

3. BETÆNKNING

AFGIVET AF

UDVALGET TIL REVISION AF SØLOVEN

angående

I.

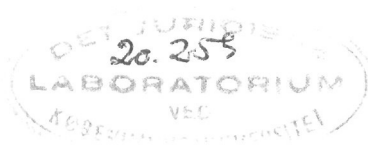
Partrederi

II.

Søpanteret m.v.

III.

Registrering af skibe
under bygning



BETÆNKNING NR. 580

1970

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Indledning	5
I. Udkast til lovbestemmelser om partrederi	8
Bemærkninger til lovudkastet	10
II. Udkast til lovbestemmelse] om søpanteret i skib	18
Bemærkninger til lovudkastet	20
III. Udkast til lov om ændringer i lov om skibsregistrering	28
Bemærkninger til lovudkastet	30

Bilag.

1. International konvention om indførelse af visse ensartede regler angående søpanteret-tigheder og andre panterrettigheder i skib. (Bruxelles 1967)	35
2. Konvention om registrering af rettigheder i skibe under bygning (Bruxelles 1967)... ..	50
3. Skrivelse af 16. maj 1968 fra Danmarks Skibskreditfond	58
4. Udkast til lov om ændringer i søloven sammenholdt med gældende sølov.	60

Indledning.

Efter at handelsministeriet den 18. juni 1957 nedsatte et udvalg til revision af søloven, har dette afgivet 2 betænkninger henholdsvis nr. 315 af 1962 angående fordeling af bjærgeløn, begrænsning af rederansvaret samt angående søforklaring og nr. 393 af 1965 angående skibsføreren og angående havari. I overensstemmelse med udvalgets kommissorium, hvorefter udvalget også vil være beføjet til at behandle andre spørgsmål om ændringer i de gældende lovregler, som måtte fremkomme under udvalgets arbejde, har udvalget i lighed med tidligere i nært samarbejde med de i Finland, Norge og Sverige nedsatte sølovskomiteer fortsat arbejdet med gennemgang og revision af andre afsnit af søloven.

Udvalget har siden afgivelsen, af dets 2. betænkning særlig beskæftiget sig med de i nærværende betænkning omhandlede emner, der foruden to kapitler i søloven, nemlig lovens kapitel 2 om partrederi og kapitel 11 om søpanteret, omfatter ændringer i lov om skibsregistrering. For de to sidstnævnte emners vedkommende er disse forårsaget af de på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1967 vedtagne konventioner om henholdsvis søpant og pant i skib samt om registrering af rettigheder i skibe under bygning.

Herudover har udvalget videreført arbejdet med revision af sølovens regler om passagerbefordring på grundlag af den på den 11. diplomatiske søretskonference i 1961 i Bruxelles vedtagne konvention om passagerbefordring, der på den ovennævnte 12. diplomatiske søretskonference blev fulgt op med vedtagelsen af en konvention om befordring af passagerbagage. Der blev endvidere på sidstnævnte konference, der omfattede 2 sessioner i 1967 og 1968, vedtaget en protokol om ændringer i den i 1924 vedtagne

konnossementskonvention, hvilke ændringer udvalget ligeledes har behandlet. Disse spørgsmål kan dog endnu ikke betragtes som færdigbehandlede. For passagerafsnittets vedkommende vil det som følge af visse forskelle i værnetingsbestemmelserne i de to konventioner om henholdsvis passagerbefordring fra 1961 og befordring af passagerbagage fra 1967 muligvis være nødvendigt at afvente en ændring af den førstnævnte konvention. For konnossementskonventionens vedkommende, hvor der bliver tale om at indarbejde de i 1968 vedtagne ændringer, forestår der endnu et nærmere nordisk samarbejde, hvorunder man bl. a. må tage stilling til et fra Norge og Sverige rejst ønske om helt at ændre det eksisterende befragtningskapitel i søloven med henblik på eventuelt at indarbejde konnossementskonventionen i søloven.

Udvalget har endvidere været inddraget i de forberedende forhandlinger vedrørende to konventioner om olieforurening på havet, der blev behandlet og vedtaget på en efter indbydelse fra IMCO afholdt international søretskonference i Bruxelles i november 1969. Mens den ene af disse konventioner alene vedrører visse folkeretlige regler om en kyststats adgang til at træffe afværgeforanstaltninger i tilfælde af olieforurening, vedrører den anden konvention spørgsmål om ansvar for olieforurening. Hvorvidt den sidstnævnte konvention vil medføre ændringer i den gældende sølovs ansvarsbestemmelser, er det endnu for tidligt at afgøre. Den i 1969 afholdte konference vil formentlig blive fulgt op af en ny konference i 1971, hvor spørgsmålet om redernes ansvar for olieforureningsskader på ny vil blive behandlet. Bl. a. på nordisk initiativ er der stillet forslag om oprettelsen af et internationalt fond, der skulle dække erstatninger i

forbindelse med olieskader, hvorved man ville undgå at udvide rederens nuværende ansvar efter søloven, hvilket den i 1969 vedtagne konvention ville medføre.

Udvalget havde i maj 1965 følgende sammensætning:

Professor, dr. jur. *Carl Rasting*, formand.

Fuldmægtig, nu kontorchef, *Jørgen Adamsen*, udpeget af udenrigsministeriet.

Skibsreder *K. Bülow Jensen*, udpeget af Søfartsrådet.

Kontorchef *J. Christiansen*, handelsministeriet.

Prokurist, nu direktør, *Bjarne Fogh*, udpeget af Søfartsrådet.

Forbundsformand *Sv. From-Andersen*, udpeget af Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Dansk Sø-Restaurationsforening.

Direktør *Bruno Hjort*, udpeget af Grosserer-Societetets Komite.

Retspræsident *R. A. Hove*, udpeget af justitsministeriet.

Kaptajn *J. Kastrop Olsen*, udpeget af Danmarks Skibsførerforening.

Maskinmester *H. P. Larsen*, udpeget af Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Radiotelegrafistforeningen af 1917.

Direktør *Peter Leth*, udpeget af Assurandør-Societetet.

Ekspeditionssekretær, nu kontorchef, *E. Lysgaard*, handelsministeriet.

Højesteretssagfører *Bent Nebelong*, udpeget af Industrirådet.

Professor, dr. jur. & phil. *Alf Ross*, udpeget af Provinshandelskammeret.

Efter at udvalget med betænkning nr. 2 i 1965 bl. a. havde afsluttet arbejdet med sølovens kapitel om skibsføreren, udtrådte de 3 medlemmer af udvalget, der repræsenterede mandskabsorganisationerne. Endvidere udtrådte det af Provinshandelskammeret udpegede medlem professor Ross. Kontorchef *J. Christiansen*, udtrådte i 1966, samtidig med at han blev pensioneret fra handelsministeriet. I stedet for professor *Carl Rasting*, der i foråret 1967 afgik ved døden, indtrådte professor, dr. jur. *Allan Philip*, der samtidig blev udvalgets formand. Direktør *Peter Leth* afløstes i efteråret 1967 af direktør *Heinrik Witt*. I efteråret 1969 aflø-

ste præsidenten for Sø- og Handelsretten, *Hans Topsøe-Jensen* fhv. retspræsident *R. A. Hove*. I maj 1970 afløste direktør, landsretssagfører *André M. Sørensen* skibsreder *K. Bülow Jensen*.

Sekretariatsforretningerne har været vareret af kontorchef i handelsministeriet *E. Lysgaard* og sekretær *Jørgen Bredholt*.

Udvalget har efter afgivelsen af 2. betænkning afholdt yderligere 22 plenarmøder. Der har været afholdt møder for de nordiske sølovskomiteer i København i 1965 og i Stockholm i 1968. Medlemmer af udvalget har deltaget i den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles, 1. session 1967 og 2. session 1968 samt i den af IMCO indkaldte søretskonference i Bruxelles i 1969. Der har til forberedelse af disse konferencer været afholdt flere nordiske møder i Oslo og København. Der er planlagt en nordisk konference i Helsingfors i slutningen af 1970 eller begyndelsen af 1971, hvor man skal afslutte drøftelserne vedrørende passagerkapitlet og behandle spørgsmålet om en ændring af befragtningskapitlet.

Som resultat af udvalgets seneste arbejde foreligger de nedenfor i afsnit I-III gengivne lovudkast vedrørende partrederikapitlet og kapitlet vedrørende søpanteret m. v. samt udkast til ændringer i skibsregistreringsloven, alle med tilhørende bemærkninger. Af praktiske grunde har man ligesom i 1. og 2. betænkning valgt at opstille selvstændige lovudkast med dertil knyttede bemærkninger for hvert af de tre emner. Udover de i afsnit I og II foreslåede ændringer i søloven vil det for at opretholde den eksisterende ensartede paragrafinddeling i de nordiske sølove være nødvendigt at ændre sølovens kapitel 10: Om begrænsning af rederansvaret, der omfatter §§ 254-263, således at dette kapitel fremtidig omfatter §§ 234-243, idet der dog iøvrigt ikke sker ændringer i de enkelte bestemmelser indhold. Samtidig flyttes den gældende sølovs § 8 til § 233, hvor denne bestemmelse om rederens ansvar mere naturligt hører hjemme. Den gældende sølovs § 7 foreslår man udgår som overflødig, idet denne bestemmelse om rederens personlige ansvar fremgår af dansk rets almindelige regler. Kapitel 10, der får overskriften: „Om rederens ansvar“, kommer heretter til at omfatte §§ 233-243.

De ovennævnte ændringer i paragrafind-

delingen skyldes, at man fra norsk og svensk side ønsker at indarbejde registreringsbestemmelserne i de respektive sølove; et ønske man i hvert fald for tiden ikke

mener at kunne følge fra dansk side. Der kan herom nærmere henvises til, hvad der nedenfor i afsnit III er anført om dette spørgsmål.

København, i august 1970

Jørgen Adamsen.

Bjarne Fogh.

Bruno Hjort.

E. Lysgaard.

Bent Nebelong.

Allan Philip,
(formand)

André M. Sørensen.

Hans Topsøe-Jensen.

Heinrik Witt.

Jørgen Bredholt.

I.

Udkast til lovbestemmelser om partrederi.

Tredie kapitel affattes således:

Om partrederi.

§ 39. De i dette kapitel indeholdte bestemmelser — med undtagelse af bestemmelserne i §§ 41-43 og 53, stk. 2 — kan fraviges ved aftale mellem partrederne.

§ 40. Ejes et skib af partredere, svarer hver af disse kun i forhold til sin andel i skibet for rederiets forpligtelser.

§ 41. For et skib, som ejes af partredere, skal der vælges en bestyrende reder.

Stk. 2. Som bestyrende reder kan vælges enten en person eller et aktieselskab eller et ansvarligt selskab, der opfylder de i § 1, stk. 2, fastsatte betingelser.

§ 42. I forhold til trediemand er den bestyrende reder i kraft af sin stilling berettiget til at afslutte alle de retshandler, som en rederiforretning sædvanlig fører med sig. Han kan således antage og afskedige skibsføreren og meddele ham forskrifter, tegne sædvanlige forsikringer og oppebære penge, der indkommer for rederiets regning. Derimod er den bestyrende reder ikke uden særlig bemyndigelse berettiget til at sælge eller pantsætte skibet, eller at bortfragte skibet for mere end et år.

§ 43. Den bestyrende reder kan sagsøge i partrederiets anliggender og kan sagsøges på dettes vegne. Er ingen bestyrende reder valgt, står det den, som vil sagsøge partrederiet, frit for at sagsøge, hvem han vil af partrederne på rederiets vegne. Sagsøgeren har valget mellem deres personlige værneting og retten på skibets hjemsted.

§ 44. Den bestyrende reder skal på hensigtsmæssig måde holde partrederne underrettet om partrederiets anliggender og bør rådføre sig med dem om alle vigtige spørgsmål.

§ 45. Når partrederne skal træffe beslutning, indkaldes de til møde med passende varsel, i almindelighed mindst en uge. Indkaldelsen kan sendes i anbefalet brev eller telegram til en partreders sidst kendte adresse. Såfremt en sag er af så hastende karakter, at afholdelse af møde med behørigt varsel ikke kan nås, kan afgørelse træffes på anden måde.

Stk. 2. Hvis en af partrederne begærer det, skal der føres protokol over forhandlingerne og beslutningerne på mødet. Protokollen opbevares af den bestyrende reder. Enhver partreder har ret til at blive bekendt med protokollens indhold og tage afskrift af denne.

Stk. 3. Er en partreder forhindret i at deltage i et møde, kan han lade sig repræsentere ved fuldmægtig eller skriftligt tilkendegive sit standpunkt. Den bestyrende reder skal sørge for, at de partredere, der ikke har deltaget i mødet personligt eller ved fuldmægtig, på hensigtsmæssig måde underrettes om de på mødet truffne beslutninger.

§ 46. Ved afstemning gælder som beslutning, hvad der vedtages af den eller de partredere, som ejer mere end en halvpart i skibet. Halvdelen er tilstrækkelig, når beslutningen tiltrædes af den bestyrende reder, selv om han ikke har part i skibet. Ligeledes er ved valg af bestyrende reder halvdelen tilstrækkelig; når to har fået lige mange stemmer, afgøres sagen ved lodtrækning. For beslutning om opløsning af partrederiet gælder de i § 54 fastsatte bestemmelser.

Stk. 2. Beslutninger, som er i strid med rederikontraktens indhold eller ligger udenfor rederiets øjemed, er ikke gyldige, medmindre samtlige partredere er enige.

§ 47. Den bestyrende reder kan til enhver tid afsættes ved beslutning af partre-

dere, der ejer mere end en halvpart i skibet. Ejer han selv halvparten eller mere, kan retten på den bestyrende reders hjemsted efter begæring af en partreder afsætte ham, om dertil findes skellig grund, og beskikke en midlertidig bestyrende reder.

§ 48. Den bestyrende reder skal føre særskilt regnskab over sin forvaltning af partrederiets anliggender. Han er pligtig at aflægge regnskab overfor partrederne for hvert kalenderår senest inden 2 måneder efter dets udløb.

Stk. 2. Når regnskab aflægges, skal den bestyrende reder fremsende dette til hver enkelt partreder. Enhver partreder har adgang til regnskabsbøger og bilag.

Stk. 3. Indsigelser mod den bestyrende reders regnskab må, for så vidt de ikke grunder sig på svig, fremsættes inden 6 måneder, efter at regnskabet er fremsendt til partrederne.

§ 49. Til bestridelse af de udgifter, som rederivirksomheden kræver, påhviler det enhver partreder at yde det fornødne bidrag i forhold til hans part i skibet. Unnlader nogen partreder efter påkrav at betale sit bidrag, og bliver dette beløb lagt ud af den bestyrende reder eller af nogen af medrederne, er den bidragspligtige partreder pligtig at betale rente af det udlagte beløb, til betaling finder sted. Renten udgør den til Danmarks Nationalbanks diskonto til enhver tid svarende rente med tillæg af 4 pct. p. a., dog mindst 6 pct. p. a.

Stk. 2. For sin fordring har kreditor sikkerhed i det på den bidragspligtiges part i skibet faldende udbytte og kan kræve dette udbetalt af den bestyrende reder i den udstrækning, det er nødvendigt til dækning af hans krav.

§ 50. Vinding og tab ved rederivirksomheden fordeles på partrederne i forhold til enhvers part i skibet.

Stk. 2. Foreligger der efter aflagt rederiregnskab et overskud, skal det udbetales til partrederne, for så vidt der ikke er nødvendig brug derfor i rederivirksomheden.

§ 51. Overdrager en partreder en part eller en del af en part i skibet, er overdrageren forpligtet til omgående at underrette den bestyrende reder og samtlige medreder herom. Samme pligt her erhververen i andre

tilfælde, hvor en part eller en del af en part går over til en ny ejer.

§ 52. Enhver af medrederne har, medmindre overdragelse af skibsparten sker ved offentlig auktion, eller overdragelse sker til partrederens ægtefælle eller livsarving, forkøbsret til vedkommende part, såfremt han inden 2 uger fra det tidspunkt, han modtog underretning om overdragelsen og vilkårene for denne, gør forkøbsretten gældende. Sker overgangen ved arv eller ved gave, fastsættes købesummen til det beløb, som skibsparten er værd. Ønsker flere medreder at gøre forkøbsretten gældende, udøves forkøbsretten i forhold til deres parter i skibet.

Stk. 2. Reglerne i stk. 1 finder ikke anvendelse indenfor partrederier, der er oprettet før den (lovændringens ikrafttræden).

§ 53. En partreder, som afhænder en skibspart, bliver ikke derved fri for sit ansvar overfor medrederne for de forpligtelser, som påhvilede rederiet ved overdragelsen. Erhververen indtræder ved selve overdragelsen i alle en partreders rettigheder og forpligtelser over for medrederne. Han er på samme måde som overdrageren bundet ved alle af rederiet før overdragelsen truffene beslutninger eller påbegyndte foretagender med deraf flydende forpligtelser, og medrederne kan bringe i modregning imod ham fordringer, som de ifølge rederiforholdet har på overdrageren.

Stk. 2. Partrederiets fordringshavere kan, for så vidt angår forpligtelser, som påhvilede rederiet ved afhændelsen, enten holde overdrageren eller erhververen ansvarlig. Har en fordringshaver foretaget retslige skridt mod erhververen, er overdrageren frigjort overfor denne fordringshaver. For rederiforpligtelser, der er stiftet efter overdragelsen, er kun erhververen ansvarlig; dog er også overdrageren ansvarlig overfor tredie-mand, der har indgået aftale med rederiet uden at kende eller burde kende overdragelsen.

§ 54. Den eller de partreder, som ejer mere end en halvpart i skibet, kan beslutte partrederiets opløsning. Endvidere kan en partreder med 6 måneders skriftligt varsel til medrederne kræve rederiet opløst.

Stk. 2. I følgende tilfælde kan enhver af

partrederne uden varsel forlange rederiet opløst:

- 1) når skibet uden lians skyld eller samtykke mister retten til at fore dansk flag;
- 2) når den bestyrende reder er blevet afskediget ved rettens kendelse i medfør af § 47;
- 3) når en medreders bo tages under konkursbehandling, når lian har standset sine betalinger eller har erklæret sig ude af stand til at opfylde sine forpligtelser;
- 4) når hans ret er blevet krænkede ved væsentlig misligholdelse af rederikontrakten eller iøvrigt ved den måde, hvorpå rederiets anliggender forvaltes.

Stk. 3. En partreder har, når krav om opløsning af rederiet er rejst, ret til at udløse den eller de medredere, der har begæret opløsning i medfør af stk. 1, eller som har bevirket, at et af de i stk. 2, nr. 1-4 nævnte forhold er indtruffet. Ønsker flere medredere at gøre udløsningsret gældende udøves denne i forhold til deres parter i skibet.

Sl/c. 4. Kan der ikke opnås enighed om det beløb, for hvilket partrederne, jfr. stk. 3, kan overtage parten, skal købesummen af skønsmænd udmeldt af retten på skibets hjemsted fastsættes til den udløste parts værdi. Den af skønsmændene truffede afgørelse kan af begge parter indbringes for retten. Sag herom må være anlagt, inden tre måneder efter modtagelse af skønsmændenes erklæring.

§ 55. Når partrederiet opløses, sælges skibet ved offentlig auktion. Er skibet i udlandet, og der tvistes om, hvor det skal sælges, eller er der uenighed om konditionerne, træffes afgørelsen af retten på partrederiets hjemsted.

§ 56. En partreder, der ejer mere end halvparten i skibet, er berettiget til at overtage dets førelse. Er der uenighed om lønningvilkårene, kan sagen forelægges retten på skibets hjemsted til afgørelse. Retten kan på en partreders begæring afsætte en skibsfører, der ejer mere end en halvpart i skibet, såfremt der findes skellig grund dertil.

Bemærkninger til lovudkastet.

Den gældende solovs andet kapitel, der bærer overskriften: Om rederi, indeholder i §§ 9-24 et sæt regler om den for søretten specielle selskabsform: Partrederi. Søloven har ikke defineret begrebet partrederi, men er udgået fra den på dette område i praksis udviklede særlige rederiform, der er karakteristisk ved og adskiller sig fra det almindelige interessentskab derved, at den kun angår ét skib, og at partrederen kun hæfter for rederiets forpligtelser i forhold til sin andel i skibet (pro rata), ligesom han frit kan disponere over andelen.

Mens partrederier var den mest udbredte selskabsform på søfartens område i forrige århundrede, for aktieselskaber blev almindelige, er denne rederiform i dag mest udbredt inden for den mindre skibsfart og navnlig inden for fiskerierhvervet. Det har under udvalgets arbejde og de stedfundne nordiske forhandlinger været drøftet, om der stadig kunne antages at være behov for at opretholde regler i søloven om denne særlige rederiform, **når** søloven iøvrigt ikke in-

deholder regler om rederivirksomhedens organisation.

En opgørelse foretaget af Skibsregistret pr. 1. februar 1970 viser, at der ialt fandtes 1295 partrederier. Af disse vedrørte 456 skibe under 20 tons brutto, der frivilligt er anmeldt til registrering i medfør af skibsregistreringslovens § 44, mens 831 skibe var mellem 20 og 500 tons brutto. Kun 8 skibe over 500 tons brutto var registreret som tilhørende partrederier. Da det samlede antal af registrerede skibe over 20 tons brutto udgjorde ca. 3200, og antallet af frivilligt registrerede skibe under 20 tons brutto ca. 2200, vil det sige, at godt en fjerdedel af de registreringspligtige skibe og ca. en femtedel af de frivilligt registrerede skibe tilhører partrederier.

Under hensyn **til**, at partrederiformen således stadig har en betydelig praktisk anvendelse, navnlig inden for fiskeriet og småskibsfarten, hvor der ofte ikke kan forventes at være oprettet nogen egentlig rederikontrakt, er der i udvalget enighed om, at

søloven fremdeles bør indeholde regler om partrederi.

Da de gældende regler har været uændrede siden sølovens gennemførelse i 1892 og på mange måder tiltrængte en modernisering og supplerung, har man i tilslutning til det nordiske lovsamarbejde underkastet reglerne en grundig revision og indført enkelte nye regler, bl. a. om forkøbsret for medrederne ved afhændelse af en skibspart og om ret til udløsning af en medreder, der har begæret rederiet opløst.

Sølovens kapitel 2 indeholder i §§ 7-8 nogle regler om rederens ansvar. Af disse regler, der ikke er specielle for partrederier, foreslås, som anført i indledningen, § 8 i omredigeret form placeret som § 233 i tilslutning til reglerne om begrænsning af rederansvaret, hvor den mere naturligt hører hjemme, mens § 7 foreslås ophævet som overflødig. Kapitlet, der herefter alene indeholder regler om partrederi, foreslås af hensyn til det ønskelige i at bevare paragrafmæssig overensstemmelse med de tilsvarende norske og svenske forslag placeret som 3. kapitel (§§ 39-55) og benævnt: Om partrederi.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 39.

I denne paragraf er som indledning til kapitlet foreslået optaget en udtrykkelig bestemmelse om, hvilke af kapitlets regler, der kan fraviges ved aftale mellem parterne. En sådan bestemmelse findes ikke i den gældende sølov, men det var klart forudsat i motiverne til denne, at de bestemmelser, der omhandler partrederens indbyrdes forhold, kunne fraviges ved aftale, derimod ikke de regler, der behandler forholdet til trediemand. Udvalget finder det hensigtsmæssigt, at det af loven udtrykkeligt kommer til at fremgå, hvilke regler, der er ufravigelige. Det drejer sig om § 41 om valg af bestyrende reder og § 42 om dennes fuldmagt til at optræde overfor trediemand på partrederiets vegne. Endvidere er som præceptive bestemmelser nævnt § 43 om den bestyrende reders adgang til at repræsentere partrederiet overfor domstolene og § 53, stk. 2, om forholdet til partrederiets fordringshavere ved afhændelse af skibsparter. De øvrige bestemmelser i kapitel 3 må betragtes som

deklaratoriske og kan således fraviges ved aftale mellem parterne i den mellem partrederne ved rederiets stiftelse oprettede rederikontrakt eller i overensstemmelse med denne kontrakt eller ved enstemmig beslutning, jfr. § 46, stk. 2.

Til § 40.

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

Til § 41.

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende sølovs § 10, stk. 1, og fastslår i stk. 1, at der i ethvert partrederi skal vælges en bestyrende reder. I stk. 2 foreskrives, at der som bestyrende reder kan vælges enten en person, som har bopæl her i riget eller et aktieselskab eller et andet ansvarligt selskab, der opfylder de i sølovens § 1, stk. 2, fastsatte betingelser. Derimod kræves det ikke, som i gældende § 10, stk. 1, at den bestyrende reder skal være dansk statsborger, og det har under de nordiske forhandlinger været drøftet, om man skulle ligestille de nordiske landes borgere med hensyn til ad-

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

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

Til § 42.

Bestemmelsen, der fastlægger den bestyrende reders stillingsfuldmagt, svarer med nogle få ændringer til gældende sølovs § 11, stk. 1. Som noget nyt gives der den bestyrende reder ret til at tegne sædvanlig forsikring for partrederiets skib, hvilket han efter gældende lov udtrykkeligt er afskåret fra at gøre uden særlig bemyndigelse. Ved „sædvanlig forsikring“ tænkes på normale rederiforsikringer f. eks. kaskoforsikring og P. & I. forsikring. Tegning af sådanne forsikringer må efter udvalgets opfattelse betragtes som en helt normal disposition inden for en rederivirksomhed og bør derfor omfattes af den bestyrende reders stillingsfuldmagt. De i loven nævnte dispositioner må iøvrigt

betragtes som en ikke udtømmende eksemplifikation. Det afgørende for afgrænsningen af den bestyrende reders fuldmagt må være, om den pågældende disposition er noget, som den sædvanlige daglige ledelse af rederiforetaget naturligt fører med sig.

Efter gældende lov er den bestyrende reder ikke uden særlig bemyndigelse berettiget til at optage pengelån i rederiets navn.

Det har i udvalget været drøftet, om man skulle ophæve denne bestemmelse. I de norske og svenske lovudkast er reglen udgået. Da fremhævelsen af dette specielle eksempel om optagelse af pengelån kunne føre til uheldige modsætnings slutninger vedrørende andre dispositioner, har man også af hensyn til den nordiske retsenhed udeladt denne bestemmelse i det danske lovudkast. Dette, at man stryger reglen om optagelse af pengelån, medfører dog ingen realitetsændring i den gældende retstilstand, idet den bestyrende reder alene er berettiget til at afslutte de retshandler, som en rederiforretning sædvanlig fører med sig, hvilket optagelse af pengelån ikke kan siges at være, medens på den anden side dette princip ikke kan være til hinder for, at den bestyrende reder f. eks. opnår sædvanlig varekredit inden for virksomhedens normale rammer. Som en ny begrænsning har der under de nordiske forhandlinger været enighed om at tilføje en bestemmelse om, at rederen ikke kan bortfragte skibet for mere end ét år.

Gældende sølovs § 11 indeholder i stk. 2 en regel om, at en ved særlig forskrift foretaget indskrænkning i den bestyrende reders stillingsfuldmagt er uden betydning for en trediemand, som i god tro har indladt sig med ham. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om at stryge denne bestemmelse som overflødig ved siden af almindelige aftaleregler, jfr. aftalelovens § 11.

Den i sølovens § 11 indeholdte regel om den bestyrende reders adgang til at optræde som sagsøger i partrederiets anliggender er overført til udkastets § 43.

Reglerne i § 42 er præceptive, jfr. § 39.

Til § 43.

Den foreslåede bestemmelse sammenfatter reglerne i § 10, stk. 2, og § 11, stk. 1, om den bestyrende reders kompetence til at sagsøge og blive sagsøgt på partrederiets

vegne. Endvidere opretholdes reglen i § 10, stk. 2. om, at det, hvis ingen bestyrende reder er valgt, står en sagsøger frit for at sagsøge, hvem han vil af partrederne på rederiets vegne.

Bestemmelserne i § 43 er præceptive, jfr § 39.

Til § 44.

Den gældende sølovs § 13, 1. punktum, fastslår, at de almindelige regler om fuldmagt i forholdet til medrederne kommer til anvendelse på den bestyrende reders berettigelse til at handle på partreder, ets vegne. I § 13, 2. punktum, pålægges det den bestyrende reder, hvis omstændighederne ikke er til hinder derfor, at sammenkalde partrederne til overlægning eller på anden måde indhente deres mening, når vigtigere anliggender foreligger til afgørelse, og som eksempler herpå nævnes udtrykkeligt anvendelse af skibet i en væsentlig forskellig fart, ansættelse eller afsættelse af skibsfører eller foretagelse af nogen betydeligere reparation.

Der har inden for udvalget været enighed om, at § 13, 1. punktum, må betragtes som overflødig, men at det kan være hensigtsmæssigt at opretholde en til § 13, 2. punktum, svarende almindelig regel, der understreger den bestyrende reders pligt til, uanset hans vidtgående stillingsfuldmagt efter § 42, at holde partrederne underrettet om rederiets anliggender og rådføre sig med dem om alle vigtige spørgsmål. En tilsvarende regel er optaget i de svenske og norske lovudkast. Reglen er efter § 39 at betragte som deklaratorisk, og der vil således f. eks. i rederikontrakten kunne aftales andre regler om den bestyrende reders kompetence i forhold til partrederne.

Til § 45.

Den gældende sølov indeholder bortset fra den ovenfor i bemærkningerne til § 44 nævnte bestemmelse i § 13, 1. punktum, ingen regler om afholdelse af møde mellem partrederne, om indkaldelsesformen, om førelse af protokol over forhandlingerne, om adgang til at møde ved fuldmægtig etc. Sådanne bestemmelser vil være fastlagt i rederikontrakten, men af hensyn til de mange mindre partrederier, hvor der ikke kan forventes at være oprettet en sådan kontrakt, finder udvalget det påkrævet, at

der i loven optages visse normalregler om disse forhold.

I. stk. 1 foreskrives, at indkaldelse til møde skal ske med passende varsel, i almindelighed mindst en uge, og at behørig indkaldelse kan ske ved anbefalet brev eller telegram, hvilket udtryk også dækker telexmeddelelse, til partrederens sidst kendte adresse. Hvis den sag, der skal afgøres, er af så hastende karakter, at der ikke er tid til at afholde møde med normalt varsel, kan afgørelse træffes på anden måde. Der kan f. eks. afholdes møde med kortere varsel end en uge, eller uden afholdelse af møde træffes beslutning efter forudgående telefonisk eller telegrafisk kontakt mellem partrederne.

I stk. 2 gives der regler om førelse af protokol over forhandlingerne, hvilket kun skal ske, hvis en af partrederne begærer det. Man har ikke anset det for hensigtsmæssigt at gøre protokolførsel obligatorisk af hensyn til de mindre partrederier, men da bestemmelsen er deklaratorisk, kan en anden ordning aftales i det enkelte rederi.

I stk. 3 har man givet en partreder, der er forhindret i at deltage i et møde, adgang til at lade sig repræsentere ved fuldmægtig eller skriftligt tilkendegive sit standpunkt. For at sikre en fraværende partreders interesser er det yderligere pålagt den bestyrende reder at sørge for, at den ikke repræsenterede partreder på hensigtsmæssig måde underrettes om de på mødet truffene beslutninger.

Reglerne i § 45 om afholdelse af rederimøde kan ikke være til hinder for, at beslutninger inden for rederiet kan træffes på anden måde, såfremt partrederne er enige om en anden forretningsgang, f. eks. ved at cirkulere sagen skriftligt mellem partrederne eller ved telefonisk aftale. Det bemærkes, at de øvrige nordiske lovudkast indeholder tilsvarende bestemmelser.

Til § 46.

De i denne paragraf indeholdte afstemningsregler svarer i alt væsentligt til gældende sølovs § 12. Som noget nyt er tilføjet en henvisning til de for beslutning om opløsning af partrederiet i § 54 fastsatte særlige bestemmelser.

Det flertal, der efter hovedreglen kan træffe beslutning, skal være af samtlige parter, ikke blot af dem, som er repræsenteret

på redermødet eller på anden måde deltager i beslutningen.

Mens det danske lovudkast har oprettholdt den gældende regel om, at halvdelen af parterne er tilstrækkelig til valg af bestyrende reder, og at der, hvis to har fået lige mange stemmer, skal foretages lodtrækning, har det norske lovudkast foreslået, at der også til valg af bestyrende reder kræves tilslutning fra mere end halvdelen af parterne.

Reglen i stk. 2, hvorefter der kræves enstemmighed til at træffe beslutninger, som er i strid med rederikontraktens indhold eller ligger udenfor rederiets øjemed, er enslydende med gældende § 12, stk. 2.

Til § 47.

Den foreslåede regel svarer ganske til sølovens § 14. Det har været overvejet i udvalget så vel som under de nordiske drøftelser, om bestemmelsen, der omhandler afsættelse af den bestyrende reder med omgående virkning, burde suppleres med regler om opsigelse af den bestyrende reder. Det norske lovudkast indeholder regler herom, mens man i de svenske og danske lovudkast ikke har fundet tilstrækkelig anledning til at ændre den bestående lovtilstand.

Som det fremgår af § 39 kan reglen i § 47 fraviges ved aftale.

Til § 48.

I denne paragraf sammenfattes de bestemmelser om den bestyrende reders regnskabspligt og regnskabsaflæggelse, der findes i gældende sølovs §§ 15 og 16. I stk. 1 har man af praktiske grunde forlænget fristen for regnskabsaflæggelse fra en til to måneder efter kalenderårets udløb. Ifølge stk. 2 er den bestyrende reder pligtig at sende regnskabet til hver enkelt partreder, mens han efter gældende lovs § 16, stk. 1, havde valget mellem enten at omsende regnskabet til hver enkelt partreder eller fremlægge det til efter syn.

Reglen i stk. 3 om, at indsigelse mod regnskabet normalt skal fremsættes inden 6 måneder, efter at regnskabet er fremsendt til partrederen, svarer til gældende lovs § 16, stk. 2, og findes tilsvarende i det svenske lovudkast, mens det er udeladt i det norske udkast under henvisning til, at dette spørgsmål bør afgøres efter de almindelige regler om reklamation.

Reglerne i § 48 er deklaratoriske jfr. § 39.

Til § 49.

Reglen om partredernes tilskudspligt og om følgerne af, at denne pligt ikke opfyldes, findes i gældende sølovs § 17, § 49, stk. 1, svarer bortset fra redaktionelle ændringer til § 17, 1. og 2. punktum, idet dog reglen om den rente, der skal betales af den bidragspligtige reder til den, der har lagt beløbet ud, er ændret. Efter gældende lov skulle renten udgøre 8 pct. pr. år, hvilket på det tidspunkt, da bestemmelsen blev givet, måtte betragtes som en ganske høj rente. Der har såvel i udvalget som under de nordiske forhandlinger om dette spørgsmål været enighed om, at rentesatsen bør følge det til enhver tid gældende renteniveau og herudover bør indeholde et tillæg (strafrente), der kan tilskynde til, at partrederen opfylder sin tilskudspligt. Man foreslår herefter, at renten skal udgøre den til Danmarks Nationalbanks diskonto til enhver tid svarende rente med et tillæg af 4 pct. p. a., dog mindst 6 pct. p. a. Ganske tilsvarende bestemmelser er optaget i de svenske og norske lovudkast. Derimod har man i samtlige udkast udeladt den i sølovens § 17, 2. punktum, indeholdte regel om, at den bidragspligtige partreder udover rente også skulle erstatte præmien for den forsikring, som den forskudsydende måtte have tegnet til sin sikkerhed.

I gældende lovs § 17, 3. punktum, findes en regel om, at den, der yder forskud, har panteret i den forsømmeliges part i skibet og i det på parten faldende udbytte. Denne panteret går foran 'ældre kontraktmæssigt pant i parten, men står tilbage for søpantretigheder såvel som for kontraktmæssigt pant i hele skibet. Efter skibsregistreringslovens § 33 kan sådanne panterrettigheder ikke registreres, men har uden registrering den i søloven angivne retsstilling. Der har såvel i udvalget som under de nordiske forhandlinger været enighed om, at denne legale panteret bør ophæves, dels fordi den kan føre til vanskelige prioritetskonflikter, dels af hensyn til realkreditte i skibe. Derimod er der enighed om, at den forskudsydende medreder som hidtil bør sikres ved en panteret i det på den bidragspligtiges part i skibet faldende udbytte og kan kræve dette udbetalt af den bestyrende reder i den udstrækning,

det er nødvendigt. Dette har fundet udtryk i § 49, stk. 2, der findes tilsvarende i de svenske og norske lovudkast. Sikkerhedsretten gælder det udbytte, som eventuelt falder på den pågældende skibspart, og kan kun kræves udbetalt i den udstrækning og på det tidspunkt, der iøvrigt bliver tale om udlodning af udbytte til partrederen, jfr. § 50, stk. 2.

Reglerne i § 49 er at betragte som deklaratorkiske, jfr. § 39, og der er derfor intet til hinder for at træffe aftale om andre regler f. eks. en anden rentefod end den i stk. 1 foreskrevne.

Søloven indeholder i § 18 en regel om adgang for en partreder, som ikke ønsker at yde tilskud til skibets udrustning til en ny rejse eller til dets reparation efter en afsluttet rejse, til at frigøre sig for at yde sådant tilskud ved uden vederlag at afstå sin skibspart til fordeling mellem de øvrige medredere i forhold til deres tidligere andel i skibet. Denne regel (abandonreglen), der efter sit indhold viser tilbage til ældre tiders skibsfart, hvor skibene udrustedes til langvarige isolerede rejser, har efter de for udvalget foreliggende oplysninger ikke været anvendt i praksis i en meget lang årrække, og kan ikke betragtes som en rimelig og hensigtsmæssig fremgangsmåde for den partreder, der ønsker at udtræde af partrederiet. De i § 54 nu foreslåede regler om opløsning af partrederier og om adgang for de tilbageværende partrederer til udløsning af den, der ønsker at udtræde, vil formentlig kunne løse eventuelle problemer af denne art. Under hensyn hertil har der både i udvalget og under de nordiske forhandlinger været enighed om ikke at medtage en til sølovens § 18 svarende regel i lovudkastet.

Til § 50.

Den foreslåede regel er — bortset fra redaktionelle ændringer — ganske svarende til gældende lovs § 19 og findes tilsvarende i svensk og norsk udkast. Reglen kan fraviges ved aftale, jfr. § 39.

Til § 51.

Gældende sølovs § 20 fastslår, at partrederiet ikke opløses derved, at en part i skibet overgår til en anden ejer eller ved en partreders død, umyndiggørelse eller konkurs

Endvidere bestemmes i § 20, stk. 2, at en part kan overdrages, uden at medredernes samtykke hertil er nødvendigt, og at medrederne hverken har nogen forkøbsret eller løsningsret i tilfælde af, at en skibspart eller del af denne overdrages til trediemand. Dog gælder visse særregler, hvis overdragelsen medfører, at skibet taber retten til at føre dansk flag.

I udkastets §§51 og 52 forudsættes denne adgang til fri overdragelse af en skibspart eller del deraf opretholdt. Man har i § 51 blot præciseret, at overdrageren har pligt til omgående at underrette den bestyrende reder og samtlige medredere om salget af parten, jfr. nugældende § 21, stk. 2. Som noget nyt har der under de nordiske forhandlinger været enighed om, at man yderligere skal pålægge erhververen i andre tilfælde, f. eks. hvor overgangen er sket ved arv, en tilsvarende underretningspligt.

Til § 52.

Det har været indgående drøftet såvel i udvalget som under de nordiske forhandlinger, om der i modsætning til de gældende bestemmelser bør indrømmes medrederne forkøbsret til en skibspart, der overdrages. Der er i udvalget enighed om at opretholde den frie adgang til salg af skibsparter, men man finder, at medrederne kan have en rimelig interesse i at kunne hindre nye personer i at indtræde i partrederiet, navnlig hvis det drejer sig om et fiskefartøj eller mindre fragtskib, hvor partrederiet forudsætter en nær personlig samvirken. Man har derfor i § 52, stk. 1, foreslået indført en almindelig forkøbsret for medrederne, hvis den gøres gældende inden 2 uger fra det tidspunkt, de modtog underretning om overdragelsen, jfr. § 51. Det har i udvalget været overvejende, om denne frist på 2 uger, der svarer til den tilsvarende norske bestemmelse, burde forlænges til en måned svarende til det svenske forslag. Der er tale om en afvejelse af den sæigende partreders interesse mod de tilbageværende partrederes interesse.

Med frivillig overdragelse af parten sidestilles overgang ved arv eller gave, herunder gavesalg, da det ellers ville blive for let at omgå reglen. Derimod gælder forkøbsretten ikke overdragelse af skibsparter, der sker ved offentlig auktion, herunder tvangsauktion, hvor interesserede medredere har mu-

lighed for at optræde som købere. Endvidere har der været enighed om, at forkøbsret ikke skal gælde, hvis overdragelse eller overgang ved arv eller gave sker til partrederens ægtefælle eller livsarving, idet medrederne ikke bør kunne gribe forstyrende ind ved en sådan naturlig overgang af skibsparten f. eks. fra fader til søn på lempelige vilkår.

Løvrigt foreslås det, at flere medredere, som ønsker at gøre forkøbsretten gældende, må udøve den i forhold til deres parter i skibet. Endelig er der i stk. 1 foreslået en regel om fastsættelse af købesummen, når overgangen sker ved arv eller ved gave. Købesummen skal fastsættes til det beløb, som skibsparten er værd.

De særlige regler om overdragelse eller anden overgang af en skibspart til udlændinge med den følge, at skibet mister retten til at føre dansk flag, har man udeladt dels under hensyn til den ved § 52, stk. 1, indførte forkøbsret, dels fordi en partreder i denne situation har adgang til at kræve partrederiet opløst efter udkastets § 54, stk. 2, nr. 1, og udløsningsret efter § 54, stk. 3.

Reglerne i § 52 kan fraviges ved aftale, jfr. § 39, og det kan således fastsættes i rederikontrakten, at der ikke skal gælde forkøbsret ved salg af skibsparter. Da man ikke har fundet det rimeligt at gøre de nye regler om forkøbsret gældende for bestående partrederier, foreslås det i stk. 2, at reglen i stk. 1 ikke skal finde anvendelse inden for partrederier, der er oprettet før den dato, hvor lovændringen træder i kraft. Derimod er der naturligvis intet til hinder for i sådanne ældre partrederier at træffe aftale om, at reglerne om forkøbsret skal være gældende.

Til § 53.

Den foreslåede bestemmelse, der regulerer overdragerens og erhververens forpligtelser ved salg af skibspart dels i forhold til medrederne, dels overfor trediemand, svarer i det væsentlige til bestemmelserne i gældende sølovs § 21. I stk. 1 behandles forholdet til medrederne, og det fastslås, at både overdrageren og erhververen overfor disse vil være bundet ved de af rederiet før overdragelsen truffede beslutninger eller påbegyndte foretagender med deraf flydende forpligtelser. Medrederne har samme adgang til at bringe fordringer for ældre gæld i mod-

regning mod erhververen som imod overdrageren. For gæld stiftet efter overdragelsen hæfter derimod kun erhververen i forhold til medrederne.

I stk. 2 omhandles forholdet til trediemand, og reglen er her, at både overdrageren og erhververen hæfter alternativt for de forpligtelser, som påhvilede rederen, da skibsparten blev afhændet. Hvis en fordringshaver har foretaget retslige skridt mod erhververen, er overdrageren dermed frigjort i forhold til denne fordringshaver. For nye rederiforpligtelser, der er stiftet, efter at skibsparten blev overdraget, hæfter kun erhververen, men overdrageren er dog også ansvarlig overfor en trediemand, som har indgået aftale med partrederiet uden at kende eller burde kende overdragelsen af skibsparten. Reglen i § 53, stk. 1, om forholdet til medrederne kan fraviges ved aftale, mens reglen i stk. 2 om ansvaret overfor trediemand må betragtes som præceptiv, jfr. § 39.

Til § 54.

Den gældende sølov indeholder i § 22 en bestemmelse om, at en majoritet af partrederne, som ejer mere end halvparten, kan beslutte partrederiets opløsning. Denne regel er i modsætning til de norske og svenske udkast opretholdt i det danske lovudkast, men herudover er foreslået en regel om, at enhver partreder med 6 måneders skriftligt varsel til sine medredere skal kunne kræve rederiet opløst. Opsigelsesreglen er ny i forhold til gældende lov, men må anses som et naturligt supplement til de i denne paragrafs stk. 2 indeholdte regler om adgang til at kræve opløsning i særlige tilfælde, jfr. endvidere at den såkaldte abandonregel i sølovens § 18, som nævnt i bemærkningerne til § 49, foreslås ophævet. Da bestemmelserne i § 54 er deklatoriske, jfr. § 39, er adgangen til at benytte opsigelsesreglen begrænset af eventuelle modstående aftaler, f. eks. hvis rederikontrakten er indgået for et bestemt tidsrum eller under henvisning til et certeparti af en vis varighed.

I stk. 2 er i lighed med gældende lovs § 22, stk. 2, opregnet nogle tilfælde, hvor enhver af partrederne uden varsel kan forlange partrederiet opløst. Nr. 1) om det tilfælde, at skibet mister retten til at føre dansk flag og nr. 2), at den bestyrende reder er blevet afskediget ved rettens kendelse i

medfør af § 47, svarer ganske til nr. 1 og 2) i gældende lovs § 22, stk. 2. I nr. 3) omhandles det tilfælde, at en medreders bo tages under konkursbehandling, eller at medrederen har standset sine betalinger eller erklæret sig ude af stand til at opfylde sine forpligtelser. Denne bestemmelse er ny, men det synes naturligt, at en partreder bør have mulighed for at komme ud af rederiforholdet, hvis en medreder er insolvent og ikke kan opfylde de forpligtelser f. eks. med hensyn til at yde indskud efter § 49, som er nødvendige for partrederiets fortsatte virksomhed. Nr. 4) om adgang til at kræve opløsning, hvis partrederens ret er blevet krænket ved væsentlig misligholdelse af rederikontrakten eller iøvrigt ved den måde, hvorpå rederiets anliggender forvaltes, svarer til gældende lovs § 22, stk. 2, nr. 3), mens man har fundet det overflødigt at gentage reglen i nævnte bestemmelses nr. 4) om adgang til at kræve opløsning, når det ved en rejstes slutning her i riget viser sig, at rederiets forpligtelser overstiger rederiformuen.

De øvrige nordiske lovudkast indeholder stort set tilsvarende regler om opløsning, idet dog det norske udkast yderligere har en regel om opløsning, når det tilsiges af tungt vejende rimelighedshensyn. Der er herved tænkt bl. a. på det forhold, at en medreder bliver umyndiggjort eller sindssyg eller gør sig skyldig i alkoholmisbrug. Det har været overvejet at optage en tilsvarende bestemmelse, men udvalget har dog ikke fundet dette påkrævet, da forhold som de nævnte formentlig kan anses for dækket af reglen i nr. 4).

Som noget nyt har man i overensstemmelse med tilsvarende regler i de øvrige nordiske lovudkast i § 54, stk. 3, foreslået en regel om ret for en partreder til at udløse

den eller de medredere, der har begæret opløsning i medfør af stk. 1, eller som har bevirket, at et af de i stk. 2, nr. 1)-4) nævnte forhold er indtruffet. Det må efter udvalgets opfattelse anses for rimeligt og hensigtsmæssigt, at den eller de partredere, der ønsker det, får en mulighed for at fortsætte partrederiets virksomhed, selv om en medreder ønsker at komme ud af forholdet ved at begære rederiet opløst. Da en opløsning normalt vil være ensbetydende med salg af skibet, jfr. § 55, kan det tænkes at være økonomisk fordelagtigere for de tilbageværende partredere i stedet at udløse den partreder, der begærer opløsning.

I lighed med den tilsvarende norske bestemmelse har man i § 54, stk. 4, foreslået en ny bestemmelse, for det tilfælde at der ikke kan opnås enighed om den udløste parts værdi. I så fald overlades fastsættelsen af den udløste parts værdi til skønsmand udmeldt af retten på rederiets hjemsted. Denne bestemmelse svarer til en tilsvarende forkøbsretsbestemmelse i det nye udkast til lov om aktieselskaber § 19, stk. 4, jfr. Betænkning nr. 540, 1969 om en fælles nordisk aktieselskabslovgivning.

Til § 55.

Den foreslåede regel om, at skibet sælges ved offentlig auktion, når partrederiet opløses, svarer bortset fra redaktionelle ændringer ganske til gældende sølovs § 23. Reglen kan fraviges ved aftale, jfr. § 39.

Til § 56.

Reglen er enslydende med gældende sølovs § 24, således som denne bestemmelse blev affattet ved lov nr. 227 af 8. juni 1966, jfr. lovbekendtgørelse nr. 163 af 12. maj 1967.

II.

Udkast til lovbestemmelser om søpanteret i skib.

Ellevte kapitel affattes således.

Søpanteret m. v.

A. Søpanteret i skib.

§ 244. Følgende fordringer er sikret ved søpanteret i skibet:

1. Hyre og anden godtgørelse, som tilkommer skibsføreren og andre medlemmer af besætningen i anledning af deres tjeneste om bord.
2. Havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter.
3. Erstatning for skade på person opstået i direkte forbindelse med skibets drift.
4. Erstatning for skade på ejendom opstået i direkte forbindelse med skibets drift, såfremt kravet ikke kan grundes på aftale.
5. Bjærgeløn, erstatning for fjernelse af vrage og bidrag til almindeligt havari.

Stk. 2. Søpanteret opstår, hvad enten kravet er rettet mod skibets reder, ejer, bruger, befragter eller disponent.

Stk. 3. Fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 3 og 4, er ikke sikret ved søpanteret, såfremt skaden skyldes radioaktive egenskaber eller en kombination af sådanne egenskaber med giftige, eksplosive eller andre farlige egenskaber ved nukleart brændsel eller ved radioaktive produkter eller affald.

§ 245. Søpanteret i skib har fortrinsret i skibet fremfor alle andre hæftelser.

Stk. 2. Søpanterrettigheder fyldestgøres i den rækkefølge, i hvilken de er nævnt i § 244. Dog skal de under nr. 5 nævnte søpanterrettigheder fyldestgøres forud for alle andre søpanterrettigheder, der er opstået, før de pågældende fordringer på bjærgeløn, erstatning for fjernelse af vrage eller bidrag til

almindeligt havari opstod. Søpanterrettigheder, der er nævnt under samme nummer, har indbyrdes lige ret. I det indbyrdes forhold mellem søpanterrettigheder af den i nr. 5 nævnte art skal de yngre dog fyldestgøres forud for de ældre.

§ 246. Søpanteret i et skib vedbliver bortset fra de i § 249 nævnte tilfælde at bestå, selv om ejendomsretten til skibet overgår til en anden, eller skibets registreringsforhold ændres.

Stk. 2. Medfører frivillig overdragelse af et skib til en udenlandsk erhverver, at søpanteretten for en fordring, for hvilken overdrageren ikke var personlig ansvarlig, falder bort, eller får en ringere prioritetsstilling, bliver overdrageren personlig ansvarlig for fordringen inden for pantets værdi. Bestemmelserne i § 240 finder tilsvarende anvendelse.

§ 247. Den, som har bygget eller repareret et skib, kan udøve tilbageholdsret over skibet til sikkerhed for sin fordring i anledning af bygningen eller reparationen, så længe han har skibet i sin besiddelse.

Stk. 2. Tilbageholdsretten står tilbage for søpanterrettigheder i skibet, men går forud for registrerede søpanterrettigheder og andre hæftelser på skibet.

§ 248. Søpanteret forældes i løbet af et år fra den dag, da vedkommende fordring opstod. Forældelsen afbrydes, hvis der inden fristens udløb gøres arrest eller udlæg i skibet, og dette retsskridt gennemføres til tvangsauktion.

Stk. 2. Forældelsesfristen løber ikke, så længe søpanthaveren er retsligt forhindret i at gøre arrest eller udlæg i skibet, men kan iøvrigt ikke suspenderes eller afbrydes.

§ 249. Bliver et skib solgt her i landet ved tvangsauktion, falder søpant, panterrettigheder og alle andre rettigheder i skibet bort.

Stk. 2. Bliver et skib erklæret for uistand sætteligt, jfr. § 6, kan ejeren forlange det bortsolgt ved offentlig auktion efter reglerne i retsplejeloven med den virkning, at søpant, panterrettigheder og alle andre rettigheder i skibet falder bort.

Stk. 3. Ved fordelingen af salgssummen viger panterrettigheder for de af retten fastsatte omkostninger i forbindelse med arresten og tvangsauktionen, men de i denne lov fastsatte regler om fortrinsret for søpanterrettigheder finder iøvrigt anvendelse. Søpanthaverne har ret til at kræve betaling af salgssummen i forhold til deres fordringers fulde beløb, dog således at der ikke udbetales dem mere, end der efter reglerne om ansvarsbegrænsning skyldes.

Stk. 4. Bliver et skib solgt ved tvangsauktion i en fremmed stat, falder søpant, panterrettigheder og alle andre rettigheder i skibet bort, såfremt skibet på salgstidspunktet befinder sig i den pågældende stat, og salget er sket i overensstemmelse med vedkommende stats lovgivning og bestemmelserne i den internationale konvention af 1967 om søpanteret og andre panterrettigheder i skib.

§ 250. Søpanteret i skib omfatter tillige skibets tilbehør som bestemt i lov om skibsregistrering. Til skibets tilbehør regnes ikke proviant, brændsel eller andre maskinfornødenheder.

B. Søpanteret i ladning.

§ 251. Søpanteret i ladning tilkommer følgende fordringer:

1. Bjærgeløn og bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, der fordeles efter § 136 eller § 216, stk. 2.
2. Fordringer, der grunder sig på, at bortfragteren eller skibsføreren i henhold til sin lovbestemte fuldmagt har truffet en aftale eller foranstaltning eller gjort udlæg for ladningsejernes regning, samt ladningsejer er es fordringer på erstatning for gods, der er solgt til fordel for andre ladningsejere.
3. Bortfragter ens fordring i henhold til fragtaftalen, såfremt fordringen kan gøres gældende mod den, som klæver udlevering.

§ 252. Søpanteret i ladning har fortrinsret i pantet fremfor alle andre hæftelser end offentlige afgifter.

Stk. 2. Søpanterrettigheder fyldestgøres i den rækkefølge, i hvilken de er nævnt i § 251. De, der er nævnt under samme nummer, har indbyrdes lige ret. Dog skal de, der er nævnt under nr. 1 og 2, for hver gruppes vedkommende fyldestgøres, således at de yngre går foran de ældre, når de ikke hidrører fra samme begivenhed.

§ 253. Søpanteret i ladning falder bort, når godset udleveres. Det samme gælder, når godset sælges ved tvangsauktion, og når det under rejsen sælges til skibets eller ladingens behov.

Stk. 2. Den, som udleverer gods, som han ved eller bør vide er behæftet med søpanteret, uden fordringshaverens samtykke eller uden hjemmel i § 215, bliver personlig ansvarlig for fordringen inden for pantets værdi. Var modtageren ikke personlig ansvarlig for fordringen, gælder det samme ham, hvis han havde kundskab om fordringen, da godset blev udleveret.

§ 254. Søpanteret i ladning forældes, når den ikke gøres gældende ad retslig vej inden et år fra den dag, da vedkommende fordring opstod.

§§ 255-258: *Udgået.*

C. Fælles bestemmelser.

§ 259. Panteret i et udenlandsk skib skal anerkendes som gyldig her i riget under forudsætning af,

- 1) at panteretten er stiftet og registreret i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor skibet er registreret,
- 2) at registret og de dokumenter, der skal opbevares, er offentligt tilgængelige, og at udskrifter af registret og genpart af disse dokumenter kan fås i registret, samt
- 3) at registret eller de nævnte dokumenter indeholder oplysning om
 - a. panthaverens navn og adresse eller om, at pantebrevet er udstedt til ihændehaver,
 - b. størrelsen af det beløb, som panteretten skal sikre, og

c. den dato og de andre forhold, som efter lovgivningen i registreringslandet er afgørende for panterrettens prioritet i forhold til andre registrerede panterrettigheder.

Ejendomsret til og panteret i et skib, der bygges i udlandet, skal anerkendes som gyldig her i riget, såfremt vedkommende rettighed er registreret i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor skibet bygges.

§ 260. *Udgået.*

§ 261. Den, som har søpanteret i flere genstande, kan holde sig til enhver af dem for hele sin fordring.

Stk. 2. Har han søgt fyldestgørelse i en af genstandene for et større beløb, end der forholdsvis faldt på den, indtræder såvel den ejer, der derved lider tab, som den søpanthaver, hvis pant derved bliver utilstrækkeligt til hans fyldestgørelse, for den overskydende del i fordringshaverens søpanteret i de øvrige genstande.

§ 262. Ved overdragelse eller anden overgang af en fordring, der er sikret ved søpanteret, overgår samtidig søpanteretten til den nye fordringshaver.

§ 263. Søpanteret omfatter ikke krav på erstatning for tab af eller skade på skib eller ladning. Dette gælder også krav i følge for-

sikringsaftale. Søpanthaveren anses ikke som sikret i henhold til forsikringen.

§ 264. Søgsmål til fyldestgørelse af søpanteret i skib kan efter panthaverens valg anlægges mod pantets ejer eller mod skibsføreren.

Stk. 2. Søgsmål til fyldestgørelse af søpanteret i ladning kan anlægges mod skibsføreren, dog ikke af rederen eller den, til hvem rederen har overladt skibet til brug i søfart for egen regning.

§ 265. Reglerne i §§ 244-250 og §§ 261-264 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor pantet i et skib gøres gældende ved dansk domstol.

Stk. 2. Efter lovgivningen i den stat, hvor skibet er registreret, afgøres

- a. den indbyrdes prioritet mellem panterrettigheder i et udenlandsk skib, der anerkendes i medfør af § 259, og deres virkning i forhold til trediemand og
- b. spørgsmål vedrørende søpanterrettigheder i skibet med prioritet efter registrerede panterrettigheder.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 2 får tilsvarende anvendelse for skibe under bygning. Den indbyrdes prioritet mellem tilbageholdsret og andre hæftelser i et skib under bygning afgøres efter lovgivningen i den stat, hvor skibet bygges.

Bemærkninger til lovudkastet.

Søpanterrettigheder, der har været kendt inden for søretten siden middelalderen, er betegnelsen for en række lovbestemte panterrettigheder i skib og fragt eller ladning til sikkerhed for visse krav. Begrundelsen var oprindelig, at redernes hæftelse var begrænset til søformuen, men fortrinsretten er blevet opretholdt efter denne begrænsnings ophævelse. De gældende bestemmelser i sølovens 11. kapitel er senest revideret ved lov nr. 69 af 27. marts 1929, der trådte i kraft den 13. april s. å. Lovændringen havde navnlig til formål at muliggøre dansk ratifi-

kation af Bruxelles-konventionen af 10. april 1926 angående søpanterrettigheder og kontraktmæssige panterrettigheder i skib. Denne konvention blev ratificeret af Danmark i 1931, men opsagt i 1965 af de nordiske lande i forbindelse med disse landes samtidige ratifikation af Bruxelles-konventionen om begrænsning af rederansvaret, idet panteretskonventionen ikke harmonerede med begrænsningskonventionen.

Spørgsmålet om en revision af panteretskonventionen eller gennemførelsen af en ny konvention blev taget op til drøftelse i Co-

mité Maritime International i 1963 bl. a. under hensyn til den begrænsede tilslutning til 1926-konventionen, idet den f. eks. aldrig er blevet ratificeret af USA, England, Tyskland eller Holland. I 1965 udarbejdedes på en CMI-konference i New York et udkast til en ny konvention, der blev behandlet på den. 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i maj 1967, hvor der blev afsluttet en ny konvention angående søpanterrettigheder og kontraktmæssige panterrettigheder i skib. Konventionen, der er dateret den 27. maj 1967, findes i originalsprogene samt dansk oversættelse optrykt som bilag 1.

I 1967-konventionen er antallet af søpanterrettigheder blevet begrænset, hvilket bl. a. er sket ud fra et ønske om at styrke den langfristede kredit i skibe. Mens 1926-konventionen gav søpant såvel i skibet som i fragten og en række accessorier (erstatningskrav, fælles havaribidrag, bjærgeløn), indskrænker 1967-konventionen sig endvidere til søpant i skibet.

Hverken 1926- eller 1967-konventionen omhandler søpant i ladningen. Der foreslås imidlertid enkelte ændringer i de gældende bestemmelser heiom.

Konventionen indeholder en række bestemmelser om udenlandske panterrettigheder, om overførsel af skib fra et lands register til et andet og om betingelserne for og virkningerne af tvangssalg. Disse regler vedrører hovedsagelig spørgsmål af registreringsretlig karakter og har derfor givet anledning til de nedenfor omtalte ændringsforslag til lov om skibsregistrering. For så vidt de angår udenlandske panterrettigheder eller virkninger for søpanterrettigheder af tvangssalg, er de derimod optaget i ændringsforslagene til søloven.

De bestemmelser i panteretskonventionen, som ikke dækkes enten af de nedenstående forslag til ny af fatning af søloven kap. 11 eller af ændringsforslagene til skibsregistreringsloven, er i overensstemmelse med dansk ret, nemlig: art. 10 og 11, jfr. retsplejelovens § 544.

I forbindelse med behandlingen af panteretskonventionen har udvalget fået forelagt en henvendelse fra Danmarks Skibskreditfond om ændring af reglen for tvangsfuldbyrdelse ved underpant i registreret skib, hvor man specielt pegede på problemerne

vedrørende separatiststillingen, tvangsauktionssituationen og eksekution.

Henvendelsen er optrykt som bilag 3.

Udvalget har overfor handelsministeriet anbefalet, at disse ændringer gennemføres.

Det har iøvrigt under de nordiske drøftelser været overvejet at overføre de registreringsretlige bestemmelser til søloven. De danske registreringsretlige bestemmelser har siden 1867 haft deres plads i lov om skibes registrering, som blev gennemgribende revideret ved lov nr. 93 af 29. marts 1957. De andre nordiske lande moderniserer i disse år deres registreringsbestemmelser og indarbejder disse i de respektive sølove. Da der imidlertid ikke for tiden kan skabes nordisk retsenhed på dette område, har man indtil videre fra dansk side udsat en indarbejdning af registreringsloven i søloven. Panteretskonventionen og den samtidig med denne vedtagne konvention om registrering af skibe under bygning indarbejdes i alle de nordiske lovgivninger.

Til § 244.

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

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

Nr. 1 erstatter den gældende § 267, nr. 2, og omfatter hyre og anden godtgørelse til skibsføreren og andre medlemmer af besætningen i anledning af deres tjeneste om bord. Foruden egentligt og uegentligt skibsmandskab ansat af fører eller reder omfatter bestemmelsen også andre, der er tjenestegørende om bord, såsom restaurationspersonale, der er ansat af en restauratør, der har forpagtet restauranten og derfor driver denne for egen regning, idet sociale hensyn tilsiger, at det ikke bør

være afgørende for retten til søpanteret, om en person er ansat til tjeneste om bord af rederen eller føreren, eller om rederen har overladt en funktion til en selvstændig erhvervsdrivende, som har ansat den pågældende. Dette må antages at stemme med konventionens indhold.

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

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

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

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

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

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

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

Til § 245.

Denne bestemmelse erstatter den gældende § 269 og svarer til konventionens art. 5, der regulerer prioritetsordenen indenfor søpanterettighederne. *Stk. 1* fastslår, at søpanteret går forud for alle andre hæftelser i skib, og svarer således til den gældende retstilstand. Om prioriteten for udenlandske, ikke-konventionsbestemte søpanterettigheder, jfr. nedenfor ad forslagets § 247. Søpanteretten giver ingen fortrinsstilling ved fordeling af ansvarsbegrænsningssummen i henhold til kap. 10, jfr. gældende § 256, stk. 3. Når ansvarsbegrænsningsbeløbet er betalt, eller sikkerhed er stillet i medfør af gældende § 257, er søpant for fordringer, der omfattes af betalingen eller sikkerhedsstillelsen, bortfaldet.

I *stk. 2* fastsættes den indbyrdes prioritet imellem de enkelte søpanterettigheder i overensstemmelse med den rækkefølge, hvori de er nævnt i forslagets § 244, nr. 1-5, idet dog de under nr. 5 nævnte tilfælde af søpant for krav på bjærgeløn m. v. går forud for alle søpanterettigheder, der opstod, før de pågældende fordringer på bjærgeløn m. v. opstod. Er der flere krav af samme type, d. v. s. nævnt under samme nr. i § 244, vil de indbyrdes være ligestillet. For de under nr. 5 nævnte krav, bjærgeløn m. v., gælder der også her en undtagelse, idet disse krav fyldestgøres således, at de yngre går forud for de ældre. Konventionen, art. 5,4, kan på dette punkt give anledning til fortolkningsproblemer for så vidt angår bidrag til almindeligt havari, der er nævnt i § 244, nr. 5, idet konventionen her bestemmer, at krav på bidrag til almindeligt havari skal anses for opstået den dag, havarihandlingen udførtes, medens krav i anledning af bjærgning skal anses opstået den dag, bjærgningen blev afsluttet. Denne forskel i angivelsen af tidspunktet for kravenes opståen er uheldig, da bjærgeløn ofte fordeles

ved almindeligt havari og udgør en del af havariomkostningerne. Konventionen indeholder her en fortolkningstvivil. Under de fælles nordiske drøftelser har der været enighed om, at man ikke i lovteksten burde tage stilling til spørgsmålet, men at afgørelsen måtte overlades til praksis.

Til § 246.

Bestemmelsen svarer til konventionens art. 7,2, hvorefter søpanteret følger skibet uanset ændringer i ejerforholdene eller registrering. Vedrørende tvangsauktionen, der i den gældende lov er beskrevet i § 270 henvises til forslaget § 249 og bemærkningerne dertil.

Stk. 2 erstatter den gældende § 274, idet man dog har udvidet bestemmelsen til udover søpanterettens bortfald også at omfatte de tilfælde, hvor søpanteretten ved frivillig overdragelse af et skib til en udenlandsk erhverver får en ringere prioritetsstilling. Som et eksempel på, at der hviler søpanteret på skibet, som overdrageren ikke havde personligt ansvar for, kan nævnes det tilfælde, at søpanteretten er opstået, medens skibet sejler på „bare boat“ eller tidscerteparti. Sælger ejeren i en sådan situation skibet til en udenlandsk erhverver, kan det tænkes, at vedkommende fremmede stat ikke har ratificeret konventionen og derfor ikke anerkender søpanteretten eller giver den samme prioritetsstilling som konventionen. I så fald bør overdrageren, som ellers ville blive beriget på søpanthaverens bekostning, være ansvarlig for betalingen af fordringen.

Til § 247.

Ifølge konventionens art. 6 gives der mulighed for i den nationale ret at indrømme søpanterettigheder og tilbageholdsrettigheder for krav, der ikke omfattes af listen over søpanterettigheder i henhold til konventionen, jfr. forslag til § 244, stk. 1. Konventionen fastslår imidlertid, at sådanne søpanterettigheder skal have prioritet såvel efter konventionens søpanterettigheder som efter registrerede panterettigheder, isamt at sådanne tilbageholdsrettigheder ikke må påvirke fuldbyrdelsen af de af konventionen anerkendte søpanterettigheder og panterettigheder. Man har imidlertid ikke ment, at der er behov for at indrømme sådanne særlige rettigheder.

Den eneste undtagelse fra reglen om sådanne rettigheders prioritet er en tilbageholdsret som hjemles i et lands lovgivning for værftets krav i forbindelse med bygning eller reparation af skibe. Sådanne rettigheder kan gives med prioritet efter konventionens søpanterettigheder, men forud for alle andre rettigheder. Ifølge gældende dansk ret må værftets tilbageholdsret vist nok antages at gå forud for søpanterettigheder. Man har derfor, som det fremgår af forslaget § 247, fundet det rimeligt at benytte sig af adgangen til i det mindste at bevare tilbageholdsrettens fortrinsstilling fremfor andre rettigheder end de konventionsbestemte søpanterettigheder.

I stk. 1 fastslås betingelserne for tilbageholdsrettens eksistens.

I stk. 2 er det i overensstemmelse med konventionen fastsat, at denne særlige tilbageholdsret skal vige for søpanterettigheder i skibet, jfr. forslaget § 244, stk. 1, men have prioritet foran registrerede panterettigheder. Tilbageholdsretten vil også kunne udøves overfor en ny ejer, hvis skibet overdrages til denne, medens det er i værftsbesiddelse. Ved tvangsauktion bortfalder tilbageholdsretten dog på samme måde som andre hæftelser.

Til § 248.

Stk. 1. Denne bestemmelse erstatter den gældende § 283 om forældelse af søpanteret. I medfør af konventionens art. 8 fastsættes forældelsesfristen til 1 år for samtlige fordringer regnet fra den dag, fordringen opstod.

Efter konventionen kan fristen alene afbrydes, såfremt skibet arresteres, og dette fører til en tvangsauktion. Konventionen medfører her en undtagelse fra de almindelige regler i dansk ret om afbrydelse af en forældelsesfrist. Ifølge retsplejelovens § 612 kan i Danmark arrest ikke foretages, såfremt det er muligt at foretage udlæg. Da afbrydelse naturligvis skal kunne ske, også når udlæg er muligt, og da formålet med konventionens bestemmelser ikke forskertses ved en regel om afbrydelse ved udlæg, har udvalget ment, at kunne indføje en sådan regel. Det har herved været forudsat, at udlæg i skib kun kan finde sted, når skibet befinder sig her i landet, således at

udlægget kan fortsættes til en tvangsauktion, der opfylder reglerne i konventionens art. 11 jfr. også bemærkningerne til §249.

Efter *stk. 2* suspenderes fristen dog, så længe søpanthaveren er retslig forhindret i at gøre arrest eller udlæg i skibet, hvilket f. eks. kan være tilfældet, hvis skibet er blevet rekvireret til statsformål og dermed har immunitet, eller hvis det befinder sig i en stat, hvor det betragtes som statsskib.

Til § 249.

Bestemmelsen omhandler søpanterrettighedernes stilling i tilfælde af tvangsauktion.

Stk. 1. svarer til den gældende § 270, *stk. 1*, og konventionens art. 11,1, der fastsætter, at alle panterrettigheder falder bort, når skibet sælges ved tvangsauktion. Det gælder også tilbageholdsretten efter forslaget § 247. Efter konventionen er der dog gjort en undtagelse for de panterrettigheder, som køberen med indehaverens samtykke overtager, hvilken undtagelse man dog har fundet det overflødig at medtage i lovteksten. Det er forudsat, at tvangsauktion kun kan finde sted over et skib, der befinder sig her i landet på auktionstidspunktet, jfr. konventionens art. 11, 1 a.

Stk. 2 er en ny bestemmelse, der erstatter den gældende § 270, *stk. 2*, hvorefter søpanterrettighederne falder bort, såfremt et skib bliver erklæret for uistandsætteligt, jfr. § 6. Bestemmelsen giver ejeren adgang til at forlange skibet bortsolgt ved offentlig auktion efter reglerne i retsplejeloven, hvilket vil sige kap. 49 og 50 i lov om rettens pleje. Bestemmelsen er nødvendiggjort af, at konventionen ikke tillader en regel som den gældende § 270, *stk. 2*.

Stk. 3, første sætning, svarer til konventionens art. 11,2, der giver retsomkostninger i forbindelse med arresten eller tvangsauktion fortrinsret ved fordelingen af salgssummen.

Stk. 3, 2. sætning, svarer nøje til den gældende § 271. For så vidt de rejste krav måtte overstige, hvad rederen måtte hæfte for efter reglerne om rederbegrænsning, har konventionen i art. 14 givet mulighed for at tage forbehold ved ratifikationen.

Stk. 4 er en konsekvens af konventionens art. 11, der omfatter tvangssalg i enhver kontraherende stat, d. v. s. i enhver stat, som måtte have tilsluttet sig konventionen,

såfremt iøvrigt de i art. 11,1 a) og b) anførte betingelser med hensyn til salget og skibets placering på salgstidspunktet er opfyldt. Denne regel omfatter foruden søpant også andre rettigheder i skibet, da konventionens art. 11 i modsat fald ikke ville være opfyldt. Reglen udelukker ikke, at en udenlandsk tvangsauktion af retten eller af skibsregistret kan tillægges de omhandlede virkninger, selv om lovens betingelser ikke er opfyldt, men dette må bero på en konkret vurdering fra rettens eller skibsregistrets side. Derimod har man ikke fundet det nødvendigt i lovteksten at medtage den i art. 11,1 in fine anførte undtagelse, der blev indsat i konventionen efter et ønske fra amerikansk side, hvorefter certepartier eller brugskontrakter vedrørende skibet ikke skal betragtes som panteret eller hæftelser, idet disse efter dansk opfattelse blot vil medføre en personlig forpligtelse for bortfragteren.

Til § 250.

Bestemmelsen, der skal træde i stedet for den gældende § 268, *stk. 1*, angiver reglerne for søpant i tilbehør. Henvisningen til lov om skibsregistrering vedrører dennes § 48, *stk. 1*, hvorefter tilbehør omfatter maskiner, kedler, motorer, radioudstyr, ekkolod, fiske-redskaber, instrumenter og andet tilbehør, der er anskaffet på ejerens bekostning og bestemt til anbringelse i skibet, selv om det midlertidig er adskilt fra skibet.

Konventionen afskaffer søpant i alle andre accessorier til skibet. Ved revisionen af søloven har det under hensyn til formålet været fundet naturligt at følge konventionens standpunkt, selv om konventionen stiller national ret frit, jfr. også nedenfor ad forslaget § 263. Derfor er de resterende regler i den gældende § 268 bortfaldet.

Til § 251.

Denne bestemmelse svarer med enkelte formelle ændringer til den gældende § 276, *stk. 1*, der angiver i hvilke tilfælde, der tilkommer en fordring søpanteret i ladningen. Selv om bestemmelser om søpanteret i ladning ikke er fastsat i konventionen, hvilket eje heller var tilfældet med 1926-konventionen, er det fundet naturligt at bibeholde disse bestemmelser i søloven. Medens nr. 1 og 2 svarer nøje til den gældende § 276, *stk. 1*, nr. 1 og 2, er der i nr. 3 sket en

forenkling af den gældende nr. 3, der bedre skulle udtrykke meningen med denne bestemmelse, der må forudsætte, at fordringen kan gøres gældende mod den, som kræver udlevering.

Til § 252.

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 svarer nøje til den gældende § 276, stk. 2 og 3.

Til § 253.

Stk. 1 svarer til den gældende § 277, dog således at bestemmelsen om panteret i købesummen som accessorium, når godset er solgt, ikke er medtaget. På lignende måde som ved pant i skibet har man her ved pant i ladningen ikke ment at burde opretholde pant i accessorier. Af samme grund er der i forslaget ikke medtaget bestemmelser svarende til de gældende bestemmelser i §§ 278, stk. 1, og 279.

Stk. 2 svarer med visse ændringer til den gældende § 280. Medens ansvaret for udlevering efter den gældende bestemmelse alene påhviler skibsføreren, er det her foreslået at udforme dette ansvar mere generelt, således at det påhviler „den som udleverer godset“, det være sig skibsføreren, eller rederiets agent. Dette vil efter en moderne opfattelse være mere rimeligt end alene at gøre føreren ansvarlig. Yderligere vil rederen være ansvarlig efter sølovens almindelige bestemmelse om rederens ansvar, jfr. forslaget § 233 (gældende sølovs § 8). Dette kan få betydning, hvor det af søpant sikrede krav tilkommer en anden person end rederen, f. eks. en tidsbefragter, der står som bortfragter i relation til godset.

Det hvad personkredsen angår således udvidede ansvar, er dog samtidig modificeret således, at ansvaret kun påhviler den, der ved eller bør vide, at godset er behæftet med søpanteret. Efter den gældende bestemmelse stilles der ikke krav om en sådan viden, men man har ikke anset det for nødvendigt her at opretholde et objektivt ansvar.

Endelig er bestemmelsen udformet således, at ansvar for den, som udleverer godset, ikke alene bortfalder, når fordringshaveren (søpanthaveren) har samtykket i udleveringen, men også når udleveringen er sket i overensstemmelse med bestemmelsen i gældende § 215, stk. 2. Efter denne bestemmelse, således som den senest er ændret

ved lov nr. 227 af 8. juni 1966, der trådte i kraft den 1. juli 1967, skal rederen efter et almindeligt havari nægte at udlevere ladningen eller andet gods, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar for et eventuelt havaribidrag og stiller betryggende sikkerhed derfor. Bidrag til almindeligt havari er sikret ved søpant i ladningen efter forslaget § 251, nr. 1. Bliver ladningen udleveret, falder søpanteretten bort efter forslaget § 253, stk. 1, men kreditor vil som nævnt ikke have brug for at gøre et ansvar gældende efter § 253, stk. 2, mod den, som foretog udleveringen eller mod rederen, når kravet på havaribidrag er sikret ved personligt ansvar og sikkerhedsstillelse fra ladningeejers side. Ansvar og sikkerhedsstillelse efter gældende § 215 gælder alene havaribidrag, og det er derfor ikke udelukket, at den, der udleverer ladningen, bliver personlig ansvarlig efter forslaget § 253, stk. 2, for andre krav, som måtte være sikrede ved søpanteret i det udleverede gods.

Til § 254.

Forældelsesfristen for søpanteret i ladningen på 1 år svarer til gældende § 283, idet dog fristen efter denne bestemmelse regnes fra forskellige tidspunkter alt efter hvilke krav, der er tale om, medens forslaget generelt bestemmer, at udgangspunktet ligesom ved søpant i skib skal være den dag, da vedkommende fordring opstod.

Medens man ved søpant i skib efter konventionen, jfr. bemærkningerne foran til forslaget § 248, alene kunne afbryde forældelsesfristen ved arrest, har man her fastsat, at fristen afbrydes, hvis fordringen gøres gældende ad retlig vej f. eks. ved stævningsindgivelse til retten, hvilket er i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om afbrydelse af forældelse, jfr. lov nr. 214 af 22. december 1908.

Til § 259.

Denne bestemmelse er ny,

Stk. 1 vedrører anerkendelse af panteretten i et udenlandsk skib. De nærmere vilkår for denne anerkendelse svarer til panteretskonventionens art. 1, hvorefter panteretten skal være retsgyldig stiftet og registreret efter lovgivningen i den stat, hvor skibet er registreret, ligesom registret skal være offentligt tilgængeligt. Anerkendelsen indebæ-

rer, at det f. eks. ved retsforfølgning her i landet eller i andre tilfælde, hvor panteretten kan få betydning, skal lægges til grund af de danske myndigheder, at der findes en panteret med deraf følgende konsekvenser i henhold til § 265, stk. 2, og andre danske eller fremmede retsregler. Reglen indeholder ikke, at fremmede panterettigheder kan anerkendes i andre tilfælde, men dette må bero på en konkret vurdering.

De under nr. 3 opstillede krav vedrørende panthaveren, beløbet samt de for panterettens prioritet relevante datoer må ses i relation til konventionens bestemmelser om tvangsauktion i art. 10, der ikke modsvares af en sølovsbestemmelse, idet disse procesuelle bestemmelser for dansk rets vedkommende fremgår af retsplejelovens bestemmelser om tvangsauktion, jfr. dennes § 544.

Stk. 2 vedrører skib under bygning og svarer til art. 9 i den samtidig med panterekskonventionen i 1967 vedtagne konvention om registrering af rettigheder i skibe under bygning. Bestemmelsen fastsætter vilkårene for anerkendelse af ejendomsret til og panteret i skibe der bygges i udlandet, hvilke krav svarer nøje til de i stk. 1, nr. I, anførte krav for færdigbyggede skibe.

Til § 261.

Bestemmelsen svarer med en mindre reaktionel ændring til den gældende § 281.

Til § 262.

Dette er en ny bestemmelse, der svarer til konventionens art. 9, og som fastsætter, at ved overdragelse eller anden overgang, herunder arv og overdragelse i kraft af loven, d. v. s. uden transport fra den tidligere kreditor af en fordring, der er sikret ved søpanteret, går samtidig søpanteretten over til den nye fordringshaver. Bestemmelsen kan selvsagt fraviges ved aftale.

Til § 263.

1926-konventionen, jfr. dennes art. 4, bestemte, at søpanteretten i skib omfattede forskellige accessorier, men ikke krav på erstatning ifølge forsikringsaftale. Hertil svarer den gældende § 268 for skibs og fragts vedkommende og § 278 for ladningens vedkommende. Den nye panteretskonvention har ingen tilsvarende bestemmelse, og tanken bag hele denne konvention har som

nævnt ovenfor bl. a. været helt at afskaffe søpant i accessorier. Bestemmelsen i forslagens § 263 ophæver derfor den gældende søpanteret i accessorier med undtagelse af tilbehør, jfr. bemærkningerne foran til forslagens § 250.

Med hensyn til krav på erstatning ifølge forsikringsaftale opretholdes således den gældende retstilstand, der er beskrevet ovenfor. Imidlertid er der en i hvert fald tilsyneladende uoverensstemmelse mellem den gældende bestemmelse og forsikringsaftalelovens § 54. Ifølge sidstnævnte bestemmelse anses en tingsforsikring, der er tegnet uden angivelse af nogen bestemt interesse, for tegnet til fordel for enhver, der som ejer, panthaver eller indehaver af anden tinglig ret, eller fordi han bærer faren for tingen, vil lide tab ved, at den forringes eller går til grunde. Denne regel finder dog kun anvendelse på søpanteret, hvis denne er forbundet med personlig fordring mod pantets ejer. Selv om der formentlig ikke er nogen egentlig modstrid imellem sølovens og forsikringsaftalelovens regler, ligesom disse bestemmelser indhold ikke skaber egentlige vanskeligheder for retsanvendelsen, er synspunkterne bag de to næsten samtidige regler dog modstridende, idet forsikringsaftalelovens regler er udtryk for et ønske om at give søpanthaveren ret til forsikringssummen, mens sølovens regel netop ønsker at fratage ham denne ret, jfr. iøvrigt professor Allan Philip i „Festskrift til Alf Ross“ 423 ff. Udvalget har derfor fundet det naturligt at afgøre spørgsmålet generelt ud fra de synspunkter, der har ligget til grund for revisionen af panteretskonventionen. Samtidig har det været muligt at skabe nordisk retsenhed på et punkt, hvor en sådan hidtil ikke har hersket. Således som den nye bestemmelses sidste pkt. er formuleret, er det nødvendigt at ændre forsikringsaftalelovens § 54.

Til § 264.

Denne bestemmelse, der fastsætter, hvem søpanthaveren kan anlægge sag imod, svarer nøje til den gældende § 282, idet dog ordet „reder“ i I. stk. er ændret til det i denne forbindelse mere dækkende „pantets ejer“.

Til § 265.

Dette er en ny bestemmelse, der giver

visse lovvalgsregler både for så vidt angår søpant og anden panteret.

Stk. 1 fastsætter i overensstemmelse med konventionens art. 12,1 anvendelse af lex fori på alle spørgsmål vedrørende søpant og tilbageholdsret, jfr. henvisningerne til §§ 244-250 og §§ 261-264. Lex fori anvendes også på tilbageholdsretsspørgsmål, men det har ikke været følt nødvendigt at sige det udtrykkeligt. I overensstemmelse med konventionen er denne bestemmelse udformet generelt, således at bestemmelsen også gælder i forhold til skibe, som er hjemmehørende eller registreret i en stat, der ikke har ratificeret panteretskonventionen.

Stk. 2 vedrører spørgsmålet om den indbyrdes prioritet mellem panterrettigheder i et udenlandsk skib, hvor registreringslandets lovgivning er afgørende, jfr. konventionens art. 2. Det samme gælder for de i art. 6. 1 nævnte lovbestemte panterrettigheder med prioritet efter registrerede panterrettigheder, se her bemærkningerne til forslaget § 247.

Stk. 3. Efter denne bestemmelse får reglen i stk. 2, om at spørgsmål vedrørende den indbyrdes prioritet afgøres efter registreringslandets lovgivning, også anvendelse på skibe under bygning, hvilket svarer til bestemmelsen i art. 6 i konventionen om regi-

strering af rettigheder i skibe under bygning, hvorefter lovgivningen i den stat, hvor skibet er under bygning, d. v. s. registreringslandets lovgivning, skal være afgørende for spørgsmålet om prioriteten af registrerede panterrettigheder. Der må endvidere i denne forbindelse henvises til samme konventions art. 7, hvorefter prioritetsstillingen mellem på den ene side registrerede panterrettigheder i skibe under bygning og på den anden side søpanterrettigheder og tilbageholdsrettigheder i sådanne skibe afgøres i overensstemmelse med de regler, der finder anvendelse på skibe, der er blevet registreret efter færdigbygning.

Selv om nærværende bestemmelse løser visse lovvalgsspørgsmål, vil der i forbindelse med pantehæftelser i skibe kunne opstå mange interlegale spørgsmål, hvor bestemmelsen må suppleres med de almindelige internationale privatretlige regler. Bestemmelserne gør enkelte ændringer i den nordiske konkurskonvention nødvendige. Dette skyldes specielt bestemmelsen i konkurskonventionens art. 7. Ændringerne kan bestå i en tilpasning af konkurskonventionens regler eller i en mere almindelig regel cm, at den viger for de særlige regler om skibe.

III.

Udkast til lov om ændringer i lov om skibsregistre ring.

1. 1 afsnit I ændres overskriften „A. Nationalitetsregistrering" til „A. Registrering af skibe og skibe under bygning".

2. § 4, stk. 1, affattes således:

„Skibe, som er under bygning her i riget, kan på begæring optages i en særlig afdeling af Skibsregistret (skibsbygningsregistret), såfremt skibets bygning ifølge erklæring fra Statens Skibstilsyn eller et toldkammer er så vidt fremskredet, at skibet på betryggende måde kan identificeres, og hvis dets tonnage skønnes at ville blive mindst 20 tons brutto."

Stk. 3 ophæves.

3. § 7 affattes således:

„*Stk. 1.* Såfremt et skib er erhvervet fra udlandet, skal der, foruden de i de foregående bestemmelser nævnte bevisligheder, tilvejebringes attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet ikke er optaget i vedkommende udenlandske skibsregister eller skibsbygningsregister, eller at det vil blive udslettet af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister.

Stk. 2. Chefen for Skibsregistret kan dog i særlige tilfælde og under forudsætning af, at det land, fra hvilket skibet erhverves, eller i hvis skibs- eller skibsbygningsregister det har været indført, ikke har tiltrådt den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterrettigheder og andre pantrettigheder i skib, eller den internationale konvention om registrering af rettigheder i skibe under bygning, foretage registrering, uanset at der ikke er tilvejebragt sådan attest.

Stk. 3. Er et skib erhvervet fra udlandet, skal panterrettigheder, der er anført i den i stk. 1 omhandlede udslettelsesattest, og som

opfylder betingelserne i sølovens § 259, overføres til Skibsregistret samtidig med skibets registrering efter nærmere af handelsministeriet fastsatte regler."

4. § 23, stk. 1, affattes således:

„Enhver ændring af de oplysninger, som er meddelt til Skibsregistret i medfør af §§ 4-6, skal."

5. § 26 affattes således:

„*Stk. 1.* Et skib udslettes af Skibsregistret, såfremt ejeren ifølge søloven ikke længer kan anses som dansk ejere, eller skibet overdrages eller overgår til nogen, som ikke kan anses som dansk ejer, jfr. dog § 29, stk. 3.

Stk. 2. Endvidere udslettes skibe, der ophugges, forliser, forsvinder eller af udmeldte syns- og skøns mænd, af et godkendt klassifikationsselskab eller ved en anden fremgangsmåde, der kan ligestilles hermed, erklæres for uistandsættelige, jfr. dog § 29, stk. 3.

Stk. 3. Et skib, der sælges ved tvangsauktion i udlandet til nogen, der ifølge søloven ikke kan anses som dansk ejer, udslettes af Skibsregistret, såfremt skibet på salgstidspunktet befinder sig i den stat, hvor tvangsauktionen finder sted, og under forudsætning af, at salget er sket i overensstemmelse med den pågældende stats lovgivning og den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterrettigheder og andre rettigheder i skib.

Stk. 4. Et skib, der er optaget i skibsbygningsregistret, jfr. § 4, stk. 1, udslettes, når skibet afleveres af værftet, jfr. dog § 29, stk. 3. Endvidere kan skibet udslettes af skibsbygningsregistret, såfremt det går tabt. mens det er under bygning, jfr. stk. 2."

6. § 29 affattes således:

„*Stk. 1.* Udslettelse af Skibsregistret må ikke finde sted, forinden der af Skibsregistret er sendt meddelelse herom til indehavere af anmeldte rettigheder, og der er forløbet en frist på 30 dage fra meddelelsens afsendelse, medmindre de anmeldte rettighedshavere giver skriftligt samtykke til udslettelsen, eller det godtgøres, at rettighederne er bortfaldet, herunder ved tvangsauktion i medfør af § 26, stk. 3.

Stk. 2. Udslettelse kan dog ikke finde sted, hvis det oplyses, at en anmeldt rettighedshaver har foretaget retslige skridt til gennemførelse af sin ret over skibet, medmindre retsforfølgningen ikke fremmes uden ufornuddent ophold eller ved endelig afgørelse nægtes fremme.

Stk. 3. Anmeldes et skib til udslettelse af Skibsregistret som følge af, at dets ejer ikke længere kan anses som dansk ejer, eller når det afleveres til udenlandsk ejer, finder udslettelse dog ikke sted, hvis der på skibet er registreret panterrettigheder, men der gøres på skibsbladet en bemærkning om det pågældende forhold. Ingen rettigheder i skibet kan herefter registreres. Med skibets nationalitetsbevis forholdes som i § 27, stk. 2, foreskrevet. Reglerne i dette stykke finder tilsvarende anvendelse på skibe, der forliser, forsvinder eller erklæres for uistandsættelige.

Stk. 4. Anmeldes et skib til udslettelse af Skibsregistret for at blive overført til udenlandsk register og er betingelserne for udslettelse af skibet til stede, udsteder Skibsregistret på begæring til brug for registreringen af skibet i vedkommende udenlandske skibsregister en erklæring om, at skibet er udslettet eller vil blive udslettet af Skibsregistret samme dag, det godtgøres at være optaget i det udenlandske register, dog senest 30 dage fra erklæringens udstedelse. Er sådan erklæring udstedt, kan rettigheder ikke længere anmeldes til registrering.

Stk. 5. Henstår der ved skibets udslettelse rettigheder på skibets blad i Skibsregistret,

skal attest om skibets udslettelse give oplysning om disse rettigheders indhold.“

7. I § 31, *stk. 1*, indføjes efter „Skibsregistret“: „— herunder skibsbygningsregistret

8. I § 33 ændres ordene „de i sølovens § 17 nævnte panterrettigheder“ til „tilbageholdsrettigheder“.

9. I § 38 ændres „samtykke“ til „skriftligt samtykke“.

10. I § 40, *stk. 3*, ændres „§ 7, stk. 2“ til „§ 7, stk. 3“. § 40, *stk. 4*, udgår.

11. I § 41, *stk. 1*, indføjes efter „Skibsregistret“: „— herunder skibsbygningsregistret

I *stk. 3* ændres „§ 7, stk. 2“ til „§ 7, stk. 3“ og henvisningen til § 40, *stk. 4*, udgår.

12. § 44, *stk. 1*, affattes således:

„De i § 43 omhandlede skibe, herunder lystfartøjer, kan på ejerens begæring optages i Skibsregistret — herunder skibsbygningsregistret — hvis de er målt til, eller ved optagelsen i skibsbygningsregistret skønnes at ville blive målt til en registreringstonnage af 5 tons brutto eller derover.“

13. § 48, *stk. 2*, affattes således:

„Endvidere omfatter en registreret ret over et skib, som er optaget i skibsbygningsregistret, jfr. § 4, *stk. 1*, de til skibet anskaffede materialer, der er individualiserede inden for værftets område og påmærket som vedrørende skibet. Bygges dele af skibet på anden virksomhed i Danmark, kan det, når disse dele er individualiserede dér og påmærket som vedrørende skibet, aftales, at de skal omfattes af panteretten, når den anden virksomhed, værftet og bygherren samtykker heri.“

14. I § 58, *stk. 2*, indføjes efter „hjemmehørende“: „eller under bygning“.

Bemærkninger til lovudkastet.

Som nævnt i bemærkningerne til udkastet til lovbestemmelser om søpanteret i skib har det under de nordiske drøftelser været overvejet at indarbejde bestemmelser om skibsregistrering i søloven, og dette er sket i de foreliggende norske og svenske lovudkast i forbindelse med den modernisering af registreringsreglerne, som de norske og svenske solovskomiteer har foreslået. For Danmarks vedkommende blev skibsregistreringsloven underkastet en gennemgribende revision og modernisering ved lov nr. 93 af 29. marts 1957, der byggede på den af skibsregistreringskommissionen i 1955 afgivne betænkning (Nr. 134/1955), og der foreligger derfor ikke noget behov for en almindelig revision af denne lovgivning. Da der på grund af forskelligheder i de nordiske landes skibsregistreringssystem ikke for tiden kan tilvejebringes fuld nordisk retsenhed på dette område, har udvalget ikke fundet det hensigtsmæssigt for øjeblikket at søge skibsregistreringsbestemmelserne, der i mere end hundrede år har været reguleret i særlig lov, indarbejdet i søloven.

Derimod vil det som nævnt i afsnittet om søpanteret være nødvendigt at foretage visse ændringer i skibsregistreringsloven af hensyn til den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i maj 1967 vedtagne nye konvention angående søpanterrettigheder og andre panterrettigheder i skib (bilag 1) og den samtidigt vedtagne konvention om registrering af rettigheder i skibe under bygning.

Sidstnævnte konvention, der i originalsprogene og dansk oversættelse er optrykt som bilag 2, har til formål at sikre adgang til registrering i et offentligt register af såvel ejendomsret som panterrettigheder i et skib, som er under bygning i det pågældende land uden hensyn til bestillerens eller långiverens nationalitet. Derimod er andre rettigheder ikke omfattet af konventionen. Konventionen indeholder ikke regler om indretningen eller betydningen af et sådant register, bortset fra ganske enkelte hovedprincipper, men overlader i hovedsagen til lovgivningen i det land, hvor skibet bygges, at bestemme disse regler. Denne lovgivning skal således være afgørende for betydningen af registreringen, for skibets nationalitet, for den indbyrdes

prioritet mellem registrerede panterrettigheder og for, om registrerede rettigheder omfatter visse materialer til brug for skibet. Dog skal spørgsmål vedrørende tvangsfuldbyrdelse afgøres efter lovgivningen i den stat, hvor tvangsfuldbyrdelsen finder sted. Konventionen bestemmer videre, at rettigheder i et skib under bygning i en kontraherende stat ikke skal kunne registreres i en anden kontraherende stat. De registrerede rettigheder og den opnåede prioritetstilling skal anerkendes af de øvrige kontraherende stater, og konventionen giver nærmere regler om udslettelse af de registrerede rettigheder og om betingelserne for registrering af skibet i et andet kontraherende lands register.

Der har under drøftelserne mellem de nordiske sølovskomiteer været enighed om, at konventionen om registrering af rettigheder i skib under bygning (skibsbygningskonventionen) bør søges indarbejdet i den nationale lovgivning med henblik på senere ratifikation.

Udvalget har haft lejlighed til at drøfte spørgsmålet med repræsentanter for skibsværftsforeningen og for Danmarks Skibskreditfond, der har givet udtryk for, at man ikke vil udtale sig imod dansk ratifikation af konventionen, men at der ikke for tiden er noget stort behov for konventionens regler for så vidt angår bygning af større skibe ved danske skibsværfter, da finansieringen kan ordnes på tilfredsstillende måde gennem den bestående ordning med skibskreditfonden uden at benytte skibet som realkreditobjekt. Udvalget mener imidlertid, at det på længere sigt kan være af værdi for Danmark som skibsbygningsland og for danske rederes bygning af skibe ved udenlandske værfter, at konventionen får bred tilslutning, og har derfor på linie med de øvrige nordiske lande foreslået de til dækning af konventionen fornødne lovregler indarbejdet i lovudkastet. Om et særligt problem i forbindelse med eventuel dansk ratifikation af denne konvention henvises til bemærkningerne nedenfor til nr. 2 (§ 4, stk. 2).

Selvom konventionen alene foreskriver, at ejendomsret til og panterrettigheder i skibe under bygning skal kunne registreres, har det været fundet mest hensigtsmæssigt at

bygge på skibsregistreringslovens system. Herefter sondres der mellem registrering af selve skibet eller skibsbygget og rettighedsregistreringen. Man har heller ikke fundet grund til at afskære muligheden for at registrere andre rettigheder end ejendomsret og panterrettigheder, især da en grænsedragning beror på en fortolkning af konventionen.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til 2.

Efter den gældende skibsregistreringslovs § 4, stk. 1, kan et skib, som ei under bygning her i riget, registreres foreløbigt, når dets bygning har nået et vist stade, og dets tonnage skønnes at ville blive mindst 20 tons brutto. Det er dog en betingelse, at skibets ejer (bygherren) opfylder nationalitetsbetingelserne i sølovens § 1. Registrering sker på et skibsblad i det almindelige skibsregister, og der er herefter adgang til at registrere panterrettigheder og andre rettigheder over det under bygning værende skib efter de almindelige regler om rettighedsregistrering i lovens afsnit I B.

For at dække bygningskonventionens art. 1 foreslår udvalget, at § 4, stk. 1, affattes således, at registrering af skibe under bygning fremtidig sker i en særlig afdeling af skibsregistret, kaldet skibsbygningsregistret, uanset om skibet bygges for dansk eller udenlandsk regning, og nationalitetskravet foreslås ophævet. Nationalitetskravet skønnes at være uden praktisk betydning, så længe skibet ikke er færdigbygget og skal have nationalitetsbevis udfærdiget for at kunne gå i fart, jfr. lovens § 17. Når skibet er færdigbygget, kan dets skibsblad overføres fra skibsbygningsregistret til det almindelige skibsregister, for så vidt nationalitetsbetingelserne godtgøres at være opfyldt.

Efter konventionens art. 4 skal registrering af rettigheder kunne ske allerede fra det tidspunkt, hvor der er oprettet en kontrakt om bygning af et bestemt individualiseret skib, eller endog når værftet blot erklærer, at det har besluttet sig til at bygge et sådant skib for egen regning. Art. 4 tillader dog, at det i den nationale lovgivning gøres til en betingelse for registrering, at kølen er blevet lagt, eller at tilsvarende konstruktionsarbejde er blevet udført på det sted, hvor skibet skal søsættes. Mens både

de norske og svenske lovudkast tillader registrering af skib under bygning på grundlag af en kontrakt eller en erklæring fra et værft om, at det har besluttet at bygge et skib, har udvalget ikke anset det for hensigtsmæssigt at indføre denne ordning. Noget behov for en sådan registrering af kontrakter og beslutninger skønnes for tiden ikke at foreligge. Heri har skibsværftsforeningen erklæret sig enig og har yderligere oplyst, at den britiske og den tyske værftsforening er af samme opfattelse. Da kreditgrundlaget i en kontrakt eller ensidig beslutning om bygning af et skib hyppigt vil være af tvivlsom karakter, foreslår udvalget herefter, at man bibeholder den gældende lovs kriterium for adgangen til registrering af skib under bygning, herunder tonnagegrænsen 20 tons brutto. Når det i § 4, stk. 1, fastsættes, at skibsbygningsregistret er en særlig afdeling af skibsregistret, følger heraf, at lovens øvrige regler om skibsregistret, f. eks. om udslettelse af skibsregistret og om rettighedsregistrering uden videre vil være gældende for de i skibsbygningsregistret optagne skibe.

Lovens § 4, stk. 2, indeholder en regel om, at værftet skal give skriftligt samtykke til registrering af bygherren som ejer af skib under bygning, mens omvendt bygherrens samtykke er nødvendigt for registrering af værftet som ejer. Denne regel har man navnlig fra værfternes side lagt vægt på at opretholde, såfremt konventionens regler skal gennemføres. Selvom det må bero på det enkelte lands ret, hvem der er ejer af et skib under bygning, kan det dog betragtes som tvivlsomt, om en sådan regel om samtykke til registrering er forenelig med konventionen, og der er næppe mulighed for på dette punkt at tage en reservation i forbindelse med ratifikation af konventionen. Under hensyn til skibsværftsforeningens holdning i dette spørgsmål har udvalget ikke fremsat forslag om ændring af § 4, stk. 2. Det må herefter nærmere overvejes, om man under hensyn til den foreliggende tvivl, uanset konventionens indarbejdelse i dansk ret, bør afstå fra at ratificere konventionen, eller om man i overensstemmelse med art. 12 i forbindelse med ratifikationen skal erklære, at man ikke anser sig for bundet af den i art. 11 anviste voldgiftsprocedure med eventuel indbringelse af spørgsmålet for den internationale domstol, såfremt ratifikati-

onsgrundlaget anfægtes af en kontraherende stat.

Den gældende skibsregistreringslovs § 4, stk. 3, indeholder en hjemmel til ved kongelig anordning at træffe bestemmelse om foreløbig registrering af skibe under bygning i udlandet. Udvalget har foreslået denne bestemmelse, der aldrig har været anvendt, som ikke vil kunne anvendes over for konventionsstater, og som næppe vil kunne føre til et brugbart resultat i praksis, ophævet.

Til 3.

Stk. 1 svarer i princippet til den gældende lovs § 7, stk. 1. 1. punktum, for så vidt angår kravet om fremlæggelse af udslettelsesattest fra det udenlandske register, når et skib er erhvervet fra udlandet. Udtrykket „at skibet ikke er optaget i vedkommende udenlandske skibsregister eller skibsbygningsregister“ dækker både det tilfælde, at skibet er udslettet, og at det aldrig har været optaget i det pågældende register. Den foreslåede regel nævner endvidere, at attesten fra det udenlandske register kan gå ud på, at skibet vil blive udslettet af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister. Med denne tilføjelse dækker reglen såvel art. 3, stk. 2, i panteretskonventionen som art. 10, stk. 2, i bygningskonventionen.

Stk. 2 giver ligesom gældende lovs § 7, stk. 1, sidste punktum, chefen for skibsregistret en adgang til i særlige tilfælde at foretage registrering, uanset at udslettelsesattest ikke er fremskaffet. Under hensyn til, at såvel panteretskonventionen som bygningskonventionen ubetinget kræver fremlæggelse af den i stk. 1 nævnte attest fra den udenlandske registreringsmyndighed, har det været nødvendigt at begrænse dispensationsadgangen til de tilfælde, hvor skibet erhverves fra et land, der ikke har tiltrådt nogen af de nævnte konventioner.

Stk. 3 svarer til gældende lovs § 7, stk. 2, idet man dog har undladt henvisningen til den ældre panteretskonvention af 1926, som Danmark sammen med de øvrige nordiske lande opsagde i 1965. Reglen om overførsel til skibsregistret af de i udslettelsesattesten anførte panterrettigheder der opfylder betingelserne i sølovens § 259, vil således gælde i alle tilfælde, hvor et skib erhverves fra udlandet, hvilket må ses som en naturlig

konsekvens af reglen i lovudkastet vedrørende sølovens § 259 om anerkendelse af panteret i udenlandsk skib og i skib under bygning i udlandet. Den omstændighed, at sådanne panterrettigheder, som opfylder betingelserne i sølovens § 259, skal overføres, udelukker ikke, at skibsregistret i det enkelte tilfælde vil kunne beslutte overførsel af panterrettigheder i andre tilfælde. Nærmere regler om overførslen af panterrettigheden til dansk skibsregister vil kunne fastsættes administrativt.

Til 4.

Den foreslåede ændring består i, at § 4 nævnes jævnsides med §§ 5 og 6. Heraf følger, at reglen i § 23, stk. 1, om pligt til at anmelde ændringer også kommer til at gælde de i skibsbygningsregistret optagne skibe.

Til 5.

Stk. 1 svarer til gældende lovs § 26, stk. 1. Ved at tilføje en henvisning til § 29, stk. 3, har man gjort opmærksom på den væsentlige begrænsning af udslettelsesreglen, der følger af nævnte bestemmelse, jfr. bemærkningerne til nr. 6.

Stk. 2 er en gengivelse af gældende lovs § 26, stk. 2, idet man dog også her har tilføjet en henvisning til § 29, stk. 3.

Stk. 5 er nyt og indeholder en under hensyn til panteretskonventionens art. 11, stk. 1, formuleret regel om udslettelse af et skib, der er solgt ved tvangsauktion i udlandet til nogen, der ikke opfylder sølovens nationalitetsbestemmelser. Om bortfald af panterrettigheder og andre rettigheder i denne situation henvises til udkast til sølovens § 249, stk. 4.

Stk. 4 er nyt og fastsætter, at et skib skal slettes af skibsbygningsregistret, når det afleveres af værftet til bygherren. Denne regel er en nødvendig følge af, at § 4 ikke længere kræver nationalitetsbestemmelserne opfyldt ved registrering af skib under bygning. Det er forudsat, at udslettelsen automatisk følges af en indførsel i skibsregistret, hvis skibet afleveres til dansk ejer, jfr. ovenfor bemærkningerne til nr. 2. Herom må nærmere regler gives i bekendtgørelsen om skibsregistrering. Hvis bygherren er udlænding og ønsker skibet overført til udenlandsk register begrænses udslettelsesreglen dog af § 29, stk. 3, såfremt der på skibet er

registreret panterettigheder, jfr. bemærkningerne til nr. 6. Bestemmelsen i stk. 4. 2. punktum, om udslettelse af skibsbygningsregistret, såfremt skibet går tabt, mens det er under bygning, må ses som en naturlig parallel til reglen i stk. 2 om udslettelse af forliste skibe.

Til 6.

De foreslåede ændringer i § 29 liar navnlig til formål at tilvejebringe overensstemmelse med panteretskonventionens art. 3 og skibsbygningskonventionens art. 10, stk. 2.

Stk. 1 svarer med enkelte ændringer til gældende lovs § 29, stk. 1, idet det dog i overensstemmelse med konventionen er præciseret, at det samtykke, der kræves fra rettighedshaverne, skal være afgivet skriftligt.

Stk. 2 svarer ganske til gældende § 29, stk. 2.

Stk. 3 er nyt og tilgodeser kravet i panterekskonventionens art. 3, stk. 1, om, at et skib ikke må udslettes af skibsregistret uden tilladelse fra panthaverne. Da denne bestemmelse i konventionen må antages at gælde generelt, uanset om udslettelse sker på grund af, at skibet ikke længere kan anses for dansk, herunder det tilfælde at et skib under bygning afleveres af værftet til udenlandsk bygherre, eller at skibet er forlist, forsvundet eller kondemneret, foreskrives det i stk. 3, at skibet, så længe der på dette er registreret panterettigheder, ikke må udslettes, men at der i stedet skal gøres en bemærkning på skibsbladet om det forhold, der ellers ville have ført til udslettelse. Samtidig lukkes registret for registrering af rettigheder, og skibets nationalitetsbevis inddrages efter reglerne i § 27, stk. 2.

Bestemmelsen i *stk. 4* er ny og har til formål at lette overgangen af et skib til fremmed skibsregister ved i overensstemmelse med panteretskonventionens art. 3, stk. 2 b, og bygningskonventionens art. 10, stk. 2, at åbne mulighed for at udstede attest om, at skibet vil blive udslettet samme dag, det dokumenteres at være optaget i udenlandsk skibsregister. For at undgå, at der opstår en langvarig uklarhed med hensyn til skibets nationalitetsforhold, er det dog foreslået, at den nye registrering må ske senest 30 dage fra erklæringens udstedelse, og det bestemmes, at der efter en sådan er-

klærings udstedelse ikke længere kan anmeldes rettigheder til registrering på det pågældende skib.

Stk. 5 svarer ganske til gældende lovs § 29, stk. 3, men har efter indførelsen af den nye regel i forslaget's stk. 3, hvorefter et skib ikke kan udslettes, hvis der på dette findes registrerede panterettigheder, alene praktisk betydning for registrerede rettigheder af anden art.

Til 7.

Den foreslåede tilføjelse har til formål at præcisere, at reglerne om rettighedsregistrering også finder anvendelse på skib under bygning, jfr. bemærkningerne foran til nr. 2).

Til 8.

Efter den gældende lovs § 33 kan søpanterettigheder og de i sølovens § 17 nævnte panterettigheder ikke registreres. Det samme må gælde de i udkast til sølovens § 247 i overensstemmelse med panterekskonventionens art. 6 indførte tilbageholdsrettigheder, mens bestemmelsen om medrederpant efter gældende sølovs § 17 kan udgå, da denne form for panteret er foreslået ophævet, jfr. bemærkningerne til udkast til sølovens § 49.

Til 9.

1 overensstemmelse med panteretskonventionens art. 3 og bygningskonventionens art. 10, stk. 1, foreslås det præciseret i § 38, at rettighedshaverens samtykke til udslettelse skal være afgivet skriftligt, jfr. bemærkningerne foran til nr. 6).

Til 10.

Reglen i gældende lovs § 40, stk. 4, foreslås ophævet som overflødig, efter at reglen i § 7, stk. 3, om overførsel af de i udslettelsesattesten anførte panterettigheder til det danske skibsregister er gjort anvendelig i alle tilfælde, hvor et skib erhverves fra udlandet.

Til 11.

Forslaget præciserer sidestillingen af skibsbygningsregistret med skibsregistret og er iøvrigt en konsekvens af de foranstående ændringer.

Til 12.

Den foreslåede formulering af § 44, stk. 1, har til formål at gøre den gældende adgang til på begæring at opnå foreløbig registre-

ring af skibe, der skønnes at ville blive målt til en registertonnage mellem 5 og 20 tons brutto, anvendelig på optagelse af nybygninger af denne størrelse i skibsbygningsregistret, jfr. § 4, stk. 1

Til 13.

Den foreslåede ændrede affattelse af § 48, stk. 2, gør reglerne om tilbehør i § 48, stk. 1, anvendelige på skib under bygning, der optages i skibsbygningsregistret, jfr. § 4, stk. 1, og bygningskonventionens art. 8, der overlader det til national lovgivning at bestemme, i hvilket omfang registrerede retigheder skal omfatte materiale, maskineri og udstyr, der befinder sig inden for værftets område, og ved mærkning eller på anden måde er tydeligt individualiseret som bestemt til at indbygges i skibet. I 2. punk-

tum er det foreslået, at der kan træffes aftale om, at dele af skibet, der bygges på andre virksomheder i Danmark og er individualiseret og påmærket som vedrørende skibet, skal omfattes af panteretten. Der er herved åbnet mulighed for pantsætning under et af de forskellige komponenter, der skal indgå i et skib, også hvor bygningen af sektioner, maskineri o. s. v. er fordelt på flere værfter eller værksteder.

Til 14.

Gældende lovs § 58, stk. 2 bemyndiger handelsministeren til at fastsætte særlige regler om registrering af skibe hjemmehørende i Grønland, hvilket er sket ved bekendtgørelse nr. 55 af 15. marts 1961. Forslaget tilsigter at udvide denne hjemmel til også at omfatte registrering af skibe under bygning i Grønland.

Convention internationale pour l'unification de certaines regies relatives aux privileges et hypotheques maritimes

International convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages

International konvention om **Indførelse** af visse ensartede regler angående søpanterrettigheder og andre panterrettigheder i skib.

Les Parties Contractantes, Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines regies relatives aux privileges et hypotheques maritimes,

The Contracting Parties. Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to maritime liens and mortgages,

De kontraherende parter, som har erkendt ønskeligheden af, at der ved overenskomst fastsættes visse regler angående søpanterrettigheder og andre panterrettigheder af skibe, har besluttet at afslutte en konvention med dette formål og er derfor enedes om følgende:

Ont decide de conclure une convention à eet effet, et, en consequence, sont convenues de ce qui suit:

Have resolved to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

Article 1

Les hypotheques et « mortgages » sur les navires sont reconnus dans les Etats Contractants à condition que:

Article 1
Mortgages and "hypotheques" on sea-going vessels shall be enforceable in Contracting States provided that:

Art. 1.

Panteret i søgående skibe skal anerkendes i de kontraherende stater under forudgående forudsætning af:

- a) ces hypotheques et « mortgages » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé;
- b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur;
- o) et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du « mortgage » ou le fait

- a) such mortgages and "hypotheques" have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;
- b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and
- c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or "hypothèque" has

- a) at sådanne panterrettigheder er stiftet og registreret i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor skibet er registreret,
- b) at registret og de dokumenter, der ifølge lovgivningen i det land, hvor skibet er registreret, kræves indgivet til registerføreren, er offentligt tilgængelige, og at udskrifter af registret og afskrifter af de nævnte dokumenter kan fås fra registerføreren, samt
- c) at enten registret eller et af de under b) nævnte dokumenter angiver navn og adresse på den person til fordel for hvem, panterretter er stiftet,

que cette sureté a été constituée au porteur, la somme garantie ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'inscription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques et « mortgages » inscrits.

been effected or that it has been issued to bearer, the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and "hypothèques".

eller at panteretten er stiftet til fordel for ihændeoveren, samt det beløb der er givet sikkerhed for, den dato og de andre oplysninger, der ifølge registreringslandets lovgivning er afgørende for panterettens prioritet i forhold til andre registrerede panterettigheder.

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits et, sous réserve des dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers soit déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 2

The ranking of registered mortgages and "hypothèques" as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Art. 2.

De registrerede panterettigheders indbyrdes prioritet, og om ikke andet følger af denne konvention, deres virkning i forhold til tredieemand, afgøres efter registreringslandets lovgivning; dog skal for så vidt ikke andet følger af denne konvention alle spørgsmål om fremgangsmåden ved tvangsfuldbyrdelse afgøres efter lovgivningen i den stat, hvor tvangsfuldbyrdelsen finder sted.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11, aucun Etat Contractant n'autorisera la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.
2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que si le premier Etat a délivré:
 - a) soit un certificat attestant que le navire a été radié;

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and "hypothèques".
2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless:
 - a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or

Art. 3.

1. Medmindre andet følger af reglerne i art. 11 må ingen kontraherende stat tillade udslettelse af et skib af sibsregistret uden skriftlig tilladelse fra alle indehavere af registrerede panterettigheder.
2. Et skib, som er eller har været registreret i en kontraherende stat skal ikke kunne registreres i en anden kontraherende stat, medmindre den førstnævnte stat enten har udstedt:
 - a) et bevis for, at skibet er slettet af registret, eller

b) soit un certificat attestant que le navire sera radié le jour ou cette nouvelle immatriculation aura eu lieu.

Article 4

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire:

- i) les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire;
- ii) les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage;
- iii) les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle. survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
- iv) les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat. du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
- v) les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

Le terme « propriétaire » au sens du présent article, comprend le locataire

b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:

- i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;
- ii) port, canal and other waterway dues and pilotage dues;
- iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
- iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;
- v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.

The word "owner" mentioned in this paragraph shall be deemed to in-

b) et bevis for, at skibet vil blive slettet af registret på den dag, da en sådan ny registrering finder sted.

Art. 4.

Følgende krav skal være sikret ved søpanteret i skibet:

- i) hyre og anden godtgørelse, som tilkommer skibsføreren, officerer og andre medlemmer af besætningen i anledning af deres tjeneste om bord.
- ii) havne — kanal — og andre vandvej safgifter samt lodsningsafgifter.
- iii) krav mod ejeren i anledning af dødsfald eller skade på person, hvad enten de er indtruffet i land eller til søs i direkte forbindelse med skibets drift.
- iv) erstatningskrav uden for kontraktsforhold mod ejeren i anledning af tab af eller skade på ejendom, hvad enten de er indtruffet i land eller til søs, i direkte forbindelse med skibets drift, forudsat at kravet ikke kan grundes på aftale.
- v) krav i anledning af bjærgning, fjernelse af vrage og på bidrag til almindeligt haveri.

Ordet „ejer“ i denne artikel omfatter også en „bare boat“ befragter (lejer) eller

coque-niie et tout autre affréteur, l'armateur gé- rant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilege maritime ne grever a le navire pour sureté des créances, visées au paragraphe 1. iii) et iv) du present article, qui proviennent ou résultent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 5

1. Les privileges maritimes énumérés à l'article 4 ont priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit n'est préféré ni à ces privilèges, ni aux hypothèques et « mortgages » répondant aux exigences de l'article 1, mises à part les dispositions de l'article 6, paragraphe 2.
2. Les privileges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent; cependant, les privileges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et les contributions aux avaries communes ont priorité sur tous les autres privileges maritimes grevant le navire au moment ou les operations donnant naissance à ces privileges ont été accomplies.
3. Les privileges maritimes énumérés dans chacun des

elude the demise or other j anden befragter, disponent charterer, manager or ope-! eller reder, rator of the vessel.

No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. iii) and iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and "hypothèques", and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and "hypothèques" which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).
2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.
3. The maritime liens set j 3, out in each of sub-para-¹

Art. 5.

1. De i art. 4 anførte søpanterrettigheder skal have prioritet forud for registrerede panterrettigheder, og ingen anden fordring skal have fortrinsret frem for sådanne søpanterrettigheder eller bortset fra de tilfælde, som er nævnt i art. 6, paragraf 2, forud for panterrettigheder, som opfylder kravene i art. 1.
2. De i art. 4 anførte søpanterrettigheder skal have prioritet i den der anførte rækkefølge; dog skal søpanteret til sikkerhed for krav i anledning af bjærgning, fjernelse af vrage og bidrag til almindeligt havari have prioritet frem for alle andre søpanterrettigheder i skibet, der er opstået før det tidspunkt, da de handlinger, som medførte, at de pågældende søpanterrettigheder opstod, blev foretaget.
3. De søpanterrettigheder, som er nævnt i hver af

alinea (i), (ii), (iii) et (iv) du paragraphe I^{er} de l'article 4 viennent en concours entre eux au mare le franc.

4. Les privileges maritimes énumérés à l'alinéa (v) du paragraphe (1) de l'article 4, prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privileges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes sont considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes; les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont considérées comme étant nées à la date à laquelle ces operations sont achevées.

graphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph (1) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

punkterne i), ii), iii) og iv) i art. 4 § 1 har indbyrdes lige prioritet.

4. De i art. 4, paragraf 1, pkt. v) nævnte søpantere rettigheder har indbyrdes prioritet i den omvendte rækkefølge af den, hvori de pågældende fordringer opstod. Krav på bidrag til almindeligt havari skal anses for opstået den dag, haverihandlingen udførtes; krav i anledning af bjærgning skal anses for opstået den dag, bjærgningen blev afsluttet.

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder des privileges ou des droits de retention pour garantir des créances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 4. Ces privileges prendront rang après tous les privileges maritimes énumérés à l'article 4 et après tous les hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1; ces droits de retention ne pourront empêcher ni de poursuivre l'exécution des privileges maritimes énumérés à l'article 4 ou des hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1, ni de livrer le navire à celui qui l'aura acquis à la suite de cette procedure d'exécution.

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

Art. 6

1. Enhver kontraherende stat kan indrømme lovbestemt panteret eller tilbageholdsret til sikkerhed for andre krav end de i art. 4 nævnte. Sådan panteret skal have prioritet efter såvel alle de i art. 4 nævnte søpantere rettigheder som efter alle registrerede panterettigheder, som opfylder kravene i art. 1; og sådan tilbageholdsret skal ikke være til hinder for tvangsfuldbyrdelse af de i art. 4 nævnte søpantere rettigheder eller de registrerede panterettigheder, som opfylder kravene i art. 1 og ej heller til hinder for, at skibet udleveres til den, som har erhvervet det ved en sådan tvangsfuldbyrdelse.

2. Au cas où serait accordé j 2. In the event that a lien 2. I tilfælde af. at der gives lovbestemt panteret eller tilbageholdsret i et skib, som befinder sig
- a) d'un constructeur de navires, pour garantir des créances resultant de la construction du navire, a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or a) i en skibsbyggers besiddelse for at sikre krav i forbindelse med bygning af et skib eller
- b) ou d'un réparateur de navires, pour garantir des créances resultant des réparations du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession. b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or "hypothéqués". Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or "hypothèque" on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be. b) i en skibsreparatørs besiddelse for at sikre krav i forbindelse med reparation af et skib, udført medens skibet var i hans besiddelse, skal en sådan panteret eller tilbageholdsret vige for alle de søpanterrettigheder, som er nævnt i art. 4, men kan gives prioritet forud for registrerede panterrettigheder. En sådan lovbestemt panteret eller tilbageholdsret skal kunne tillades gjort gældende over skibet uden hensyn til registrerede panterrettigheder i dette, men skal bortfalde, når skibet ophører med at være i skibsbyggerens eller reparatørens besiddelse.
- ce privilege ou ce droit de retention prendra rang apres tous les privileges maritimes énumérés à l'article 4 mais pourra être admis à primer les hypothèques et « mortgages ». Ce privilege ou droit de retention pourra être exercé sur le navire nonobstant tout hypothèque ou « mortgage » inscrit sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur. selon le cas.

Article 7

1. Les privileges maritimes I énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privileges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affrèter, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privileges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 7

- The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner of a vessel or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.
2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of owner ship or of registration.

Art. 7

- De i art. 4 nævnte søpanterrettigheder opstår uafhængigt af om de krav, som rettighederne sikrer, har mod ejeren eller mod en bare boat befragter (lejer) eller anden befragter, disponent eller reder.
2. Bortset fra de i art. 11 nævnte tilfælde skal de i art. 4 nævnte søpanterrettigheder følge skibet uanset ændringer i ejerforholdene eller registreringen.

Article 8

1. Les privileges maritimes énumérés à l'article 4 sont éteints à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance de la créance garantie, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcée.
2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption; toutefois, ce délai ne court pas tant qu'un empêchement legal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.
2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.

Art. 8

1. De i art. 4 nævnte søpanterrettigheder skal bortfalde 1 år efter, at det krav, som søpanteretten sikrer, er opstået, såfremt der ikke inden udløbet af denne frist er foretaget arrest i skibet, efterfulgt af et tvangssalg.
2. Den i foregående stykke nævnte etårige forældelsesfrist skal ikke kunne suspenderes eller afbrydes, men skal dog ikke løbe, så længe indehaveren af søpanteretten er retsligt afskåret fra at foretage arrest i skibet.

Article 9

La cession d'une créance garantie par l'un des privileges maritimes énumérés à l'article 4 ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une teile créance emporte simultanément la transmission du privilege.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien,

Art. 9.

Overdragelse eller anden overgang af et krav, som er sikret ved søpanteret i medfør af art. 4, medfører samtidig overgang af søpanteretten.

Article 10

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant. et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit la date et le lieu de vente:

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State, the competent authority of such State shall give, or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to:

Art. 10.

Før tvangssalg af et skib finder sted i en kontraherende stat, skal den kompetente myndighed i denne stat give eller foranledige givet mindst 30 dages skriftligt varsel om tid og sted for tvangssalget til

- a) à tons les bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur;
- b) aux bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privileges maritimes énumérés à l'article 4, dont

- a) all holders of registered mortgages and "hypothèques" which have not been issued to bearer;
- b) such holders of registered mortgages and "hypothèques" issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims

- a) alle indehavere af registrerede panterrettigheder, som ikke er stiftet til fordel for ihændehaveren,
- b) sådanne indehavere af registrerede panterrettigheder, der er stiftet til fordel for ihændehaveren og sådanne indehavere af søpanterrettigheder i medfør

les créances ont été signifiées à ladite autorité;

- c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

have been notified to the said authority;

- c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

af art. 4, om hvis fordringer den nævnte myndighed er blevet underrettet,

- c) føreren af det register, i hvilket skibet er registreret.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et « mortgages » à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois:

- a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de eet Etat Contractant;
b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

Aucune chartepartie ou contrat conférant le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes du présent article.

2. Les dépens taxes par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix seront payés en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de retention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages »

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that:

- a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and
b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and "hypothèques" in accor-

Art. 11.

1. Finder tvangssalg af skibet sted i en kontraherende stat, skal alle pantedrettigheder med undtagelse af sådanne, som køberen med indehaverens samtykke overtager, samt alle lovbestemte pantrettigheder og andre hæftelser af enhver art opføre af hvile på skibet under forudsætning af:

- a) at skibet på salgstidspunktet befinder sig i den pågældende kontraherende stats område, og
b) at salget er sket i overensstemmelse med denne stats lovgivning og bestemmelserne i denne konvention.

Hverken certepartier eller brugskontrakter vedrørende skibet skal betragtes som panteret eller hæftelse i henhold til denne artikel.

2. Af købesummen skal først dækkes de af domstolen fastsatte omkostninger i anledning af arresten og det deraf følgende tvangssalg og fordelingen af købesummen. Restbeløbet skal i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention fordeles mellem indehavere af søpanteret, lovbestemt panteret og tilbageholdt i medfør af art. 6, paragraf 2, samt mellem

inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente, délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées, et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat ou a lieu la vente. Sur production de ce certificat le conservateur sera tenu de radier tous les hypothèques et « mortgages » inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

Article 12

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ses dispositions s'ap-

dance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

Article 12

- 1 Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to

indehavere af registrerede panterettigheder, indtil deres krav er dækket.

3. Når et skib, der er registreret i en kontraherende stat, har været genstand for tvangssalg i en kontraherende stat, skal domstolen eller anden kompetent myndighed på køberens begæring udstede et bevis for, at skibet er solgt frit for alle panterettigheder med undtagelse af sådanne, som køberen har overtaget, og alle lovbestemte panterettigheder og andre hæftelser under forudsætning af, at de i paragraf 1 a) og b) anførte vilkår er opfyldt, og under forudsætning af, at købesummen er blevet fordelt i overensstemmelse med paragraf 2 eller er blevet deponeret hos den myndighed, der er kompetent i overensstemmelse med loven på salgsstedet. Mod forevisning af et sådant bevis skal registerføreren være forpligtet til at slette alle registrerede panterettigheder med undtagelse af sådanne, som køberen har overtaget og til at registrere skibet i køberens navn eller udfærdige udslættelsesbevis med henblik på ny registrering af skibet.

Art. 12.

1. "Før så vidt ikke andet er anført i denne konvention, skal dens bestemmelser

pliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

all sea-going vessels registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

finde anvendelse på alle søgående skibe, hvad enten de er registrerede i en kontraherende stat eller i en ikke-kontraherende stat.

2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention — d'une part n'impose que des droits soient attribués sur ou contre eux; — d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

2. Intet i denne konvention skal medføre, at der opstår eller kan fuldbyrdes rettigheder i eller over et skib, som ejes, benyttes eller er befragtet af en stat og som anvendes til formål af offentlig, ikke-kommerciel art.

Article 13

En vue de l'application des dispositions des articles 3, 10 et 11 de la présente Convention, les autorités compétentes des Etats Contractants seront habilitées à correspondre directement entre elles.

Article 13

For the purposes of Article 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themselves.

Art. 13.

Ved anvendelse af bestemmelserne i denne konventions art. 3, 10 og 11 skal de kontraherende staters kompetente myndigheder have adgang til at brevveksle direkte med hinanden.

Article 14

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette Convention, émettre les réserves suivantes:

Article 14

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

Art. 14.

Enhver kontraherende part kan ved undertegnelsen eller ratifikationen af eller tilslutning til denne konvention tage forbehold med hensyn til følgende:

1. de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi ou en incluant les dispositions de la présente Convention dans sa législation nationale suivant une forme nationale suivant une forme appropriée à cette législation;
2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation;
2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of seagoing ships, signed at Brussels on the 10th October 1957.

1. at give denne konvention virkning enten ved at give den lovkraft eller ved at indføre konventionens bestemmelser i sin nationale lovgivning i en efter denne lovgivning afpasset form.
2. at anvende den i Bruxelles den 10. oktober 1957 undertegnede konvention om begrænsning af rederansvaret.

Article 15

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 15

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Art. 15.

Enhver tvistighed mellem to eller flere kontraherende stater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, som ikke kan løses ved forhandling, skal på begæring af en af de implicerede henskydes til voldgiftsavgørelse. Hvis parterne ikke inden 6 måneder efter anmodningen om voldgiftsavgørelse opnår enighed om voldgiftsrettens sammensætning, kan enhver af dem henskyde tvisten til Den Internationale Domstol i overensstemmelse med domstolens statutter.

Article 16

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 15. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 précité pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 16

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 15 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.
2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Art. 16.

1. Enhver kontraherende part kan på tidspunktet for undertegnelsen eller ratifikationen af denne konvention eller ved tiltrædelsen af denne erklære, at den ikke anser sig for bundet af art. 15. Overfor en part, der har taget en sådan reservation, skal de øvrige kontraherende parter ikke være bundet af art. 15.
2. Enhver kontraherende part, som har taget reservation i henhold til paragraf 1 kan når som helst tilbagekalde sin reservation ved at gøre anmeldelse herom til den belgiske regering.

Article 17

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 17

This Convention shall be open for signature by the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Art. 17.

Denne konvention skal være åben for undertegnelse af de stater, som var repræsenteret ved den tolvte diplomatiske søretskonference.

Article 18

La presente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge-

Article 18

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Art. 18.

Denne konvention skal ratificeres, og ratifikationsdokumenterne skal deponeres hos den belgiske regering.

Article 19

1. La presente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du depot du cinquième instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième depot, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du depot de son instrument de ratification.

Article 19

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.
2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Art. 19.

1. Denne konvention træder i kraft tre måneder efter den dato, på hvilken der er deponeret fem ratifikationsdokumenter.
2. For hver stat, som har undertegnet konventionen og som har ratificeret denne efter deponeringen af det femte ratifikationsdokument, skal konventionen træde i kraft tre måneder efter, at dens ratifikationsdokument er deponeret.

Article 20

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations-Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conference diplomatique de Droit maritime, pourront adherer à la presente Convention.
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du depot de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 19 (1).

Article 20

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of the State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 19 (1).

Art. 20.

1. Stater, som er medlemmer af FN eller dertil knyttede særorganisationer, men som ikke var repræsenteret ved den 12. diplomatiske søretskonference, kan tiltræde denne konvention.
2. Tiltrædelsesdokumentet skal deponeres hos den belgiske regering.
3. Konventionen træder i kraft for den tiltrædende stat tre måneder efter den dato, på hvilken denne stats tiltrædelsesdokument blev deponeret, men ikke før den dag konventionen i henhold til art. 19, pkt. 1, træder i kraft.

Article 21

Chacune des Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la presente Conven-

Article 21

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at

Art. 21.

Enhver af de kontraherende parter er berettiget til at opsigte denne konvention

tion à tout moment après l'entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la dénonciation par le Gouvernement belge.

any time after the coming into force thereof in respect of such Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof have been received by the Belgian Government.

når som helst efter konventionens ikrafttræden for den pågældende kontraherende stat. Dog får sådan opsigelse først virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse herom er modtaget af den belgiske regering.

Article 22

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont eile assure les relations internationales ceux auxquels s'applique la présente Convention.

La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article 23

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de

Article 22

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which, among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 23

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference

Art. 22.

1. Enhver af de kontraherende parter kan på tidspunktet for deres ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention eller når som helst derefter ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering erklære, på hvilke af de territorier, for hvis internationale forbindelser de er ansvarlige, konventionen skal finde anvendelse. Konventionen skal tre måneder efter datoen for den belgiske regerings modtagelse af sådan meddelelse blive anvendelig for så vidt angår de deri nævnte territorier.

2. Enhver af de kontraherende parter, som har afgivet en erklæring i henhold til paragraf 1 i denne art., kan når som helst derefter ved meddelelse til den belgiske regering erklære, at konventionen skal ophøre med at gælde for vedkommende territorium. Denne opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse derom er modtaget af den belgiske regering.

Art. 23.

Den belgiske regering skal underrette de stater, som var repræsenterede ved den 12. diplomatiske søretskon-

Droit maritime ainsi qu'aux Etats qui adherent à la presente Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhesions recues en application des articles 17, 18 et 20.
2. La date à laquelle la presente Convention entrera en vigueur en application de l'article 19.
3. Les notifications faites en execution des articles 14, 16 et 22.
4. Les dénonciations recues en application de l'article 21.

Article 24

Toute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur de la presente Convention à son égard, demander la reunion d'une Conference chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la presente Convention.

Toute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conference dans les six mois.

Article 25

La presente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adherent, la Convention internationale pour l'unification de certaines regies relatives aux privileges et hypothèques maritimes et protocole de signature, signés à Bruxelles le 10 avril 1926.

on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 17, 18 and 20.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 19.
3. The notifications with regard to Articles 14, 16 and 22.
4. The denunciations received in accordance with Article 21.

Article 24

Any Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such Contracting Party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 25

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on April 10th, 1926.

ference og de stater, som tiltræder denne konvention, om følgende:

1. De undertegnelser, ratifikationer og tiltrædelser, som er modtaget i henhold til art. 17, 18 og 20.
2. Den dag, da denne konvention skal træde i kraft i henhold til art. 19.
3. Meddelelser i henhold til art. 16 og 22.
4. De opsigelser, som modtages i henhold til art. 21.

Art. 24.

Enhver af de kontraherende parter kan tre år efter denne konventions ikrafttræden i forhold til vedkommende kontraherende part, eller når som helst derefter, begære, at en konference sammenkaldes med henblik på at overveje ændringer i konventionen.

Enhver af de kontraherende parter, som ønsker at benytte sig af denne ret, skal underrette den belgiske regering, som, under forudsætning af at en trediedel af de kontraherende parter er enige derom, skal sammenkalde konferencen inden seks måneder derefter.

Art. 25.

I forholdet mellem de stater, som ratificerer denne konvention eller tiltræder den træder denne konvention i stedet for og ophæver den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterrettigheder og kontraktsmæssige panterrettigheder i skibe, undertegnet i Bruxelles den 10. april 1926.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

TIL BEVIDNELSE HERAF har de undertegnede behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

UDFÆRDIGET i Bruxelles den 27. maj 1967 på fransk og engelsk, hvilke to tekster er lige autentiske, og i et enkelt eksemplar, som skal forblive deponeret i arkivet hos den belgiske regering, der skal udstede bekræftede genpartier.

Convention
relative à l'inscription
des **droits** relatifs aux
navires en construction

Les Parties Contractantes,
Ayant reconnu l'utilité de
fixer de commun accord cer-
taines règles relatives à l'in-
scription des droits rela-
tifs aux navires en construc-
tion,

Ont décidé de conclure une
convention à cet effet, et, en
conséquence, sont convenues
de ce qui suit:

Article 1

Les Etats Contractants
s'engagent à ce que leur
legislation nationale comporte
les dispositions permettant
l'inscription, conformément
aux règles de la présente
Convention, dans un registre
public officiel tenu par l'Etat
ou placé sous son contrôle,
des droits énumérés à l'Ar-
ticle 5 de la présente Con-
vention, relatifs aux navires
dont la construction sur leur
territoire est décidée ou en
cours.

L'inscription de ces droits
peut être limitée aux bâti-
ments d'un type et d'un
tonnage tels que, d'après la
legislation nationale de l'Etat
où l'inscription est requise,
ces bâtiments soient, après
achèvement, susceptibles
d'immatriculation comme na-
vires.

Article 2

Les Etats Contractants
peuvent limiter l'inscription

Convention
relating to registration
of rights in respect of
vessels under construction

The Contracting Parties,
Having recognized the de-
sirability of determining by
agreement certain rules re-
lating to registration of rights
in respect of ships under
construction.

Have decided to conclude
a convention for this pur-
pose, and thereto agreed as
follows:

Article 1

The Contracting States un-
dertake that their national
law shall contain provisions
permitting the registration
in accordance with the pro-
visions of this Convention,
in an official public register
established by or under the
control of the State, of the
rights set out in Article 5
in respect of vessels which
are to be or are being con-
structed within their terri-
tories.

The registration of such
rights may be restricted to
vessels which, under the na-
tional law of the State of
registration, will be of a
type and size making them
eligible, when completed, for
registration as seagoing ves-
sels.

Article 2

The Contracting States
may restrict registration of

Konvention om registrering
af rettigheder
i skibe under bygning.

De kontraherende parter,
som har erkendt ønskelig-
heden af, at der ved over-
enskomst fastsættes visse re-
gler om registrering af rettig-
heder i skibe under bygning,
har besluttet at afslutte en
konvention med dette formål
og er derfor enedes om føl-
gende:

Art. 1.

De kontraherende stater
forpligter sig til, at deres
nationale lovgivning skal in-
deholde bestemmelser, som
tillader registrering i over-
ensstemmelse med bestem-
melserne i denne konvention
i et offentligt register — op-
rettet eller kontrolleret af
staten — af de i art. 5 nævnte
rettigheder i skibe, som skal
bygges eller er under bygning
indenfor deres territorium.

Registreringen af sådanne
rettigheder kan begrænses til
skibe, som efter færdigbyg-
ning vil være af en sådan
type og størrelse, at de i
henhold til lovgivningen i den
stat, hvor registrering skal
ske, vil kunne registreres som
søgående skibe.

Art. 2.

De kontraherende stater
kan begrænse registreringen

de ces droits aux navires dont la construction est décidée ou en cours pour le compte d'un acheteur étranger.

Les Etats Contractants autoriseront l'inscription des droits relatifs aux navires dont la construction est décidée ou en cours, quels que soient la nationalité et le domicile de la personne requérant l'inscription. Ceci toutefois sera sans incidence sur les dispositions de la législation de l'Etat de l'inscription qui limitent l'acquisition desdits droits par des étrangers, ou réglementent la construction du navire.

Les effets de l'inscription effectuée en vertu de la présente Convention, quant à la nationalité d'un navire, sont déterminés par la législation de l'Etat dans lequel la construction du navire est décidée ou en cours.

Article 3

Aucun Etat Contractant n'autorisera sur son territoire l'inscription de droits relatifs à un navire dont la construction sur le territoire d'un autre Etat Contractant est décidée ou en cours.

Article 4

L'inscription des droits relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours est autorisée dès qu'un contrat pour la construction d'un navire bien déterminé a été signé ou que le constructeur déclare qu'il a décidé de construire pareil navire pour son propre compte.

Toutefois, la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou

such rights to cases where vessels are to be or are being constructed for a foreign purchaser.

The Contracting States shall allow registration of rights in respect of vessels which are to be or are being constructed irrespective of the nationality or domicile of the applicant. However, the foregoing shall not effect any provision of the national law of the State of registration restricting the acquisition of such rights by aliens or for controlling shipbuilding.

The effects of registrations under the provisions of this Convention as regards the national status of any vessel shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed.

Article 3

No right in respect of a vessel which is to be or is being constructed within the territory of a Contracting State shall be admissible for registration in any other Contracting State.

Article 4

Registration of rights in respect of a vessel which is to be or is being constructed shall be permitted when a contract for the building of a properly specified vessel has been executed or the builder declares that he has decided to build such a vessel for his own account.

However, the national law may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent

af sådanne rettigheder til skibe, som enten skal bygges eller er under bygning for udenlandsk regering.

De kontraherende stater skal tillade registrering af rettigheder i skibe, som skal bygges eller er under bygning uden hensyn til anmelderens nationalitet eller hjemsted. Dette skal dog ikke indvirke på bestemmelser i registreringslandets lovgivning som begrænser udlændinges ret til at erhverve sådanne rettigheder, eller som har til hensigt at kontrollere skibsbygning.

Virksomheden af registrering i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser på skibets nationalitet afgøres af lovgivningen i den stat, i hvilken skibet skal bygges eller er under bygning.

Art. 3.

Rettigheder i skibe, som skal bygges eller er under bygning indenfor en kontraherende stats territorium, skal ikke kunne registreres i en anden kontraherende stat.

Art. 4.

Registrering af rettigheder i et skib, som skal bygges eller er under bygning, skal kunne ske, når der er oprettet en kontrakt om bygning af et bestemt individualiseret skib, eller når værftet erklærer, at det har besluttet sig til at bygge et sådant skib for egen regning.

Dog kan det i den nationale lovgivning bestemmes, at det skal være en betingelse for registrering, at kølen er ble-

qu'un travail de construction equivalent ait été exécuté à l'endroit où le navire doit être lancé.

Article 5

Les droits de propriété et hypothécaires et « mortgages » relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours sont, sur demande, inscrits au registre.

Article 6

Les effets de l'inscription des droits énumérés à l'article 5, y compris le rang entre eux des hypothèques et « mortgages », sont déterminés par la législation de l'Etat où la construction est décidée ou en cours; toutefois, sous réserve des dispositions de la présente Convention, les procédures de mise en œuvre de ces droits sont régies par la législation de l'Etat où ces procédures ont lieu.

Article 7

L'ordre de préférence entre les hypothèques et « mortgages » inscrits sur des navires en construction, d'une part, et, d'autre part, les privilèges et droits de rétention sur ces navires, est déterminé selon les règles qui sont applicables aux navires immatriculés après achèvement.

Article 8

La législation nationale peut disposer que les droits inscrits sur un navire en construction couvriront les matériaux, machines et appareils qui se trouvent dans l'enceinte du chantier et qui sont distinctement identifiés, par des marques ou autres

constructional work has been performed in the place of launching.

Article 5

Titles to and mortgages and "hypothèques" on a vessel which is to be or is being constructed shall, on application, be entered in the register.

Article 6

The effects of the registration of the rights set out in Article 5, including the ranking of mortgages and "hypothèques" between themselves, shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where the enforcement takes place.

Article 7

The ranking between registered mortgages and "hypothèques" on vessels under construction on the one hand and liens and rights of retention on such vessels on the other hand shall be determined according to the rules applicable to vessels registered after completion.

Article 8

The national law may provide that the registered rights on a vessel under construction shall attach to materials machinery and equipment which are within the precincts of the builder's yard and which by marking or other means are distinctly

vet lagt, eller at tilsvarende konstruktionsarbejde er blevet udført på det sted, hvor skibet skal søsættes.

Art. 5.

Ejendomsret til og pantrettigheder i et skib, som skal bygges eller er under bygning, skal på anmodning herom indføres i registret.

Art. 6.

Virksomheden af registrering af de rettigheder, som nævnes i art. 5, herunder den indbyrdes prioritet af registrerede panterettigheder, bestemmes af lovgivningen i den stat, hvor skibet skal bygges eller er under bygning, dog skal, uanset bestemmelse i denne konvention, alle spørgsmål vedrørende tvangsfuldbyrdelse afgøres efter lovgivningen i den stat, hvor tvangsfuldbyrdelsen finder sted.

Art. 7.

Prioritetsstillingen mellem på den ene side registrerede panterettigheder i skibe under bygning og på den anden side søpanterettigheder og tilbageholdsrettigheder i sådanne skibe afgøres i overensstemmelse med de regler, der finder anvendelse på skibe, der er blevet registreret efter færdigbygning.

Art. 8.

Den nationale lovgivning kan bestemme, at registrerede rettigheder i et skib under bygning skal omfatte materialer, maskineri og udstyr, som findes indenfor værftets område, og som ved mærkning eller på anden måde er tydeligt indvi

procédés, comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Article 9

Les droits énumérés à l'Article 5 qui sont inscrits dans Tun des Etats Contractants en conformité avec la législation nationale de cet Etat, et le rang qui leur est attribué par celle-ci, sont reconnus par tous les autres Etats Contractants.

Article 10

Aucun Etat Contractant n'autorisera, sauf en cas de vente forcée, la radiation de droits énumérés à l'Article 5 de la présente Convention sans l'accord écrit des bénéficiaires de ces droits.

Un navire construit ou en construction dans un Etat Contractant ne peut être admis à l'immatriculation dans un autre Etat Contractant que si un certificat a été délivré par le premier Etat, attestant que l'inscription qui aurait été effectuée en vertu de l'Article 1 de la présente Convention a été radiée, ou qu'elle sera radiée à la date de l'immatriculation du navire.

Article 11

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre el-

id identified as intended to be incorporated in the vessel.

Article 9

The rights set out in Article 5 which are registered in one of the Contracting States in accordance with the national law of such State, and the priority thereby obtained, shall be recognized in all other Contracting States.

Article 10

No Contracting State shall permit, except in the case of forced sale, the deregistration of the rights set out in Article 5 without the written consent of the holders of such rights.

A vessel which is being or has been constructed in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State unless a certificate has been issued by the former State to the effect that the rights registered pursuant to Article 5 have been deregistered or that such rights will be deregistered on the day when the vessel is registered.

Article 11

Any dispute between two or more contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the

Liseret som bestemt til at indbygges i skibet.

Art. 9.

De i art. 5 nævnte rettigheder, som er registreret i en kontraherende stat i overensstemmelse med vedkommende stats nationale lovgivning og den derved opnåede prioritetsstilling, skal anerkendes i alle andre kontraherende stater.

Art. 10.

Bortset fra tilfælde af tvangssalg må ingen kontraherende stat tillade udslettelse af de i art. 5 nævnte rettigheder uden skriftligt samtykke fra indehaverne af sådanne rettigheder.

Et skib, som er under bygning eller er blevet bygget i en kontraherende stat, må ikke registreres i en anden kontraherende stat, medmindre der foreligger et af den første stat udfærdiget bevis gående ud på, at de i medfør af art. 5 registrerede rettigheder er blevet udslettet, eller at de vil blive udslettet den dag, skibet bliver registreret.

Art. 11.

Enhver tvistighed mellem to eller flere kontraherende stater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, som ikke kan løses ved forhandling, skal på begæring af en af de implicerede henskydes til voldgiftsavgørelse. Hvis parterne ikke inden 6 måneder efter anmodningen om voldgiftsavgørelse opnår enighed om voldgiftsrettens sammensætning, kan enhver af dem henskyde tvisten til Den Inter-

les peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

nationale Domstol i overensstemmelse med domstolens statutter.

Article 12

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 11. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 12

1. Each contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 11 of the Convention. The other contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any contracting Party having made such a reservation.
2. Any contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Art. 12.

1. Enhver kontraherende part kan på tidspunktet for undertegnelsen eller ratifikationen af denne konvention eller ved tiltrædelsen af denne erklære, at den ikke anser sig for bundet af art. 11. Overfor en part, der har taget en sådan reservation, skal de øvrige kontraherende parter ikke være bundet af art. 11.
2. Enhver kontraherende part, som har taget reservation i henhold til paragraf 1 kan når som helst tilbagekalde sin reservation ved at gøre anmeldelse herom til den belgiske regering.

Article 13

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Art. 13.

Denne konvention skal være åben for undertegnelse af de stater, som var repræsenteret ved den 12. diplomatiske søretskonference.

Article 14

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Art. 14.

Denne konvention skal ratificeres, og ratifikationsdokumenterne skal deponeres hos den belgiske regering.

Article 15

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième

Article 15

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.
2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State

Art. 15.

- 1- Denne konvention træder i kraft tre måneder efter den dato, på hvilken der er deponeret fem ratifikationsdokumenter.
2. For hver stat, som har undertegnet konventionen og som har ratificeret

depot, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du depot de son instrument de ratification.

which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

denne efter deponeringen af det femte ratifikationsdokument, skal konventionen træde i kraft tre måneder efter, at dens ratifikationsdokument er deponeret.

Article 16

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations-Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du depot de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 15 (1).

Article 16

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 15 (1).

Art. 16.

Stater, som er medlemmer af FN eller dertil knyttede særorganisationer, men som ikke var repræsenteret ved den 12. diplomatiske søretskonference, kan tiltræde denne konvention.

Til trædelsesdokumentet skal deponeres hos den belgiske regering.

Konventionen træder i kraft for den tiltrædende stat tre måneder efter den dato, på hvilken denne stats tiltrædelsesdokument blev deponeret, men ikke før den dag konventionen i henhold til art. 15, pkt. 1, træder i kraft.

Article 17

Chacune des Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après l'entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la dénonciation par le Gouvernement belge.

Article 17

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Art. 17.

Enhver af de kontraherende parter er berettiget til at opsigse denne konvention når som helst efter konventionens ikrafttræden for den pågældende kontraherende stat. Dog får sådan opsigelse først virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse herom er modtaget af den belgiske regering.

Article 18

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur notifier par écrit

Article 18

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter de-

Art. 18.

1. Enhver af de kontraherende parter kan på tidspunktet for deres ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention eller

au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté ou dont ils assurent les relations internationales, ceux auxquels s'applique la présente Convention.

La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article 19

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhesions recues en application des articles 13, 14 et 16.
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 15.
3. Les notifications faites en execution des articles 12 et 18.

clare by written notification to the Belgian Government which, among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall j three months after the! date of the receipt of | such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 19

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 13, 14 and 16.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 15.
3. The notifications with regard to Articles 12 and 18.

når som helst derefter ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering erklære, på hvilke af de territorier, for hvis internationale forbindelser de er ansvarlige, konventionen skal finde anvendelse. Konventionen skal tre måneder efter datoen for den belgiske regerings modtagelse af sådan meddelelse blive anvendelig for så vidt angår de deri nævnte territorier.

Enhver af de kontraherende parter, som har afgivet en erklæring i henhold til paragraf 1 i denne art., kan når som helst derefter ved meddelelse til den belgiske regering erklære, at konventionen skal ophøre med at gælde for vedkommende territorium. Denne opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse derom er modtaget af den belgiske regering.

Art. 19.

Den belgiske regering skal underrette de stater, som var repræsenterede ved den 12. diplomatiske søretskonference og de stater, som tiltræder denne konvention, om følgende:

1. De undertegnelser, ratifikationer og tiltrædelser, som er modtaget i henhold til art. 13, 14 og 16.
2. Den dag, da denne konvention skal træde i kraft i henhold til art. 15.
3. Meddelelser i henhold til art. 12 og 18.

4. Les dénonciations recues en application de l'article 17.
4. The denunciations received in accordance with Article 17.
4. De opsigelser, som modtages i henhold til art. 17.

Article 20

Toute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, demander la reunion d'une Conference chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la présente Convention.

Toute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conference dans les six mois.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signe la presente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

Article 20

Any Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such Contracting Party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Art. 20.

Enhver af de kontraherende parter kan tre år efter denne konventions ikrafttræden i forhold til vedkommende kontraherende part, eller når som helst derefter, begære, at en konference sammenkaldes med henblik på at overveje ændringer i konventionen.

Enhver af de kontraherende parter, som ønsker at benytte sig af denne ret, skal underrette den belgiske regering, som, under forudsætning af at en trediedel af de kontraherende parter er enige derom, skal sammenkalde konferencen inden seks måneder derefter.

TIL BEVIDNELSE HERAF har de undertegnede behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

UDFÆRDIGET i Bruxelles den 27. maj 1967 på fransk og engelsk, hvilke to tekster er lige autentiske, og i et enkelt eksemplar, som skal forblive deponeret i arkivet hos den belgiske regering, der skal udstede bekræftede genparter.

Handelsministeriet, Slotsholmsgade 12, 1216 København K

Vedrørende ændring af reglerne for tvangsfuldbyrdelse ved underpant i registreret skib.

Danmarks Skibskreditfond tillader sig herved at rette henvendelse til Handelsministeriet om ændring af visse af de gældende regler for tvangsfuldbyrdelse vedrørende underpant i skibe.

1. Separatiststilling.

Ved retsplejelovens § 680 er der åbnet mulighed for, at en underpanthaver i fast ejendom i tilfælde af, at debitoren kommer under offentlig skiftebehandling som konkurs- eller gældsfrågørelsesbo, kan forfølge sit pant uafhængigt af bobehandlingen ved inden én måned efter rettens beslutning om at tage boet under behandling at afgive erklæring om alene at ville holde sig til sit pant og i øvrigt intet krav gøre på boet. Pantehaveren opnår herved separatiststilling i boet. En lignende regel gælder ikke for en panthaver i registreret skib.

Dette medfører, at en panthaver i registreret skib bliver inddraget i bobehandlingen og må afvente fyldestgørelse, indtil pantet afhændes af boet enten underhånden eller ved en tvangsauktion. Da bobehandlinger sædvanligvis tager ret lang tid, medfører disse regler en urimelig større risiko for en underpanthaver i registreret skib end for en underpanthaver i fast ejendom.

En underpanthaver i registreret skib er i langt større udstrækning end en panthaver i fast ejendom interesseret i, at pantet realiseres hurtigst muligt, idet skibet ved oplægning meget hurtigt falder i værdi bl. a. som følge af, at hovedmotor og hjælpe-maskineri meget let udsættes for koldtæring. Hertil kommer, at udgifter i forbindelse med oplægningen (havnepenge, forsikringer, hyre til vagtmandskab m. m.) nemt løber op i ikke ubetydelige beløb.

Endvidere kan bobehandlingen medføre betydelige, ja i visse tilfælde næsten kata-

strofale likviditetsproblemer for den panthaver, der har ydet et lån i tillid til, at såvel restgæld som forfaldne ydelser kan dækkes ved en realisering af pantet. Den stærke stigning i skibsstørrelserne har medført, at de enkelte lån nu gennemsnitligt er langt større end for få år siden. Udebliver blot en enkelt terminsydelse kan det dreje sig om en likviditetsmæssig belastning for panthaveren på adskillige millioner kroner. Også for at begrænse disse likviditetsproblemer er det vigtigt, at der tilsikres panthaveren mulighed for en overordentlig hurtig realisation af pantet.

2. Tvangsauktion.

Ved tvangsfyldestgørelse uden for konkurs er der ligeledes en afgørende forskel for en underpanthaver i registreret skib og en underpanthaver i fast ejendom. Reglerne for tvangsauktion over skibe er de samme som de, der gælder for tvangsauktion over løsøre. Selv om der ved lov nr. 136 af 31. marts 1960 om ændringer til lov om rettens pleje er sket en forbedring af disse regler, hvor der er tale om tvangsauktion over skibe, er det dog stadig således, at der er afgørende forskelle fra tvangsauktionsreglerne ved fast ejendom. Med de værdier, et skib i dag repræsenterer, virker dette meget u hensigtsmæssigt såvel fra en debitor som fra en kreditors synspunkt. Det skal til eksempel nævnes, at der ved tvangsauktion over registreret skib ikke skal afholdes møde til fastsættelse af auktionsvilkår ene. De i retsplejelovens § 553 anførte takster for inkassering af auktionsbeløbet ved tvangsauktion over løsøre, hvilke takster ganske vist er maksimumtakster, men dog sædvanligvis lægges til grund for advokatens inkassosalær, medfører med de store værdier, som skibe repræsenterer, at dette salær bli-

ver særdeles tyngende ikke alene for pant-haveren, men også for rekvisitus.

3. Eksekution.

Endvidere vil det set fra et panthaver synspunkt være meget ønskeligt at retsplejelovens § 478, stk. 1, nr. 3 ændres således, at registrerede pantebreve i registreret skib sidestilles med tinglyste pantebreve i fast ejendom. I denne forbindelse henvises til, at det i betænkningen vedrørende underpant-sætning af løsøre (nr. 172/1957) på side 14 og side 48 foreslås, at § 478, stk. 1, nr. 3, ændres således, at pantebreve i løsøre sidestilles med pantebreve i fast ejendom.

Lovgivningsmagten har på flere områder søgt at tilnærme reglerne for underpant i skibe til reglerne for underpant i fast ejendom.

Af den i 1955 afgivne betænkning angående revision af skibsregistreiingslovgivningen fremgår det, at kommissionen ved udarbejdelsen af de regler, der gælder for rettighedsregistrering i skibe, har lagt de tilsvarende regler i tinglysningsloven vedrørende fast ejendom til grund i det omfang, disse regler kan finde anvendelse ved registrering af skibe.

Gennem vedtagelsen i 1961 af loven om oprettelsen af et skibsfinansieringsinstitut åbnede lovgivningsmagten mulighed for udlån til skibsfart og sikksbyggeri gennem obligationsudstedelse, således som det er kendt fra kredit- og hypotekforeningerne samt 3. prioritetsinstitutterne for så vidt angår fast ejendom. Denne långivning er tænkt i videst mulig udstrækning at skulle ske på grundlag af realsikkerheden i de pantsatte skibe, og det er tilstræbt, at långivningen i debitorernes interesse skal ske med mindst mulig risikopræmie til kreditor.

De af Danmarks Skibskreditfond fastsatte provisions- og bidragssatser er fastsat så lavt, at der stort set regnes med, at fonden hverken har en soliditets- eller en likviditetsrisiko på udlånene. De ovenfor omtalte forskelle mellem retsstillingen for underpant-havere i skibe og i fast ejendom medfører imidlertid, at denne forudsætning næppe kan opretholdes.

Som følge af den stærke vækst i skibsstørrelserne repræsenterer moderne skibe — ligesom flyvemaskiner — ofte værdier, der er langt større end selv meget store og værdifulde faste ejendomme. Af hensyn til finansieringsmulighederne bliver det derfor stadig mere påtrængende at nærmere reglerne for underpant i skibe mest muligt til reglerne for underpant i fast ejendom.

Vi skal derfor henstille til ministeriet at man anmoder såvel konkurslovs-kommissionen som udlægsudvalget om at inddrage disse forhold i deres overvejelser med henblik på fremsættelsen af forslag om sådanne lovændringer, at der skabes samme mulighed for en underpanthaver i skib som for en underpanthaver i fast ejendom til at opnå separatiststilling i konkurs- og gældsfragåelsesboer, samt at der indføres tilsvarende regler for tvangsauktion over og for eksekution i registreret skib som for tvangsauktion og eksekution i fast ejendom.

Endvidere skal vi anmode om, at udvalget til revision af søloven må blive gjort bekendt med disse synspunkter, således at de i fornøden udstrækning kan tages i betragtning ved udvalgets overvejelser om Danmarks eventuelle ratifikation af internationale konventioner vedrørende pante-retligheder i skibe m. v.

Ligelydende henvendelse er sendt til justitsministeriet.

Med venlig hilsen

Danmarks Skibskreditfond

Viggo Nørby.

Olav Grue.

Udkast til lov om ændringer i søloven sammenholdt med gældende sølov.

*Lovudkastet:**Gældende lov:**Tredie kapitel: Om partrederi.*

§39.....	
§40.....	
§ 41, stk. 1.....	
stk. 2.....	
§42.....	
§43.....	
§44.....	
§ 45, stk. 1.....	
stk. 2.....	
stk. 3.....	
§ 46, stk. 1.....	
stk. 2.....	
§47.....	
§ 48, stk. 1.....	
stk. 2.....	
stk. 3.....	
§ 49, stk. 1.....	
stk. 2.....	
§ 50, stk. 1.....	
stk. 2.....	
§51.....	
§ 52, stk. 1.....	
stk. 2.....	
§ 53, stk. 1.....	
stk. 2.....	
§ 54, stk. 1.....	
stk. 2.....	
stk. 3.....	
stk. 4.....	
§55.....	
§56.....	

Ny	
§9	
§ 10, stk. 1	
§ 10, stk. 1	
§ 11, stk. 1	
§ 10, stk. 2, og 11, stk.]	
§13	
Ny	
§ 12, stk. 1	
§ 12, stk. 2	
§ 14	
§15	
§ 16, stk. 1	
§ 16, stk. 2	
§ 17, 1. og 2. pkt.	
§ 17, 3. pkt.	
§ 19, stk. 1	
§ 19, stk. 2	
§ 21, stk. 2	
§ 20, stk. 1 og 2	
Ny	
§ 21, stk. 1	
§ 21, stk. 1	
§ 22, stk. 1	
§ 22, stk. 2	
Ny	
Ny	
§23	
§ 24	

Tiende kapitel: Om rederens ansvar.

§ 233.....	
§234.....	
§235.....	
§ 236.....	
§ 237.....	
§ 238.....	
§239.....	
§240.....	
§ 241.....	

§254	
§255	
§ 256	
§ 257	
§258	
§259	
§ 260	
§ 261	

Lovudkastet:

§242
 §243

262
 263

*Ellevte kapitel: Søpanteret m. v.***A: Søpanteret i skib.**

§ 244, stk. 1
 stk. 2
 stk. 3
 § 245, stk. 1
 stk. 2
 § 246, stk. 1
 stk. 2
 § 247, stk. 1
 stk. 2
 § 248, stk. 1
 stk. 2
 § 249, stk. 1
 stk. 2
 stk. 3, 1. pkt
 2. pkt
 3. pkt
 stk. 4
 §250

§267
 Ny
 Ny
 § 269, stk. 1
 § 269, stk. 2
 § 270, stk. 3
 §274
 Ny
 § 283, stk. 1
 § 283, stk. 3
 § 270, stk. 1
 § 270, stk. 2
 Ny
 §271
 § 273, stk. 1
 Ny
 § 268, stk. 1

B: Søpanteret i ladning.

§251
 § 252, stk. 1
 stk. 2
 § 253, stk. 1
 stk. 2
 §254

§ 276, stk. 1
 § 276, stk. 2
 § 276, stk. 3
 §277
 § 280, stk. 1
 § 283, stk. 1

C: Fælles bestemmelser.

§ 259, stk. 1
 stk. 2
 § 261, stk. 1
 stk. 2
 §262
 §263
 § 264, stk. 1
 stk. 2
 §265

Ny
 § 281 stk. 1
 § 281 stk. 2
 Ny
 §§ 268 og 278
 § 282, stk. 1
 § 282, stk. 2
 Ny

Gældende lov:

