling ligesom Deponeringen er uden præjudicerende Virkning for Parternes *ultimate liability*.

3. Det Bidrag til Groshavari, der falder paa en bestemt Genstand, vil, hvis denne er fuldt forsikret, blive dækket af Forsikringen, saaledes at ofte ikke Parterne i Havariet, men kun Assurandører har Interesse i Fordelingen deraf. Under Hensyn dertil har det oftere været hævdet, at den Fordeling af Tab, der i Nutiden finder Sted ifølge Søforsikring, overflødiggor Opretholdelsen af den mindre fuldkomne Fordeling, som Groshavariet betegner. Hidtil er der dog ikke gjort alvorlige Forsøg paa at faa ophævet dette Institut.

³⁾ Nedenfor § 57 ved Note 15. Jfr. ogsaa ovenfor § 40 ved Note 38.

⁴⁾ Jfr. ovenfor § 42 ved Note 19 og nedenfor § 57 ved Note 6.

§ 55. Havarifordeling udenfor Tilfælde af Groshavari.

Medens en partikulær Skade altid maa bæres af den Genstand, som Skaden rammer, fordeles visse Omkostninger, der ikke er Groshavari:

(1) Bliver Skibet, efter at have indtaget Last, opholdt i Lastehavnen eller i en Havn, der anløbes under Rejsen, paa Grund af en saadan Fare, som efter Reglerne om gensidig Hævningsret i S. L.s § 135 giver baade Bortfragteren og Befragteren Ret til at hæve Befragtningen uden Pligt til at betale Erstatning, hvis den er opstaaet eller blevet væsenlig forøget, efter at Fragtaftalen er sluttet, fordeles Omkostningerne ved Opholdet paa Skib, Fragt og Ladning efter Reglerne om Groshavari, § 136. Hæves Befragtningen, gælder dette dog ikke Omkostninger, som derefter paaløber.

Ophold som nævnt vil jo være et Tilfælde af Groshavari, hvis det gøres forsætligt og for at frelse baade Skib og Ladning fra Fare. Men Havarifordeling skal efter § 136 foretages, selvom Opholdet ikke er frivilligt, eller Faren truer kun Skibet eller Ladningen alene. Fordelingen sker efter Reglerne om Groshavari. Disse kan føre til, at nogle Omkostninger ved Opholdet maa henføres til partikulært Havari.

(2) Er Omkostninger, der hidrører fra ulykkelig Hændelse under Rejsen og ikke er Groshavari, anvendt under et for Skib og Ladning eller for flere Dele af Ladningen, fordeles de i billigt Forhold over de Værdier, til Fordel for hvilke de er anvendt, saavidt muligt¹⁾ efter Reglerne om Groshavari. Disse kan ogsaa her føre til, at nogle af de paagældende Omkostninger ikke fordeles. Som det udtrykkeligt siges, omfatter § 218 Tilfælde, hvor Omkostninger er afholdt til Fordel for baade Skib og Ladning, men ikke for at søge Frelse fra en begge truende Fare, idet fuldstændig Undergang af baade Skib og Ladning eller meget betydelig Skade derpaa laa udenfor, hvad der kunde befrygtes. Bidragsværdier maa fastsættes som ved Groshavari. Men som det er naturligt under Hensyn til, at Fordeling efter Bidrags-

¹⁾ Den svenske Sölövs § 218 indeholder ikke Ordene saavidt muligt.

værdier ofte vil være lidet rimelig, naar der ikke har været Fare for fuldstændig Undergang af baade Skib og Ladning eller meget betydelig Skade derpaa, skal Fordelingen ske i billigt Forhold. Det betegner sikkert ikke nogen Undtagelse fra denne Regel, at ifølge § 218 Omkostninger ved at bjærge Ladning skal bæres forholdsvis²⁾ af denne og Fragten for det bjærgede Gods, men herved fastslaas, maaske lidt overflødigt, at Fragten skal bidrage i billigt Forhold. —

De om Groshavari gældende Retsplejeregler maa formentlig komme til Anvendelse ogsaa paa Havarifordeling efter § 136 eller § 218. I de i § 218 omhandlede Tilfælde skal dog kun, naar det forlanges af nogen, som er interesseret deri, Beregningen og Fordelingen udføres af Dispachør.

For Krav paa Havaribidrag efter § 136 eller § 218 have ifølge §§ 267 og 276 Søpanteret i Ladning, men ikke i Skib og Fragt. Tilbageholdsret som efter § 217 er ikke hjemlet. Reglerne om Tilbageholdsret og om Søpanteret i Skib og Fragt gælder dog ogsaa i Tilfælde af Groshavari, der omfattes af § 136.

Ifølge §§ 254 og 265 maa det antages, at Rederen, en Underbortfragter eller en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet hæfter uden Begrænsning for Havaribidrag efter § 136, der ikke er Bidrag til Groshavari, og for Havaribidrag efter § 218. Iøvrigt maa det, skønt udtrykkelig Hjemmel derfor ikke foreligger, ogsaa for de her omhandlede Bidrag gælde, at Ejeren af bidragspligtige Genstande hæfter med disse, men ikke personligt.

²⁾ Dette Ord findes ikke i den svenske Søløvs § 218.

§ 56. Erstatningsansvar ved Skibssammenstød.

1. I Overensstemmelse med en i Bryssel indgaaet international Konvention af 23. September 1910 om Tilvejebringelse af ensartede Regler angaaende Skibes Sammenstød er der i S. L.s §§ 220 og 221 givet Regler om Erstatningsansvar, naar Skade paa Skib, Gods eller Person foraarsages ved Sammenstød mellem Skibe, herunder Paasejling af et stilleliggende Skib. Disse Regler kommer ifølge § 223 a til Anvendelse ogsaa i Tilfælde, hvor et Skib ved sin Sejlads eller paa anden Maade foraarsager Skade paa et andet Skib eller ombordværende Gods eller Person, uden at Sammenstød mellem Skibene har fundet Sted.

Erstatningsansvar er efter de nævnte Regler betinget af, at Sammenstødet bevises at være foraarsaget ved Skyld paa en af Siderne eller begge disse. Er Sammenstødet Følge af ulykkelig Hændelse, eller kan det ikke oplyses at være foraarsaget ved Skyld paa nogen af Siderne, bærer hvert Skib sin Skade, § 221. Ved Afgørelsen af Spørgsmaal om Skyld skal tages i særlig Betragtning, hvorvidt der var Tid til Overlæg, § 220.

Foreligger der Skyld, kan ifølge § 220 al ved Sammenstødet foranlediget Skade fordres erstattet, altsaa ikke blot Skade paa Skib, Gods eller Person, men ogsaa f. Eks. Tidstab¹⁾). Dette maa dog forstaas med de Begrænsninger, der hjemles ved almindelige Regler. Medmindre det følger af Kontraktsforholdet, kan herefter næppe en Rejse- eller Tidsbefragter, der ikke har Gods ombord, eller en Person, der har betinget sig Befordring, men ikke er Passager, have Ret til Erstatning for Tab, han lider ved, at den af ham indgaaede Aftale misligholdes af Bortfragteren paa Grund af Sammenstødet. For det Tilfælde, at nogens Død er forvoldt, bestemmer § 220, at Erstatning for Tab af Forsørger kan tillægges afdødes Ægtefælle og Børn. Men denne Bestemmelse, der afviger fra Borgerlig Straffelov af 10. Februar 1866 § 302 alene ved ikke at betinge Adgangen til at tilkende Erstatning af Straf-

¹⁾ Sst. K.s Erstatningsregler angaar kun *dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord.*

skyld, er vistnok nu afløst af den videregaaende Regel i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m. N. 127 af 15. April 1930 § 15.

Angaaende Fastsættelse af Erstatning gælder intet særligt. Efter § 220 skal dog Erstatning for Tab af Forsørger sættes til et bestemt Beløb en Gang for alle.

Reglerne om, hvem Erstatningspligten paahviler, er forskellige, eftersom (1) Skylden ligger paa den ene Side alene, eller (2) der er Skyld paa begge Sider. Lige med, at Skyld er oplyst at ligge paa den ene Side alene, maa det regnes, at kun Skyld paa den ene Side er oplyst.

Ligger Skylden paa den ene Side alene, skal ifølge § 220 den skyldige erstatte Skaden. I Reglen vil den skyldige høre til de i § 8 nævnte Personer, saaledes at ogsaa Rederen hæfter. Men hvad han kommer til at udrede, kan han ifølge § 8 kræve erstattet af den skyldige. For saa vidt angaar Skibsføreren, andre paa Skibet ansatte Personer og Sømænd, der hjemsendes med Skibet af dansk Konsul, kan Retten nedsætte Erstatningen under Hensyntagen til den udviste Skyld, Skadens Størrelse og Omstændighederne iøvrigt, S. L.s § 59, Sm. L.s §§ 50 og 70—72, jfr. § 50.

For Tilfælde, hvor der er Skyld paa begge Sider, fastslaar S. L.s § 220 en Fordelingsregel. Enhver af de skyldige skal erstatte Skaden efter Forholdet mellem de paa hver Side begaaede Fejls Beskaffenhed. Giver Omstændighederne ikke Støtte for Fordeling i et bestemt Forhold, deles Skaden lige. Hver enkelt af de skyldige er i Reglen ansvarlig alene for den paa ham faldende Del af Erstatningen. Dog kan Erstatning for Død eller Skade paa Legeme eller Helbred kræves fuldtud hos enhver af de skyldige, men maa en af disse som Følge heraf udrede mere, end der forholdsvis falder paa ham, kan han holde sig til den anden for saa stort et Beløb, som han har maattet udrede for meget, og han indtræder i den Søpanteret, der er tillagt Erstatningsfordringen. I Reglen vil de skyldige høre til de i § 8 nævnte Personer, saaledes at ogsaa Rederne hæfter. At Fordeling skal finde Sted paa samme Maade for disses som for de skyldiges Vedkommende, siges hverken i § 220 eller i § 8, men maa utvivlsomt antages²⁾). Hvad en Reder kommer til at udrede, kan han ifølge § 8 kræve erstattet af den skyldige paa hans Side. Som naar Skylden ligger paa den ene Side alene, kan Retten nedsætte Erstatningen, for saa vidt angaar Personer, der om-

²⁾ Jfr. tidligere S. L.s § 222, der blev ophævet ved Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929, fordi den — for saa vidt angaar det i Teksten omhandlede Tilfælde med Urette — antoges overflødig.

fattes af Bestemmelserne i S. L.s § 59 eller Sm. L.s §§ 50 og 70—72, jfr. § 50.

Fordelingsreglen angaar ikke Forholdet mellem flere skyldige paa samme Side. Bestemmelserne i S. L.s § 59 og Sm. L.s §§ 50 og 70—72, jfr. § 50 muliggør imidlertid Fordeling ogsaa mellem saadanne. Bortset herfra maa efter almindelige Regler flere skyldige paa samme Side hæfte solidarisk, men almindeligvis have indbyrdes Regres efter Forholdet mellem de begaaede Fejls Beskaffenhed.

Al den Skade ifølge Sammenstødet, der skal erstattes, omfattes af Fordelingsreglen. Er Sammenstødet foraarsaget ved Skyld paa begge Sider, maa jo ogsaa hele denne Skade være det. Men Fejl eller Forsømmelse paa en af Siderne kan medføre Forøgelse af Skaden, der ikke kan siges at være foraarsaget ved Sammenstødet, og som derfor falder udenfor Fordelingsreglen.

For saa vidt angaar Redernes Erstatningskrav, stemmer Fordelingsreglen med, hvad der nu antages at være almindeligt gældende Ret, idet Fordeling efter Forholdet mellem de begaaede Fejls Beskaffenhed herefter finder Sted overalt, hvor en Skadelidende eller en Person, han svarer for, har Medskyld i Skadens Indtræden, til Fordel for saavel Skadevolderen eller en for ham ansvarlig Person som en i Skadens Indtræden medskyldig Person, for hvem Skadelidende svarer. Ogsaa hvad angaar Erstatning for Død eller Skade paa Legeme eller Helbred, stemmer § 220 med almindelige Regler om solidarisk Ansvar for flere Skadevoldere med indbyrdes Regres efter Forholdet mellem de begaaede Fejls Beskaffenhed. Navnlig for Ladnings-ejeres Erstatningskrav er Fordelingsreglen derimod en Afvigelse fra almindelige Regler.

Det antages ofte, at Rederne kan afregne deres Krav mod hinanden, saaledes at kun Forskellen skyldes. Da samtlige Erstatningskrav mod en Reder ifølge Sammenstødet og ofte tillige andre Fordringer efter Reglerne om Begrænsning af Rederansvar skal fyldestgøres af et ved Grænsen for Rederens Ansvar bestemt Beløb, hvis Størrelse er upaavirket af, om Afregning finder Sted, vilde den heraf følgende Nedsættelse af Redernes Krav altid være til Fordel for de øvrige Fordringshavere, om ikke Fortrinsrettigheder kom i Betragtning. Sideordnet med en Reder har imidlertid andre Skadelidende paa samme Side og forud for ham f. Eks. Bjærgere Søpanteret i Skib og Fragt, der ifølge § 268 omfatter Kravet paa Erstatning for Skade paa Skibet, hvis ikke denne er udbedret. Herefter vilde Afreg-

ning betyde, at enhver af Rederne fremfor foranstaaende og sideordnede Søpanthavere deri fik Fortrinsret til Dækning for sit Erstatningskrav af et i hans Medskyld i Sammenstødet begrundet Modkrav — hvilket næppe vilde være rimeligt. Hensynet til en Reder, efterstaaende Søpanthavere og Fordringshavere uden Sikkerhed synes tilstrækkeligt varetaget ved, at Modkravet nedsættes paa Grund af den anden Reders Medskyld og ifølge § 257 medregnes ved Fastsættelsen af Grænsen for den anden Reders Ansvar, hvis ikke Skaden paa det andet Skib er udbedret.

Det ene Skibs Reder kan sikkert ikke som Reder ogsaa for det andet Skib eller som Ejer af Ladning eller Passager paa et af Skibene rejse Krav mod sig selv til Skade for andre Fordringshavere, overfor hvem hans Ansvar er begrænset. Hverken Sst.K. eller S.L.s § 220 indeholder nogen Bestemmelse, svarende til den i Bj. K. og i S. L.s § 224 optagne Regel om, at Ret til Bjærgeløn haves ogsaa i Tilfælde, i hvilke et Skib har bjærget et Søsterskib.

Ved Sammenstød mellem flere end to Skibe maa formentlig Analogien af de her omtalte Regler føre til, at i Tilfælde af Skyld paa to eller flere Sider hæfter enhver af de skyldige og den for ham ansvarlige Reder efter Forholdet mellem de paa hans Side begaaede og samtlige Fejls Beskaffenhed, naar undtages at ogsaa her samtlige erstatningspligtige overfor Skadelidende hæfter solidarisk for Død eller Skade paa Legeme eller Helbred. Undertiden antages det dog, at hvis der paa et bestemt Skibs Side ikke er Skyld, kan ogsaa Skade paa dette Skib eller dets Ladning fuldtud kræves erstattet hos enhver af de erstatningspligtige. Men herimod taler, at efter S. L.s § 220 nedsættes saavel Ladningsejeres som Rederes Erstatningskrav efter Fordelingsreglen, skønt der paa Ladningsejeres Side normalt ikke er Skyld i Sammenstødet. Sst.K., der ikke som S. L.s §§ 220—223 a angaar alene Sammenstød mellem to Skibe, fastslaar da ogsaa i Art. 4, at *la responsabilité de chacun des navires* i Tilfælde af *faute commune* er *proportionnelle a la gravité des fautes respectivement commises*.

2. Reglerne om Erstatningsansvar ved Skibssammenstød gælder saavel i som udenfor Kontraktsforhold, men ofte vil aftalte Vilkaar eller særlige Lovregler for vedkommende Kontraktstype blive bestemmende for Ansvarret i Kontraktsforhold. I Bjærgningskontrakter fraskriver Bjærgere sig i Reglen Ansvar for Skade, der under Bjærgningen tilføjes det nødstedte Skib eller dets Ladning. Bugseringskontrakter indeholder ofte vidtgaaende Bestemmelser om Ansvarsfrihed for Bugserbaaden og Ansvar for det bug-

serende Skib. Aftaler om Rejsebefragtning, Tidsbefragtning eller Passagerbefordring kan medføre, *at* Personer, der intet Krav har efter § 220 eller § 223 a, faar Ret til Erstatning, *at* Ansvar kan gøres gældende, selvom Bevis for Skyld ikke foreligger, *at* en Reder, der ellers vilde hæfte for kun en Del af Skaden, maa svare Skadelidende fuld Erstatning, eller *at* Ansvaret begrænses eller bortfalder. Normalt vil derimod Hyrekontrakter ikke paavirke Ansvar.

Aftaler om Indskrænkning i et Bjærgningsskibs eller en Bugserbaads Ansvar overfor Trediemand kan ikke begrænse dennes Ret til at kræve Erstatning, men vel begrunde Krav paa Skadesløsholdelse for Beløb, vedkommende Part i Aftalen maa betale til Trediemand. Maa en Reder ifølge Aftale udrede et Beløb, han ellers ikke vilde være pligtig at betale, er den Skade, han lider, paa Grund af Aftalen øget med det paagældende Beløb. Ogsaa Personer, af hvem Rederen efter § 220 eller § 223 a kan kræve sin Skade helt eller delvis erstattet, faar da deres Ansvar øget paa Grund af Aftalen, for saa vidt de ikke ifølge nogen af de nævnte Bestemmelser hæfter jævnsides med Rederen for Beløbet eller for dets Vedkommende kan paaberaabe sig manglende Adækvans. Har en Reder begrænset sit Ansvar, vil Aftalen medføre Indskrænkning af Ansvar

et ogsaa for Personer, af hvem Rederen efter § 220 eller § 223 a kan kræve sin Skade helt eller delvis erstattet, for saa vidt de ikke efter nogen af disse Bestemmelser hæfter for Skaden overfor Medkontrahtenten. Gør de det, maa derimod Aftalen i Almindelighed være uden Betydning for dem. Maaske kan den dog medføre Indskrænkning af deres Ansvar for Død eller Skade paa Legeme eller Helbred. Selvom Rederen i en Aftale om Passagerbefordring ved en *negligence*-Klausul har fraskrevet sig Ansvar herfor, vil nemlig Krav kunne rejses mod ham i Henhold til den ved §§ 220 og 223 a hjemlede Regresret, hvis ikke det antages, at Klausulen indeholder Afkald fra Passagerens Side paa Krav mod regresberettigede, der gaar udover, hvad vedkommende endeligt skal bære. Det kan hævdes, at en saadan Antagelse er ubeføjet, hvis ikke Afkaldet er udtrykt i Aftalen. Paa den anden Side synes det mindre naturligt, om Medskyld i Sammenstødet paa det andet Skibs Side skulde begrunde et Ansvar for Rederen, som Skyld alene hos hans eget Skibs Besætning aldrig kunde føre til.

§ 57. Søpanteret i Ladning.

1. En Række Fordringer er sikrede ved lovbestemte Panterettigheder i Skib og Fragt eller i Ladning, for hvilke dog korte Forældelsesfrister er fastsat.

Søpanteret i Ladning tilkommer efter S. L.s § 276 følgende Fordringer:

(1) Krav paa Bjærgeløn, paa Bidrag til Groshavari og paa Bidrag til Omkostninger, der fordeles efter § 136 eller § 218¹⁾.

Uanset Ordlyden maa det antages, at Krav paa Bjærgeløn for Bjærgning alene af Skib ikke er sikret ved Søpanteret i Ladning. Før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929 fulgte dette af, at S. L.s § 224 hjemlede Ret til Bjærgeløn alene af, hvad der bjærgedes. Og Ophævelsen af denne Indskrænkning skyldes udelukkende de ved førstnævnte Lov indførte ny Regler om Begrænsning af Rederansvar.

Naar Skib og Ladning bjærges under et, og naar Bjærgning af Gods medfører, at ogsaa Fragt bjærges, maa utvivlsomt hele Kravet paa Bjærgeløn høre til Gruppe (1).

Ved Havaribidrag maa være tænkt alene paa dem, der ved Havarifordelingen falder paa Ladningen.

(2) Fordringer, der grunder sig paa, at Bortfragteren eller Skibsføreren i Henhold til sin lovbestemte Fuldmagt har truffet en Aftale eller Foranstaltning eller gjort Udlæg for Ladningsejernes Regning, samt Ladningsejeres Fordringer paa Erstatning for Gods, der er solgt til Fordel for andre Ladningsejere.

(3) Fordringer paa Fragt, Erstatning for Fragttab og anden Skade i Anledning af, at indlastet Gods losses i Lastehavnen eller under Rejsen, Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastning og Losning og for Ophold under Rejsen.

Panteretten for en Fordring maa gælde ogsaa dennes Akcessorier, navn-

¹⁾ Ovenfor § 55.

lig Omkostninger ved Retsforfølgning og Renter. Som Akcessorier til Bjærgeløn maa sikkert særlige Krav paa Dækning for Udlæg eller Godtgørelse for Ophold af Lægttere opfattes.

2. Da der ingen Ladning er, før Indlastning har fundet Sted, kan Søpanteret næppe have i Gods, som Bortfragteren har modtaget til Befordring, men endnu ikke indlastet²⁾). For saadant Gods vilde ogsaa den ved § 282 hjemlede Adgang for Søpanthavere til at søge sig fyldestgjort ved Søgmaal mod Skibsføreren være lidet naturlig. Og for Krav paa Erstatning for Fragttab og anden Skade er Søpanteret hjemlet alene, naar Kravet opstaar i Anledning af, at indlastet Gods losses i Lastehavnen eller under Rejsen, altsaa ikke naar det skyldes, at Gods leveres tilbage før Indlastningen. Efter almindelige Regler vil imidlertid Bortfragteren i sidstnævnte Tilfælde have Tilbageholdsret for Fordringer ifølge Fragtaftalen.

Hvorvidt Søpanteret for de nævnte Fordringer have, naar Afladeren var uberettiget til at sende Godset med Skibet, kan være noget tvivlsomt. Sikkert maa Trediemand ogsaa da have Søpanteret for Krav paa Bjærgeløn, Havaribidrag og Erstatning for Salg af hans Gods til Fordel for anden Ladningsejer. Var Trediemand i ond Tro, har han derimod næppe Søpanteret for Fordringer, der grunder sig paa Aftale med Bortfragteren eller Skibsføreren. Bortfragteren har i Tilfælde af ond Tro ikke Krav paa Bjærgeløn, Havaribidrag, Godtgørelse for truffen Foranstaltning eller Dækning for Udlæg, idet han efter casus-mixtus-Reglen maatte være ansvarlig for Undergang eller Forringelse af Godset. Og selv i Tilfælde af god Tro har Bortfragteren næppe Søpanteret for Fordringer som nævnt under (3), hvis ikke f. Eks. Salg af Godset fra Afladerens Side kunde begrunde ekstinktiv Retserhvervelse³⁾).

Overfor en Modtager af Godset ifølge Konnossement kan Bortfragteren ved Reglerne i S. L. s § 160⁴⁾) være helt eller delvis afskaaret fra at paaberaabe sig sin Søpanteret for Fordringer af Gruppe (3).

3. Genstand for Søpanteret i Ladning vil langt fra altid hele denne være. For Bjærgeløn hæfter ikke Gods, der er bragt i Sikkerhed af andre end Bjærgerne, og er Dele af Ladningen bjærget efterhaanden, kan der foreligge flere selvstændige Bjærgninger, af hvilke enhver begrunder særskilt Krav paa Bjærgeløn med Søpanteret i kun en bestemt Del af Ladningen.

²⁾ Den svenske Sölövs § 276 anvender i Stedet for Ladning Udtrykket *inlastat gods*.

³⁾ Dette er udtrykkeligt fastslaaet i den tyske Handelslovbogs § 623, jfr. § 366.

⁴⁾ Ovenfor § 39 efter Note 30.

Dette fulgte før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929 af, at S. L.s § 224 hjemlede Ret til Bjærgeløn alene af, hvad der bjærgedes, og Ophævelsen af denne Indskrænkning skyldes som nævnt udelukkende de ny Regler om Begrænsning af Rederansvar. Gods, der omfattes af en bestemt Fragtaftale eller et bestemt Delkonnossement, hæfter ikke for Havaribidrag af andre Partier af Ladningen. Men for derpaa faldende Bidrag hæfter saadant Gods, selvom Dele deraf tilhører forskellige Ejere. For en Ladningsejers Krav paa Erstatning for solgt Gods og for Bortfragterens Krav paa Dækning for Udlæg eller paa Godtgørelse for Viderebefordring med andet ham tilhørende Skib, Oplægning i eget Pakhus eller lignende Foranstaltning hæfter formentlig foruden det Gods, af Hensyn til hvilket Salget, Udlægget eller Foranstaltningen har fundet Sted, andet Gods, der omfattes af vedkommende Fragtaftale(r) eller Delkonnossement(er), idet dog Kravet, naar ikke alt Godset omfattes af samme Fragtaftale eller Delkonnossement, efter Omstændighederne maa opløses i flere Krav, af hvilke da ethvert er sikret alene ved Søpanteret i Gods, der omfattes af en bestemt Fragtaftale eller et bestemt Delkonnossement. Ogsaa for Trediemands Krav ifølge Aftale f. Eks. om Viderebefordring af Godset eller Oplægning deraf, som Bortfragteren eller Skibsføreren har truffet i Henhold til sin lovbestemte Fuldmagt, hæfter kun Gods, der omfattes af vedkommende Fragtaftale(r) eller Delkonnossement(er), og yderligere Begrænsning kan følge af, at det i Reglen vil være naturligt at opfatte Aftalen saaledes, at kun det Gods, den angaar, skal hæfte. Hvad endelig angaar Fordringer som nævnt under (3), maa ligeledes Hæftelsen være begrænset til Gods, der omfattes af vedkommende Fragtaftale, og Udstedelse af Delkonnossementer kan medføre yderligere Begrænsning.

Søpanteret i Ladning omfatter tillige Ejerens Krav paa Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Gods eller Tab deraf og hans Krav paa Erstatning for Gods, der er solgt til Fordel for Skibet eller anden Ladningsejer, § 278. Derimod omfatter Søpanteretten ikke Ejerens Krav paa Erstatning ifølge Forsikringsaftale. Dog kan saadan Aftale gaa ud paa, at ogsaa Søpanthavere skal have Ret til Erstatning. Og ifølge Lov om Forsikringsaftaler Nr. 129 af 15. April 1930 § 54 anses Forsikring af Varer eller Ladningsinteresse selv uden særlig Aftale derom tegnet til Fordel for ikke blot Ejeren, men ogsaa bl. a. Søpanthavere med personlig Fordring mod Ejeren^{b)}).

4. Søpanteret i Ladning er beskyttet overfor saavel privilegerede som

^{b)} Jfr. ovenfor § 48 før Note 37 og § 54 før Note 1 angaaende S. L.s §§ 216 og 224.

upriviligerede Fordringer, Lov om Konkurs m.m. Nr. 51 af 25. Marts 1872 § 38.

Krav paa Told og Havneafgifter af Godset maa dækkes forud for søpantesikrede Fordringer, S. L.s § 276, T. Fr.s §§ 23 og 173. Men disse har Fortrinsret i Pantet fremfor alle andre Hæftelser end offentlige Afgifter.

5. Uanset Stiftelsestiden for Søpanterettigheder i Ladning gaar ifølge § 276 de, der hører til Gruppe (1), forud for de øvrige, og de, der hører til Gruppe (2), forud for dem, der hører til Gruppe (3). Søpanterettigheder af samme Gruppe er sideordnede. Af dem, der hører til Grupperne (1) og (2) gaar dog for hver af disses Vedkommende yngre forud for ældre.

Begrundelsen for disse Regler maa søges i versio in rem-Synspunktet eller en dermed beslægtet Tankegang.

Skønt Fordringer paa Fragt og Erstatning for Fragttab nævnes i Gruppe (3), maa saadanne Fordringer høre til Gruppe (2), hvis de haves ifølge en af Bortfragteren eller Skibsføreren i Henhold til hans lovbestemte Fuldmagt truffet Aftale om Viderebefordring af Godset.

6. Har en Fordringshaver Søpanteret i flere Genstande, kan han ifølge § 281 holde sig til enhver af dem for sin hele Fordring. Men har han søgt Fyldestgørelse i en af Genstandene for et større Beløb, end der forholdsvis faldt paa den, indtræder den Ejer, der derved lider Tab, og den Søpant-haver, hvis Pant derved bliver utilstrækkeligt til hans Fyldestgørelse, for den overskydende Del i Fordringshaverens Søpanteret i de øvrige Genstande.

Hvilket Beløb der forholdsvis falder paa en af Genstandene, kan ikke afgøres efter en for alle Fordringer fælles Regel. For Krav paa Bjærgeløn maa Reglerne om Havarifordeling — i eller udenfor Tilfælde af Gros-havari — komme til Anvendelse. Det samme gælder for Krav paa Havari-bidrag. Fordringer af Gruppe (2) maa fordeles efter det Forhold, i hvilket Modydelsen er kommet de forskellige Genstande til gode. For Krav paa Fragt eller Erstatning for Fragttab kan Afgørelsen i Reglen grundes paa truffen Aftale om Fragtberegningen. Som Fragt maa formentlig Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Lastning fordeles, idet Forholdet mellem Værdierne af forskellige Dele af Ladningen ikke kan komme i Be-tragtning, og idet det næppe kan paaberaabes overfor Modtageren af et be-stemt Parti, om en vis Del af Opholdet kan henføres dertil, hvad iøvrigt langtfrå altid vil være Tilfældet. Godtgørelse for Ophold under Rejsen maa ligeledes fordeles efter Forholdet mellem Fragtbeløbene, idet det nor-malt ikke vil være muligt at henføre Dele af Opholdet til bestemte Partier

af Godset. Og det samme maa gælde Godtgørelse for Overliggetid og yderligere Ophold ved Losning, der i lige Grad skyldes samtlige Modtagers Forhold. Men for saa vidt Opholdet skyldes en bestemt Modtagers Forhold, skal han ifølge § 110 erstatte, hvad en anden Modtager har betalt som Godtgørelse derfor, og i Overensstemmelse hermed maa da den her omtalte Fordeling foretages.

Reglerne i § 281 kommer til Anvendelse ikke blot, naar Fordringshaveren har Søpanteret i flere Dele af Ladningen, men ogsaa naar hans Søpanteret foruden Ladning omfatter Skib og Fragt. Søpanthavere har Indtrædelsesret efter § 281, uanset om de forskellige Pantegenstande har samme Ejer.

7. Som tidligere ⁶⁾ omtalt har Rejsebortfragteren ⁷⁾ ifølge § 116 Ret til af oplagt Gods at sælge saa meget, at de Krav, Godset hæfter for, bliver dækket. Almindeligvis vil jo Bortfragteren selv have Krav, der paa Grund af Søpanterettighedernes Rangfølge ikke kan blive dækket, uden at ogsaa de Krav bliver det, som maatte tilkomme andre. Men den omtalte Bestemmelse gælder selv i Tilfælde, hvor Bortfragteren ikke har Krav, eller kun Dækning for Trediemands Krav kan opnaas. At disse gøres gældende af Bortfragteren er ogsaa det mest praktiske, i hvert Fald naar Havarigodtgørelse tilkommer og Havaribidrag paahviler en Flerhed af Ladningsejere⁸⁾.

Skønt alle lovbestemte Panterettigheder efter Lov om Konkurs m. m. Nr. 51 af 25. Marts 1872 § 37 (Lov Nr. 66 af 15. April 1887) fyldestgøres gennem Konkursbehandlingen, kan formentlig Bortfragteren gaa frem efter S. L.s § 116, ogsaa naar et Konkursbo er Modtager af Godset, saaledes at han i Lighed med en Haandpanthaver er Separatist i Konkurstilfælde. Som vi har set, er jo Retten til at sælge af Godset tillagt ham ikke som Søpanthaver, men som Part i Fragtaftalen, uafhængigt af om han tillige er Søpanthaver.

Salget maa have Karakter af Tvangssalg, saaledes at Godset kan sælges frit for alle Hæftelser. Angaaende Fremgangsmaaden bestemmer § 116, at Salget skal se ved offentlig Auktion eller paa anden betryggende Maade. Efter Omstændighederne kan altsaa Godset sælges underhaanden.

Maaske kan den Bortfragteren ved § 116 tillagte haandpantelignende Ret

⁶⁾ Ovenfor § 42 ved Note 19.

⁷⁾ Angaaende Tidsbortfragterens Stilling ovenfor § 45 Nr. 7 (1).

⁸⁾ Angaaende Havarigodtgørelse hedder det i den tyske Handelslovbogs § 731: „das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt.“

antages at omfatte de i § 278 nævnte Surrogater. At dette i hvert Fald er Tilfældet, for saa vidt de paagældende Krav haves imod ham selv eller er sikrede ved Søpanteret i andet Gods, følger allerede af almindelige Regler og § 116.

Ifølge Aftale om f. Eks. Oplægning eller Viderebefordring af Godset, som Bortfragteren eller Skibsføreren i Henhold til sin lovbestemte Fuldmagt for Ladningsejeren har truffet med Trediemand, kan denne have Ret til at søge Krav, der hviler paa Godset, dækket ved Salg deraf. Men afset herfra gælder for Trediemands Vedkommende de almindelige Regler om Tvangsfuldbyrdelse. Vil en anden end Bortfragteren søge sig fyldestgjort for en ham tilkommende Søpanteret i Ladning, maa han derfor erhverve Dom, lade foretage Udlæg og faa afholdt Tvangsauktion. Er Panthaveren ikke selv Reder⁹⁾ for Skibet eller Fører deraf¹⁰⁾, kan han dog anlægge Søgmaal alene¹¹⁾ til Fyldestgørelse af sin Søpanteret mod Skibsføreren, § 282. Dette maa formentlig gælde, ogsaa naar et Konkursbo er Modtager af Godset. Men ifølge Konkurslovens § 37 fyldestgøres Panthaveren i saa Fald gennem Konkursbehandlingen.

I Modsætning til visse andre Panterrettigheder¹²⁾, der kan være bestemt til at sikre en Pengeanbringelse, er sikkert Søpant aldrig til Hinder for, at efterfølgende Panthavere eller Ejerens Kreditorer søger Fyldestgørelse i Godset.

I hvilket Omfang Tvangsfuldbyrdelse i Godset maa iværksættes, hvis de Fordringer, der søges fyldestgjort, skal blive dækket, kan være tvivlsomt f. Eks. som Følge af, at Størrelsen af et Krav paa Bjærgeløn eller Havaribidrag, for hvilket Godset hæfter, er ubekendt. Efter Omstændighederne synes derfor en efterfølgende Panthavers eller en Kreditors Retsfølgning at maatte udsættes, indtil forud prioriterede Krav er fastslaaet eller Søpanteretten derfor bortfaldet f. Eks. ved ikke at være gjort gældende inden Udløbet af Forældelsesfristen. Overfor en Bortfragter, der i Henhold til S. L.s § 116 begærer Tvangsauktion afholdt, bør Fogden dog næppe stille strenge Beviskrav.

⁹⁾ Om han tillige er Ejer af Skibet eller har faaet dette overladt til Brug i Søfart for egen Regning, er naturligvis, som det iøvrigt udtrykkeligt fremgaar af § 282, uden Betydning.

¹⁰⁾ Dette mindre praktiske Tilfælde nævnes ikke i § 282.

¹¹⁾ Normalt vil jo Panthaveren ikke have nogen personlig Fordring. Den i Teksten nævnte Regel gælder dog ogsaa Bortfragteren.

¹²⁾ Jfr. Rpl.s § 551.

Fyldestgøres Søpanterettigheder gennem Konkursbehandling, gaar ifølge Konkurslovens § 38 om fornødent Massekrav forud, naar undtages Begravelsesudgifter dog kun, for saa vidt de vedkommer Genstanden for de paa-gældende Rettigheder. Ogsaa i Tilfælde af Individualforfølgning burde vistnok Omkostninger ved Tvangssalg anses afholdt i samtlige Fordringshaveres Interesse og derfor gaa forud for alle andre Krav. I Modsætning til, hvad der efter § 267 gælder for Tvangssalg af Skib¹³⁾, savnes imidlertid, naar ikke Godset sælges af Bortfragteren i Henhold til § 116, Hjemmel for at fravige de almindelige Regler om Tvangsauktion over Løsøre, hvorefter Salgsomkostningerne ligesom Fordringshaverens Udgifter ved at erhverve Dom og lade foretage Udlæg maa betragtes som Akcessorier til Fordringen og derfor have Rang som denne. Men for Tilfælde, hvor Godset sælges af Bortfragteren, gælder ifølge Rpl.s § 538 de almindelige Regler om Tvangsauktion ikke. Og da et af Bortfragteren foretaget Salg kan tage Sigte alene paa Fyldestgørelse af Krav, der tilkommer andre, synes det klart, at han ikke skal bære Salgsomkostningerne, men at disse maa anses afholdt i samtlige Fordringshaveres Interesse. Til Salgsomkostninger maa utvivlsomt regnes Udgifter ved at bevare Godset indtil Salget¹⁴⁾. Krav paa Godtgørelse for Oplægningsudgifter ifølge Udsættelse af Salget hører til Gruppe (2).

8. (1) I de i § 280 indeholdte Bestemmelser om Ansvar ifølge Udlevering af Gods, der er behæftet med Søpanteret, uden Samtykke af Fordringshaveren, ligger forudsætningsvis, at Søpanteret i Ladning falder bort, ikke blot naar Modtageren betaler, men ogsaa naar han deponerer eller, for saa vidt angaar endnu ikke fastsatte Havaribidrag, stiller Sikkerhed for de paa-gældende Beløb, idet Bortfragteren i saa Fald efter § 113 er pligtig at udlevere Godset.

Som vi har set, at Bortfragteren kan søge Beløb, Godset hæfter for, dækket deraf, saaledes er han efter § 113 berettiget til at modtage frivillig Betaling af saadanne Beløb, hvad enten de tilkommer Trediemand eller ham selv.

(2) Søpanteret i Ladning falder bort, naar Godset udleveres, § 277. Men udleverer Skibsføreren Gods, der er behæftet med Søpanteret, uden Samtykke af Fordringshaveren, bliver han personlig ansvarlig for Fordringen, uden for saa vidt han godtgør, at denne ikke kunde være dækket af

¹³⁾ Nedenfor § 58 ved Noterne 1 og 3.

¹⁴⁾ Jfr. Rpl.s § 543.

Pantet. Og havde Modtageren Kundskab om Fordringen¹⁵⁾, da Godset blev udleveret, gælder det samme ham, hvis ikke han i Forvejen var personlig ansvarlig. Beløb, Skibsføreren maa udrede, kan han sikkert kræve godtgjort af Modtageren, saafremt denne var ansvarlig for dem. Men Skibsførerens Ansvar er ikke blot subsidiært. Er Fordringshaveren forskellig fra Rederen, hæfter sidstnævnte jævnsides med Skibsføreren med Regres til denne og, efter Omstændighederne, til Modtageren, og formentlig maa Rederen ligesom Skibsføreren være principalt ansvarlig og have Bevisbyrden, hvis han vil gøre gældende, at Pantet var utilstrækkeligt til Dækning af Fordringen. En fra Rederen forskellig Bortfragter kan være ansvarlig ifølge Underbefragtningsaftalen eller en af ham som Fuldmægtig for Ladningsejeren indgaaet Aftale. Ansvar for Rederen og, efter Omstændighederne, en fra ham forskellig Bortfragter maa opstaa, ogsaa naar Godset uden Samtykke af Fordringshaveren udleveres ikke af Skibsføreren, men f. Eks. af en Ekspeditør for Rederiet. Og havde vedkommende Kundskab om Fordringen, kan han være ansvarlig efter almindelige Regler. Selv i saa Fald vil dog hans Ansvar ifølge disse ikke være saa ubetinget som Skibsførerens¹⁶⁾.

Reglerne i §§ 277 og 280 maa formentlig komme til Anvendelse, selvom Godset udleveres til en uberettiget Person, i Almindelighed endog naar Udleveringsretshandlen er ugyldig¹⁷⁾. Ligesom naar Godset stjæles, maa dog Søpanterrettighederne vedblive at bestaa i visse Tilfælde af fremtvungen Udlevering.

Søpanteret i Surrogater som nævnt i § 278 bortfalder ikke, fordi Godset udleveres, ej heller fordi vedkommende Fordringsbeløb oppebæres af Bortfragteren eller Skibsføreren, men kan gøres gældende, saa længe Beløbet ikke er oppebaaret af Ladningsejeren, § 279, jfr. § 272¹⁸⁾. Betaling til sidstnævnte bevirker Bortfald af Søpanteretten, hvis Fordringen ophører derved.

¹⁵⁾ Det forudsættes aabenbart i § 280, at Skibsføreren altid har Kundskab om Fordringer, for hvilke Søpanteret i Ladning haves. Dette er dog ikke rigtigt i Tilfælde, hvor Skifte af Skibsfører har fundet Sted under Rejsen.

¹⁶⁾ Ifølge § 280 faar Bestemmelserne i § 263 tilsvarende Anvendelse. Imidlertid kan der ikke blive Anvendelse for disse Bestemmelser, hvis Ansvar efter § 280 altid er betinget af Kundskab om Fordringen, jfr. herved Note 15. Den svenske Sølvs § 280 henviser ikke til § 263. I den norske Sølov er Bestemmelserne i denne Paragraf ikke optaget.

¹⁷⁾ Før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929 var Reglen i § 277 begrænset til Tilfælde, hvor Godset udleveres til Befragter eller Ladningsmodtager, og denne ikke helt klare Begrænsning er bibeholdt i den svenske Sølvs § 277.

¹⁸⁾ I § 279 tales — ligesom i den norske Sølvs § 279 — fejlagtigt om Rederens Krav, skønt der menes Ladningsejeren.

Men saalænge Godset ikke er udleveret, kan Skyldneren næppe med frigørende Virkning betale til Ladningsejeren, idet han maa regne med, at Søpanteret i Ladning haves i hvert Fald for Fragt. Indbetales Beløbet til Ladningsejerens Konkursbo, anvendes det til Dækning af de Krav, der var sikret ved Søpanteret i Fordringen. Oppebærer Ladningsejeren Beløbet, bliver han, saa langt det rækker, ansvarlig for Betaling af disse Krav, hvis ikke han i Forvejen var personlig ansvarlig, § 279, jfr. §. 273. Og hans Ansvar er ikke som Ladningsmodtagerens Ansvar efter § 280 betinget af Kundskab om Kravene. Kan ikke alle disse dækkes af Beløbet, maa Hensyn tages til de bortfaldne Søpanterettigheders Rangfølge. Har Ladningsejeren udbetalt hele Beløbet, og det senere viser sig, at andre Fordringshavere havde samme eller bedre Ret, kan disse intet kræve af ham, saafremt det maa antages, at han, da Udbetalingen fandt Sted, var uden Kendskab til deres Krav og ikke ved behørig Undersøgelse kunde have skaffet sig Kundskab derom, § 279, jfr. § 273, jfr. § 263. Men den Fordringshaver, der har oppebaaret, hvad der rettelig tilkom en anden, svarer dermed for dennes Fordring, saafremt han havde Kundskab om den, da han modtog Betaling.

(3) Søpanteret i Ladning falder bort, naar Godset under Rejsen sælges til Skibets eller Ladningens Behov, § 277. Salg til Ladningens Behov vil foreligge ikke blot, naar Gods, der tilhører en Ladningsejer, er solgt til Fordel for en anden, men ogsaa naar en Ladningsejers Gods med Hjemmel i § 102 er solgt til Fordel for ham selv. Uanset Udtrykket *under Rejsen* maa Reglen omfatte Salg af Gods paa Bestemmelsesstedet, der finder Sted, fordi der maa tilvejebringes Penge til Oplægning af det øvrige Gods, eller fordi Oplægning vil medføre Fare for Ødelæggelse eller væsentlig Forringelse af Godset eller aabenbart uforholdsmæssige Omkostninger for Ejeren.

Selvstændig Betydning har den her omtalte Regel kun, saa længe det solgte Gods ikke er udleveret. Det maa være en Forudsætning, at Køberen er i god Tro¹⁹⁾.

I Stedet for sin Panteret i det solgte Gods faar Fordringshaveren efter § 277 Søpanteret i Købesummen, det vil sige i Kravet paa denne, saa længe den ikke er udbetalt. Herved maa være underforstaaet til Ladningsejeren. Ifølge § 279, jfr. § 272 medfører det nemlig ikke Bortfald af Søpanteretten, at Beløbet oppebæres af Bortfragteren eller Skibsføreren. Dog bliver der ikke Spørgsmaal om Søpanteret, hvis Beløbet anvendes alene til Fordel for

¹⁹⁾ Jfr. ovenfor ved Note 15.

Ladningsejeren selv, idet denne da ikke faar noget Krav. Og anvendes Beløbet til Fordel for Skibet eller anden Ladningsejer, eller er Godset solgt i Nødhavn til Dækning af Groshavariudgifter, har Ejeren af det solgte Gods Krav, ikke paa Købesummen, men paa henholdsvis Erstatning eller Godtgørelse i Groshavari²⁰⁾), i hvilket Krav Søpanteret imidlertid er hjemlet ved § 278. Indbetales Købesummen til Ladningsejeren eller hans Konkursbo, gælder de samme Regler som for de i § 278 omhandlede Fordringsbeløb, § 279, jfr. §§ 272 og 273, jfr. § 263.

(4) Søpanteret i Ladning falder bort, naar Godset sælges ved Tvangsauktion, § 277. Det samme maa gælde, naar Bortfragteren med Hjemmel i § 116 tvangssælger Godset paa anden betryggende Maade end ved offentlig Auktion²¹⁾).

Selvstændig Betydning har ogsaa denne Regel kun, saa længe det solgte Gods ikke er udleveret.

(5) Søpanteret i Ladning forældes i Løbet af et Aar, regnet for Krav paa Bjærgeløn fra den Dag, da Bjærgningen afsluttes, for Fordringer af Gruppe (2) fra den Dag, da Fordringen opstaar, for Krav paa Havaribidrag og Fordringer af Gruppe (3) fra den Dag, da Kravet forfalder, § 283.

Særlige Forældelsesregler gælder ifølge § 284 ogsaa for visse af de ved Søpanteret i Ladning sikrede Fordringer, idet Krav paa Bjærgeløn, som bestemt i Bj. K.s Art. 10, forældes i Løbet af to Aar fra den Dag, da Bjærgningen afsluttes, Krav paa Havaribidrag i Løbet af et Aar fra Dispachens Datum, anden Fordring, for hvilken Skyldneren er kun begrænset ansvarlig, i Løbet af tre Aar fra den Dag, da Fordringen forfalder. I de ovenfor omtalte Tilfælde, hvor en personlig Fordring træder i Stedet for Søpanteret i Ladning, gælder den for Søpanteretten fastsatte Forældelsesfrist.

Det maa antages, at de af Loven fastsatte Forældelsesfrister ikke kan forlænges ved Aftale. For Søpanterettighedens Vedkommende følger dette formentlig allerede af, at de er lovbestemte Panterettigheder.

Til Afbrydelse af Forældelsen kræves efter §§ 283 og 284, at Søpanteretten eller Fordringen gøres gældende ad retslig Vej, eller, hvis det tilkommer en Dispachør at træffe Afgørelse vedrørende Fordringen, at denne an-

²⁰⁾ Efter S. L.s § 200 kan Gods, der er solgt i Nødhavn, altid kræves godtgjort med mindst det Beløb, der er indvundet ved Salget, jfr. ovenfor § 52 ved Note 10.

²¹⁾ § 277 har faaet sin nuværende Affattelse ved Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929, hvorimod Ret til at tvangssælge Gods paa anden Maade end ved offentlig Auktion først er indført ved Lov Nr. 149 af 7. Maj 1937.

meldes for ham. Indgaaelse af Forlig for en Forligskommission er antaget at afbryde Forældelse af Søpanteret, naar Fyldestgørelse søges uden ufor-nødent Ophold²²). For de omtalte Fordringers Vedkommende maa formentlig en dispositiv Anerkendelse fra Skyldnerens Side ikke blot afbryde, men udelukke Forældelse efter § 284.

I alle Tilfælde, hvor Søgmaal er anlagt ved dansk Domstol, afgøres det efter dansk Ret, om Forældelsen er afbrudt.

²²) U. f. R. 1935, 556 (H. R. D.).

§ 58. Søpanteret i Skib og Fragt.

1. Efter S. L.s § 267 er seks Grupper af Fordringer sikrede ved Søpanteret i Skib og Fragt, hvilket for de fem førstes Vedkommende stemmer med P. K.s Art. 2.

(1) Retsafgifter, der tilkommer Staten, og Udgifter, der er afholdt i Fordringshavernes fælles Interesse for at faa Skibet solgt, for at bevare det indtil Salget og for at fordele Købesummen, Tonnage-, Fyr- og Havneafgifter, andre offentlige Afgifter af samme Slags og Omkostninger ved Lodsning samt ved Vagthold og Bevaring af Skibet efter dets Ankomst til sidste Havn.

Man vil se, at Gruppe (1) omfatter alene Udgifter vedrørende Skibet, saaledes at f. Eks. Retsafgifter for Tvangsfuldbyrdelse i Fragten ikke er sikrede ved Søpanteret.

Den ved Ordene *for at faa Skibet solgt, for at bevare det indtil Salget og for at fordele Købesummen* udtrykte Begrænsning maa vistnok have Hensyn til saavel Retsafgifter, der tilkommer Staten, som Udgifter, der er afholdt i Fordringshavernes fælles Interesse. Af danske Retsgebyrer hører herefter Afgift for Tvangssalg og, i Tilfælde af Konkurs, den Del af Skiftegebyret, der vedkommer Skibet¹⁾, men ikke Afgift for Erhvervelse af Dom eller Udlæg, Foretagelse af Arrest i Skibet eller Nedlæggelse af Forbud mod dets Afsejling til Gruppe (1)²⁾. Uden Betydning maa det være, om en Sø-

¹⁾ Jfr. Lov om Konkurs m. m. Nr. 51 af 25. Marts 1872 § 38.

²⁾ Efter P. K.s Art. 2 hører til Gruppe (1) *les frais de justice dûs à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conversation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix*. Under Behandlingen af Bestemmelserne i den svenske Sølvs § 267 fandt tre Medlemmer af lagrådet det fuldt berettiget at antage, at Konventionen ikke tager Sigte paa andre Retsafgifter end dem, der angaar *fartygets försäljning, köpeskillings fördelning och, måhända, bevarande av fartyget i avbidan på en försäljning i borgenärarnas gemensamma intresse*, hvorimod det fjerde Medlem og med ham Justitsministeren fandt, at det kunde *ifrågasättes*, om ikke Konventionens Bestemmelse om Retsafgifter omfatter mere, end de øvrige Medlemmer vilde indlægge deri. Efter den norske Sølvs § 267, hører til Gruppe (1) *rettsavgifter og andre omkostninger ved tvangssalg og forutgående bevaring av skibet i fordringshavernes felles interesse*.

panthaver eller en anden Fordringshaver har iværksat Retsforfølgningen, om denne fører til Fyldestgørelse af samtlige Søpanthavere eller ej, og om den gennemføres eller opgives, fordi antageligt Bud paa Skibet ikke opnaas.

Til Udgifter, der afholdes i Fordringshavernes fælles Interesse i Øjemed som nævnt, hører Betaling for Bekendtgørelse af Auktion, Leje af Auktionslokale, Inkassation af Salgssummen, efter Omstændighederne ogsaa Omkostninger ved Forsejling af Skibet fra et Sted til et andet og, i Tilfælde af Konkurs, de i Lov om Konkurs m. m. af 25. Marts 1872 § 31, litra b angivne Beløb, for saa vidt de vedkommer Skibet³⁾). Som for Retsafgifter maa det være uden Betydning, om en Søpanthaver eller en anden Fordringshaver iværksætter Retsforfølgningen, om denne fører til Fyldestgørelse af samtlige Søpanthavere eller ej, og om den gennemføres eller opgives. Formentlig kan kun Omkostninger, der paaløber, efter at et Grundlag for Tvangssalg er tilvejebragt, medregnes til de her omtalte Udgifter. Men Omkostninger ved Vagthold og Bevaring af Skibet *efter dets Ankomst til sidste Havn* nævnes særskilt som hørende til Gruppe (1)⁴⁾.

Uden Begrænsning hører til Gruppe (1) Tonnage-, Fyr- og Havneafgifter, andre offentlige Afgifter af samme Slags og Omkostninger ved Lodsning. Sidstnævnte Udtryk omfatter Betaling for Lodsning til saavel private Kendtmænd som offentlig ansatte Lodser. Iøvrigt skal de nævnte Udgifter have Karakter af offentlige Afgifter, saaledes at Vederlag for Benyttelse af en privat Havn ikke er sikret ved Søpanteret. Som offentlig maa imidlertid en Afgift anses, ikke blot naar den svares til Stat eller Kommune, men ogsaa naar den erlægges til en selvejende Institution som Københavns Havn eller den engelske Fyrinstitution *Trinity House*. Af samme Slags som de særligt nævnte er Kanalafgifter, der ligesom Havneafgifter svares for bestemte Ydelser, endvidere Skibet paalignede Bidrag til Dækning af Udgifter ved Statens Isbryderhjælp eller ved praktisk Uddannelse af Navigatører, der ligesom Fyrafgifter gaar til Foranstaltninger i Skibsfartens Interesse, formentlig ogsaa Afgifter for Statstilsynet med Skibe, der, skønt det medfører store Byrder for Skibsfarten, maa opfattes som en Foranstaltning i dennes Interesse. Da Karantænetilsyn har til Opgave ikke at varetage særlige Skibsfartsinteresser, men at afværge Indførelse af smitsomme Sygdomme, er derimod Karantæneafgifter næppe af samme Slags som Fyr- eller Havneafgif-

³⁾ Jfr. Konkurslovens § 38.

⁴⁾ Forsikringspræmie kan ikke anses som Udgift ved Bevaring af Skibet, U. f. R. 1931. 209.

ter. Men til Gruppe (1) hører ogsaa Tonnageafgifter, hvilket Udtryk synes at maatte omfatte alle Afgifter, der beregnes efter Tonnagen ligesom ofte Fyr- og Havneafgifter, men i Modsætning til disse benyttes til Dækning af enten offentlige Udgifter i Almindelighed eller særlige Udgifter, der har Hensyn til andet end Skibsfarten.

(2) Fordringer paa Hyre og anden Godtgørelse, som ifølge Tjenesteaftale tilkommer Skibsfører, Mandskab og andre, der er ansat paa Skibet⁵⁾ af Rederen eller Skibsføreren⁶⁾.

Udtrykket *Hyre og anden Godtgørelse ifølge Tjenesteaftale* maa omfatte ethvert Krav paa Rederen, der grunder sig paa enten udtrykkelig Bestemmelse i Tjenesteaftalen eller de om denne gældende fravigelige eller ufravigelige Regler⁷⁾. Dog falder Krav paa Betaling af Beløb, som Skibsføreren har udlagt for Rederen eller ydet ham som Laan udenfor Gruppe (2), selvom Udlæget eller Laanet er ydet i Henhold til Bestemmelse i Aftalen, idet denne for saa vidt ikke kan anses som Tjenesteaftale.

Det kan næppe gyldigt bestemmes i Aftalen, at der ikke skal være Søpanteret for Fordringer af Gruppe (2)⁸⁾.

(3) Krav paa Bjærgeløn og Bidrag til Groshavari.

Uanset Ordlyden maa det antages, at Krav paa Bjærgeløn for Bjærgning alene af Ladning ikke er sikret ved Søpanteret i Skib og Fragt⁹⁾.

Naar Skib og Ladning bjærges under et, og naar Bjærgning af Gods medfører, at ogsaa Fragt bjærges, maa utvivlsomt hele Kravet paa Bjærgeløn høre til Gruppe (3).

Udenfor Gruppen falder Krav paa Vederlag for anden Bistand end Bjærgning.

Ved Bidrag til Groshavari maa være tænkt alene paa dem, der ved Havarifordelingen falder paa Skibet eller Fragten.

Krav paa Bidrag til andet Havari end Groshavari er ikke sikrede ved Søpanteret i Skib og Fragt.

⁵⁾ U. f. R. 1932. 549. Jfr. dog U. f. R. 1922. 445. Selv i Tilfælde af Oplægning kan Vagtmandskab næppe anses ansat paa Skibet.

⁶⁾ I Overensstemmelse hermed bør Lov Nr. 96 af 7. April 1936 § 2 forstaas, jfr. Note 7.

⁷⁾ Jfr. angaaende de i Lov Nr. 96 af 7. April 1936 omhandlede Krav, ovenfor § 34 ved Noterne 31—33, nævnte Lovs § 2, der vilde være i Strid med P. K.s Art. 3, hvis ikke den ved Bestemmelsen fastslaaede Søpanteret havde Hjæmmel allerede i de til P. K.s Art. 2 svarende Regler i S. L.s § 267.

⁸⁾ Jfr. ovenfor § 26.

⁹⁾ Jfr. ovenfor § 57 ved Note 1.

(4) Fordringer paa Erstatning for Sammenstød eller anden Søulykke, Skade paa Havne-, Dok- eller Vandvejsanlæg, Skade paa Person, naar det gælder Passagerer, Skibsfører eller nogen, der hører til et Skibsmandskab, og Skade paa Ladning eller Rejsegods.

Søpanteret have herefter for ethvert Erstatningskrav ifølge Sammenstød eller anden Søulykke, men iøvrigt kun for Fordringer paa Erstatning for bestemte Arter af Skade. Noget bestemt Synspunkt er ikke lagt til Grund for Afgrænsningen af Gruppe (4), hvis Omraade under Forhandlingerne om P. K. blev udvidet Gang paa Gang.

Udtrykket Sammenstød eller anden Søulykke skal gengive *abordage ou autres accidents de navigation*. Hertil maa formentlig regnes ogsaa mindre alvorlige Uheld som f. Eks. Beskadigelse af Fiskeredskaber. En Ulykke, der indtræffer, naar Skibet ligger i Havn, kan i Reglen ikke betegnes som *accident de navigation*. Ogsaa i saa Fald maa dog en ved urigtig Lanterneføring forvoldt Paasejling fra et andet Skibs Side være *abordage*¹⁰⁾.

Udenfor Tilfælde af Sammenstød eller anden Søulykke omfatter Gruppe (4) Erstatningskrav for Skade paa Havne-, Dok- eller Vandvejsanlæg, Ladning eller Rejsegods og for Skade paa Person, *lésions corporelles*, naar det gælder Passagerer, Skibsfører eller nogen, der hører til et Skibsmandskab, men ikke for f. Eks. Skade paa Skib, Personer, der midlertidigt udfører Arbejde i et Skibs Tjeneste, eller Gæster ombord, ej heller for andet end Skade paa Ejendom eller Person. Hvad der forstaas ved Havne-, Dok- eller Vandvejsanlæg, vil sjældent give Anledning til Tvivl. Hvorvidt Gods kan betegnes som Ladning, maa formentlig afgøres som efter Reglerne om Søpanteret heri. Paa lignende Maade som Ladning maa Begrebet Rejsegods afgrænses. Ikke blot Skibets, men ogsaa andet Skibs Ladning og Rejsegods omfattes af disse Udtryk. Til Passagerer kan formentlig regnes Personer, der hjemsendes af dansk Konsul. Og skønt der ved Angivelsen af de til Gruppe (2) hørende Fordringer skelnes mellem Mandskabet og andre af Rederen eller Skibsføreren paa Skibet ansatte Personer, kan maaske i denne Forbindelse ogsaa de sidstnævnte¹¹⁾, derimod næppe Personer, der er ansat af andre end Rederen eller Skibsføreren, regnes at høre til Skibsmandskabet. I Lighed med, hvad der gælder Ladning og Rejsegods, maa

¹⁰⁾ Angaaende Betydningen af det videregaende Udtryk Ulykkeshændelse i S. L. s § 256 nedenfor § 59 ved Note 17.

¹¹⁾ Det franske *équipage* i P. K. s Art. 2 Nr. 4 er antaget at omfatte Skibsføreren, skønt der i Art. 2 Nr. 2 tales om *contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord*.

ikke blot Skibets, men ogsaa andet Skibs Passagerer, Fører og Mandskab omfattes af disse Udtryk, hvilket for Mandskabets Vedkommende er angivet ved, at der tales om Personer, der hører til et Skibsmandskab.

(5) Fordringer der grunder sig paa, at Skibsføreren i denne sin Egen- skab udenfor Skibets Hjemsted har truffet en Aftale eller Foranstaltning med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt til Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen.

Det kan synes underligt, at Krav paa f. Eks. Tilbagebetaling af Laan eller Betaling for Leverancer til Skibet eller Istandsættelse deraf i visse Tilfælde sikres ved legalt Pant i Skib og Fragt med Rang, som alle de ved P. K. fastslaaede Søpanterrettigheder, forud for saavel ældre som yngre kontraktmæssigt Pant i Skibet. Under Forhandlingerne om P. K. blev det ogsaa stærkt hævdet, at med Nutidens Udvikling af Bank- og Efterretnings- væsenet bør Rederen kunne skaffe sig fornøden Kredit paa almindelig Maade. Fra anden Side blev det imidlertid gjort gældende, at navnlig den mindre Skibs- fart let kunde faa Tab som Følge af Ophold, hvis den skulde undvære det Grundlag for Kredit, som Søpanteret for kontraktmæssige Fordringer giver. Den foreliggende Ordning har Karakter af Kompromis mellem de modsatte Opfattelser. Søpanteret haves for visse Fordringer, der grunder sig paa, at Skibsføreren i denne sin Egen- skab, *en vertu de ses pouvoirs légaux*, har truffet en Aftale eller Foranstaltning, men ikke for nogen Fordring, der grunder sig paa en af en anden Fuldmægtig for Rederen eller denne selv¹²⁾ truffet Aftale eller Foranstaltning. Aftalen eller Foranstaltningen skal være truffet udenfor Skibets Hjemsted. Og den skal være truffet med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt til Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen. Det udelukker ikke Søpanteret, at Rederen selv har deltaget i Forhandlingerne om en Aftale, naar dog denne maa anses truffet af Skibsføreren, maaske fordi det ikke — med Sikkerhed — kan antages, at Trediemand vilde have ind- gaaet Aftalen med Rederen. Ej heller kan det udelukke Søpanteret, at Leve- ringer til Skibet som begæret af Skibsføreren har fundet Sted i Henhold til en med Rederen afsluttet Forkontrakt, der fastslaar Skibets Pligt til at af- tage sit Forbrug af f. Eks. Brændsel hos vedkommende Trediemand, men ikke paalægger denne bestemte Leveringsforpligtelser¹³⁾. Derimod maa det udelukke Søpanteret for Forstrækninger, Skibsføreren modtager af en Tids- befragter, at denne efter Tidsbefragtningsaftalen er pligtig at stille de paa-

¹²⁾ Jfr. dog nedenfor ved Note 22.

¹³⁾ U. f. R. 1921. 908. Af tvivlsom Rigtighed synes Dommen i U. f. R. 1923. 359.

gældende Beløb til Raadighed¹⁴⁾). Om en Aftale eller Foranstaltning kan anses truffet udenfor Skibets Hjemsted, maa bero paa, ikke hvor Medkontrahenten, men hvor Skibsføreren befandt sig¹⁵⁾). Langt fra enhver Retshandel til Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen, som Skibsføreren afslutter med Hjemmel i sin lovbestemte Fuldmagt, kan anses indgaaet med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt i saa Henseende, *pour les besoins réels*. I hvert Fald i Reglen vil dette saaledes ikke gælde Aftale om Reparation af Skibet for Klassifikation efter endt Rejse¹⁶⁾), idet det normalt kan overlades Rederen at ordne sligt. For et Tilfælde af Helbefragting, hvor Skibet i Henhold til Fragtaftalen gik i Ballast over en Ordrehavn til den der opgivne Lastehavn, har Højesteret¹⁷⁾) fastslaaet, at visse i Lastehavnen afsluttede Aftaler maatte anses truffet med Henblik paa ikke Fortsættelse, men Paabegyndelse af en Fragtrejse. Gennemsnitligt kan vel ogsaa Rederen i en Laste- eller Lossehavn (Indskibnings- eller Udskibningshavn) bedre end andetsteds nøjes med de sædvanlige Kreditmidler. Er der aftalt flere Laste- eller Lossehavne, vil der dog undtagen i den første eller sidste af disse være Tale om Fortsættelse af Rejsen for en Del af Godset. Men da Rejsen fortsættes alene for det Gods, der videreføres fra en bestemt Havn, bør vistnok sidste Lossested for saadant Gods anses som Slutningssted for den fortsatte Rejse. Antages ikke dette, kan det i Tilfælde af Rundfart blive vanskeligt at afgøre, i hvilket Omfang, f. Eks. Indkøb i en bestemt Havn maa anses foretaget med Henblik paa Fortsættelse af Rejsen. Foretager et Fiskerfartøj en Række Ture med stadig Tilbagevenden til samme Havn, bør sikkert Fordringer, der stiftes under Ophold i denne, ikke antages at høre til Gruppe (5)¹⁸⁾). Optagelse af Laan til Afværgelse af Arrest for en Fordring kan næppe, hvad dog er hævdet, medføre Søpanteret, medmindre Fordringen er sikret derved. At en Aftale eller Foranstaltning har maattet træffes, alene fordi det ved Rejsens Begyndelse er forsømt at sørge for f. Eks. fornøden Udrustning af Skibet, udelukker ikke Søpanteret.

Optager Skibsføreren udenfor Skibets Hjemsted Laan til Dækning af Udgifter ved, hvad der er virkelig nødvendigt til Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen, maa Laangiveren, hvis han er i god Tro, faa Søpanteret, selvom Skibsføreren havde det fornødne Beløb til Raadighed eller

¹⁴⁾ Norsk Højesteretsdom i N. D. 1922. 583.

¹⁵⁾ Jfr. U. f. R. 1927. 231 (H. R. D.).

¹⁶⁾ Jfr. ovenfor § 29 ved Note 3.

¹⁷⁾ U. f. R. 1931. 666.

¹⁸⁾ Jfr. U. f. R. 1933. 351.

let kunde skaffe sig det fra Rederen¹⁹⁾. Men hvad enten Skibsføreren optager Laan eller træffer Aftale om en anden Ydelse, maa Trediemand, hvis han vil være sikker, skaffe sig Oplysninger, der viser, at Ydelsen er virkelig nødvendig i Øjemed som nævnt. Har Trediemand gjort, hvad der med Rimelighed kan forlanges af ham i saa Henseende, kommer det ham dog næppe til Skade, om de Oplysninger, han har faaet, viser sig urigtige. Om Aftalen er truffet udenfor Skibets Hjemsted, maa formentlig, naar Skibet er 20 Registertons Brutto eller derover, saaledes at Rederen vel kan bestemme Hjemstedet, men ikke ændre det uden Samtykke af Registreringsmyndigheden, afgøres efter, hvad Det almindelige Skibsregister angiver, selvom Trediemand er vildledt f. Eks. ved, at en Køber af Skibet har paa malet dettes Agterspejl en anden Hjemstedsangivelse²⁰⁾. Er Skibet under 20 Registertons Brutto, saaledes at Rederens eller, hvis der er flere Redere, den bestyrende Reders Bopæl bestemmer Hjemstedet²¹⁾, kan derimod Ændring af dette ifølge Rederskifte næppe altid paaberaabes overfor godtroende Trediemand.

Som det udtrykkeligt siges, haves Søpanteret for en Fordring af Gruppe (5), ogsaa naar denne tilkommer ikke Trediemand, men Skibsføreren selv.

Af Hensyn til den mindre Skibsfart er det bestemt, at under de omtalte Betingelser opstaar Søpanteret, selvom Skibsføreren tillige er Ejer af Skibet²²⁾. Det samme maa gælde, ogsaa hvis Skibsføreren tillige er bestyrende Reder.

(6) Fordringer, der grunder sig paa, at der i et Konnossement er givet urigtige eller ufuldstændige Oplysninger.

Disse Fordringer hører ikke til dem, for hvilke Søpanteret fastslaas i P. K., men efter dennes Art. 3 kan de nationale Love hjemle Søpanteret for andre Fordringer, dog kun med Rang efter saavel yngre som ældre kontraktmæssigt Pant i Skibet og efter de ved Konventionen fastslaaede Søpanterettigheder.

Til Gruppe (6) hører Fordringer efter S. L. s § 161 eller § 162 og Fordringer ifølge urigtig Angivelse i Konnossementet af Sted eller Tid for Udstedelsen af dette eller for Indlastningen, men ikke Krav paa Erstatning for Skade paa Ladning, der jo falder under Gruppe (4). Som i § 254,

¹⁹⁾ Jfr. S. L. s § 49.

²⁰⁾ Norsk Højesteretsdom i N. D. 1928. 117.

²¹⁾ Jfr. ovenfor § 2 ved Note 16 og denne Note.

²²⁾ Jfr. ovenfor ved Note 12.

1. Stk. Nr. 4 og § 283, 1. Stk. Nr. 3²³⁾) kan vistnok Udtrykket Konnossement antages at omfatte ogsaa Modtagelses- og Gennemgangskonnossement²⁴⁾. Ved de i §§ 167 og 168 optagne Bestemmelser om, at Befragtningskapitlets Regler om Konnossementer finder tilsvarende Anvendelse paa Modtagelses- og Gennemgangskonnossementer, har det ikke været Meningen at udelukke en saadan Forstaaelse.

Efter P. K.s Undertegningsprotokol berører Konventionen ikke nationale Lovbestemmelser, hvorved *un privilège* tilstaas offentlige Forsikringsindretninger *pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires*. Ifølge Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde Nr. 183 af 20. Maj 1933 § 18 har de i Henhold til § 16, jfr. Lov Nr. 171 af 13. April 1938 § 5 oprettede Forsikringsforbund²⁵⁾) Søpanteret for Krav paa Præmier efter Bestemmelsen i S. L.s § 267 Nr. 2.

Søpanteretten for en Fordring maa gælde ogsaa dennes Akcessorier.

Som Gruppe (2) omfatter alene Fordringer ifølge visse af Rederen eller paa hans Vegne indgaaede Tjenesteaftaler og Gruppe (5) alene Fordringer ifølge visse af Skibsføreren i denne hans Egenskab truffne Aftaler eller Foranstaltninger, men ikke f. Eks. Krav paa Betaling for Brændsel, Skibsføreren køber paa en Tidsbefragters Vegne, saaledes maa det antages, at Erstatningskrav, der haves ikke mod Rederen, men mod Skibsføreren eller en Underbortfragter, falder udenfor Gruppe (4), og at Krav ifølge urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et ikke af Skibsføreren, en anden Fuldmægtig for Rederen eller denne selv, men af en Underbortfragter udstedt Konnossement falder udenfor Gruppe (6)²⁶⁾.

For ingen af de omtalte Fordringer er Søpanteretten betinget af, at Rederen ejer Skibet. Ifølge § 275 finder nemlig Reglerne i § 267 som ogsaa de øvrige Bestemmelser om Søpanteret i Skib og Fragt tilsvarende Anvendelse, naar Rederen uden at være Ejer af Skibet benytter det i Søfart for egen Regning. Dog gælder dette ikke, naar Raadigheden er frataget Ejeren ved en retsstridig Handling, som Fordringshaveren har Kendskab til, *lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi*. At der i saa Fald ingen Søpanteret bliver, er ret naturligt, hvis det paagældende Forhold burde have ført til, at

²³⁾ Nedenfor § 59 ved Note 8.

²⁴⁾ Jfr. nedenfor ved Note 26.

²⁵⁾ Ovenfor § 36 ved Note 6.

²⁶⁾ Jfr. ovenfor ved Note 24.

Fordringen ikke var opstaaet, saaledes, naar Fordringen grunder sig paa Aftale, afholdt Fordringshaveren fra at indgaa denne. Men Undtagelsesbestemmelsen synes umuligt at kunne tage Sigte paa Bjærgelønskrav, hvis Indehavere maaske ogsaa altid kan siges at være *de bonne foi*.

Hvorvidt Søpanteret er betinget af, at Rederen ejer Fragten, omtales i Forbindelse med de nærmere Regler om Genstanden for Panteretten²⁷⁾.

2. Genstanden for Søpanteret er ifølge § 267 Skib og Fragt. Reglerne om Ophør deraf kan medføre, at Søpanteret haves i Skib eller Fragt alene, og fra først af maa dette være Tilfældet, naar der ikke er baade Skib og Fragt, men kun en af disse Genstande. Er der baade Skib og Fragt, kunde det efter Ordlyden af § 267 synes, at Søpanteretten fra først af altid maa omfatte begge. Som før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929²⁸⁾ maa dog Søpanteret for Bjærgeløn være begrænset til det bjærgede, idet det navnlig er uantageligt, at Bjærgere, naar Bjærgning af Gods medfører, at ogsaa Fragt bjærges, skulde have Søpanteret i Skibet, saaledes at de ifølge § 281 kunde holde sig til dette for hele Bjærgelønnen. Derimod maa baade Skib og Fragt hæfte for Bidrag til Groshavari af begge.

Naar ikke hele Befordringen udføres med samme Skib, kan det for Fordringer af Gruppe (6) være tvivlsomt, i hvilket Skib Søpanteret haves. Maaske er der dog for disse Fordrings Vedkommende ikke Grund til at antage, at Søpanteret altid haves i kun et Skib.

Søpanteret i Skib omfatter tillige Skibets Tilbehør, § 268. Hertil regnes ikke Proviant, Brændsel eller andre Maskinformødenheder. Det samme maa gælde f. Eks. et Kronometer, som ejes af Skibsføreren, eller en Motor, ved Køb af hvilken Sælgeren har taget gyldigt Ejendomsforbehold²⁹⁾.

Fragt som Genstand for Søpanteret bestemmes i § 268 nærmere som Bruttofragt og Passagerpenge for den Rejse, under hvilken Fordringen er opstaaet, eller, hvis denne hører til Gruppe (2), for alle i den Tid, vedkommende Tjenesteaftale har været gældende, udførte Rejser.

At et Fragtkrav ifølge særlig Aftale er uafhængigt af, om Godset er i Behold ved Rejsens Slutning, udelukker ikke Søpanteret deri. Anvendelsen af Udtrykket Bruttofragt, der skal gengive *le fret du voyage*, betyder ikke, at der skal regnes med Tillæg til den betingede Fragt, naar Befragteren

²⁷⁾ Nedenfor ved Note 31.

²⁸⁾ Nærmere ovenfor § 57 efter Note 1.

²⁹⁾ U. f. R. 1929. 165. Jfr. U. f. R. 1937. 334 angaaende et Tilfælde, hvor Forbehold af Ejendomsret til et Tankanlæg ansaas uden Betydning.

ifølge Fragtaftalen skal bære Udgifter, som normalt paahviler Bortfragteren. Ved Tidsbefragtning antager de fleste, at Søpanteret haves ikke i Fragt, der tilkommer Tidsbefragteren som Underbortfragter, men i Tidsfragten for den Tid, Rejsen varer. Før Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929, da de om Søpanteret i Skib og Fragt og om Begrænsning af Rederansvar gældende Regler stemte ret nøje overens, idet de gjaldt hovedsagelig de samme Fordringer, og idet Rederen, naar hans Ansvar var begrænset, hæftede alene med Skib og Fragt, altsaa med Genstanden for Søpanteret, kunde ogsaa for nævnte Opfattelse anføres, at det vilde være lidet naturligt, om ikke den Rederen, men den Tidsbefragteren tilkommende Fragt skulde være medbestemmende for førstnævntes Ansvar. Efter de nugældende Regler er imidlertid Rederansvaret uafhængigt af Fragten. Og Reglerne om Søpanteret opfattes formentlig rettest saaledes, at ikke den af Rederen betingede Tidsfragt, men den Tidsbefragteren tilkommende Rejsefragt omfattes af Panteretten, *da disse Regler ifølge § 275 finder tilsvarende*³⁰⁾ Anvendelse ikke blot, naar en anden end Rederen ejer Skibet, men ogsaa naar Skibet er underbortfragtet, *exploité par un affrèteur principal*³¹⁾, i hvilket Tilfælde en anden end Rederen ejer Fragten, *da Søpanterettens Uafhængighed af, om Rederen ejer Fragten, formentlig for alle Fordringer er ligesaa naturlig som dens Uafhængighed af, om han ejer Skibet, da en Regel om Søpanteret i Tidsfragt fremfor i Rejsefragt for Krav paa Bjærgeløn og Bidrag til Groshavari vilde være lidet stemmende med, at det er Rejsefragten, ikke Tidsfragten, der kan høre til de bjærgede Værdier og normalt vil være bidragspligtig Genstand, og da Søpanteret i Tidsfragt, der almindeligvis betales forud for en Maaned ad Gangen, vilde være af ret ringe praktisk Betydning. Antages nu dette, maa ved Underbortfragtning af et for en Rejse befragtet Skib Panteretten omfatte baade den Fragt, der tilkommer Rederen, og den, Befragteren har betinget sig som Underbortfragter. Men indenfor det i Konnossementet optagne Beløb fyldestgør almindeligvis Modtagerens Betaling af Fragt baade Rederens og Underbortfragterens Krav derpaa, saaledes at Panteretten i de to Fordringer i Virkeligheden har til Genstand enten Konnossementsfragten alene eller denne i Forbindelse med et Rederen eller Underbortfragteren tilkommende Krav paa det Beløb, hvormed en af de to Fordringer overstiger Konnossementsfragten.*

³⁰⁾ Dette Ord har ikke Hjemmel i P. K.s Art. 13 og er ikke optaget i den svenske Sølvs § 275, jfr. Note 34.

³¹⁾ Jfr. ovenfor ved Note 27 og nedenfor ved Note 36.

Hvad der forstaas ved Rejse, kan være tvivlsomt. Efter den tyske Handelslovbogs § 757 anses i Afsnittet om *Schiffsgläubiger* som en Rejse *diejenige . . . , zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird*. Selv med en saadan Regel kan Tvivl opstaa, da Skibets Udrustning ofte vedligeholdes gennem lejlighedsvis Indkøb, da det i Rute fart ikke kan siges, at en Rejse tiltrædes paa Grund af en ny Fragtaftale, og da det i Rundfart kan forekomme, at fuldstændig Losning af Ladningen aldrig finder Sted. Under Forhandlingerne om P. K. var der Spørgsmaal om at fastslaa en lignende Begrebsbestemmelse som den tyske, dog med et almindeligt Forbehold for Tilfælde, hvor Omstændighederne maatte begrunde en anden Forstaaelse. Det endte imidlertid med, at man lod Spørgsmaalet staa aabent. Det bør næppe heller løses paa samme Maade for alle Fordringer. For Krav paa Bjærgeløn, Bidrag til Groshavari og Erstatning udenfor Kontraktsforhold synes det naturligt at antage, at Søpanteretten omfatter Fragt for Gods, Skibet har ombord i det Øjeblik, Fordringen opstaar, med et i Sf. K.s § 160 benyttet Udtryk Fragt, Skibet har paa Kølen. Ved Fastsættelse af Bjærgeløn og Bidrag til Groshavari regnes jo kun med saadan Fragt, og for Trediemands Krav paa Erstatning for Skade ved Sammenstød er den antagne Løsning forudsat i Sf. K.s § 160, hvad dog naturligvis ikke er afgørende. Ogsaa for Fordringer af Gruppe (1) eller ifølge Aftale eller Foranstaltning, som Skibsføreren træffer udenfor Skibets Hjemsted med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt for Bevaring af Skibet, synes det rigtigst at antage, at Søpanteretten omfatter Fragt som nævnt, men ikke anden Fragt. Er Aftalen eller Foranstaltningen truffet med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt for Fortsættelse af Rejsen, maa derimod Søpanteretten sikkert omfatte ikke blot Fragt for Gods, Skibet har ombord, naar Fordringen opstaar, men ogsaa anden Fragt for den Rejse, der fortsættes³²⁾. Og for Fordringer, der grunder sig paa Tjenesteaftale, Erstatningskrav ifølge Fragtaftale eller Fordringer, der skyldes urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et Konnossement, synes Tjenesteaftalen, Fragtaftalen eller Konnossementet at maatte bestemme Omfanget af den Rejse, i hvis Fragt Søpanteret haves³³⁾.

³²⁾ Nærmere ovenfor ved Note 17.

³³⁾ Det kan næppe vække Betænkelighed, at den Fragt, i hvilken Søpanteret haves, for de sidst omtalte Fordringer undertiden vil omfatte kun en Del af den for en Fragtrejse betingede Fragt, saaledes at en skønsmæssig Ansættelse kan blive nødvendig.

Angaaende Surrogater for Skib eller Fragt gælder følgende Regler:

Søpanteret i Skib omfatter Rederens — eller Ejerens³⁴⁾ — Krav paa Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skibet, der er opstaaet efter Rejsens Begyndelse³⁵⁾ og ikke er udbedret. Det er herefter ikke en Betingelse, at Skaden er opstaaet senere end Fordringen, ej heller at den er opstaaet inden Rejsens Slutning. Rejsen maa ogsaa i denne Sammenhæng være den Rejse, under hvilken Fordringen er opstaaet. Formentlig maa Rejsen anses begyndt med Indlastningen eller Indskibningen af Passagerer eller, hvis Skibet ikke medtager Last eller Passagerer, ved Afsejlingen i Ballast.

Søpanteret i Fragt omfatter Krav paa Erstatning og Havaribidrag for Tab af Fragt, der hører med til Genstanden for Panteretten. Om et Krav paa Erstatning for Tab af Fragt har Hjemmel i Reglerne om Erstatningsansvar udenfor Kontraktsforhold eller skyldes Befragterens Tilbagetræden fra Befragtingen, maa være uden Betydning.

Foruden Skib med Tilbehør, Fragt og Surrogater for Skib eller Fragt, omfatter Søpanteretten Rederens Krav paa Godtgørelse for Bjærgning, der er udført under Rejsen, efter Fradrag af Skibsførerens og Mandskabets Andel. Til Rederens Krav bør ikke regnes Beløb, der ifølge Opgørelse efter § 228 medgaar til Dækning af Skade paa Ladning, efter Analogien af Reglen om Søpanteret i Krav paa Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skib næppe heller, hvad dog er omtvistet, Beløb, der medgaar til Dækning af udbedret Skade paa Skib ifølge Bjærgningen. Er Rederen forskellig fra Ejeren af Skibet, eller er Skibet bortfragtet paa Tid, maa saavel Ejerens eller Tidsbefragterens som Rederens Krav paa Godtgørelse for Bjærgning omfattes af Søpanteretten³⁶⁾. Krav paa Godtgørelse for anden Bistand end Bjærgning hører ikke med til Genstanden for Søpanteretten.

Som med Hensyn til Søpanteret i Ladning gælder det, at Panteretten ikke omfatter Krav paa Erstatning ifølge Forsikringsaftale³⁷⁾.

P. K.s Art. 4 fastslaaer udtrykkeligt, at *les primes, subventions ou autres subsides nationaux* ikke er Genstand for Søpanteret. Hvad der i Formen fremtræder som Subvention, kan dog delvis være Vederlag f. Eks. for Postbesørgelse.

³⁴⁾ S. L.s § 275. Med Henblik paa den i Teksten omtalte Regel synes det rigtigt, at § 275 taler om *tilsvarende* Anvendelse, jfr. Note 30.

³⁵⁾ Denne Begrænsning har ikke udtrykkelig Hjemmel i P. K.s Art. 4, hvis Indhold iøvrigt svarer til de i Teksten omtalte Regler.

³⁶⁾ Jfr. S. L.s § 275 og ovenfor § 48 ved Note 26.

³⁷⁾ Jfr. nærmere ovenfor § 57 ved Note 5.

3. Søpanteret i Skib og Fragt er beskyttet overfor saavel privilegerede som uprilegerede Fordringer, Lov om Konkurs m.m. Nr. 51 af 25. Marts 1872 § 38. Med Undtagelse af Begravelsesudgifter hører Fordringer, der ifølge denne Bestemmelse gaar forud for lovbestemte Panterettigheder, til Gruppe (1), dog kun for saa vidt de vedkommer Skibet. At Søpanteret i Skib og Fragt staar tilbage for Begravelsesudgifter og visse Fordringer vedkommende Fragten, er maaske i Strid med P. K.s Art. 3⁸).

Søpanteret for Fordringer af Gruppe (6) staar tilbage for kontraktmæssigt Pant i Skibet³⁹). Iøvrigt har Søpanteret i Skib og Fragt Fortrinsret i Pantet fremfor alle andre Hæftelser, § 269. Som tidligere⁴⁰) omtalt staar dog Søpanterettighederne tilbage for det offentlige Krav paa Dækning for Udgifter ved Afmærkning og Uskadeliggørelse af Vrag og for et Skibsværfts Tilbageholdsret til Sikkerhed for Vederlag for nødvendig Reparation af Skibet.

4. Af Søpanterettigheder i Skib og Fragt, der er opstaaet under samme Rejse, har ifølge § 269 de, der hører til en bestemt af Grupperne (1)—(6), Rang forud for dem, der hører til en efter Rækkefølgen senere Gruppe, men indbyrdes lige Rang. Dog skal Søpanterettigheder af Gruppe (3) eller (5), hvis de ikke hidrører fra samme Begivenhed, fyldestgøres saaledes, at de yngre gaar forud for de ældre.

Af Søpanterettigheder, der ikke er opstaaet under samme Rejse, har de fra en senere Rejse hidrørende Rang forud for dem, der er opstaaet under en tidligere Rejse. For de til Gruppe (6) hørende gælder dog dette kun i deres indbyrdes Forhold. Og Fordringer af Gruppe (2) ifølge en bestemt Tjenesteaftale, der omfatter flere Rejser, regnes ved Bestemmelsen af deres Rang alle som opstaaede under den sidste af disse.

Naar Begrebet Rejse ikke bestemmes paa samme Maade for alle Søpanterettigheder, kan der opstaa Spørgsmaal om, hvorledes det skal afgøres, om en Rejse, der helt eller delvis omfattes af en anden, er tidligere eller senere end denne. I saa Henseende maa formentlig ikke Rejsens Begyndelse, men dens Slutning være afgørende, idet Reglen om, at Søpanterettigheder fra en tidligere Rejse staar tilbage for Søpanterettigheder fra en senere, foruden i versio in rem-Synspunktet, der er af Betydning ved Grupperne (3) og (5), maa søge sin Begrundelse i, at Søpanthaverne fra den

³⁸) Jfr. ovenfor § 22 ved Note 7.

³⁹) Jfr. nærmere ovenfor § 22 ved Note 3.

⁴⁰) Jfr. ovenfor § 22 ved Noterne 5 og 6.

tidligere Rejse kunde have søgt Fyldestgørelse for deres Krav, før den senere Rejse begyndte.

Søpanterrettigheder fra en Rejse staar næppe tilbage for Søpanterrettigheder, der er opstaaet efter Rejsens Slutning, men før ny Rejse er begyndt. Det er kun, før ny Rejse begynder, ikke netop ved den foregaaende Rejses Slutning, at Søpanthavere fra denne kan søge sig fyldestgjort for deres Krav. Og det kan ikke være Meningen, at Retsafgifter og andre Omkostninger ved Tvangssalg af Skibet altid skal gaa forud for de øvrige Fordringer af Gruppe (1).

At Fordringer af Gruppe (3) eller (5), der ikke hidrører fra samme Begivenhed, for hver Gruppes Vedkommende skal fyldestgøres saaledes, at en yngre gaar forud for en ældre, ogsaa naar den yngre er opstaaet efter Slutningen af den Rejse, fra hvilken den ældre er, men før ny Rejse er begyndt, følger analogisk eller à fortiori af den for Tilfælde, hvor Fordringerne er opstaaet under samme Rejse, givne Regel.

5. Ved Tvangssalg af Genstande, der er behæftet med Søpanteret, har ifølge § 271 en Søpanthaver, selvom Rederens Ansvar for hans Fordring er begrænset, Ret til at kræve Betaling i Forhold til dennes fulde Beløb, dog at der ikke udbetales ham mere, end der efter Reglerne om Begrænsning af Rederansvar skyldes. Hensyn er herved taget til, at disse Regler har til Formaal at lempe Ansvaret for Rederen, men ikke tager Sigte paa det indbyrdes Forhold mellemigestillede Fordringshavere. Analogisk anvendelig maa Bestemmelsen være, naar Tvangsfyldestgørelse i Fragtkrav, Surrogater for Skib eller Fragt eller Fordring paa Bjærgeløn søges paa anden Maade end ved Salg.

6. For Tilfælde, hvor en Fordringshaver har Søpanteret i flere Genstande, gælder de tidligere⁴¹⁾ omtalte Regler i § 281. Med Undtagelse af Omkostninger ved Lodsning maa Fordringer af Gruppe (1) endeligt bæres af Skibet. Omkostninger ved Lodsning falder paa Fragten, i Tilfælde af Underbortfragtning paa Grundlag af Rejsebefragtning paa Rederens Fragt. For Krav paa Bjærgeløn og Bidrag til Groshavari kommer Reglerne om Havarifordeling til Anvendelse. Fordringer af Gruppe (4) maa endeligt bæres af de Genstande, Rederen ejer. For Fordelingen mellem Genstande, hvoraf Rederen ingen ejer, eller som alle ejes af ham, er formentlig Værdiforholdet afgørende. Eftersom Fordringer af Gruppe (5) er stiftede med Henblik paa Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen, maa de ende-

⁴¹⁾ Ovenfor § 57 Nr. 6.

ligt bæres af Skibet eller Fragten, i Tilfælde af Underbortfragtning paa Grundlag af Rejsebefragtning Rederens Fragt. For Fordringer af Gruppe (6) gælder det samme som for Fordringer af Gruppe (4).

Er der ved Skibssammenstød med Skyld paa begge Sider solidarisk Ansvar, fordi Død eller Skade paa Legeme eller Helbred er foraarsaget, har ifølge § 220 en af de skyldige, naar han har maattet udrede mere, end der efter Forholdet mellem de paa hver Side begaaede Fejls Beskaffenhed falder paa ham, ikke blot Regres til den anden, men han indtræder i den Søpanteret, der er tillagt Erstatningsfordringen, og formentlig maa efter § 281 eller Analogien deraf ogsaa Søpanthavere have Indtrædelsesret som der bestemt.

7. Søgemaal alene til Fyldestgørelse af Søpanteret i Skib eller Fragt kan ifølge § 282 efter Panthaverens Valg anlægges mod Ejeren af Skibet⁴²⁾ eller mod Skibsføreren. Er Panthaveren den samme som Skibsføreren, kan han dog naturligvis ikke anlægge Søgemaal mod sig selv⁴³⁾.

Formentlig kan Skibsføreren sagsøges ogsaa i Konkurstilfælde. Men Panthaveren fyldestgøres da gennem Konkursbehandlingen, Lov om Konkurs m. m. Nr. 51 af 25. Marts 1872 § 37.

Søpant i Skib eller Fragt er sikkert aldrig til Hinder for, at efterfølgende Panthavere eller Ejers Kreditorer søger Fyldestgørelse i Pantet⁴⁴⁾. Ej heller kan Tilbageholdsret ifølge § 217 eller § 229⁴⁵⁾ eller Tilbageholdsret for Vederlag for nødvendig Reparation⁴⁶⁾ være til Hinder for, at andre Retighedshavere eller Ejers Kreditorer søger sig fyldestgjort i Skibet.

8. (1) Udenfor Tilfælde, hvor et Skib sælges ved Tvangsauktion eller efter paa behørig Maade at være erklæret for uistandsætteligt, falder Søpanteret i Skibet ikke bort, fordi dette skifter Ejer. Imidlertid kan Overdragelse til en udenlandsk Erhverver tænkes at medføre, at Søpanteretten for en Fordring falder bort. Hvis ikke han var det i Forvejen, bliver i saa Fald Overdrageren ansvarlig for Fordringen, uden for saa vidt han godtgør, at denne ikke kunde være dækket af Pantet. Dette gælder, selvom en anden var Ejer af Skibet, da Fordringen opstod, eller han ikke havde Kundskab

⁴²⁾ S. L.s § 282 anvender Udtrykket Rederen, men som det fremgaar af Paragrafens 2. Stk., forstaas herved i denne Forbindelse Ejeren af Skibet. Den svenske Sølvs § 282 anvender Udtrykket *fartygsägare*.

⁴³⁾ Jfr. ovenfor § 57 ved Note 10.

⁴⁴⁾ Jfr. ovenfor § 57 ved Note 12.

⁴⁵⁾ Ovenfor § 22 Nr. 4.

⁴⁶⁾ Ovenfor § 22 Nr. 5.

om denne, da Overdragelsen fandt Sted. Har han udbetalt saa meget, som han er ansvarlig for, og det senere viser sig, at andre Fordringshavere havde samme eller bedre Ret, har han ingen Pligt til at betale disse noget, saafremt det maa antages, at han, da Udbetalingen fandt Sted, var uden Kendskab til deres Krav og ikke ved behørig Undersøgelse kunde have skaffet sig Kundskab derom, § 274, jfr. § 263. Men den Fordringshaver, der har oppebaaret, hvad der rettelig tilkom en anden, svarer hermed for dennes Fordring, saafremt han havde Kundskab om den, da han modtog Betaling.

Sælges et Skib efter paa behørig Maade at være erklæret for uistandsætteligt, kan Søpanthavere kræve Betaling af Salgssummen som i Tilfælde af Tvangssalg, § 270, jfr. § 271⁴⁷⁾. Formentlig maa det antages, at de har Søpanteret i Kravet paa Salgssummen⁴⁸⁾.

(2) Søpanteret i Fragt falder bort, naar Beløbet oppebæres af den, hvem det tilkommer, men kan gøres gældende, saa længe Beløbet ikke er betalt eller indehaves af Skibsføreren eller Ejerens Agent, § 272. Det samme gælder Søpanteret i Surrogater for Skib eller Fragt eller i Bjærgeløn, maa ligeledes gælde Søpanteret i Salgssummen for et efter Kondemnation solgt Skib⁴⁹⁾.

Indbetales et med Søpanteret behæftet Beløb til Ejerens Konkursbo, anvendes det ifølge § 272 til Dækning af de Krav, der var sikret ved Søpanteret i Fordringen⁵⁰⁾. Har Ejeren⁵¹⁾ oppebaaret Beløbet, bliver han, saa langt det rækker, ansvarlig for de paagældende Krav, hvis ikke han var det i Forvejen⁵²⁾, § 273. Sidstnævnte Forudsætning vil i Reglen være opfyldt, naar det behæftede Beløb har skiftet Ejer, ofte ogsaa naar det tilkommer en Under-

⁴⁷⁾ Nærmere ovenfor Nr. 5.

⁴⁸⁾ Dette siges udtrykkeligt i den svenske Sølvs § 270 og forudsættes i den norske Sølvs § 272. Jfr. nedenfor ved Noterne 49, 50 og 52.

⁴⁹⁾ Dette siges udtrykkeligt i den norske og den svenske Sølvs § 272. Jfr. ovenfor Note 48.

⁵⁰⁾ At denne Regel som udtrykkeligt bestemt i den norske og den svenske Sølvs § 272 maa gælde ogsaa Salgssummen for et efter Kondemnation solgt Skib, synes klart.

⁵¹⁾ Ligesom de tilsvarende Bestemmelser i den norske og den svenske Sølvs anvender § 273 Udtrykket Rederen, men det afgørende maa være, om Beløbet er indbetalt til den, hvem det tilkommer. Dette følger vel iøvrigt af en Jævnførelse mellem §§ 273 og 275, men da § 272 taler om Ejerens Konkursbo, burde sikkert Udtrykket Ejeren være anvendt ogsaa i § 273. Den norske og den svenske Sølvs anvender Udtrykket Rederen i begge de her omtalte Bestemmelser. Er et Beløb, der tilkommer en anden, indbetalt til Rederen, maa sikkert denne anses at have oppebaaret det som Ejerens Agent, saaledes at Søpanteretten stadig bestaar.

⁵²⁾ Jfr. Note 50.

bortfragter eller en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet. Det er ikke nogen Betingelse, at Ejeren var i ond Tro, da han oppebar Beløbet. Har han udbetalt saa meget, som han er ansvarlig for, og det senere viser sig, at andre Fordringshavere havde samme eller bedre Ret, har han ingen Pligt til at betale disse noget, saafremt det maa antages, at han, da Udbetalingen fandt Sted, var uden Kendskab til deres Krav og ikke ved behørig Undersøgelse kunde have skaffet sig Kundskab derom, § 273, jfr. § 263. Men den Fordringshaver, der har oppebaaret, hvad der rettelig tilkom en anden, svarer hermed for dennes Fordring, saafremt han havde Kundskab om den, da han modtog Betaling.

Søpanteret i Fragt eller andet Krav falder bort, hvis Kravet tvangssælges, men ikke i Tilfælde af frivilligt Salg. Medfører Overdragelse til en udenlandsk Erhverver, at Søpanteretten for en Fordring falder bort, synes Bestemmelserne i § 274 analogisk anvendelige.

(3) Søpanteret i Skib og Fragt forældes i Løbet af, for Krav paa Bjærgeløn et Aar fra den Dag, da Bjærgningen afsluttes, for Fordringer paa Erstatning for Skade ved Sammenstød eller anden Ulykkeshændelse⁵³⁾ eller paa Erstatning for Skade paa Person et Aar fra den Dag, da Skaden indtræffer, for Krav paa Erstatning for Skade paa Ladning eller Rejsegods, for Fordringer paa Grund af urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et Konnossement, formentlig ligeledes for Krav paa Grund af saadanne Oplysninger i et Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement⁵⁴⁾ et Aar fra den Dag, da Godset udleveres eller skulde udleveres, for Fordringer af Gruppe (5) for leverede Skibsfornødenheder seks Maaneder fra den Dag, da Kravet opstaar, for andre Fordringer af Gruppe (5) et Aar fra den Dag, da Kravet opstaar, for alle andre Fordringer et Aar fra den Dag, da Kravet forfalder, § 283. Ved Beregningen af sidstnævnte Frist anses Fordring paa Hyre eller anden Godtgørelse ifølge Tjenesteaftale ikke som forfalden af den Grund, at Forskud eller Afbetaling kan kræves.

Særlige Forældelsesregler gælder ifølge § 284 ogsaa for visse af de ved Søpanteret i Skib og Fragt sikrede Fordringer, idet Krav paa Bjærgeløn, som bestemt i Bj. K.s Art. 10, forældes i Løbet af to Aar fra den Dag, da Bjærgningen afsluttes, Krav paa Bidrag til Groshavari i Løbet af et Aar fra Dispatchens Datum, Fordring paa Erstatning for Skade ved Sammenstød

⁵³⁾ Dette Udtryk er mere omfattende end Søulykke, jfr. ovenfor ved Note 10 og nedenfor § 59 ved Note 17.

⁵⁴⁾ Jfr. ovenfor ved Note 24.

eller Søulykke som nævnt i § 223 a i Overensstemmelse med Sst. K.s Art. 7 i Løbet af to Aar fra den Dag, da Skaden opstaar, Regreskrav i Henhold til § 220, som ligeledes fastsat i Sst. K.s Art. 7, i Løbet af et Aar fra den Dag, da Betaling finder Sted, Fordring paa Erstatning for Skade paa Lading eller Rejsegods, Krav paa Grund af urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et Konnossement, formentlig ligeledes Krav paa Grund af urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement, i Løbet af et Aar fra den Dag, da Godset udleveres eller skulde udleveres, hvilket for saa vidt angaar Beskadigelse eller Tab af Gods i Overensstemmelse med Kn. K. er bestemt ogsaa i Kn. L.s § 3, Pkt. 6, anden Fordring, for hvilken Skyldneren er kun begrænset ansvarlig, i Løbet af tre Aar fra den Dag, da Fordringen forfalder.

Angaaende Muligheden af at forlænge de omtalte Forældelsesfrister ved Aftale og angaaende Afbrydelse af Forældelsen gælder de samme Regler, som er omtalt i forrige Paragraf.

§ 59. Begrænsning af Rederansvar.

1. Fra gammel Tid har næsten alle Retsforfatninger hjemlet Begrænsning af Rederes Ansvar for en Række Fordringer. Men baade Omraadet for Begrænsningen af Ansaret og Ansvarsgrænsen har været bestemt paa ulige Maade i de forskellige Lande. Hvad angaar Grænsen for Ansaret, har de vigtigste Ordninger været det skandinavisk-tyske Eksekutionssystem, hvorefter der hæftes alene med den Søformue, Skib og Fragt, som Rederen sætter i Vove paa Søen, det franske Abandonssystem, hvorefter Rederen vel hæfter personligt, men kan frigøre sig for Ansvar ved at overlade Fordringshaverne Søformuen, og det engelske System, hvorefter Rederen ligeledes hæfter personligt, men kun med et Beløb af 8 eller, for saa vidt angaar Krav paa Erstatning for Skade paa Person, 15 Pund Sterling for hver Ton af Skibets Brutto-Registertonnage.

I Overensstemmelse med en i Bryssel den 25. August 1924 indgaaet international Konvention angaaende fælles Bestemmelser om Begrænsningen af Rederansaret er for Danmarks Vedkommende ny Regler derom ved Lov Nr. 69 af 27. Marts 1929 optaget i S. L.s tiende Kapitel. Gælder der i en fremmed Stat overfor dansk Skib strengere Ansvarsregler, kan Kongen bestemme, at tilsvarende Regler skal anvendes overfor Skibe fra vedkommende Stat, § 266.

2. Før Lov Nr. 69. af 27. Marts 1929 hæftede Rederen vel som nu uden Begrænsning for visse af de Fordringer, der var sikrede ved Søpanteret i Skib og Fragt, navnlig Hyrekrav, men det antoges, at naar Ansaret var begrænset til Skib og Fragt, burde Fordringshaveren til Gengæld have Fortrinsret heri. Med de ny Regler er Eksekutionssystemet opgivet, Rederen hæfter som efter det engelske System personligt, men kun med et begrænset Beløb. Og de to Retsinstituter, Begrænsning af Rederansvar og Søpanteret i Skib og Fragt, har ikke i samme Grad som tidligere fælles Omraade. At Afgrænsningsreglerne dog stadig er delvis ens, skyldes nærmest, at Abgr. K. er et Kompromis mellem de ældre Systemer.

Foruden Rederen har en Underbortfragter og en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet begrænset Ansvar, § 265.

Ifølge § 254 er med visse Undtagelser¹⁾ Ansaret begrænset, for saa vidt angaar:

(1) Krav paa Erstatning for Skade paa Personer, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste, Skibets Passagerer, Gods, der er leveret Skibsføreren til Befordring, og ombordværende Genstande af enhver Art.

Om Erstatning for Skade paa ombordværende Genstande kan der blive Spørgsmaal saavel udenfor som i Kontraktsforhold, men iøvrigt omfatter Gruppe (1) kun Erstatningskrav i Kontraktsforhold og langtfra alle saadanne. Udenfor falder Ansvar for andet end Skade paa Person eller Gods. Og for saa vidt angaar Krav paa Erstatning for Skade paa Gods, der ikke er kommet ombord, omfatter Gruppen kun Tilfælde, hvor Godset er leveret Skibsføreren til Befordring. Udenfor falder saaledes Ansvar for Skade paa Gods, som en Agent eller Ekspeditør for Rederen har i sin Varetægt, eller som befinder sig ombord paa et af Skibet bugseret Skib. Leveret Skibsføreren til Befordring maa Gods anses at være, der paa hans Vegne er modtaget f. Eks. af Styrmanden. Erstatningskrav i Kontraktsforhold for Personskade, herunder saavel Død som Skade paa Legeme eller Helbred²⁾, hører til Gruppe (1), for saa vidt angaar Personer, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste, og dettes Passagerer. Førstnævnte Udtryk omfatter saavel Havnearbejdere, der udfører Skibets Del af Last- eller Lossearbejde, Bjærgere, Lodser og en Bugserbaads Besætning som de ombord ansatte, derimod ikke Personer, der udfører Arbejde i Rederiets, men ikke i det bestemte Skibs Tjeneste³⁾. Passagerer er formentlig de, der indskibes, befordres eller udskibes som saadanne, men ikke Personer, med hvem Aftale om fremtidig Passagerbefordring er truffet⁴⁾.

(2) Krav paa Erstatning til Trediemand for Skade, der ellers er tilføjet Person eller Ejendom, og som er foraarsaget til Søs eller paa Land ved Fejl eller Forsømmelse af Skibsfører, Mandskab, Lods eller andre, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste.

Som Ordene *Trediemand* og *ellers* viser, omfatter Gruppe (2) kun Erstatningskrav udenfor Kontraktsforhold, der ikke hører under Gruppe (1),

¹⁾ Jfr. nedenfor ved Note 10.

²⁾ Jfr. S. L. s § 220.

³⁾ Jfr. ovenfor § 25 mellem Noterne 11 og 12.

⁴⁾ Som vi skal se, omfattes visse udenfor Gruppe (1) faldende Tilfælde af Ansvar i Kontraktsforhold af Gruppe (3).

og af disse kun Krav for Skade paa Person eller Ejendom. Det er desuden en Betingelse, at Skaden er foraarsaget ved Fejl eller Forsømmelse af Skibsfører, Mandskab, Lods eller andre, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste. Da Ordene *ved Fejl eller Forsømmelse* skal gengive *par les faits ou fautes*, bør dog formentlig Gruppen antages at omfatte ogsaa visse Tilfælde af Ansvar uden Skyld, saaledes Ansvar for Nødretshandlinger og Erstatningskrav ifølge Havnereglement eller andre særlige Regler for Skade, der foraarsages ved, at et grundstødt Skib benytter Skruen⁵⁾. Udenfor Gruppen falder Ansvar for Skade ifølge *faits ou fautes* af en Person, der ikke udfører Arbejde i Skibets Tjeneste.

(3) Krav paa Erstatning for Misligholdelse af en Aftale som Følge af Fejl eller Forsømmelse af nautisk Art.

Som vi har set, falder visse Tilfælde af Ansaret i Kontraktsforhold under Gruppe (1). Selvstændig Betydning har Bestemmelsen om Ansvarsbegrænsning for Fordringer af Gruppe (3) derfor kun, for saa vidt angaar Erstatningskrav, der ikke omfattes af Gruppe (1), navnlig Ansvar ifølge Forsinkelse for andet end Skade paa Person eller Gods. Til Gruppen hører Erstatningskrav for Misligholdelse af alle Arter af Aftaler. Men Kravet skal være opstaaet som Følge af Fejl eller Forsømmelse af nautisk Art. Dette Udtryk skal gengive *faute nautique*. For Ansvar uden Skyld ifølge — særlig — Aftale synes Ansaret herefter begrænset alene i de Tilfælde, der omfattes af Gruppe (1). At Fejlen eller Forsømmelsen er begaaet af en Person, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste, er ikke nogen Betingelse. Af nautisk Art er næppe enhver Fejl eller Forsømmelse i Navigeringen eller Behandlingen af Skibet⁶⁾. Betydningen af, at Udtrykket er mindre vidtgaaende end det i S. L.s § 122 og Kn. L.s § 4 benyttede, mindskes imidlertid ved, at Ansvar i Kontraktsforhold for Skade paa Gods og Person i Reglen omfattes af Gruppe (1), uanset Skadens Aarsag.

(4) Forpligtelser, der grunder sig paa, at der i et Konnossement er givet urigtige eller ufuldstændige Oplysninger⁷⁾.

Anvendelsen af Udtrykket Konnossement, der skyldes, at Gruppen efter Abgr. K.s Art. 1 omfatter *obligations résultant des connaissances*, er næppe

⁵⁾ Ovenfor § 14 efter Note 6 (angaaende Bekg. Nr. 222 af 29. Juli 1927 § 11).

⁶⁾ Angaaende Betydningen af dette Udtryk ovenfor § 41 efter Note 15. Den norske Sølvs § 254 gengiver *faute nautique* ved *fejl eller forsømmelse i navigeringen eller den sjømannsmæssige behandling av skibet*, den svenske Sølvs § 254 ved *fel eller försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget*.

⁷⁾ Jfr. ovenfor § 58 Nr. 1 (6).

til Hinder for at antage, at ogsaa Forpligtelser ifølge urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement⁸⁾ hører til Gruppen. Angaar et Gennemgangskonnossement ikke alene Befordring til Søs, har dog Udstederen, der ofte vil være en Jernbane, næppe begrænset Ansvar.

(5) Forpligtelse til at fjerne Vraget af et forulykket Skib og Forpligtelse, som hænger sammen dermed.

Under denne Gruppe falder Tilfælde, hvor Rederen ifølge Havnereglement er forpligtet til at afmærke og fjerne Vraget, eller hvor Ejeren ifølge Lov Nr. 85 af 30. April 1909, jfr. Lov Nr. 67 af 27. Marts 1929 hæfter for det offentlige Udgifter ved Afmærkning eller Uskadeliggørelse deraf. Ansvar for Skade, der foraarsages ved Fjernelse af Vrag, omfattes næppe af Gruppen.

(6) Krav paa Bjærgeløn.

Udenfor denne Gruppe falder Krav paa Vederlag for anden Bistand end Bjærgning.

(7) Krav paa Bidrag til Groshavari.

Ansaret for Krav paa Bidrag til andet Havari end Groshavari er ikke begrænset.

(8) Forpligtelse, der grunder sig paa, at Skibsføreren i denne sin Egenkab udenfor Skibets Hjemsted har truffet en Aftale eller Foranstaltning med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt til Bevaring af Skibet eller Fortsættelse af Rejsen, medmindre Grunden er, at Skibets Udrustning eller Proviantering ved Rejsens Begyndelse har været utilstrækkelig eller mangelfuld, eller Rederen særskilt har givet Fuldmagt eller godkendt Forpligtelsen.

Som man ser, omfatter denne Gruppe kun Fordringer, der er sikrede ved Søpanteret i Skib og Fragt. At Aftalen eller Foranstaltningen skal være truffet med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt i visse Øjemed, skønt netop dette kunde synes at tale for ubegrænset Ansvar, forklares derfor ved, at kun i saa Fald har Fordringshaveren Søpanteret. Ikke alle ved Søpanteret i Skib og Fragt sikrede Fordringer ifølge Aftale eller Foranstaltning af Skibsføreren hører til Gruppen. Ansaret er nemlig ubegrænset, hvis Aftalen eller Foranstaltningen er truffet, fordi Skibets Udrustning eller Proviantering ved Rejsens Begyndelse har været utilstrækkelig eller mangel-

⁸⁾ Jfr. ovenfor § 58 ved Note 24 og angaaende Betydningen af Udtrykket *bill of lading* i Kn. K. ovenfor § 39 Note 7.

fuld, formentlig uanset om dette kan lægges Rederen til Last, ja selvom det ved Rejsens Begyndelse har været umuligt at skaffe Skibet tilstrækkelige Forsyninger. Ligeledes er Ansvar et ubegrænset, hvis Rederen *særskilt* har givet Fuldmagt eller godkendt Forpligtelsen, formentlig uanset om Fuldmagten har særlig Tilværelse overfor Trediemand eller foreligger alene som Bemyndigelse for Skibsføreren, og selvom det ikke er overfor Trediemand, men alene overfor Skibsføreren, at Forpligtelsen er godkendt⁹⁾. Saa meget mere maa da Begrænsning af Ansvar et være udelukket, naar Rederen selv er Fører af Skibet.

Som Undtagelser¹⁰⁾ fra de omtalte Regler fastslaar § 254, at Begrænsningen af Ansvar et gælder ikke:

a. Forpligtelser, der grunder sig paa Tjenesteaftale med Skibsfører, Mandskab eller andre Personer i Skibets Tjeneste.

b. Forpligtelser, der grunder sig paa Fejl eller Forsømmelse — *faits ou fautes* — af Rederen selv, medmindre denne tillige er Fører af Skibet, og Fejlen eller Forsømmelsen er af nautisk Art.

Som de øvrige Regler angaaende Begrænsning af Rederansvar finder sidstnævnte Undtagelsesbestemmelse tilsvarende Anvendelse paa Forpligtelser, der paahviler en Underbortfragter eller en fra Rederen forskellig Ejer af Skibet. —

Begrænsningen af Ansvar et maa gælde, selvom der haves Søpanteret, Modregningsadgang eller anden særlig Sikkerhed for Fordringen. For saa vidt angaar Søpanteret, følger dette af § 271.

Medens Søpanteret af Hensyn til Fordringshaveren maa gælde ogsaa Fordringens Akcessorier, kan der ikke være begrænset Ansvar for Sagsomkostninger, Rederen dømmes til at udrede, næppe heller for Renter, idet Ansvarsbegrænsning for Renter i hvert Fald ikke — som paa Grund af de korte Forældelsesfrister Søpanteret — kan være uafhængig af, hvornaar de er paaløbet, men Hjemmel for at fastsætte en Tidsfrist savnes.

Rederen maa kunne frafalde Begrænsningen af sit Ansvar eller betinge sig yderligere Indskrænkning deri. Dog kan han næppe ved Aftale begrænse

⁹⁾ Reglen har jo Henblik ogsaa paa Tilfælde, hvor ikke en Aftale, men en Foranstaltning er truffet af Skibsføreren. Efter Abgr. K.s Art. 2 angaar Reglen Tilfælde, hvor Forpligtelsen er *spécialement autorisé ou ratifié*. I den svenske Sølovs § 254 er det afgørende, *om redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande*. I den norske Sølovs § 254 er Reglen udeladt, idet man har ment, at den ikke fastslaar andet, end hvad der følger af almindelige Regler.

¹⁰⁾ Jfr. ovenfor ved Note 1.

sit Ansvar for Forpligtelser, der grunder sig paa Tjenesteaftale med Skibsfører, Mandskab eller andre Personer i Skibets Tjeneste. Skibsføreren har ikke Stillingsfuldmagt til at frafalde Ansvarsbegrænsningen f. Eks. for Fordringer af Gruppe (8).

2. Naar Ansvaret er begrænset, hæfter Rederen efter § 255 personligt, men kun med et begrænset Beløb. Skønt altsaa Eksekutionssystemet er opgivet, saaledes at i Modsætning til tidligere Arrest eller Udlæg for et Krav, for hvilket Rederens Ansvar er begrænset, kan gøres ogsaa i andet ham tilhørende Skib end det, Kravet vedkommer, kan Retten paa hans Begæring bestemme, at Arrest eller Tvangsfuldbyrdelse i anden Formue end Skib, Fragt og Fordringer, hvori Søpanteret haves efter § 268¹¹⁾, skal udsættes i saa lang Tid, som behøves til Salg af Skibet og Fordeling af Købesummen, § 264.

Medens Skib og Fragt efter de tidligere Regler om Ansvarsbegrænsning skulde tjene til Fyldestgørelse af alle de paagældende Fordringer, falder disse nu ofte i flere Ansvarsgrupper, saaledes at den i Loven fastsatte Ansvarsgrænse angiver, ikke det største Beløb, Rederen kan komme til at betale, men hvad Fordringshavere af samme Ansvarsgruppe tilsammen højst kan kræve¹²⁾.

For Fordringer paa Erstatning for Skade paa Person forhøjes den for andre Fordringer gældende Ansvarsgrænse med et Beløb af 145 Kr. i Guldværdi pr. Ton af Skibets Drægtighed, hvorved efter § 258 i denne Forbindelse forstaaes, naar det gælder maskindrevne Skibe, Nettotonnagen med Tillæg af det Rum for Maskineriet, der ved Beregningen af Nettotonnagen er trukket fra Bruttotonnagen, og naar det gælder andre Skibe, Nettotonnagen¹³⁾.

For Fordringer paa andet end Erstatning for Skade paa Person er Ansvarsgrænsen Værdien af Skibet med visse Tillæg, for saa vidt angaar Fordringer af Grupperne (1)—(5) dog højst et Beløb, svarende til 145 Kr. i Guldværdi pr. Ton af Skibets Drægtighed, forstaaet som nævnt, §§ 255 og 258. For Krav paa Erstatning for Skade paa Person bliver Ansvarsgrænsen herefter Værdien af Skibet med de paagældende Tillæg og med yderligere Tillæg af 145 Kr. i Guldværdi pr. Ton af Skibets Drægtighed, dog højst et Beløb, svarende til 290 Kr. i Guldværdi pr. Ton heraf.

Ifølge § 257 er de Tillæg til Skibets Værdi, der gøres ved Fastsættelsen

¹¹⁾ Ovenfor § 58 mellem Noterne 34 og 36.

¹²⁾ Nærmere nedenfor under Nr. 3.

¹³⁾ Jfr. ovenfor § 7 Nr. 1.

af Ansvarsgrænsen, (1) 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse og (2) Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skibet, der er opstaaet efter Rejsens Begyndelse og ikke udbedret. Angaaende Begrebet Rejse henvises til forrige Paragraf¹¹⁾. En Rejse begynder formentlig med Lastningen eller Passagerindskibningen eller i det Øjeblik, da Skibet afgaar i Ballast. Er Skibet ikke paa Rejse, naar en Fordring opstaar, for hvilken Rederens Ansvar er begrænset, maa det umiddelbart forudgaaende Tidspunkt være det, der svarer til Rejsens Begyndelse. Tillæg (1) er tænkt gennemsnitligt at svare til og derfor kunne træde i Stedet for Værdien af Fragten¹²⁾. Tillæg (2) begrundes ved, at Skade, der kan kræves godtgjort, ikke bør mindske Rederens Ansvar. Herefter maa det antages, at kun Erstatning og Havaribidrag, der kan erholdes, skal lægges til, men at det er uden Betydning, om Skyldneren afgør Fordringen ved Modregning. Omkostninger ved at indtale Fordringen kan næppe fradrages. Paa den anden Side skal Renter ikke medregnes. I Betragtning kommer kun Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skibet, altsaa f. Eks. ikke Erstatning for Tidstab. Det maa være underforstaaet, at Skaden skal være opstaaet inden og ikke udbedret paa det Tidspunkt, ved hvilket Skibets Værdi bestemmes¹⁶⁾.

Angaaende Fastsættelsen af Skibets Værdi indeholder § 256 nærmere Regler:

(1) Ved Sammenstød eller anden Ulykkeshændelse fastsættes Værdien af Skibet efter dets Tilstand ved Ankomsten til første Havn, for saa vidt angaar alle Fordringer, der staar i Sammenhæng med Hændelsen, og som er opstaaet før Ankomsten til Havnen eller grunder sig paa Groshavari.

Har forinden Ankomsten til Havnen en ny Ulykkeshændelse, der er uden Sammenhæng med den første, medført Forringelse af Skibets Værdi, skal denne Værdiforringelse ikke tages i Betragtning, for saa vidt angaar Fordringer, der staar i Sammenhæng med den tidligere Hændelse.

Ved Ulykkeshændelse, der indtræffer under Ophold i Havn fastsættes Værdien efter Skibets Tilstand i Havnen efter Hændelsen.

(2) I Forhold til Fordringer, der grunder sig paa urigtige eller ufuld-

¹¹⁾ Mellem Noterne 31 og 33.

¹²⁾ I Abrg. K.s Art. 1 bestemmes Ansvarsgrænsen som *la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire*, men i Art. 4 hedder det: *Le fret visé à l'article 1^{er}, y compris le prix de passage, s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à dix pour cent de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret.*

¹⁶⁾ Jfr. derimod ovenfor § 58 ved Note 35.

stændige Oplysninger i et Konnossement, eller som iøvrigt angaar Ladningen og ikke falder ind under (1), fastsættes Værdien efter Skibets Tilstand i Bestemmelseshavnen for Ladningen eller paa det Sted, hvor Rejsen afbrydes. Er Ladningen bestemt til forskellige Havne, og hidrører Fordringerne fra en og samme Aarsag, fastsættes Værdien efter Skibets Tilstand i den første af disse Havne.

(3) I Forhold til andre Fordringer fastsættes Værdien efter Skibets Tilstand ved Rejsens Slutning.

Som man ser, afgør § 256 kun, hvilket Tidspunkts Tilstand af Skibet, der skal lægges til Grund ved Fastsættelsen af Ansvarsgrænsen. Men sikkert maa ogsaa Prisen paa dette Tidspunkt og paa det Sted, hvor Skibet da befinder sig, lægges til Grund.

Ved Fortolkningen af § 256 maa Hensyn tages til, at den der foretagne Inddeling af Fordringer har Betydning ikke blot for Fastsættelsen af Skibets Værdi, men efter § 259 ogsaa for Fordelingen af Fordringerne i Ansvarsgrupper.

Fordringer som nævnt under (1), der hidrører fra samme Ulykkehændelse, fyldestgøres ifølge § 259 af det Beløb, hvortil Rederens Ansvar for dem er begrænset, udgør altsaa en særskilt Ansvarsgruppe. Er der indtruffet flere Ulykkehændelser, fra hvilke saadanne Fordringer hidrører, fordeles disse herefter i lige saa mange Ansvarsgrupper, som der er Ulykkehændelser. Af en Jævnførelse med § 256 vil dog fremgaa, at Fordringer fra Ulykkehændelser, der staar i Sammenhæng med hverandre, udgør kun en Ansvarsgruppe, hvilket iøvrigt siges udtrykkeligt i den svenske Sølovs § 259. I Sammenhæng med hinanden kan to Ulykkestilfælde som f. Eks. Brand og deraf foranlediget Eksplosion næppe siges at staa, naar uanset Brandens Indtræden Eksplosionen burde være afværget. Begrebet Ulykkehændelse, *accident*, er mere omfattende end det i § 267 anvendte Udtryk Søulykke, *accident de navigation*¹⁷⁾. Som forudsat i § 256 kan saaledes en Ulykkehændelse lige saa vel indtræffe i Havn som i Søen, og formentlig maa en Persons Tilskadekomst altid anses som Ulykkehændelse. Dette kan derimod ikke gælde Skade paa Helbred som Følge af daarlig Kost, idet det sjældent vil være muligt at henføre saadan Skade til, hvad der i engelske Domme betegnes som *a distinct occasion*. Skønt § 221 anvender Udtrykket ulykkelig Hændelse alene om Tilfælde, hvor der ikke er Skyld, maa det i

¹⁷⁾ Jfr. ovenfor § 58 ved Note 10. Den norske Sølov anvender Udtrykket Søulykke ogsaa i § 256.

denne Forbindelse være uden Betydning, hvorledes Hændelsen er forarsaget. For at høre under (1) skal en Fordring staa i Sammenhæng med Hændelsen, men denne Betingelse kan, som det udtrykkeligt siges i Abgr. K.s Art. 3, være opfyldt, selvom Fordringen haves i Henhold til Aftale f. Eks. om Bjærgning eller anden Bistand. Medmindre Fordringen grunder sig paa Groshavari, hvilket jo er udelukket, hvis Skibet gaar i Ballast, er det yderligere en Betingelse, at den er opstaaet før Skibets Ankomst til første Havn. Herved maa dog være forudsat, at ikke Ulykkeshændelsen eller, i Tilfælde af indbyrdes sammenhængende Ulykkeshændelser, nogen af disse først er indtruffet efter Ankomsten til Havnen. Hvad man ved nævnte Betingelse har villet udelukke fra Gruppe (1) er i hvert Fald nærmest Fordringer ifølge Aftale f. Eks. om Istandsættelse af Skade paa Skibet, der er forarsaget ved Ulykkeshændelsen. Maaske kan derfor, hvis Skibet gaar i Ballast, Fordringer, der ellers vilde grunde sig paa Groshavari, antages at høre under (1), selvom de først er opstaaet efter Skibets Ankomst til Havnen. Ved Bestemmelsen af Ansvarsgrænsen for Fordringer, der hidrører fra en forinden indtruffet Ulykkeshændelse, fastsættes Skibets Værdi efter dets Tilstand ved Ankomsten til første Havn. Men da Forringelse af Skibets Værdi ifølge en Ulykkeshændelse uden Sammenhæng med den første ikke tages i Betragtning, for saa vidt angaar Fordringer, der hidrører fra den tidligere Hændelse, kan det principielt siges at være Skibets Tilstand *straks efter* en Ulykkeshændelse, det kommer an paa. Gaar Skibet tilgrunde ved Hændelsen, maa dets Værdi sættes til Nul, men i dette som i alle andre Tilfælde vil Ansvarsgrænsen mindst være 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse. Gaar Skibet, forinden det naar Havn, tilgrunde ved en ny Ulykkeshændelse, der er uden Sammenhæng med den tidligere, maa Ansvarsgrænsen for de fra denne hidrørende Fordringer bestemmes paa Grundlag af et Skøn over, hvad det kan antages, at Skibet vilde have været værd ved Ankomsten til første Havn, hvis den senere Hændelse ikke var indtruffet. For Fordringer ifølge Ulykkeshændelse under Ophold i Havn maa Værdien straks efter Hændelsen lægges til Grund.

Fordringer som nævnt under (2) og (3), for hvilke Skibets Værdi bestemmes i samme Havn, udgør ifølge § 259 en særskilt Ansvarsgruppe. Herefter fordeles saadanne Fordringer i flere Ansvarsgrupper, hvis ikke Skibets Værdi efter Reglerne i § 256 bestemmes i samme Havn for dem alle. En Ansvarsgruppe af Fordringer som nævnt under (2) og (3) kan ikke indeholde Fordringer som nævnt under (1).

Under (2) falder Fordringer angaaende Skibets Ladning, altsaa Erstatningskrav for Skade paa Gods, Ladningsejeres Krav paa Erstatning for anden Skade f. Eks. som Følge af Forsinkelse og Fordringer ifølge urigtige eller ufuldstændige Oplysninger i et Konnossement. Udenfor (2) falder dog alle Krav, der omfattes af (1). Skibets Værdi fastsættes efter dets Tilstand i Bestemmelseshavnen for Ladningen eller paa det Sted, hvor Rejsen afbrydes. Selvom Kravenes Opstaaen kan henføres til *a distinct occasion*, er det altsaa ikke Værdien straks efter, det — principielt — kommer an paa, men Hensyn maa tages til Værdiforringelse f. Eks. ifølge Havari under Fortsættelsen af Befordringen, formentlig ogsaa til Værdiforringelse under Losningen, idet § 256 for de her omtalte Fordringer intet indeholder om, at Tidspunktet for Skibets Ankomst til Havnen skulde være afgørende. Er Ladningen bestemt til forskellige Havne, og Fordringerne hidrører fra en og samme Aarsag, fastsættes Værdien efter Skibets Tilstand i den første af disse Havne. Forudsætningsvis ligger heri, at naar ikke Fordringerne godtgøres at hidrøre fra en og samme Aarsag, fordeles de i saa mange Ansvarsgrupper, som der er Bestemmelseshavne, skønt det maaske er mindre naturligt, at Antallet af disse kan faa afgørende Indflydelse paa Omfanget af Rederens Ansvar. Lige med Bestemmelseshavne maa sikkert regnes Havne, hvor Rejsen afbrydes for Dele af Ladningen. Selvom Aarsagsforholdene er bragt paa det rene, kan det være tvivlsomt, hvorvidt Fordringer hidrører fra en og samme Aarsag. Det vil være Tilfældet, naar de skyldes samme Fejl ved Stuvningen af Godset, ligeledes naar de hidrører fra samme Lækage af Skibet, og Undladelse af at tætte denne ikke maa siges at være særlig Aarsag til en Del af den opstaaede Skade. Er der flere urigtige eller ufuldstændige Konnossementsoplysninger, maa formentlig hver af disse anses som særskilt Aarsag, for saa vidt ikke de begaaede Fejl eller Forsømmelser alle kan føres tilbage til en bestemt Vildfarelse. Har Fordringerne flere Aarsager, er som nævnt Antallet ikke af disse, men af Bestemmelseshavne afgørende for Fordelingen i Ansvarsgrupper. Paa Grund af Reglen om Fastsættelse af Skibets Værdi i første Havn vil det ikke altid være til Fordel for Rederen, om Fordringerne har en og samme Aarsag, skønt de i saa Fald udgør kun en Ansvarsgruppe.

Under (3) falder alle Fordringer, der ikke omfattes af (1) eller (2). Skibets Værdi fastsættes efter dets Tilstand ved Rejsens Slutning. I Lighed med, hvad der gælder de under (2) nævnte Fordringer, skal altsaa Hensyn tages til Værdiforringelse under Fortsættelsen af Rejsen, selvom Kravenes

Opstaaen kan henføres til *a distinct occasion*. Angaaende Begrebet Rejse henvises til forrige Paragraf¹⁸⁾). En Rejse slutter formentlig med Losningen eller Passagerudskibningen eller i det Øjeblik, da Skibet ankommer i Ballast til en Lastehavn. Er Skibet ikke paa Rejse, naar en Fordring som nævnt under (3) opstaar f. Eks. ifølge Aftale eller Foranstaltning, der er truffet af Skibsføreren udenfor Skibets Hjemsted med Henblik paa, hvad der er virkelig nødvendigt til Bevaring deraf, maa Værdien fastsættes efter Tilstanden ved Fordringens Opstaaen. —

Vil Rederen paaberaabe sig Begrænsning af sit Ansvar, paahviler det ifølge § 260 ham at føre Bevis for Skibets Værdi ved de afgørende Tidspunkter, for Størrelsen af hans mulige Krav paa Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skibet, der er opstaaet efter Rejsens Begyndelse og ikke udbedret, og for Skibets Drægtighed.

3. Selvom der er kun en Ansvarsgruppe, vil Ansvarsgrænsen ofte ikke være den samme for alle Fordringer. Reglen om, at Rederen hæfter højst med et Beløb af 145 Kr. i Guldverdi pr. Ton af Skibets Drægtighed, gælder kun nogle Arter af Fordringer. For Krav paa Erstatning for Skade paa Person forhøjes Ansvarsgrænsen med et Beløb af 145 Kr. i Guldverdi pr. Ton. Og som efter det anførte næppe engang Skibets Værdi altid fastsættes til samme Beløb for alle Fordringer af en bestemt Ansvarsgruppe, kan de i § 257 hjemlede Tillæg være ulige store for forskellige af disse, idet Rejsen ikke behøver at begynde paa samme Tidspunkt for dem alle.

Ifølge § 259 skal Krav paa Erstatning for Skade paa Person, der hidrører fra samme Ulykkeshændelse, naar Ansvarsgruppen omfatter ikke blot saadanne Krav, fyldestgøres af det for dem fastsatte særlige Ansvarsbeløb. Denne Regel maa utvivlsomt være analogisk anvendelig i andre Tilfælde, hvor Ansvarsgrænsen ikke er den samme for alle Fordringer af en bestemt Ansvarsgruppe.

Ved Fyldestgørelse af en Ansvarsgruppes Fordringshavere skal Hensyn tages til Rangfølgen af Søpanterettigheder, der maatte tilkomme dem, § 259. Meningen hermed er, at en Fordringshaver med Søpanteret skal have Fortrinsret i samme Omfang, hvad enten Tvangsfyldestgørelse i Pantet søges, eller han sammen med de øvrige Fordringshavere i Gruppen dækkes af det for denne fastsatte Ansvarsbeløb.

Dækkes Krav paa Erstatning for Skade paa Person, naar Ansvarsgruppen omfatter ikke blot saadanne Krav, kun delvis af det for dem fastsatte

¹⁸⁾ Mellem Noterne 31 og 33.

særlige Ansvarsbeløb, fyldestgøres Resten sammen med de øvrige Fordringer i Gruppen, § 259. I Konkurrence med disse fradrages herefter i de førstnævnte Krav, hvad der forud er dækket af dem. Denne Regel maa være analogisk anvendelig i andre Tilfælde, hvor delvis Dækning er opnaaet af et særligt Ansvarsbeløb, ligeledes naar der i Kraft af Søpanteret, Modregningsadgang eller anden Fortrinsret er opnaaet delvis Dækning af Skyldnerens Formue.

I Konkurrence mellem ligestillede Fordringshavere kan formentlig hver af disse anmelde det fulde Beløb af sin Fordring efter Fradrag af, hvad han maatte have faaet dækket af særligt Ansvarsbeløb eller ifølge anden Fortrinsret i Dele af Skyldnerens Formue. For Fordringshavere med Søpanterettigheder følger dette tildels af, at de efter § 259 fyldestgøres under Hensyntagen til Rangfølgen af disse, og at ifølge § 271 Søpanthavere ved Tvangsfyldestgørelse i Pantet kan kræve Betaling heraf i Forhold til deres Fordrings fulde Beløb. Og da sidstnævnte Regel omfatter Tilfælde, hvor Rederens Ansvar ikke er begrænset for alle de paagældende Krav, maa det saa meget mere antages, at Anmeldelsesret som nævnt haves ved Konkurrence mellem ikke særligt sikrede Fordringer, idet Rederen overfor dem hæfter alene med det ved Ansvarsgrænsen bestemte Beløb, hvorledes end dette fordeles.

I Tilfælde af Rederens Konkurs bestemmer Ansvarsgrænsen det Beløb, som Fordringshavere af samme Gruppe tilsammen kan anmelde. Af den samlede Dividende maa ligestillede Fordringshavere have Ret til Fyldestgørelse hver i Forhold til sin Fordrings fulde Beløb efter Fradrag af, hvad han maatte have faaet dækket af særligt Ansvarsbeløb eller ifølge anden Fortrinsret i Dele af Skyldnerens Formue.

4. Har Rederen udbetalt alt, hvad der efter Reglerne om Begrænsning af Ansaret paahvilede ham, og det senere viser sig, at andre Fordringshavere havde samme eller bedre Ret, har han ifølge § 263 ingen Pligt til at betale disse noget, saafremt det maa antages, at han, da Udbetalingen fandt Sted, var uden Kendskab til deres Krav, og ikke ved behørig Undersøgelse kunde have skaffet sig Kundskab derom. Men den Fordringshaver, der har oppebaaret, hvad der rettelig tilkom en anden, svarer hermed for dennes Fordring, saafremt han havde Kundskab om den, da han modtog Betaling.

Har Rederen for at afværge Arrest for en Fordring, for hvilken hans Ansvar er begrænset, eller for at faa Arrest for en saadan Fordring ophævet, stillet Sikkerhed for det fulde Ansvarsbeløb, gælder efter § 267 Sikkerheden

som stillet til Fordel for alle de Fordringshavere, overfor hvem Begrænsningen kan paaberaabes¹⁹⁾, og ingen af disse kan kræve yderligere Sikkerhed. Det fulde Ansvarsbeløb maa være Ansvarsgrænsen for den Ansvarsgruppe, hvortil Fordringen hører.

Er Sikkerhed stillet for et lavere Beløb, eller er flere Sikkerheder stillet efter hverandre, bestemmes Virkningerne i Mangel af Overenskomst mellem Parterne af Retten, saaledes at Grænsen for Ansaret ikke overskrides.

5. I Tilfælde af Tvivl om Ansvarsgrænsen eller om Fordelingen af Ansvarsbeløbet kan Rederen begære Sagen afgjort af en Dispachør, § 261. Denne kan af enhver af de interesserede kræve alle Oplysninger og Bevisligheder, som han anser for nødvendige. Finder han Grund dertil, kan han med et Varsel af højst tre Maaneder indkalde Fordringshaverne paa den Maade, han i det enkelte Tilfælde anser for mest hensigtsmæssig. Omkostningerne ved Dispacheringen bæres af Rederen. Tvistigheder om Rigtigheden af Dispachørens Afgørelse kan indbringes for Domstolene.

Har Rederen krævet Sagen afgjort af en Dispachør, kan dog enhver Fordringshaver anlægge Søgmaal til Fastsættelse af, hvor stor hans Fordring vilde være, hvis Rederens Ansvar ikke var begrænset. Og paa Begæring af Rederen skal Dispachøren sætte en Fordringshaver en passende Frist, inden hvilken han skal have anlagt saadant Søgmaal. At Rederen kan kræve Søgmaal anlagt af Fordringshavere, ikke er henvist til selv at rejse Sag, har Betydning bl. a. for Værnetinget.

¹⁹⁾ Enhver af disse kan, hedder det i den svenske Solovs § 262, *äska förklaring att säkerheten avser även hans fordran*.

§ 60. Særlige Retsplejeregler angaaende fremmede Statsskibe og deres Ladninger.

For at muliggøre Danmarks Tiltræden af en i Bryssel afsluttet international Konvention af 10. April 1926 med Tillægsprotokol af 24. Maj 1934 kan formentlig i nær Fremtid ventes gennemført en særlig Lov om fremmede Statsskibe m. m., hvortil Forslag foreligger.

Forslaget fastslår i § 1, at med visse Undtagelser er den Omstændighed, at et Skib eller dets Ladning ejes, eller at Skibet benyttes af fremmed Stat, ikke til Hinder for ved dansk Domstol at anlægge Sag om en Fordring, der grunder sig paa Benyttelse af Skibet eller Befordring af Ladningen, eller for her i Riget at gøre Arrest eller Udlæg i Skibet eller Ladningen for en saadan Fordring.

Undtagelserne er følgende:

Sag mod fremmed Stat om en Fordring som nævnt kan efter § 2 ikke anlægges ved dansk Domstol, for saa vidt angaar:

(1) Krigsskib eller andet Skib, som den fremmede Stat ejer eller benytter, og som paa den Tid, da Fordringen opstod, anvendtes udelukkende i Statsøjemed af ikke-forretningsmæssig Art.

(2) Ladning, der tilhører den fremmede Stat, og som befordres med Skib som nævnt under (1).

(3) Ladning, der tilhører den fremmede Stat, og som befordres med Handelsskib i Statsøjemed af ikke-forretningsmæssig Art.

At Fordringen grunder sig paa Befordring af Ladning som nævnt under (3), er dog ikke til Hinder for at anlægge Sag om Bjærgeløn, Bidrag til Groshavari eller Fordring ifølge Aftale vedrørende Ladningen.

Arrest eller Udlæg kan efter § 3 her i Riget ikke gøres i:

(1) Krigsskib eller andet Skib, som fremmed Stat ejer, benytter eller har helbefragtet for en Rejse eller paa Tid, og som anvendes udelukkende i Statsøjemed af ikke-forretningsmæssig Art.

(2) Ladning, der tilhører fremmed Stat, og som befordres med Skib

som nævnt under (1) eller med Handelsskib i Statsøjemed af ikke-forretningsmæssig Art.

De hidtil omtalte Regler er foreslaaet at skulle gælde, uanset om det fremmede Land har tiltraadt nævnte Konvention, hvilket man har fundet ubetænkeligt paa Grund af Reglernes Indhold og ønskeligt under Hensyn til Usikkerheden af, i hvilket Omfang Immunitet for fremmede Statsskibe m. m. har Hjemmel i den almindelige Folkeret.

Alene i Forhold til fremmede Stater, der har tiltraadt Konventionen, skal følgende Regler gælde:

Efter Overenskomst med fremmed Stat kan, hvis denne i Krigstid fremsætter Begæring derom, Kongen bestemme, at Arrest eller Udlæg her i Riget heller ikke i andre Tilfælde end nævnt i § 3 kan gøres i Skib, som den fremmede Stat ejer eller benytter, eller i Ladning, der tilhører den fremmede Stat, § 4.

Kongen kan efter Overenskomst med fremmed Stat bestemme, at naar Arrest eller Udlæg i Skib eller Ladning som nævnt i § 3 begæres ophævet, skal en Bevidnelse af den fremmede Stats diplomatiske Repræsentant her i Riget gælde som Bevis for, at Skibet anvendes eller Ladningen befordres udelukkende i Statsøjemed af ikke-forretningsmæssig Art.

TILFØJELSER OG RETTELSE

S. 2, L. 3 ff. For Færingehavnen i Sydgrønland gælder en Del af Aaret Undtagelse fra Forbudet mod Besejling og mod at tage Ophold i grønlandske Farvande, Lov Nr. 141 af 7. Maj 1937 §§ 1—4.

S. 2, Note 3 tilføjes: Lov Nr. 141 af 7. Maj 1937 § 5.

S. 2, Note 5 tilføjes: Lov Nr. 141 af 7. Maj 1937 § 5.

S. 5, 3. Stk. Angaaende Dykkerprøven er Bestemmelser givet i Beg. Nr. 2 af 11. Januar 1937.

S. 5, 4. Stk. Angaaende Lægeundersøgelse af Dykkere er Bestemmelser givet i Beg. Nr. 217 af 12. September 1936.

S. 5, 5. Stk. Forskrifter om Dykkermateriel er givet ved Beg. Nr. 3 af 11. Januar 1937. Marineministeriet, Grønlands Styrelse, Generaldirektoratet for Statsbanerne og Vandbygningsvæsenet fører selv Tilsyn med sit Dykkermateriel, Beg. Nr. 261 af 7. September 1937.

S. 8, sidste Stk. De her omtalte Bestemmelser af 27. Januar 1927 er afløst af Bestemmelser Nr. 294 af 11. September 1938. Angaaende krigsførende Magters Krigsskibe gælder Anordning Nr. 209 af 31. Maj 1938.

S. 13, L. 5 og 9. Netto ændres til *Brutto*.

S. 16, sidste Stk. Den ved Note 24 nævnte Beg. Nr. 46 af 28. Februar 1931 er afløst af Beg. Nr. 325 af 1. December 1937. Skibe svarer Isafgift efter Reglerne i Beg. Nr. 429 af 13. November 1923.

S. 16, Note 24. De her nævnte Bekendtgørelser af 3. Januar 1931 og 28. Januar 1936 er afløst af Beg. Nr. 215 af 23. Juni 1937.

S. 17, Note 26 tilføjes: Beg. Nr. 325 af 23. Juni 1937 Afsnit II.

S. 21, 2. Stk. Pligten til at anmelde Ankomst eller Afgang for Konsulatet er ophævet ved Lov Nr. 75 af 29. Marts 1904 § 3.

S. 31, 1. Stk. L. 6 f. n. Retsplejelovens § 468 er ophævet ved Lov Nr. 150 af 13. April 1938. Den omtalte Værnetingsregel findes nu i Retsplejelovens § 476, som denne er affattet ved nævnte Lov.

S. 47, Note 7. Generaldirektoratet for De danske Statsbaner udøver selv Tilsynet med de herunder hørende Skibe, Beg. Nr. 48 af 9. Marts 1937.

S. 77, 2. Stk. Den her nævnte Regel fra Beg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 § 1 findes nu i Beg. Nr. 7 af 8. Januar 1938 § 1.

S. 78, 3. Stk. Hjælp til Fremskaffelse af Mandskab ydes nu af de i Medfør af Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 oprettede Forhyringskontorer.

S. 78, L. 4 f. n. — S. 80, L. 3 f. o. Lov om Forhyringsagenter Nr. 67 af 12. April 1892 er ophævet ved Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab Nr. 76 af 31. Marts 1937.

Herefter oprettes der i København og paa saadanne andre Steder, som bestemmes ved kongelig Anordning, Forhyringskontorer under Ledelse af Mønstringsbestyreren, der uden Vederlag skal være behjælpelige med at tilvejebringe Skibsmandskab, og som efter Begæring af Reder eller Skibsfører kan indgaa Hyreaftale paa dennes Vegne. Ifølge Anordning Nr. 47 af 7. Maj 1938 er der oprettet Forhyringskontorer i Aarhus, Esbjerg, Helsingør og Svendborg, og fra det Tidspunkt, Handelsministeren bestemmer, skal saadanne Kontorer oprettes i Aalborg og Frederikshavn. Som hidtil kan et Skibs Befalingsmænd eller Rederens faste Kontorfunktionærer benyttes til at fremskaffe Mandskab, naar de paagældende ikke oppebærer særligt Vederlag fra Rederen eller Vederlag fra anden Side derfor. Og Handelsministeren kan tillade Personer, der før den 1. Oktober 1937 har haft Bevilling som Forhyringsagent, at fortsætte deres Virksomhed under fornøden Kontrol. Men iøvrigt maa ingen i erhvervsmæssigt Øjemed befatte sig med Tilvejebringelse af Mandskab til Skibe eller optræde som Mellemmand ved Afslutning af Hyreaftaler. Udtrykket *Mandskab* omfatter i Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 enhver, der ansættes ombord, uanset hvem der ansætter ham, § 11. Med Hensyn til Skibsofficerer gælder dog Reglerne i Loven angaaende privat Arbejdsanvisning, Bekg. Nr. 194 af 4. Maj 1938 § 1.

Angaaende Forhyringskontorernes Virksomhed bestemmer Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 3, at der under enhver Forhandling om Forhyring skal være Ret til frit Valg for Sømanden af Skib, for Rederen eller Skibsføreren af Mandskab, at der ved Hyreaftalen skal tilvejebringes Sikkerhed for Beskyttelse af alle interesserede Parter, at der skal gives Sømanden tilstrækkelig Lejlighed til at sætte sig ind i Hyreaftalen, at naar der er flere lige kvalificerede hyresøgende skal Medlemmer af anerkendte Arbejdsløshedskasser have Fortrinsret til at faa anvist Hyre. Lister over Skibe, der søger Mandskab, skal være opslaaet i Forhyringskontoret, § 3. Nærmere Regler er fastsat ved Bekg. Nr. 81 af 26. Marts 1938, hvorefter det bl. a. paahviler Forhyringskontoret at sørge for, at Mandskab, der forhyres, for Rederiets Regning befordres til Skibet eller til den danske eller udenlandske Havn, hvor Tjenesten skal tiltrædes, § 2. Et Eksempplar af nævnte Bekendtgørelse skal være opslaaet i Forhyringskontoret, § 8.

I Henhold til Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 5 er der i København oprettet et Forhyringsraad, der raadspørges af Handelsministeriet i alle Spørgsmaal om Forhyringsvirksomheden.

For Skibe, der tilhører eller benyttes af Staten, eller som maatte blive benyttet til Troppetransport, bestemmer Handelsministeren, i hvilket Omfang Loven om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab skal anvendes, § 15. For Færøerne kan Lempelser i Loven fastsættes ved kgl. Anordning, § 16.

S. 81, 1. Stk. Med Hjemmel i Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 6 er nærmere Regler om Udøvelsen af Værnepligtspoliti fastsat ved Bekg. Nr. 280 af 30. September 1937.

S. 83, 3. Stk. Ifølge Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 7 skal udenfor København i Reglen Toldvæsenet foretage Mønstringen, men denne kan af Handelsministeren med Samtykke af Indenrigsministeren overdrages Udskrivningschefen, hvor en saadan findes.

S. 83, 4. Stk. Ifølge Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 8, Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 3, skal et dansk Skibs Mandskab mønstres i Tilfælde som nævnt under (1)–(3) og (4), naar særskilt Kundgørelse derom udstedes.

S. 84, 1. Stk. Ifølge Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 8 ligestilles Anløb af Frihavn med Toldklarering ved dansk Toldsted, hvis saadan Klarering skulde have fundet Sted, om Havnen havde været en Toldhavn.

S. 84, 2. Stk. Reglerne om, hvor Mønstring skal foretages, findes nu i Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 2, der stemmer med de tidligere Bestemmelser. Skibsføreren kan give Møde ved en Person, der hører til Skibets Officerer, Rederiets faste Kontorpersonale eller et Forhyringskontors Personale, der kan underskrive Afregningsbøger og Skibsbemandingslister paa Skibsførerens Vegne, Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 9, jfr. §§ 2 og 4, Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 11. Mønstringsbestyreren kan dog kræve personligt Fremmøde, naar han finder det nødvendigt.

For Skibe i Indenrigsfart, ikke registreringspligtige Skibe, Fiskerifartøjer og Fartøjer til lignende særligt Formaal kan Lempelser i Mønstringsreglerne fastsættes af Handelsministeren, Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 10. For Skibe, der tilhører eller benyttes af Staten, eller som anvendes til Tropictransport, bestemmer Handelsministeren, i hvilket Omfang Mønstringsreglerne skal anvendes, § 15.

For Færøerne kan Lempelser fastsættes ved kgl. Anordning, § 16.

S. 84, Note 35. De her nævnte Regler fra Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 §§ 6 og 7 findes nu i Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 9 og Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 4.

S. 84, Note 37. Den i Teksten nævnte Regel findes nu i Bekg. Nr. 280 af 30. September 1937.

S. 85, 3. Stk. Naar Skibsføreren angiver, at Skibet har mistet her i Landet hjemmehørende Mandskab, der er opført paa Skibsbemandingslisten, ved Død, Afskedigelse, Rømning eller paa anden Maade, skal Mønstringsbestyreren paase, at dette godtgøres, og han maa ikke afslutte Mønstringen, forinden Bevis derfor er tilvejebragt, Cirkulære Nr. 132 af 25. Juni 1938 Nr. 4.

S. 85, sidste Stk. Den her nævnte Regel fra Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 § 16 findes nu i Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 6.

S. 86, 2.—3. Stk. De her nævnte Regler fra Lov Nr. 29 af 26. Februar 1872 findes nu i Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 §§ 6 og 13.

S. 86, sidste Stk. Den her nævnte Regel findes nu i Lov Nr. 85 af 31. Marts 1938, der udløber den 31. Marts 1940, jfr. Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 2.

S. 87, 4. Stk. Den her nævnte Regel fra Bekg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 § 2 findes nu i Bekg. Nr. 7 af 8. Januar 1938 § 7.

S. 88, sidste Stk. Bekg. Nr. 237 af 12. Juli 1933 er ændret ved Bekg. Nr. 188 af 29. April 1938.

S. 90, 2. Stk. Hjemmelen for den her nævnte Regel findes nu i Bekg. Nr. 7 af 8. Januar 1938 § 7.

S. 92, Note 6 tilføjes: Angaaende Aftale med Storbritannien Bekg. C. Nr. 10 af 8. Maj 1937.

S. 94, 3. Stk. Ifølge Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 8 kan ved kgl. Anordning de for danske Skibe gældende Regler om Mønstringspligt med passende Lempelser og de Begrænsninger, der følger af Forholdets Natur eller Overenskomst med fremmed Stat, gøres anvendelige paa ikke her i Riget hjemmehørende Skibe, der befinder sig i dansk Havn eller paa dansk Søterritorium.

S. 94, *sidste Stk.* Den her nævnte Regel findes nu i Lov Nr. 85 af 31. Marts 1938.

S. 97, *Note 6.* Angaaende Storstrømsbroen gælder nu Begg. Nr. 131 af 26. Marts 1938. Bestemmelserne angaaende Lillebæltsbroen er ændret ved Begg. Nr. 250 af 4. August 1937. For Oddesundbroen er Regler givet ved Begg. Nr. 196 af 12. Maj 1938 og for det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord til Næstved ved Begg. Nr. 288 af 7. September 1938. Sejlads og Ophold i Vandomraadet ved Søværnets Luftmarinestation i København er forbudt, Begg. Nr. 302 af 30. September 1938.

S. 104, *Note 17.* Lodstvangen i Korsør Havn er hævet ifølge Begg. af 5. December 1930. Den Bekendtgørelse, der i Noten angives at være af 20. Juni 1876, er af 20. Juni 1879. Lodstvangen i Kristiansø Havn er hævet ved Begg. Nr. 319 af 18. Oktober 1938. Over Løgstør Grunde gælder Lodstvangen Skibe med et Dybgaende af over 3,1 m, Begg. Nr. 248 af 17. November 1936. Lodstvangen ved Lemvig er ophævet fra 15. Juni 1928, Lovtidende B 1928 Side 10. Ved Passage gennem Knippelsbro og Langebro er der Lodstvang for Skibe over 800 Tons, Begg. Nr. 382 af 29. December 1937, paa det uddybede Løb gennem Karrebæk Fjord til Næstved for Skibe over 150 Tons, Begg. Nr. 279 af 23. August 1938. Ifølge Havnereglement af 20. September 1916 er der Lodstvang for Skibe over 100 Registertons Netto mellem Oreby og Sakskøbing. Endelig er der ifølge Broreglementet Lodstvang for Skibe over 1000 Registertons Brutto ved Sejlads gennem Jernbanebroen ved Aalborg.

S. 110, 5.—6. *Stk.* Henvisningerne til S.L.s 4. Kapitel og § 70 ændres til 10. Kapitel og § 254.

S. 111, 3. *Stk.* tilføjes: Ifølge Begg. Nr. 263 af 2. August 1938 § 1 er det, naar ikke bydende Nødvendighed derfor foreligger, forbudt at udkaste Aske, Ballast, Fyld, Last eller lignende i danske Farvande, hvis Dybde derved kan formindskes paa en saadan Maade, at Sejladsen udsættes for Fare, vanskeliggøres eller hindres. Ligeledes er det forbudt at udkaste Affald, der kan lægge Fiskere Hindringer i Vejen for Udøvelse af deres Erhverv, Lov om Saltvandsfiskeri Nr. 93 af 31. Marts 1931 § 22. Har Udkastning som nævnt fundet Sted, skal Skibsføreren lade Stedet afmærke og underrette Marineministeriet, saavidt muligt telegrafisk, med nøjagtig Angivelse af Stedet. Det samme gælder, naar Dybdeforringelse konstateres f. Eks. ved Grundstødning.

S. 112, 2. *Stk.* Den her nævnte Lov af 31. Marts 1928 har Nr. 153.

S. 120, L. 8 *f. o. indenfor* ændres til *udenfor*.

S. 122, 1. *Stk.* Angaaende Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget gælder nu Lov Nr. 53 af 10. Marts 1938, der i det følgende citeres som K.L.

S. 122, 3. *Stk.* I Sømmensætningen af Karantænekommissionen i København gør K.L. den Forandring, at ikke som hidtil Havnekaptajnen, men Havnedirektøren er Medlem deraf, § 2. I de øvrige Søkøbstæder skal Kredslægen altid være Medlem af Karantænekommissionen.

S. 122, 4. *Stk.* I Københavns Havn kan Lægetilsynet henlægges under Stadslægen, K.L.s § 3. I Søkøbstæderne kan Indenrigsministeren beskikke en Læge til at foretage Eftersyn i Tilfælde, hvor den Læge, der er Medlem af Karantænekommissionen, er forhindret. Hvor Toldvæsenet udøver Karantænetilsynet, kan en anden Læge end Kredslægen tilkaldes, naar denne har Forfald, eller Tilkaldelse af ham vilde medføre Ophold af Skibet paa over 2 Timer.

S. 122, 5. Stk. Politiet, Havnevæsenet, Grænsegendarmeriet, Sognefogder, Strandfogder og Lodser er forpligtede til at bistaa Karantænemyndighederne, K. L.s § 1. En Karantænekommission kan bestemme, at visse Foranstaltninger paa nærmere angivne Betingelser skal kunne iværksættes af et enkelt Medlem eller en Karantænelæge.

S. 123, 1. Stk. Der henvises til K.L.s § 19 i Stedet for til § 11.

S. 123, 2. Stk. Udstedelse af Samkvemspas uden Lægeeftersyn er nu yderligere betinget af, at der ikke er konstateret nogen usædvanlig Dødelighed blandt Skibets Rotter eller andre Gnavere, K.L.s § 7. Erklæring om, at Betingelserne er opfyldt, kan afgives af Skibsføreren eller en af Styrmandene paa hans Vegne. Undlader nogen ombordværende at efterkomme givet Paabud, kan han isoleres i dertil egnet Lokale. — De to sidste Punktumer udgaar.

S. 124, 1. Stk. Der henvises til Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 11 i Stedet for til K.L.s § 11.

S. 125, 5. og 6. Stk. affattes saaledes: Uanset hvorfra et Skib kommer, kan Karantænemyndighederne iværksætte Undersøgelse deraf og undergive det Lægetilsyn, saalænge det ligger i dansk Havn eller ved dansk Kyst, K. L.s § 9. Dog kan et Skib, der passerer dansk Søterritorium uden at anløbe Havne eller Kyster og uden at gøre Ophold, ikke gøres til Genstand for Karantæneforanstaltninger.

Indenrigsministeren kan bestemme, at Skibe, der har Udvandrere ombord eller maa befrygtes at medføre Fare for Indførelse af alvorlige smitsomme Sygdomme, ikke maa have Forbindelse med Land, forinden Lægeeftersyn har fundet Sted.

S. 125, 8. Stk. 1. Pkt. affattes saaledes: For at forhindre Indførelse af Pest, Kolera, Gul Feber, Plettyfus eller Kopper ad Søvejen er særlige Regler givet i K.L.s §§ 22—47, og ifølge § 51 kan disse Regler ved kgl. Anordning bringes i Anvendelse overfor andre smitsomme Sygdomme.

S. 127, 2. Stk. Der henvises til Instruks Nr. 206 af 10. Juni 1913 § 11 i Stedet for til K.L.s § 11.

S. 127, 3. Stk. Der henvises til K.L.s §§ 24 og 46 i Stedet for til §§ 14 og 20.

S. 127, 4. Stk. K.L.s Kriterier er nu de samme som S.K.s. I Note 15 henvises til K.L.s § 44 i Stedet for til § 21.

S. 128. I Note 16 tilføjes en Henvisning til K. L.s § 43. Ved Note 17 henvises til K. L.s § 50. Der henvises til K.L.s § 18 i Stedet for til § 26. Den i Note 17 nævnte Bestemmelse i S.K.s Art. 17 er nu optaget i K.L.s § 50.

S. 129, 2. Stk. udgaar.

S. 129, 3. Stk. affattes saaledes: Lempelser som Hensynet til andre Lande gør ønskelige, kan ifølge § 44 fastsættes for Krigsskibe, Skibe i international Kystfart, Lodsbaade og Buggerskibe²⁰).

S. 129, 6. Stk. Der henvises til K.L.s § 57 i Stedet for til § 33.

S. 129, 7. Stk. Den i andet Pkt. nævnte Regel gælder nu ogsaa efter K.L.s § 17.

S. 130, 4. Stk. Der henvises til K.L.s § 57 i Stedet for til § 33. Ved Udklarering for Færøerne udstedes Passet nu ikke vederlagsfrit. Til fremmede Orlogsskibe udstedes det altid uden Vederlag.

S. 131, 5. Stk. Hjemmelen til at udstede Bestemmelser som her omtalt er opretholdt ved K.L.s § 14.

S. 132, 1. Stk. En til S.K.s Art. 28 svarende Regel er nu optaget i K.L.s § 15. Bestemmelserne angaaende Rotter kan bringes i Anvendelse ogsaa med Hensyn til andre Dyr, der spreder Smitte, § 16.

S. 132, 3. Stk. Der henvises til K.L.s § 55 i Stedet for til § 31.

S. 132, 4. Stk. L. 3. Det første *for* rettes til *og*. Der henvises til K.L.s § 54 i Stedet for til § 30.

S. 132, 6. Stk. tilføjes: Det samme gælder, naar Skibet i Henhold til § 45 faar Til-ladelse til at losse Gods eller landsætte Passagerer.

I Note 31 henvises ogsaa til efter Note 22.

Note 32 affattes saaledes: Jfr. K.L.s § 54, litra e.

S. 133, mellem 2. og 3. Stk. tilføjes: Skibet bærer Udgifter ved paabudt Rotteudryd-delse, K.L.s §§ 15 og 27—29.

S. 133, 4. Stk. Hæfte eller Fængsel som nævnt kan nu idømmes ogsaa udenfor de under Nr. 4 omtalte Tilfælde, K.L.s § 56.

Note 34 affattes saaledes: Sagen behandles som Politisag. Karantænekommissionen kan vedtage den skyldiges Tilbud om at erlægge en Bøde.

S. 133, 5. Stk. L. 2. Ordet *kan* udgaar.

S. 133, 6. Stk. Der henvises til K.L.s § 58 i Stedet for til § 35.

S. 133, 7. Stk. Der henvises til K.L.s § 60 i Stedet for til § 36.

S. 134, 1. Stk. Beg. Nr. 191 af 26. Maj 1934 er afløst af Beg. Nr. 154 af 22. Maj 1936.

S. 142, 4. Stk. Den omtalte Værnetingsregel findes nu i Rpl.s § 476, som denne er af-fattet ved Lov Nr. 150 af 13. April 1938.

S. 194, 2. Stk. 2. Punktum udgaar. Ifølge Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 3 skal det — som nævnt under Tilføjelser og Rettelser til Side 84 — bl. a. paases, at der ved Hyre-aftalen tilvejebringes Sikkerhed for Beskyttelse af alle interesserede Parter, og at der gives Sømanden tilstrækkelig Lejlighed til at sætte sig ind i Hyreaftalen. Mønstringsbestyrerens Pligt til paa Begæring og mod Betaling at udfylde Skibsbemandingsliste og Afregnings-bøgerne paa Skibsførerens Vegne er nu fastslaaet i nævnte Lovs § 12, hvorefter han har Pligt ogsaa til at bistaa Skibsføreren ved Affattelse af særskilt Hyreaftale. Nærmere Be-stemmelser om Mønstring er fastsat ved Beg. Nr. 232 af 25. Juni 1938.

S. 212, mellem 1. og 2. Stk. tilføjes: Et Eksempel af Beg. Nr. 233 af 25. Juni 1938 angaaende søfarendes Ret til Ferie med Løn skal findes i ethvert dansk Skib til Brug for Mandskabet.

S. 212, Note 34. Beg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 er afløst af Beg. Nr. 7 af 8. Januar 1938.

S. 231, 3. Stk. Beg. Nr. 76 af 31. Marts 1928 er afløst af Beg. Nr. 7 af 8. Januar 1938. Handelsministeren kan bestemme, at der til Forhyringskontorerne skal knyttes Læger med den Opgave at foretage de foreskrevne Lægeundersøgelser af Skibsmandskab, Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 2.

S. 242, 2. Stk. Den efter Note 11 følgende Sætning er næppe ubetinget rigtig, U.f.R. 1937. 314 (H.R.D.).

S. 251. Med Undtagelse af Statstjenestemænd og Personer, der lønnes alene med Andel i Udbytte, har enhver, der er ansat paa dansk Skib Ret til Ferie med Løn efter de nær-mere Regler i Lov Nr. 170 af 13. April 1938 og Beg. Nr. 233 af 25. Juni 1938.

S. 252, *Note 1*. Der tilføjes en Henvisning til U.f.R. 1936. 527 (H.R.D.).

S. 255, *Note 7*. Første Sætning i denne Note udgaar.

S. 259, *Note 31* tilføjes en Henvisning til kgl. Resolution af 25. Januar 1938, Bekg. C. Nr. 6 af 21. Marts 1938.

S. 260, *1. Stk.* Ifølge Anordning Nr. 59 af 15. Februar 1938 skal Bestemmelserne i Lov Nr. 96 af 7. April 1936 finde Anvendelse ogsaa paa Søfolk, hjemmehørende i en fremmed Stat, der har tiltraadt Konventionen om Erstatning for Arbejdsløshed paa Grund af Skibsforslis.

S. 264, *2. Stk.* Den ved Note 45 nævnte Regel har nu Hjemmel i Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 § 12 og Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 12.

De i Note 45 nævnte Regler om Betaling findes nu i Bekg. Nr. 232 af 25. Juni 1938 § 12.

S. 274, *1. Stk.* Angaaende Søfolks Optagelse i Syge- og Invalideforsikringen foreligger nu Vejledning Nr. 70 af 15. Marts 1938.

S. 275, *4. Stk.* Ifølge Lov Nr. 171 af 13. April 1938 § 9 omfatter Rederens Forsikringspligt nu ogsaa Fiskere som nævnt i tredje Punktum.

S. 276, *2. Stk.* Ifølge Lov Nr. 171 af 13. April 1938 § 5 er der nu to Forsikringsforbund, nemlig et for dansk Søfart og et for danske Fiskere. Tvivlsspørgsmaal om, under hvilket Forbund en forsikringspligtig hører, afgøres af Direktoratet for Ulykkesforsikringen. Dettets Afgørelse kan indankes for Socialministeren.

S. 276, *3.—5. Stk.* *Forbundet* ændres til *vedkommende Forbund*.

S. 276, *sidste Stk.* Bekg. Nr. 319 af 16. Oktober 1933 er afløst af Bekg. Nr. 207 af 25. Maj 1938.

S. 278. Om Krigs-Ulykkesforsikring for søfarende er Regler givet ved Lov Nr. 262 af 19. December 1936.

S. 294, *2. Stk. L. 4 f. o. god Tro* skal være *ond Tro*.

S. 312, *1. Stk.* Om Mortifikation af Konnossement gælder nu Reglerne i Lov Nr. 145 af 13. April 1938 om Mortifikation af Værdipapirer. Værnetingsbestemmelsen i Lovens § 3 stemmer med Rpl.s § 468. Den til Rpl.s § 472 svarende Regel om offentlig Indkaldelse findes i Lovens § 6, der udtrykkelig opretholder Retten ifølge S.L.s § 159 til allerede før Mortifikationsdommen at kræve Godset udleveret.

S. 312, *2. Stk.* Den i Teksten nævnte Regel gælder nu alle Omsætningsgældsbreve, Lov Nr. 146 af 13. April 1938 § 14, 2. Stk.

S. 315, *sidste Stk.* Reglen om offentlig Indkaldelse findes nu i Lov Nr. 145 af 13. April 1938 § 6.

S. 326, *4. Stk. L. 2.* Det andet *kan* skal være *skal*.

S. 346, *Note 16 provenents* skal være *provenants*.

S. 368, *næstsidste Stk. væsentlig* skal være *uvæsentlig*.

SAGREGISTER

- aabne Hav*: 1, 23 f.
Abandonssystem: 479.
Adkomst: 31.
Afgangsattest: 88.
Afgangssyn: 87 f, 91, 93.
Afgifter af Skibsfarten: 10 ff, 362, 461 ff, 471.
Afkald paa Ret til Konnossement: 291.
Aflader: 287, 290 f, 300, 303 ff, 322, 331, 355, 364, 366 f, 369, 378, 387, 390, 451.
Afmærkning af Farvande: 100.
 af Ladningssgenstande paa Havbunden: 119.
 af Vrag: 110, 118.
 Udgift ved Afmærkning af Vrag: 165, 473, 482.
Afmonstring, se *Mønstring*.
Afregning, Tvist angaaende: 143 ff, 264.
Afregningsbog: 81, 194, 270.
Afsendelsesdokument, Befordring uden: 282, 284.
Afskedigelse af Mandskab: 255 ff.
 af Skibsfører: 254 ff.
 paa Grund af Sygdom: 256.
Afstandsfragt: 305 f, 317, 369 f, 371 f, 374, 377 f, 398 f, 401.
Afstemning i Partrederi: 178.
Akcessorier: 450 f, 452, 456, 468, 483. (Se ogsaa *Sagsomkostninger*, *Renter*).
Aktieselskaber: 25 f, 346.
 Registrering af: 32, 171 f.
Alarmapparat: 54, 76.
Aldersrente: 274.
Alkoholholdige Varer: 7, 23, 135, 137 f, 141, 167.
Anke i Søsager: borgerlige: 143.
 Straffesager: 146.
 af Afgørelse vedrørende Disciplin Straf: 148.
Ankere, Prøve af: 52.
 Opfiskning af: 120 f, 402.
 Frastikning af: 421.
Ankring, Forbud mod: 97.
Anmeldelse til Skibsregistret: 30 f, 35.
Ansvar, Bortfragters for modtaget Gods: 284, 304, 338 ff, 347, 390. (Se ogsaa *Havari-bidrag*, *Konnossementsansvar*, *Rederansvar*, *Skibsfører*).
Ansvarsfrihedsklausuler m. H. t. Skade paa Gods: 338 ff.
 m. H. t. Personskade: 397.
 m. H. t. Erstatningsansvar ved Skibssammenstød: 448 f.
Ansvarsgrupper: 486 ff.
Ansvarsgrænse for Reders Ansvar: 484 ff.
Anvisning om Bestemmelsessted, Rejserute: 299 f, 307, 308 f, 312 f, 316, 378.
apparat good order and condition: 293.
Appendiks-Maalebrev: 43.
Arbejdsløshedsforsikring: 278.
Arbejdsløshedskasser: 79, 278.
Arbejdstid: 206, 208, 391.
Arrest i indladet Gods: 154.
 i Ladning: 222.
 i Skib eller Skibspart: 155, 157, 159, 162, 164.
 Ladningsmodtagers i deponerede Penge: 361.
 i fremmed Statsskib: 492 f.
 Afværgelse af: 466, 490 f.
 for Fordring, hvorfor Ansvar er begrænset: 484.
 Afgift ved Erhvervelse af: 461.
Aske, Udkastning af: 97, 105.
as presented, Underskrift af Konnossement: 301.
Assurance, se *Forsikring*.

- Art*, Angivelse af Godsets : 292 ff.
Assurandør, Forskrifter af : 199, 205.
 Skibsførers Erstatningsansvar overfor : 215.
at any rate of freight, Udstedelse af Konnossement : 301.
Auktion over Skibspart : 25.
 i Strandingstilfælde : 115.
 af Partreders Skib : 182.
 Udgifter ved : 462.
 (Se ogsaa *Tvangsauktion*, *Salg af Gods*).
Autorisation : 202 f.
- Baade* : 55, 57, 58.
Baadroere : 58, 76, 85.
Baadøvelser : 56, 87.
Ballast, Udkastning af : 97, 105.
Beauforts Skala : 109.
Befaren : 82.
Befragtning, Lovregler om : 283 f. (Se særlig *Rejsebefragtning*, *Tidsbefragtning*, *Underbefragtning*).
Befragtningsagent : 282 f.
Befragtningsdokumenter : 282.
Begravelse, Søfolks i Udlandet : 207, 211, 248 ff, 268 ff, 271.
Begravelseshjælp : 277.
Begravelsesudgifter : 473.
Begunstigelser af danske Skibe : 9.
Beklædning til Søfolk : 272.
Bemanding : 67 ff, 78, 81 ff, 85, 87, 317, 344, 380, 395.
 fremmede Skibes : 89, 90 f, 92.
Berigelseskrav : 335, 362.
Beruselse : 213, 232, 235, 255.
Besejlingsafgift : 12, 384.
Besigtelse : 153 f, 196 f, 204 f, 383.
 Modtagers af Gods : 335 f, 363, 379.
 Skade paa Gods ved — : 355.
 Udgift ved — : 384, 418.
Besigtelsesmænd : 206.
beskadiget Gods, Fragt af : 353 f.
Beskaffenhed, Tab af Gods som Følge af dets : 355, 430.
Beslaglæggelse af Skib : 168 f.
 af Ladning : 222, 348.
Bestemmelsessted : 304, 378.
 (Se endvidere *Anvisning*).
Bestik : 201.
- Bestyrelse*, Rederis : 158, 170, 179 f.
bestyrende Reder : 31, 158, 170 f, 177 ff, 193, 467.
Besætning, Antagelse af : 193 ff. (Se endvidere *Skibsmandskab*).
Bevis, Konnossementet som : 294 ff.
 for Skade paa Gods : 348 f.
 ved Groshavari : 440.
 for Rederansvars Størrelse : 489.
Bilbrev : 31.
Bjærgelav : 4, 112 f, 406 f.
Bjærgeløn 400 ff.
 berettigede til : 402 ff, 383.
 Fastsættelse af : 400 ff, 116, 118, 120.
 Fordeling af : 405 f, 383.
 Forældelse af Fordring paa : 459, 477.
 Groshavariudgift : 415.
 Hæftelse for : 408, 482.
 Overenskomst om : 408 ff, 406, 407.
 Søpanteret for : 361, 407, 450 ff, 463, 469, 471, 474.
Bjærgere : 480.
Bjærgning : 4, 110, 112 ff, 203, 205, 258, 401.
Bjærgningsfartøj : 136.
Bjærgningsomkostninger : 444, 472.
Bjærgningsselskab : 112, 406, 410.
Blokade : 199, 261, 325, 371, 386, 398.
Bogføring : 177.
Borteblivelse af Skib : 152.
Bortfragter, Forhold til Konnossementsmodtager : 299, 304 ff, 451.
 Pligter : 316 ff.
 Krav : 352 ff. (Se ogsaa *Ansvar*).
Bortfragtning af Skib : 219.
Brand, Ansvar for Skade paa Gods som Følge af : 339, 346, 425.
 Forholdsregler til Værn mod : 55 f, 87.
 Søfolks Tab af Ejendom ved : 251.
brandfarligt Gods, Angivelse af : 138, 197, 321, 396.
 Lastning af : 63, 87, 106.
 Losning af : 321, 342, 347, 356, 390 f, 396.
 Skade paa : 424.
 Skade voldt af : 339, 346, 367.
 Tidsbortfragters Modtagelse af : 382.
Brandforsikringspræmie : 417.
Brændsel : 380 f, 384, 386, 406, 415, 417, 420, 421, 429.

- Bugsering*: 4, 12, 14 ff, 103 f, 106, 184 ff, 365, 419, 448, 480.
Bugserpenge: 332, 384, 410 f, 417, 426.
Bundskade: 440.
Bundsyn: 61.
Bygning, Skibes: 46, 49, 51 ff, 53.
 fremmede Skibes: 89 f, 92.
Bygningsattest, se *Bilbrev*.
Bæreevne: 42, 318.
Børn: 77, 191.

Certeparti: 220, 282, 345, 347, 364. (Se særlig *Tidscerteparti*).
Certifikater, gensidig Anerkendelse af: 90 ff.
Cesserklausul: 364.
conclusive evidence: 296, 299.

Dagbog, se *Skibsdagbog*, *Registreringsdagbog*.
Datering af Konnossement: 286.
Delbefragtning: 282, 320, 322 ff, 329, 359, 369, 377.
Delkonnossementer: 288 f, 290, 300, 302 f, 306, 309 f, 369, 371 f, 374, 452.
 Udgifter ved Udstedelse af: 366.
delvis Hævning af Befragtning: 369, 371.
 Tilbagestræden: 374 f.
demurrage: 306, 364.
Dengue-Feber: 125, 127.
Deplacementet: 42.
Deponering: 361 f, 438, 456.
Depositem for Havaribidrag: 442.
Desinfektion: 128 f.
despatch-money: 360.
Deviation: 198, 322, 341 ff, 347, 383.
Deviationsbog: 54, 203.
Diligenspligt, se *Omsorgspligt*.
Disciplinstraf: 147 f, 191, 225, 235 f, 255.
Dispace: 439.
Dispatchering, Udgifter ved: 418.
Dispachør: 140, 370, 439 f, 444, 459 f, 491.
Distancefragt, se *Afstandsfragt*.
Dobbeltforhyring: 195, 235.
Dobbeltbeskatning: 18.
Dokanlæg, Skade paa: 464.
Donaureglen: 42.
Drikkevand: 57.
Drivgoods: 116, 401.

Drivis: 96, 403.
Drægtighed: 484, 489.
Dybdeforhold: 51.
Dybdelod: 54.
Dybgaaende: 32, 52.
Dykkervæsen: 4 f, 121.
Dyr, Befordring af levende: 49, 64, 91 ff, 284, 342, 349, 380.
Dysenteri: 125 ff.
Dæksbefalingsmand: 73 f.
Dæksbesætning: 76, 78, 188.
Dæksfartøj: 39.
Dækslast: 64, 284, 308, 318, 319 f, 331, 349, 391, 422.
Dækspassagerer: 56.
Død, Partreders: 182, 177.
 Reders: 262.
 Passagerers: 399.
 Skibsførers: 239, 228, 241.
 Sømands: 207, 240 f, 248 ff, 264, 268 ff.
 Erstatning for ved Skibssammenstød: 446.
Dødvægt: 42, 318, 353.

Efterkravsbeløb, Opkrævning af: 334.
Efterladenskaber, Sømands i Udlandet: 268 f.
Efterretninger for Søfarende: 108.
Efterretningstjeneste: 108 f.
Ejendele, Rønningsmands, Sømands i Udlandet: 268 f, 270, 272.
Ejendomsdom: 31, 142, 158 f.
Ejendomsforbehold: 159, 469.
Ejendomsret, til Skib eller Skibspart: 155, 161 f, 164.
Ejerskifte: 262 f, 475.
Ekkolod: 51.
Eksamener: 74.
Eksekution, se *Udlæg*.
Eksekutionssystem: 479, 484.
Ekspeditor: 188, 209, 223, 321, 457, 480.
eksstinktiv Erhvervelse af Ret til Gods: 313.
Emballage, se *Indpakning*.
Embargo: 261.
Eneret, Forhyringsagenters: 79.
 Loders: 102 ff.
 Skibsmæglers: 139.
 til Befordring af Udvandrere: 8.
 til Bjærgning: 116, 119, 403.
 til Færgesart: 7 f.

- Epidemi*, se *Farsot*.
epidemisk Sygdom: 268.
Erstatningsansvar, Mandskabs for Fejl i Tjenesten: 237 ff.
 Skibsførers for Fejl i Tjenesten: 215 ff.
 — overfor Mandskab: 248.
 Reders for Skibsførers og Mandskabs Fejl: 183 ff.
 i Anledning af Afskedigelse: 257 ff.
 Passagerers overfor Bortfragter: 399.
 for solgt Gods: 351, 450, 452.
 ved Skibssammenstød: 445 ff, 464, 471, 477.
 (Se ogsaa *Aflader*, *Ansvar*, *Deviation*, *Groshavari*, *Forsinkelse*, *Konnossementsansvar*, *Nedsættelse*, *Oplysninger*).
Erstatningskrav, Søpanteret i: 452, 457, 429 f, 472.
 Ret til Salg af oplagt Gods omfatter —: 454 f.
estoppel: 295.
Etmaal: 200.
- Fac-Klausul*: 324.
fagkyndige Dommere: 143, 146, 153 f.
farligt Gods: se *brandfarligt Gods*, *Sprængstoffer*.
Farsot: 262.
Fartscertifikat, dansk: 33 f, 47, 57 ff, 65, 85, 91, 197.
Fartshjemmel: 57, 94.
Fartøjsfortegnelsen: 30 ff, 38 ff.
Fartøjsliste: 44.
Farvande, indre, Regler om Sejlads paa: 96 f.
Fejl, skjulte: 348.
 i Tjenesten, Reders Ansvar for: 183 ff, 480 f.
Ferie: 212, 251.
Fiskerfartøjer: 12, 13 Note 16, 23, 30, 38 f, 68 f, 70 f, 73, 117, 247 f, 402.
Fiskeredskaber: 97, 117, 402.
Fiskeri: 2, 5 f, 18 Note 27, 22 f.
Fiskericertifikat: 23, 38.
Fiskeskipper: 68 f.
Flag: 17, 25 ff, 35, 39, 177, 261, 263.
Floder, internationale: 1, 4, 10.
Flodfart: 4, 62, 96 f, 198.
- Flytning af Ladning*: 417 f.
job-Køber, Befragter som: 305.
Folkeforsikring: 274.
folkeretlige Regler: 1, 26 f, 35.
Forbehold i Konossement: 292 f, 295, 298.
 om Ansvarsfrihed for Gods: 338 ff, 347, 385.
 om Ansvarsfrihed for Personskade paa Passagerer: 397.
Forbud: 166, 361 f, 403, 461.
Forbrydelse: 225 f, 398.
 som Afskedigelsesgrund: 255.
Forfølgelse in continenti: 22.
Forhaling: 303, 322 f, 328, 333, 364 f.
Forholdsordre: 312, 321, 390.
Forhyring: 78 ff.
Forhyringsagent: 78 ff, 193.
Forhyringskontorer: Tilf. ad 78 ff, 194.
Forhør: 147, 277.
Forkøbsret: 156.
Forlig: 460.
Fortis: 152, 251, 259 f, 271, 272 f, 352, 370, 385, 395, 397, 398, 435.
Forsinkelse,
 af Skib, Adgang til at hæve Fragtaftalen paa Grund af: 368 ff, 388, 398.
 Erstatning for Tab som Følge af: 351 f, 385, 397.
 Tab som Følge af — godtgøres ikke i Groshavari: 424.
Forsikring: 210, 219, 276, 293 f, 404, 442.
Forsikringspræmie: 425, 468.
Forsikringsaftale, Søpanteret for Erstatning i Henhold til: 452, 457, 472.
Forskud for Medredere: 174 f.
 paa Hyre: 246 f.
 paa Fragt: 358 f.
Forsørger, Tab af: 445 f.
Forudsætninger, bristede: 291, 304, 378, 382, 389, 408.
Forældelse: 459 f, 477 f.
Fradrag, i Bidragsværdi ved Groshavari: 428 f.
 i Godtgørelse ved Groshavari: 433 f.
Frugt, Angivelse af i Konossement: 299 ff, 303, 305 f, 308.
 Beregning af Størrelsen af: 353 ff.
 Betaling af: 334, 337, 363 f.

Forfaldstid for: 358 f.
 Forsinkelse med Betaling af: 388.
 Forskud paa: 302, 358 f.
 Forældelse af Krav paa: 459.
 Groshavaribidrag af: 427 ff, Groshavari-
 godtgørelse for: 437 ff.
 Søpanteret for: 361 ff, 450, 459. Søpante-
 ret i: 461 ff, 469 ff.
Fraktafte: 281 ff, 290, 298 ff, 303 ff, 305,
 310, 390 ff.
Fraktbrev: 332 f.
Fragskala: 318.
Fragtstigning: 372.
Fragttab: 305 f, 372, 374 f, 377 f, 388 f, 424,
 430, 450, 459.
Frakendelse af Ret til at føre Skib: 215, 227.
 af Ret til at gøre Tjeneste som Styrmand
 eller Maskinmester: 235.
fremmede Skibe, Tilsyn med: 89 ff, 190 f.
Fremmedtilsyn: 86, 94.
Fribord: 62 f.
Fribordscertifikat: 33 f, 47, 64, 92, 94.
Fribordssyn: 66, 90.
Frihavn: 84; Københavns: 14, 28.
frit Skib: 20, 26 f.
Fyldestgørelse: 455, 474, 475, 489 f.
Fyr: 100, 107, 111.
Fyraftgift: 15, 461.
Fyrbøder: 76 f, 188.
Fyrfortegnelse: 54.
Fyrskibe: 60, 100.
Færgefart: 7 f, 129.
Færoerne: 3, 5, 7, 24, 51, 125, 130, 133,
 135.
Gangbar Fragt: 382, 430, 453.
Garnering: 206, 329, 384.
Generalangivelse: 13, 137 f.
Gennemgangsbefordring: 281, 316, 340, 350.
Gennemgangskonossement: 282, 284 f,
 287 f, 314 f, 468, 477 f, 482.
Gnavere, se *Rotter*.
Gods, Befordring af: 318 ff.
 (Se ogsaa *Ansvar*, *Arrest*, *Erstatningsan-*
svar, *brandfarligt Gods*, *Medtagelse*, *Salg*
af Gods, *Groshavari*).
Godtgørelse, til Skibsføreren: 238.
 ifølge Tjenesteaftale: 463, 477.

Groshavari: 199, 203, 308, 411 ff.
 Beregning af Groshavariskade: 433 ff.
 Bidragspligt i: 426 ff.
 Godtgørelse i: 433 ff.
 Groshavariudgifter: 415 ff.
 Retsplejeregler om: 439 ff. (Se ogsaa *Ha-*
vari(bidrag)).
Grundstødning: 106, 213, 403, 415.
Grundsætning: 111.
Grønland: 2 f, 7, 22, 29, 51, 125, 130.
Gudstjeneste: 206, 230.
Gul Feber: 125 ff.
Gyldighedsvirkning: 161.
Haag-Regler: 338.
Handels- og Skibsfartstraktater: 1, 3 f, 9 f,
 20 f, 22.
Handelsregister: 172.
Harter Act: 338, 345.
Havari: 411, 12, 45, 60, 251. (Se ogsaa
Groshavari).
Havaribidrag, begrænset Ansvar for: 482,
 485.
 Forældelse af: 459.
 Hæftelse for: 441 f, 444.
 Ret til Salg af Gods omfatter: 454 f.
 Sikkerhedsstillelse for: 361, 456.
 Søpanteret for: 361, 450, 452, 457, 463,
 469, 471, 474.
 Søpanteret i Krav paa: 472.
 Tilbageholdsret for: 165 f.
 Tvangsfuldbyrdelse, naar ej fastsat: 455.
 Udlevering af Gods behæftet med: 334,
 441 f.
Havarifordeling, udenfor Groshavari: 199,
 372, 443 f.
Havariopgørelse: 439.
Havaripenge, Forsikring af: 418.
Havne: 1, 96.
Havneafgifter: 11 ff, 39, 42, 136, 362, 365,
 384, 429, 453, 461.
Havneanlæg, Skade paa: 464.
Havnearbejdere: 186, 230, 329, 334, 480.
Havnekendingsnummer: 39.
Havnekutymmer: 391.
Havnelodser: 107.
Havnelygter: 100.
Havnepoliti: 17 f, 22, 35.

- Havneredskaber* : 14 f.
Havnereglementer : 16 ff, 29, 35, 96 f, 105, 110 f, 199, 481.
Havsnød, Skibsførers Pligt i: 199, 214. (Se ogsaa *Nød*, *Nødsignal*) .
Hclbefragtning : 282, 319, 322 ff, 329, 369, 375 f.
Helligdage : 206, 230, 326 f.
Helsingørs Red : 120, 402.
Hestekraft : 71 Note 11.
Hjemsendelse af Hyremidler : 266.
 af Lig : 268.
 af Skibsfører : 271.
 af Søfolk : 210 f, 214, 248 ff, 267, 270 ff.
 (Se ogsaa *Sømænd*, *der hjemsendes*).
Hjemsted, Skibs : 13, 32 f, 36, 157, 297 f, 467.
Hjælp, se *Nød*.
Hjælpeleds : 101.
Hovedsyn : 60 f, 90.
Hvalfangst : 6 f.
Hyre, ikke bidragspligtig i Groshavari : 427.
 Godtgørelse af i Groshavari : 417, 433.
 Hjemsendelse af : 266.
 Mandskabs : 239 ff.
 Reders Ansvar for : 483.
 Rømning med : 233.
 Skibsførers : 239.
 sparet Hyres Fordeling : 242 ff.
 Søpanteret for Krav paa : 463, 477.
 Tab af : 147, 233.
 Tilbageholdelse af : 245 f.
 Tillæg til : 241.
 Udbetaling af : 244 ff.
Hyreaftale : 81, 193 f, 208, 219.
Hæve, se *Ophævelse*.
- Identitetsmærker* : 292 ff.
Ikthænderkonnossement : 286, 290, 294, 299, 304, 310 f, 313 ff.
Immunitet, fremmede Statsskibes : 493.
Inndelings-Lastelinie : 58, 62.
Indemnitetserklæring : 297.
Indførselsforbud : 261, 372 f.
Indkaldelse af befarent Mandskab, se *Stopning*.
Indkomstskat : 18 f.
Indlastning, Tid og Sted for : 286, 297.
- Indpakning* : 292 ff, 348, 355, 367.
Indsigelser, Fortabelse af : 294, 305, 314.
Indskrænkning af Ansvar ved Skibssammenstød : 448 f.
 af Bortfragters Pligter : 341 ff, 347.
 af Skibsførers Stillingsfuldmagt : 221.
Indtræden i Søpanteret : 453 f, 475.
Inkvirering : 134, 137 ff.
Interessentskab : 26.
International-privatrethlige Regler : 22.
Invaliditet, Forsikring mod : 274.
Isafgift : 16 f.
Isbrydere : 16 f, 403 ff, 462.
Isgang : 416.
Ishindringer : 16 f, 261, 316, 360, 378, 386, 416.
Isvarsling : 109.
Islandske Skibe : 1, 3, 5, 24, 130, 134.
 Sømænd : 250 f, 256, 259, 269 ff, 273.
Isolationslokale : 128 f, 132.
Isolationsprøve : 53.
- Jason-Klausul* : 413.
jettison : 423.
Journal, se *Skibsdagbog*.
- Kalciumkarbid* : 64.
Kanalafgifter : 332, 384, 411, 462.
Kaplak : 239, 257 f.
Kapning, af Master m. m. : 420 f.
Kaptajn, se *Skibsfører*.
Karantæneafgift : 15, 133, 332, 384, 462 f.
Karantænebestemmelser : 20, 133, 199.
Karantænebevis : 129.
Karantæneflag : 126 f.
Karantæneforanstaltninger, forebyggende : 131 f.
Karantæneophold : 348, 386.
Karantænesignaler : 126 f.
Karantæneudgifter : 132 f, 332.
Karantænevæsenet : 105, 122 ff.
Kastning af Dækslast : 422.
 af andet Gods : 423.
Kendingsbogstaver : 32, 108.
Kendingsmaal : 32, 41, 157.
Kendtmand : 102 f, 462.
Kieler-Kanalen : 1, 10, 106.

Klarering: 11, 13 Note 17, 66, 135 ff.

Klasse: 45, 52, 317 f, 381.

Klasecertifikat: 45.

Klassifikationsselskaber: 45 f, 52, 58, 65.

Klæder, se *Rejsegods*.

Kokain: 231, 397.

Kolera: 125 ff, 128, 268.

Kommandit(aktie)selskab: 26, 171 f.

Kommuner: 26, 275.

Kompas: 54.

Kondemnation: 165 f, 258, 317, 352, 370, 385, 395, 397 f, 415, 431, 435.

Konfiskation: 3, 6, 36 f, 133, 141, 166 ff.

Konkurs: 154 f, 157 f, 159, 162, 170 f, 181 f, 262, 454, 456, 458, 461 f, 473, 475 f, 490.

Konnossementer: 282, 284 ff, 14, 357.

Datering af: 286.

Deponering af: 311.

Flere —: 288 ff, 291, 310 ff.

Forhold til Fragtaftalen: 290, 298 ff, 366, 387.

Fortabelse af Indsigelser ved: 294, 314.

Fortabelse af Rettigheder ved: 314 f.

Mortifikation af: 312, 315.

Indhold af: 286 ff, 292, 297 ff.

Overdragelse af: 313 f.

Udstedelse af: 286 ff, 308.

Konnossementsafskrift: 198.

Konnossementsansvar: 217, 293 ff.

Konstruktiv Totaltab, se *Totaltab*.

Konsul, se *Udenrigstjenesten*.

Konsularkonventioner: 20.

Konsulatsafgift: 10.

Kontrol- og Søprøve: 53.

Kontrolsyn: 60 f, 66, 90, 197, 207 f, 231, 237 f.

Kopper: 125 ff.

Kost: 206, 208 f, 211 ff, 248, 261, 276, 396.

Kostbarheder: 321, 342, 396 f, 424.

Koste: 100.

Krig: 261 f, 371, 373.

Krigshandling: 348.

Krigskontrabande: 321 Note 10.

Krigsmidler: 418, 426.

Krigsskibe: 8 f, 29, 129, 136, 191, 403, 492.

Krængningsprøve: 53.

Kul: 319, 365, 381, 386, 423.

Kullempere: 77.

Kulminetørn: 326 ff.

Kumulation af Straffesager for Sø- og Handelsretten: 145.

Kundgørelse af registrerede Adkomster eller Hæftelser: 161.

Kutymer: 391. (Se ogsaa *Havnekutymer*).

Kvalitet, Angivelse af: 292 ff.

Kystfart: 3 f, 67, 136.

Kystfredning: 7, 107.

Kystopsynsposter: 136.

Kystradiostationer: 108.

Kystskipper: 67 ff.

Københavns Havn og Red: 8, 11 med Note 11, 12, 14 Note 20, 15, 462.

Købstadhave: 11, Note 11.

Køthalingspenge: 12.

Kønssygdom: 249, 270 f, 273.

Laan, Optagelse af, for Rederen: 221, 466 f. for Ladningsejer: 222, 320.

til Skibsfører: 272.

Skibsførers til Reder: 463.

Ladning, Bidragsværdi i Groshavari: 428, 430 ff.

Fordring for Skade paa: 464, 477 f, 488.

Salg af — for Ejerens Regning: 209, 222 f, 320.

Salg af — for Reders Regning: 221.

(Se ogsaa bl. a. *Ansvar*, *Ansvarsforholdsklausuler*, *Besigtelse*, *Lastning*, *Losning*, *Omsorgspligt*, *Søpanteret*, *Udlevering*).

Ladningsmanifest: 134, 198, 440.

Landlov: 206, 280.

Lanterner: 54.

Last, Udkastning af: 97. (Se ogsaa *Kastning*).

Laste- eller Losseafgift: 12, 14.

Lasteevne: 317 f, 352, 354, 376, 381.

Lastelinie: 46 f, 62 ff, 89, 197, 212.

Lasteliniecertifikat, dansk: 64, 93, 47.

internationalt: 33 f, 47, 60, 64 ff, 91 f, 93 f, 198.

Laste- og Lossemidler, Indretning af: 55 f, 61, 89.

Lasteplads: 322 f, 328 f, 364.

Lastetid: 323 ff, 329, 331, 359, 361, 376.

Lastfartøjsfortegnelsen: 38, 40.

Lastning: 49, 62 ff, 87, 89, 94, 136.

Lavværgemaal, Registrering af: 156.

- Legitimation*: 29, 160 f, 288, 299 f, 310 ff, 315, 369.
Leje af Skib: 281, 406 f.
Lejeret: 176.
Lejlighedslops: 104.
Levering, Befragters: 329 ff.
 Bortfragters: 334, 383.
 af tidsbefragtet Skib: 381.
lex Rhodia de jactu: 423.
Lig: 123 f, 127 f, 132, 268.
Liggetid: 323 ff, 329.
Lockout: 327, 334, 348, 386.
Lods: 122 ff, 126 f, 133, 135, 183 ff, 275, 480.
Lodsfartøj: 102, Tilf. ad 129.
Lodsning: 4, 15, 101 ff, 404.
Lodspenge: 42, 106 f, 136, 332, 384, 411, 417, 461 f, 474.
Lodstvang: 15, 104 f med Note 17, 225.
Log: 54.
Lokalkonnossement: 285, 288, 315, 340.
London Baltic printed rates: 318.
Losning: 320, 334, 341 f, 367, 379, 383, 385, 387.
Losningsudgifter: 401, 415, 417, 418, 429.
Losseplads: 332 f.
Losserulle: 137.
Lossetid: 333 f.
Lugebesigtelse: 206, 384.
Lumpsum: 318, 354.
Lydighed: 231, 236.
Lydsignaler: 95.
Lys- og Lydtønder: 100.
Lystfartøjer 28, 38 ff, 69, 71.
Lystfartøjscertifikat: 12, 30, 39 f, 136.
Lystsejler, Bevis som: 69, 73 ff.
Lyttevagter: 85.
Lægsforstander: 81 Note 33.
Læge: 76, 188, 207.
Lægebog: 57.
Lægehjælp: 249, 271.
Lægemedler: 57, 87 f, 207, 212, 249, 271.
Lægeraad: 108.
Lægeundersøgelse: 49, 87 f, 90, 125, 127, 224, 231.
Lægtere: 68, 70, 451.
Lægtring: 329, 340, 420.
Løfteprøve: 61.
- Maal*, Angivelse af Godsets: 292 ff, 308, 353, 357 f.
Maaleattest: 44.
Maalebrev: 14, 32, 34 f, 42.
Maaling, Skibes: 4, 32, 35, 41 ff, 44, 136.
Magtanvendelse, Skibsførers: 225.
management of the vessel, Ansvar for: 345.
Mandskab, se *Skibsmandskab*.
Manøvrering: 198 f.
Marked, Tab af: 424.
Markedspris: 432, 436 f.
Maskinbetjening: 71 ff.
Maskindagbog: 200, 202, 211, 229, 235.
Maskineri: 52, 197, 229.
Maskinformødenheder: 365, 384, 415, 417, 427, 429.
Maskinisteksamen: 72.
Maskinmester: 72 f, 188, 193, 224, 229 f, 263.
Maskinpasser: 72 f.
Maskinskade: 421 f, 440.
Massekrav: 456, 473.
mates receipt, se *Styrmandskvitteringer*.
Matroser: 76.
Medicin, se *Lægemedler*.
Medrederpant: 168 f, 174, 176.
Medtagelse af Gods, Bortfragters ved Helbefragtning: 319, 375.
 Passagerers: 397 f.
 Skibsførers: 210, 213, 218.
 Sømænds: 224, 231, 236, 238.
Menneskeliv, Redning af: 98, 113 f, 198, 214 f, 332, 348, 383, 405, 407.
Mindstefragt: 318.
Misligholdelse: 263, 368, 370, 377 f, 398, 481.
Mishandling: 255, 261.
Modregning: 241 f, 245 f, 447 f, 483, 485.
Modtagelse af Gods: 363, 379, 457.
Modtagelsesbevis: 340.
Modtagelseskonnossement: 282, 284 f, 287 f, 308, 368, 477 f, 482.
Modtager: 289, 299, 304 ff.
 flere -e: 363 f.
Morarente: 174 f, 360.
mortgage: 157.
Mortifikation: 312, 315.
Motorpasser: 71 f.

Myndighed, Skibsførers: 224 ff, 398.

Myndighedsmisbrug: 227.

Mytteri: 190, 225, 227, 236.

Mærkning, af Skibe: 32 f, 39.

af Lasten: 63 f.

af Gods: 348, 367.

Mønstring: 81 ff, 94, 136, 194, 203.

Mønstringsbevis: 81, 194 Note 3, 211.

Mønstringsrulle: 56, 87.

Nationalitet: 20 ff, 25 ff, 297 f.

Nationalitetsbevis: 29 ff, 34, 38, 42, 197.

Nationalitetscertifikat: 24, 26, 29 ff, 34, 38, 42, 77, 197.

midlertidigt: 27, 33 f, 197.

nautisk Fejl eller Forsømmelse: 481, 483.

nautiske Instrumenter: 54.

Navigatorer, Uddannelse af: 10, 462.

Navigering: 198 f, 229, 339, 345 f, 481.

Navigeringsmidler: 51, 54.

Navn, Skibs: 32 f, 36, 157.

Nedsættelse af Erstatningsansvar for Skibsfører: 215, 218, 446.

for Sømænd: 237, 446.

Negligence-Klausul: 338, 449.

Netto-Registertonnage: 32 f, 42, 318.

nyt for gammelt, Fradrag for: 434 f.

Nærklausul: 316, 323.

Nød, Pligt til at yde Hjælp i: 98 f, 202.

Overenskomst om Bjærgeløn i: 408 f.

Nødhavn: 209.

Nødhavnsudgifter: 416 f.

Nødretshandling: 481.

Nødsignaler: 95, 410.

offentlig Hjælp til Sømænd, i Udlandet: 266 ff.

her i Landet: 273.

Ombygning af Skib: 24.

Omladning: 316, 340.

Omsorgspligt: 320 f, 341 ff, 370, 384, 395.

Opbringelse: 261, 351, 371.

Ophold udover Last- og Lossetid, Godtgørelse for: 360, 450.

Opholdsrum: 51, 53, 56, 206 f, 208, 212 f, 261.

Ophævelse af Fragtaftale: 309, 360, 368 ff, 388, 390, 398 f.

gensidig Ret til — —: 371 f, 388 f, 398 f.

af Tjenesteaftale 261 f, 263. (Se ogsaa *Afskedigelse*).

Ophør af Aftale om Passagerbefordring: 398.

af Fragtaftale: 370 f.

af Stillingsfuldmagt: 221 f.

af Tjenesteforhold: 258 ff.

Opium: 231, 397.

Oplysninger i Konnossement: 292.

urigtige: 339, 343, 467 f, 469, 471, 477 f, 481 f, 485 f, 488.

Oplægning af Skibe: 12, 261.

af Gods: 335 f, 354 f, 362, 379, 452, 456.

Opløsning af Partrederi: 281 f.

Oprør: 348, 371, 398.

Opsigelse af Tjenesteforhold: 252 f.

Ordensforskrifter: 224 f, 397.

Ordrekonnossement: 286, 294, 299, 305, 310 f, 313 ff.

Overdragelse af Skib: 156, 165 f, 475 f, 477.

af Skibspart: 25 Note 2, 176 f, 182.

af Ret efter Aftale om Passagerbefordring: 395.

overlap: 382.

Overliggetid, Godtgørelse for: 306 f, 309, 323, 328 f, 334, 359 f, 363, 370 f, 374, 377 f, 450.

Overskibsinspektoratet: 30, 47, 64.

Overskibssynet: 48 f, 61, 66, 86, 88.

oversøisk Passagerbefordring: 8, 395.

Paamønstring, se *Mønstring*.

Paasejling i Havn: 445, 464.

Paatale i Søsager: 145 f.

Panamakanalen: 1, 10, 44.

Pantere, viljesbestemt: 155 ff, 161 f, 164. (Se ogsaa *Sikkerhedsrettigheder*, *Søpantere*).

Pantsætning af Skib under Bygning: 164.

af Skibspart: 176.

Partladningsregel: 12.

Partrederi: 25 Note 2, 26, 155, 169, 171, 173—182, 193, 255, 346.

Bestyrelse af —: 177 ff.

Bidrag til Udgifter i —: 173 ff.

Opløsning af —: 181 f.

Overdragelse af Skibspart: 176 f.

- Overskudsfordeling : 175.
 Retsplejeregler vedrørende : 180.
 Partreders Hæftelse : 180 f.
passage inoffensif : 1.
Passagerbefordring : 9, 49, 392 ff.
Passagerer : 192, 209, 404, 464, 480.
Passagerfartøj : 30, 32, 38, 40, 64.
Passagerfartøjsfortegnelse : 38, 40.
Passagerpenge : 400, 426, 428, 469.
Passagerskib : 46, 51 ff, 56, 87 f.
Pejlindretninger : 54.
Penge, Forsendelse af : 321, 343, 396, 397, 424.
Personskade, Erstatning for : 396 f, 446, 464, 477, 480, 484, 489.
Pest : 125 ff, 129 Note 19, 268.
Pleje, af syge Søfolk : 207, 211, 248 ff, 267, 269 f, 271.
Plettyfus : 125 ff.
Plimsoll : 46.
Politi : 24, 48 f, 112 ff, 191, 195, 226, 232.
Postforsendelser : 400, 407, 426, 433.
Postskibe : 9 Note 3, 28.
Pramme : 30, 40.
Prangning : 421.
Prioritetsvirkning : 157 ff.
Prisedømning af Skib : 261.
privilegerede Fordringer i Forhold til registreret Pant : 159.
Proviant : 51, 57, 87, 231, 317, 344, 380, 395, 403, 416, 427, 469, 482 f.
præklausiv Indkaldelse : 31.
Pumper : 52, 422.
Pumpning, Udgifter ved : 415.

Radiofyr : 100.
Radiojournal 203, 54.
Radiolyttevagt : 76.
Radiopejlapparat : 54.
Radiopejling : 51.
Radio-Sikkerhedscertifikat : 46, 57 ff, 65, 85, 90, 93 f, 197.
Radiotelefon : 53, 76.
Radiotelegraft : 51, 53 f, 55, 58, 61, 87, 89.
Radiotelegrafister : 76, 85, 188 f, 192, 260, 263.
Reders Død : 262.
 Hæftelse for Bjærgeløn : 408.
 for Groshavaribidrag : 441.
 for Havaribidrag iøvrigt : 444.
 Konkurs : 262.
Rederansvar, Begrænsning af : 479 ff.
 for egen Fejl og Forsømmelse : 483.
 for Skibsfører og Mandskab : 183 ff, 189.
Rederi : 158, 170.
Rederiregistret : 139 f, 170 ff.
Redning, se *Menneskeliv*.
Redningsmateriel : 50 f, 55, 58, 89.
Redningsvæsenet : 121.
Registerton, engelsk : 41.
Registertonnage : 157, 318, 353.
Registrering af Skibe : 29 ff, 155 ff.
 af Rettigheder over Skibe : 155 ff.
 af Skib under Bygning : 156.
Registreringsbogstaver : 108, 157.
Registreringscertifikat, se *Nationalitetscertifikat*.
Registreringsdagbog : 157.
Regnskabsaflæggelse, bestyrende Reders : 177.
 Skibsførers : 210.
Regres, Reders mod Personer, han er ansvarlig for : 189, 446.
 ved Skibssammenstød : 446 f, 449, 475, 478.
Rejse : 471 ff, 485, 489.
Rejserute : 261 f, 299 f, 307.
Rejsebefragtning : 281 f, 284, 302, 316 ff.
Rejsebortfragters Ansvar for Gods : 338 ff.
Rejsegods : 396 ff, 400, 407, 426 f, 433, 440, 464, 477 f.
Rektakonnossement : 286, 290, 294, 299, 305, 310 f, 340.
Reklamation : 350, 369, 373, 377, 388.
Renter : 159, 245, 418, 438, 483, 485.
Reparation : 204 f, 219, 383, 466.
Reparationsomkostninger : 166, 371, 418, 434 f.
Retsafgift : 148 ff, 461 f, 473 f.
Rettigheder, se *Fortabelse*.
Revers : 297.
Revselse, legemlig : 225.
Riga printed rates : 318.
Risiko, Bortfragters for Fragten : 354 f.
Ror : 52.
Rorkommando : 98.
Rotter : 123, 126, 128, 131 f.
 Udgift ved Udryddelse af : 133.

Rotteudryddelsescertifikat: 132.

Rutebart: 323, 326, 336.

Ruteskibe: 12, 16, 129, 197, 324.

Røgskade paa Gods: 346.

Rømning: 80, 233 f, 267.

Sagsomkostninger: 483, 485.

Salg af bjærget Gods: 115, 117.

af oplagt Gods: 336, 362, 379, 387, 396, 442, 454.

af Gods i Nødhavn: 420, 436 f.

af Gods for Ejerens Regning: 209, 222, 355 f.

af Gods for anden Ladningsejer eller Reder: 221, 356, 450, 452, 458.

af Skib: 220, efter Kondemnation: 476. (Se ogsaa *Overdragelse*).

Sameje: 158, 170, 173.

Samkvemspas: 123 ff, 136.

Sammenstød mellem registrerede Rettigheder: 158 ff.

mellem registrerede og uregistrerede Rettigheder: 164 ff. (Se ogsaa *Skibssammenstød*).

Sejl, Skade paa: 421.

Sejlads: 95 ff, 111, 198.

Sejlfiskerfartøj: 68 f, 70.

Sejlskibserhvervet, Hjælpeforanstaltninger for: 18 Note 27.

selvantændt Ladning, Skade paa: 423.

Session: 82.

Signalering: 16 Note 24, 54, 95, 98, 100, 108, 126, 134, 403.

Signalbog: 108, 126.

Sikkerhedscertifikat: 33, 46 f, 57 ff, 65, 85, 90, 93 f, 197.

Sikkerhedsrettigheder, kontraktmæssige: 156 f, 164 f, 167 f.

Sikkerhedsstillelse for Bjærgeløn: 116, 165, 407.

for Fordring, hvorfor Reder har begrænset Ansvar: 490 f.

for Fragt: 334, 361 f.

for Havaribidrag: 361, 456.

ved Mortifikation: 312, 315.

Sikkerhedstjeneste: 109 ff.

Skib, Aftale om Befordring med bestemt: 316 f, 380, 395.

Bidragsværdi af: 428 f, 431 f. (Se ogsaa

Overdragelse, *Salg*, *Sødygtighed*, *Søpanteret*).

Skibbrud: 114.

Skibsafgifter: 12 ff, 332, 384, 411, 417.

Skibsbemandingsliste: 78, 81, 84 f, 193 f, 197, 264.

Skibsdagbog: 53, 56, 99, 136, 147 f, 191, 199 ff, 211, 214, 229, 235, 270, 277. (Se ogsaa *Autorisation*).

Skibsfornødenheder, Krav for leverede: 477.

Skibsfører: 67 ff, 99.

hans Forhold til Tidsbefragter: 381, 385.

Myndighed: 224 ff.

Reders Ansvar for: 183.

som Repræsentant for Ladningsejer 208 f, 216 ff, 321.

Strafansvar: 213 ff.

Tjenesteplichter: 196 ff.

midlertidig: 77 f, 193, 404.

(Se ogsaa *Afskedigelse*, *Erstatningsansvar*, *Frakendelse*, *Hyre*, *Stillingsfuldmagt*).

Skibsliste, Danmarks: 108.

Skibsløys: 95.

Skibsmandskab: 76, 78, 143 f, 191 f, 206, 214, 229 ff, 403, 464.

Skibsmæglere, autoriserede: 14, 138 ff, 206, 282 f, 331, 337, 386.

Skibspapirer: 61, 93, 136, 197 f.

Skibsregister, *Det almindelige*: 29 ff, 155 ff, 179 f.

Skibssammenstød: 22, 95, 99, 204, 445 ff, 464, 477, 485.

Skibsskøde- og Pantebrevsprotokol: 158, 160.

Skibstilbehør: 52, 419 f, 422, 469.

Skibstilsyn, Statens: 33, 39, 41, 45 ff, 58, 61, 64, 66, 86 f, 89 f, 93 f, 136, 462.

Skodder: 52.

Skoleskib: 74, 192.

Skrue, Benyttelse af: 97, 481.

Skønsforretning, se *Besigtelse*.

Slukning af Brand: 403, 423.

Slukningsredskaber: 55, 346.

Smugleri: 7, 22 f, 167, 213, 255.

solidarisk Hæftelse for Havaribidrag: 441.

for Søpanteret for Bjærgeløn: 407.

ved Skibssammenstød for Personskade: 446 ff, 475.

for Søpanteret i Ladning: 453 f, 474 f.

- Specialangivelse* : 13, 137.
Specialcertifikat : 59.
Spillerum : 320, 376 f.
Spiritus, se *alkoholholdige Varer*.
Sprængstoffer : 55, 63 f, 87, 105, 197, 321, 342, 347, 356, 367, 382, 390 f, 396, 424.
Standsningsret : 290, 313.
Statsskibe : 12, 26, 136, 191, 403, 492 f.
Statssøtte til Skibsfarten : 18.
Stenfiskercertifikat : 38.
Stenfiskerfartøj : 38 f.
Stenfiskeri : 7, 38.
Stevedor : 140, 330, 385.
Stillingsfuldmagt, bestyrende Reders : 179.
 Bortfragters for Ladningsejer : 320, 385, 390, 451.
 Skibsførers for Rederen : 191, 219 ff, 409 f, 465 ff, 471, 482, 484.
 for Ladningsejeren : 222 f, 409 f, 451.
Stopning : 82 f.
Stormskade : 425.
Stormvarsling : 51, 108.
Straf : 3, 6, 34, 49, 61, 90, 99, 107, 140, 141, 195, 213 ff, 227, 233 ff, 280.
Straffemyndighed, dansk : 21 ff, 190.
Strandfogder : 4, 112, 116, 122.
Stranding : 20, 112 ff, 124, 129, 133, 199, 425.
 kunstig : 111.
 frivillig : 421.
Strandingskommissionær : 113 Note 8.
Strejke : 327, 334, 348, 386.
Strækprøve : 56.
Stuvning : 63 f, 206, 229, 302, 329, 341 f, 383 ff.
 Befragters Ansvar for Skade voldt ved : 367, 387 f.
Stuvningsgods : 319 f.
Stykgodsbefragtning : 282, 301, 303 f, 320, 322, 324, 326, 329, 345, 360, 369, 377.
Stykketal : 292 ff, 308, 353.
Styrekommando, se Rorkommando.
Styring : 95.
Styrmand : 67 ff, 77, 198 f, 203, 209, 228 ff, 263.
 Reders Ansvar for : 188.
Styrmandskvitteringer : 331.
Styrtesøer, Skade ved : 420.
Substitute, Befordring med bestemt Skib eller : 316 f.
Substituted expenses : 418 f, 435.
Suezkanalen : 1, 10, 44, 106.
Sundhedsanmeldelse : 123 ff.
Sundhedsbevis, færøsk : 133.
Sundhedspas : 2, 130 f, 198.
Sundhedsvæsen : 22, 49, 57, 87, 206 f, 209, 212, 396.
Supercargo : 217, 342.
Surrogatkrav : 452, 454 f, 457 f, 472.
Sygeforsikring : 274.
Sygdom : 123, 207, 214, 240, 256 f, 399, 406.
Sygepasser : 76.
Syn og Skøn : 153 f, 204 ff, 384.
Synsprøve : 67, 73, 77.
Sædvane : 24, 357, 391, 399.
Særregistrering : 38 ff.
Sætteskipper : 67 f.
Sødygtighed, Tilsyn med Skibes : 22, 45 ff, 60.
 Ansvar for Skibets : 196 f, 317, 344, 390, 395.
 Klage over Skibets : 207 f, 231, 237 f.
 Skade paa Gods paa Grund af manglende : 339, 344 ff.
Sofartsbog : 81 ff, 194 Note 3, 234, 264, 270.
Søfartsraadet : 276 Note 7.
Søfolk, se Skibsmandskab.
Søforhør : 148, 151 ff.
Søforklaring : 148 ff, 153, 203 f, 214, 254, 258, 263, 277, 384, 404, 418.
Søgsmaal mod bestyrende Reder : 180.
 mod Partreder paa Rederiets Vegne : 180.
 af og mod Skibsfører : 180, 220, 222, 455, 475.
Søkort : 54, 108.
Sømænd, der hjemsendes : 192, 208, 224, 230 f, 237, 404, 464. (Se ogsaa *Hjemsendelse*).
Sømærker : 100 f.
Søndage, se Helligdage.
Sønæringsbevis : 73 ff, 86, 215 Note 40, 235 Note 22.
Søpanteret, i Ladning : 209, 361 ff, 370, 374.
 386, 407, 410, 441, 444, 450 ff.
 i Skib og Fragt : 407, 410, 441, 461 ff.
 Beskyttelse : 164 f, 452 f, 473.
 Bortfald af : 165, 456 ff, 475 ff.
 Forældelse af : 459 f, 477 f.
 Genstand for : 451 f, 469 ff.

- i flere Genstande: 441, 453 f, 474 f.
indbyrdes Rangfølge: 453, 473 f.
(Se ogsaa *Indtræden*).
Søprotest: 204.
Søroveri: 24, 348, 371, 398, 418 f.
Søsager, borgerlige: 142.
Straffesager: 145.
Søskade, Straf for Forvoldelse af: 213.
Søsterskibe, Bjærgning af: 404 f.
Sammenstød mellem: 448.
Søterritoriet: 4 ff, 22, 134.
Søulykke: 204, 235, 258, 464, 478.
Statistik over Søulykker: 153.
Søvejsregler, internationale: 17, 95 ff, 212.
- Taksation* af Skibs Værdi: 432.
af partiel Skade: 434.
Tankbaade: 40 Note 11, 62.
Tantième: 239.
Tarifafale: 194, 208.
Telegrafkabler, undersøiske: 24.
Tidsbefragtning: 281 f, 284, 287, 301, 306,
381 ff, 406, 441, 470.
Tidscerteparti: 386, 389.
Tidsfragt: 364, 381 f, 385 ff, 388, 406, 424,
470.
Tidstab: 289, 406, 424, 445, 485.
Tilbagebetaling af for meget udbetalt Hyre:
246 f.
af offentlig Hjælp til Sømænd: 269.
af forudbetalt Fragt: 358.
af Godtgørelse for Overliggetid: 370.
Tilbageholdelse af Skib: 48 f, 61, 85 f, 90,
92.
Tilbageholdsret: 156, 396.
for Bjærgeløn: 165 f, 209, 407, 475.
for Havaribidrag: 165 f, 441 f, 444.
for Vederlag for Reparation: 166, 473, 475.
Tilbagelevering af tidligere Adkomstdoku-
ment: 313, 331.
af tidsbefragtet Skib: 382.
Tilbagetræden fra Befragtning: 356 f, 372 ff,
374 ff, 389.
Tillægsberegning: 439.
Tillægshyre: 241.
Tilregnelser ved Groshavari: 413, 440.
Tilstand, Angivelse af Godsets synlige i
Konnossement: 292 ff.
- Tilsyn*, se *Skibstilsyn*.
Tilsynsbog: 47, 49 f, 53, 56 f, 203.
Tjenesteaftale, Ansvar for Fordringer ifølge:
483.
Tjenesteforhold, Tvist angaaende Mandska-
bets: 143 ff.
Tjenesteforseelser: 146 ff, 225.
Toldafgifter: 11, 362, 453.
Toldbestemmelser: 11 med Note 8, 199.
Toldbog: 136.
Toldpoliti: 22.
Toldseddel: 33, 134 f, 136, 138, 198, 309.
Toldvæsenet: 134 ff.
Toldvæsenets Opgaver vedr. Skibsfarten:
10 f, 13 f, 34, 39, 41, 48, 61, 66, 85, 94,
105 f, 122, 136, 203.
Tonnageafgifter: 461 ff.
Totaltab: 414. (Se ogsaa *Forlis*).
konstruktivt: 435.
Transitgods, Toldbehandling af: 138.
Transport af Konnossement: 282.
Troppetransportskibe: 29, Tilf. ad 78 ff, 84.
Træk, paa Hyre: 244 f.
Tuberkulose: 249 f, 270.
Tvangsauktion: 35 Note 34, 165 f, 177, 454 f,
459.
Tvangsfuldbyrdelse: 455, 484.
Tvangslods, se *Lods*, *Lodsvang*.
Tvangssalg: 454, 456, 459, 461, 474, 477.
Tvistigheder mellem Mandskab og Skibsfører:
143 ff, 255.
tyske Regel, den: 42.
Tyveri, Skade ved: 425
Trykprøve: 53.
Tæthedsprøve: 53.
Tønder: 100.
- Udenrigstjenestens* Opgaver: 10, 20 f, 27,
33 f, 35, 37, 47, 58 f, 65, 77 f, 80 f, 126,
130, 135, 143 ff, 149 ff, 193 f, 202, 204,
207, 225 Note 5, 232, 250 f, 266 ff, 277,
279 f.
Udførselsforbud: 261, 372.
Udkastning af Aske, Ballast, Last: 97, 105.
Udkigstjeneste: 77, 85.
Udlevering, af bjærget Gods: 115.
Bortfragters af Gods: 299, 311, 334 ff,
361 f, 378, 385, 396, 441 f, 456.

- Skibsførers af Gods behæftet med Søjante-
 ret: 209, 218, 441 f.
Udlodning af Formue i Partrederi: 175, 178,
 181 f.
Udlæg, Rettens: 154 f, 157, 159, 162, 164 f,
 461, 484, 492 f.
 Bortfragters for Ladningsejer: 320, 450, 452.
 Medreders i Partrederi: 174.
 Skibsførers for Reder: 463.
Udlækning: 354.
Udpantning: 155, 157, 162, 164.
Udrustning af Skib: 49, 51 ff, 90 ff, 317, 342,
 380, 395, 403, 416 f, 426, 429, 482.
Udslettelse af Skibsregistret: 36, 156.
Udvandrere, Befordring af: 8 f, 49, 392 ff.
Udvandrer-skibe: 76, 87 f.
Udvandringsagenter: 8, 393.
Uistandsætteligt Skib, se *Kondemnation*.
Ulydighed: 255.
Ulykkeshændelse: 373, 412, 443 f, 477, 485 ff,
 489.
Ulykkesforsikring: 201, 204, 212, 270, 274 ff.
Ulykkesforsikringspræmie: 468.
Ulykkestilfælde, Anmeldelse af: 277.
 Foranstaltninger til Sikring mod: 51, 55,
 201, 204.
Umulighed, Leverings: 372.
Umyndiggørelse, Registrering af: 155, 156,
 158, 162, 170 f.
 Partreders: 182.
Underbefragtning: 288, 306, 340 f, 457.
Underbortfragters Ansvar: 408, 441, 444,
 480, 483.
Underbortfragtning: 281, 300, 301, 383, 429,
 470, 474 f.
Underhold: 271, 417.
Underlag: 329, 384.
underlap: 389.
Undermester: 72 f.
Underretningspligt, Skibsførers: 209 f.
Undtagelses-Certifikat: 57, 90.
Uredelighed, Skibsførers: 255.
Uskadeliggørelse af Vrag: 210.
Utoj, Rensning for: 128 f.
- Vagere*: 100.
Vagtjeneste: 54.
Valg: 202, 212 f, 279 f.
Vand: 57, 380, 384.
Vande, nationale: 4, 22.
Vandveje, internationale: 1, 10.
Vandvejsanlæg, Skade paa: 464.
Vareafgift: 11 ff, 332.
Vejer og Maaler: 14, 358.
Vejrforhold, Nødhavnsanløb paa Grund af:
 416.
Vejrtjeneste: 108 f.
Venerisk Sygdom, se *Kønssygdom*.
Veterinærpoliti: 49, 91.
Viderebefordring af Gods: 209, 317, 419, 452.
 af Passagerer: 209, 395, 398.
Vilkaar for Befordring og Udlevering af
 Godset: 299 ff.
Vold overfor Skibsfører: 236.
Voldgift: 389, 408 ff.
Vrag, Bjærgning af: 118.
 Melding om: 109.
 Uskadeliggørelse af: 109 ff, 118 f, 165,
 473, 482.
Vraggods, Bjærgning af: 116 ff, 401.
Vægtangivelse: 64, 292 ff, 308, 353, 357 f,
 367.
Værdiansættelse af Skib: 485 f, 488.
Værdiforringelse, Fradrag for — af Gods:
 437, 488.
Værdiforøgelse af Skib: 429.
Vægtton, engelsk: 42.
Værdipapirer: 321, 342, 396 f, 424.
Værksleje: 353.
Værnepligt: 80 ff.
Værneting i Søsager: 142, 145, 180.
weather working days: 327, 333 f.
Winchmænd: 230, 329 f, 334.
York-Antwerpen-Reglerne: 411 ff.

Ændring i Skibsregistret: 35.

Øvelser: 53.

BENYTTED E FORKORTELSER

- Abgr. K. bet. Konventionen om ensartede Regler angaaende Begrænsningen af Rederes Ansvar af 25. August 1924, Bekg. Nr. 36 af 24. Februar 1931.
- Bj. K. bet. Konventionen om Tilvejebringelse af ensartede Regler angaaende Hjælp og Bjærgning til Søs af 23. September 1910, Bekg. Nr. 244 af 24. Oktober 1913.
- Betr. L. bet. Lov om Skibsfartens Betryggelse, Bekg. Nr. 176 af 15. April 1930.
- I. U. bet. Instruks for Udenrigstjenesten Nr. 257 af 21. September 1932.
- K. L. bet. Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget Nr. 53 af 10. Marts 1938.
- Kn. K. bet. den internationale Konvention af 25. August 1924 om Konnossementer.
- Kn. L. bet. Lov om Gennemførelse af den internationale Konvention af 25. August 1924 om Konnossementer.
- L. K. bet. Lastelinie-Konventionen af 5. Juli 1930, Bekg. Nr. 223 af 2. September 1931.
- L. L. bet. Lov om Lodsvæsenet Nr. 131 af 17. April 1916.
- N. D. bet. Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (udgivet af Nordisk Skibsførerforening ved Direktør J. Jantzen).
- N. L. bet. Næringslov Nr. 138 af 28. April 1931.
- P. K. bet. Konventionen om ensartede Regler angaaende Søpanterettigheder og kontraktmæssige Panterettigheder i Skib af 10. April 1926, Bekg. Nr. 70 af 20. Marts 1931.
- R. L. bet. Lov om danske Skibes Registrering, Bekg. Nr. 103 af 4. Maj 1927.
- Rpl. bet. Lov om Rettens Pleje, Bekg. Nr. 212 af 1. Oktober 1936.
- S. H. T. bet. Sø- og Handelsretstidende.
- S. K. bet. den internationale Sundhedskonvention af 21. Juni 1926, Bekg. Nr. 119 af 28. Februar 1931.
- S. L. bet. Søloven, Bekg. Nr. 319 af 1. December 1937.
- Sf. K. bet. Dansk Søforsikringskonvention af 2. April 1934.
- Sh. K. bet. Konventionen angaaende mellemfolkelige Regler vedrørende Søhavne af 9. December 1923, Bekg. Nr. 182 af 23. Juni 1926.
- Sh. K. St. bet. den til sidstnævnte Konvention hørende Statut.
- Si. K. bet. Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, Bekg. Nr. 244 af 19. Juli 1930.
- Sm. L. bet. Sømandslov Nr. 181 af 1. Maj 1923.
- Sn. L. bet. Lov om Sønæring, Bekg. Nr. 74 af 31. Marts 1928.
- Sst. K. bet. Konventionen om Tilvejebringelse af ensartede Regler angaaende Skibes Sammenstød af 23. September 1910, Bekg. Nr. 244 af 24. Oktober 1913.
- Str. L. bet. Strandingslov Nr. 103 af 10. April 1895.
- T. Fr. bet. Forordning om Tolden og Kjøbstad-Konsumtionen af 1. Februar 1797.
- T. L. bet. Lov om Tilsyn med Skibe, Bekg. Nr. 177 af 15. April 1930.
- U. f. R. bet. Ugeskrift for Retsvæsen.
- Y. A. bet. York-Antwerpen-Reglerne af 1924.
-