

## Forslag

til

### Lov om ændringer i søloven.

(Begrænsning af rederansvaret.)

Fremsat den 25. februar 1964 af *handelsministeren*.

#### § 1.

I søloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937, foretages følgende ændringer:

1. § 216 affattes således:

„§ 216. For havaribidrag af ladning hæfter ejeren af de bidragspligtige genstande med disse, men ikke personlig.“

2. § 224, *sidste stk.*, affattes således:

„For bjærgeløn hæfter ejeren af ladningen eller genstande, der har hørt til ladningen, med disse, men ikke personlig.“

3. *Tiende kapitel* affattes således:

#### Om begrænsning af rederansvaret.

§ 254. Rederens ansvar er begrænset, for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet,
2. erstatning for skade på person eller ejendom forårsaget af nogen, som befinder sig om bord i skibet,
3. erstatning for skade på person eller ejendom opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne,
4. erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje,

Handelsmin. j. nr. 716-1-1955.

64 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

5. ansvar i forbindelse med lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib.

*Stk. 2.* Begrænsningen gælder ikke ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Den gælder ej heller ansvar, som grunder sig på fejl eller forsømmelse af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab.

*Stk. 3.* For renter og sagsomkostninger hæfter rederen uden begrænsning.

*Stk. 4.* Har rederen et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved samme hændelse, kan begrænsningen kun gøres gældende for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 255. Når ansvaret er begrænset, hæfter rederen med indtil 1 000 francs pr. ton af skibets drægtighed, dog med mindst 150 000 francs.

*Stk. 2.* Foreligger skade på person, forhøjes ansvarsgrænsen med 2 100 francs pr. ton, dog med mindst 630 000 francs.

*Stk. 3.* Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed. Den omregnes til dansk mønt efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted.

*Stk. 4.* Ved skibets drægtighed forstås, når det gælder maskindrevne skibe, nettotonnagen med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregning af nettotonnagen er trukket fra bruttotonnagen, og når det gælder andre skibe, nettotonnagen.

**§ 256.** Den i § 255 fastsatte ansvarsgrænse gælder for alle fordringer af den i § 254 nævnte art, som er opstået ved en og samme hændelse.

*Stk. 2.* Fordringer i anledning af skade på person skal dækkes af det i § 255, stk. 2, nævnte beløb. Er dette ikke tilstrækkeligt, dækkes resten af fordringerne på lige fod med andre fordringer af det i § 255, stk. 1, nævnte beløb.

*Stk. 3.* Hvert af de i § 255, stk. 1 og 2, nævnte beløb skal fordeles i forhold til de pågældende fordringers størrelse.

*Stk. 4.* Har rederen helt eller delvis betalt en fordring af den i § 254 nævnte art, eller godtgør han, at han senere vil blive nødsaget til at betale en sådan fordring, kan han kræve, at fordringen medtages ved beregningen af ansvaret over for de øvrige fordringshavere, for så vidt fordringen kunne have været gjort gældende mod ham her i riget.

**§ 257.** Arrest kan ikke mod rederens protest foretages eller opretholdes her i riget for en fordring, som han hæfter begrænset for, såfremt han stiller sikkerhed for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tilligemed et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger. Sikkerhedsstillelsen gælder som stillet til fordel for alle de fordringshavere overfor hvem, begrænsningen kan påberåbes, og ingen af disse kan kræve yderligere sikkerhed.

*Stk. 2.* Har rederen for at afværge en arrest eller få en arrest ophævet stillet sikkerhed for et mindre beløb end nævnt i stk. 1, har han adgang til overfor vedkommende ret at stille sikkerhed for det resterende beløb. Gør han dette, finder reglerne i stk. 1 tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Har rederen stillet fuld sikkerhed i overensstemmelse med stk. 1 eller 2, kan han kræve frigivet enhver sikkerhed, som han tidligere måtte have stillet for fordringer, som omfattes af den stedfundne sikkerheds-

stillelse for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb.

*Stk. 4.* Reglerne i denne paragraf finder tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland, Norge eller Sverige.

**§ 258.** Er skibet eller anden ejendom, som tilhører rederen, blevet genstand for arrest for en fordring som nævnt i § 254, eller er sikkerhed blevet stillet til afværgelse af sådan arrest, kan arresten hæves eller sikkerheden frigives, hvis det godtgøres, at rederen allerede har stillet betryggende sikkerhed i udlandet for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. § 255, og at sikkerheden er tilgængelig for fordringshavere.

*Stk. 2.* Arrest som nævnt i stk. 1 skal hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest skal frigives, hvis betryggende, tilstrækkelig og tilgængelig sikkerhed allerede er stillet,

- a) i den havn, hvor den hændelse indtraf, som medførte fordringens opståen, eller, hvis hændelsen ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen;
- b) i landsætningshavnen, hvis fordringen gælder personskade;
- c) i lossehavnen, hvis fordringen gælder ladningsskade,

for så vidt den pågældende havn er beliggende i et land, der har tiltrådt Bruxelleskonventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

*Stk. 3.* Dækker den først stillede sikkerhed ikke hele ansvaret efter § 255, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 tilsvarende anvendelse, hvis rederen stiller betryggende sikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og omkostninger.

**§ 259.** Rederen kan til enhver tid forelægge spørgsmålet om grænsen for sit ansvar eller om fordelingen af ansvarsbeløbet til afgørelse af en dispachør. Har han gjort dette, kan dog enhver fordringshaver anlægge søgsmål til fastsættelse af, hvor stor hans fordring ville være, hvis rederens ansvar ikke var begrænset, og rederen kan forlange, at dispachøren skal sætte bestemte fordringshavere en passende frist, inden hvilken de skal have anlagt sådant søgsmål.

*Stk. 2.* Finder dispachøren grund dertil, kan han med et varsel af højst tre måneder indkalde fordringshaverne på den måde, han i det enkelte tilfælde anser det for mest hensigtsmæssigt.

*Stk. 3.* Enhver af de interesserede er pligtig til at meddele dispachøren alle de oplysninger og bevisligheder, som denne anser for nødvendige.

*Stk. 4.* Omkostningerne ved dispatcheringen bæres af rederen.

*Stk. 5.* Tvistigheder om rigtigheden af dispachørens afgørelser kan indbringes for domstolene.

**§ 260.** Har rederen udbetalt alt, hvad der efter reglerne om begrænsning af ansvaret påhvilede ham, og viser det sig senere, at andre fordringshavere havde ret til andel i ansvarsbeløbet, er rederen ikke pligtig at betale noget yderligere, såfremt det må antages, at han, da udbetalingen fandt sted, ikke kendte til disses krav og ikke ved behørig undersøgelse kunne have skaffet sig kundskab om dem.

*Stk. 2.* Den fordringshaver, der har oppebåret, hvad der rettelig tilkom en anden, må tilsvare denne det oppebårne beløb, såfremt han havde kundskab om den andens fordring, da han modtog betaling.

**§ 261.** Reglerne om begrænsning af rederens ansvar finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Det samme gælder ansvar, som påhviler skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, ejeren, brugeren, befragteren eller disponenten, for så vidt angår ansvar i forbindelse med udførelsen af tjenesten, selv om ansvaret er

opstået som følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende.

*Stk. 2.* Summen af de beløb, hvortil rederen og de øvrige i stk. 1 nævnte personer kan begrænse deres ansvar, skal for fordringer opstået ved en og samme hændelse ikke kunne overstige de i § 255 fastsatte beløb.

**§ 262.** Reglerne i dette kapitel kommer til anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvar påberåbes ved dansk domstol.

*Stk. 2.* For så vidt angår ansvar som nævnt i § 254, stk. 2, 1. punktum, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjensteaftalen, såfremt det pågældende land har tiltrådt Bruxelles-konventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

**§ 263.** Handelsministeren kan bestemme, at andre ansvarsregler end i dette kapitel fastsat skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

**4. I § 273, stk. 2, § 274, stk. 2, og § 280 stk. 2, ændres „§ 263“ til „§ 260“.**

## § 2.

Tidspunktet for lovens ikrafttræden bestemmes af handelsministeren.

Bestemmelserne i tiende kapitel i sølov af 7. maj 1937, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937, skal dog fortsat finde anvendelse i tilfælde, hvor den hændelse, der danner grundlag for ansvaret, er indtruffet før denne lovs ikrafttræden.

## Bemærkninger til lovforslaget.

Den 18. juni 1957 nedsatte handelsministeriet et udvalg med den opgave i samarbejde med tilsvarende udvalg i de øvrige nordiske lande at revidere visse dele af den gældende sølov. Udvalget har i oktober 1962 afgivet sin 1. betænkning, der omfatter reglerne om søforklaring og om fordeling af bjærgeløn samt spørgsmålet om indarbejdelse i søloven af reglerne i den på den diplomatiske sørets-

konference i Bruxelles i 1957 vedtagne konvention om begrænsning af rederansvaret.

Under det stedfundne nordiske lovsamarbejde har der været enighed om at give disse tre spørgsmål prioritet forud for andre emner, som er optaget til drøftelse mellem sølovskomiteerne, og disse spørgsmål er nu færdigbehandlet på det nordiske plan. Efter at udvalgets betænkning var afgivet,

har der været ført forhandlinger mellem handelsministeriet og repræsentanter for de departementer i Norge, Sverige og Finland, hvorunder sølovgivningen henhører, om den videre tilrettelæggelse af lovgivningsarbejdet. Der er herunder opnået enighed om at søge de foreslåede regler om begrænsning af rederansvaret, hvilket spørgsmål er færdigbehandlet i alle fire lande, lovfæstet snarest muligt med henblik på, at reglerne skal kunne sættes i kraft samtidigt i alle de nordiske lande. Det er endvidere hensigten, at de fire lande, når de fornødne ændringer i de respektive sølove er gennemført, samtidigt skal tage skridt til ratifikation af Bruxelles konventionen af 1957. For at undgå at skulle indføre vanskelige overgangsregler i forhold til den af de nordiske lande tidligere ratificerede konvention af 1924 om begrænsning af rederansvaret, der afløses af den nye konvention af 1957, er der under de stedfundne forhandlinger endvidere truffet aftale om at opsigte førstnævnte konvention med virkning fra 1. juli 1964 at regne, og en sådan opsigelse er herefter ad diplomatisk vej afgivet til den belgiske regering, der fungerer som depositarmagt for de af de diplomatiske søretskonferencer vedtagne konventioner.

Det bemærkes, at de i udvalgsbetænkningen omhandlede spørgsmål om søforklaring og om fordeling af bjærgeløn endnu ikke er helt færdigbehandlet i alle de nordiske lande, hvorfor lovforslag om gennemførelse af de af udvalget udarbejdede udkast vedrørende disse emner vil blive fremsat senere eventuelt i forbindelse med forslag om andre ændringer i søloven, som for tiden behandles i de nordiske udvalg, men hvorom der endnu ikke er afgivet betænkning.

Nærværende lovforslag følger i det væsentlige det af udvalget udarbejdede lovdkast. Der er dog foretaget enkelte mindre ændringer af redaktionel karakter og for at tilvejebringe størst mulig overensstemmelse med de lovforslag, der samtidig hermed forventes fremsat i Norge, Sverige og Finland. Endvidere er der som resultat af det ovenfor nævnte samarbejde mellem ressortministerierne i de fire lande foretaget enkelte ændringer i forhold til udvalgets lovdkast. Nærmere redegørelse for disse ændringer er givet nedenfor i bemærkningerne til de pågældende paragraffer i forslaget.

Om sølovsudvalgets hidtidige arbejde og om det stedfundne samarbejde mellem de nordiske udvalg skal i øvrigt henvises til betænkningen, i hvilken Bruxelles konventionen af 1957 om begrænsning af rederansvaret findes optrykt som bilag såvel i originalsprogene som i dansk oversættelse. De af

udvalget udarbejdede udførlige motiver til lovdkastet er optrykt som bilag til nærværende forslag.

Til lovforslagets enkelte bestemmelser skal i øvrigt knyttes følgende bemærkninger:

#### Til § 255.

Som det vil fremgå af udvalgets bemærkninger til § 255, har spørgsmålet om fastsættelse af en mindstetonnagegrænse på 150 tons for tingsskade givet anledning til indvendinger fra fiskeriets og småskibsfartens faglige organisationer. Udvalget har, som det vil ses af bemærkningerne vedrørende dette spørgsmål, ikke kunnet nå til fuld enighed, men har i lovdkastet foreløbig affattet reglen i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovdkast, idet man i øvrigt har hensukket spørgsmålets endelige løning til handelsministeren og lovgivningsmagten.

I de erklæringer, handelsministeriet har indhentet fra de pågældende organisationer, efter at udvalgets betænkning forelå, og under stedfundne forhandlinger om lovforslaget bl. a. med fiskeriforeningerne, har de pågældende organisationer fastholdt deres principielle indvendinger mod mindstetonnagegrænsen ved tingsskade ud fra de samme synspunkter som allerede refereret i udvalgets betænkning med bilag. Derimod har de pågældende organisationer ikke opretholdt deres oprindelige indvendinger mod, at der med hensyn til personskade fastsættes en mindstetonnagegrænse svarende til 300 tons.

Under hensyn til den vægt, man principielt må tillægge det, at der på dette lovgivningsområde — som det hidtil har været tilfældet — bevares nordisk retsenhed, og da man i de norske, svenske og finske lovforslag har fastholdt den af de nordiske sølovskomiteer foreslåede mindstetonnagegrænse på 150 tons for tingsskade, har handelsministeriet ikke ment at kunne fravige det standpunkt, hvorom der oprindeligt var opnået enighed under det nordiske lovsamarbejde. § 255 er derfor i lovforslaget affattet i overensstemmelse med formuleringen i udvalgsbetænkningen, der nøje stemmer med de øvrige nordiske lovforslag. Man har herved bl. a. lagt vægt på, at de pågældende svenske og norske organisationer for fiskeri og småskibsfart ikke har rejst indvendinger mod den foreslåede tonnagegrænse, bortset fra en reservation fra det norske Fiskarlag med hensyn til småfartøjer under 4 tons. Endvidere må man overfor den fra fiskeriside stedfundne henvisning til, at den i England gennemførte lovgivning vedrørende begrænsning af rederansvaret ikke fastsætter nogen tonnagegrænse, fremhæve, at den i lovforslagets § 262, stk. 1,

i overensstemmelse med konventionen fastslåede lex fori-regel medfører, at de danske lovregler fuldt ud vil finde anvendelse også for så vidt angår en engelsk modpart, såfremt sagen kommer til afgørelse ved dansk domstol, medens omvendt en dansk part ved sagens eventuelle behandling ved engelsk domstol må kunne påberåbe sig adgang til begrænsning af sit ansvar efter den engelske lovgivnings regler.

Der må endvidere ud fra de synspunkter, der ligger til grund for den nye konvention, og som også er blevet stærkt fremhævet både under de nordiske forhandlinger og sølovsudvalgets arbejde, lægges vægt på, at en ansvarsbegrænsningsregel, hvorefter skibets faktiske tonnage lægges til grund selv for de mindste fartøjer, i adskillige tilfælde — som erfaringen under den gældende sølov har vist — vil kunne føre til en i forhold til skadelidte urimelig begrænsning af ansvaret. Endvidere må det ved bedømmelsen af den foreslåede lovbestemmelse erindres, at begrænsningsreglerne ikke blot betyder en forøgelse af det ansvar, der kan pålægges en reder som skadevolder, men også sikrer at samme reder, hvis han står som den skadelidte, ikke får sit erstatningskrav begrænset til et urimeligt lavt beløb.

#### Til § 257.

Stk. 1 er omredigeret i overensstemmelse med det norske lovforslag, således at det udtrykkeligt fastslås, at arrest ikke mod rederens protest kan foretages eller opretholdes her i riget for en fordring, som rederen hæfter begrænset for, såfremt han stiller sikkerhed for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tilligemed et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og omkostninger. Det svenske forslag indeholder en tilsvarende bestemmelse i en lidt afvigende formulering. Efter det norske forslag gælder reglen i stk. 1 også „utlegg eller annen tvangsforretning“, hvorved bemærkes, at den gældende norske sølovs § 262, der nærmest svarer til lovforslagets § 257 — modsat dansk og svensk sølovs § 262 — også omfatter tvangsfuldbyrdelse. Det

har været overvejet, om reglen i stk. 1 også burde omfatte udlæg, men man har i overensstemmelse med det svenske lovforslag ikke fundet, at der var tilstrækkelig anledning til at foretage en sådan udvidelse af reglen i forhold til gældende lov.

Som nyt stk. 2 og 3 er i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovforslag indføjet regler om supplerende af sikkerhedsstillelsen i tilfælde, hvor den oprindeligt stillede sikkerhed ikke dækker det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb samt om frigivelse af tidligere stillet sikkerhed i tilfælde, hvor rederen har stillet fuld sikkerhed i overensstemmelse med paragraffens stk. 1 og 2.

#### Til § 258.

Sidste sætning i stk. 1 i udvalgets lovudkast er placeret som nyt stk. 3 og omredigeret, således at der opnås bedre overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast.

Som nærmere begrundet i udvalgets bemærkninger til § 258, stk. 2, har man i overensstemmelse med den engelske lov af 1958 begrænset reglen, således at den kun finder anvendelse, når de i litra a' — c nævnte havne er beliggende i et land, der har tiltrådt konventionen af 1957 om begrænsning af rederansvaret. Uanset at den danske lovtæst her ved kommer til at adskille sig fra de tilsvarende bestemmelser i de øvrige nordiske udkast, der ikke indeholder denne begrænsning, har man under hensyn til den af udvalget givne begrundelse ikke ment at burde fravige udvalgets udkast.

#### Til § 262.

I stk. 1 er ordene „i alt fald“ ændret til „i alle tilfælde“. Denne formulering er i overensstemmelse med affattelsen af den tilsvarende bestemmelse i de øvrige nordiske forslag og kan ikke udelukke, at lovforslagets begrænsningsregler også kan finde anvendelse i tilfælde, hvor danske retsregler f. eks. i henhold til vedtagelse i et konnossement påberåbes ved udenlandsk domstol i et ikke-konventionsland.

## Udvalgets bemærkninger til lovudkastet.

Regler om adgang for rederen til at begrænse sit ansvar findes fra gammel tid i næsten alle søretlige systemer. Som motivering for dette retsinstitut har været anført, at skibsfartserhvervet indebærer særlige risici, hvorfor den, der udøver dette erhverv, bør have mulighed for i nogen grad at kunne begrænse sin risiko. I nyere søretlig litteratur har man navnlig understreget det synspunkt, at det må anses for ønskeligt, at rederen befries for ansvar for katastroferisici, som han ikke med rimelighed har kunnet dække gennem forsikring.

Området for begrænsning af ansvaret og metoderne for beregningen af ansvarsgrænsen har været bestemt på forskellig måde i de forskellige lande. Efter det i engelsk ret fulgte system hæftede rederen personligt, men kunne begrænse sit ansvar til et vist beløb i pund sterling pr. ton af skibets drægtighed (pundreglen). Efter det franske såkaldte abandonsystem hæftede rederen ligeledes personligt, men kunne frigøre sig for ansvar ved at overlade (abandonnere) kreditorerne „søformuen“, d. v. s. skib og fragt. I nordisk og tysk ret fulgte man oprindeligt det såkaldte eksekutionssystem, hvorefter rederen ikke hæfter personligt, men alene med søformuen. I overensstemmelse med sidstnævnte system bestemte søloven af 1892 i dens oprindelige affattelse, at rederen kun skulle hæfte med skib og fragt, men ikke personligt i en række tilfælde, navnlig for skader forårsaget af skibsføreren eller nogen af mandskabet ved fejl eller forsømmelse i tjenesten.

Efter et forudgående nordisk lovsamarbejde blev nye regler om begrænsning af rederansvaret indført i dansk sølovgivning ved lov nr. 69 af 27. marts 1929, der trådte i kraft den 13. april 1929, jfr. lovbekendtgørelse nr. 108 af samme dato. Ansvarsbegrænsningsreglerne indgik som et nyt fjerde kapitel i søloven, omfattende §§ 70-82. Ved den ved lov nr. 149 af 7. maj 1937 foretagne revision af visse afsnit af søloven blev ansvarsbegrænsningsreglerne af redaktionelle grunde, og i øvrigt uden ændringer,

overflyttet til sølovens tiende kapitel, §§ 254-66, jfr. bekendtgørelse af søloven nr. 319 af 1. december 1937, der trådte i kraft den 1. januar 1939 (se kongelig anordning nr. 277 af 21. august 1938 og bekendtgørelse nr. 297 af 21. september 1938).

Det skal endvidere nævnes, at der ved lov nr. 94 af 14. marts 1951 blev foretaget den ændring i de omhandlede bestemmelser, at ordene „i guldværdi“ i § 255, stk. 1 og 2, blev slettet, se om dette spørgsmål nærmere nedenfor under bemærkningerne til lovudkastets § 255.

Ansvarsbegrænsningsregler af ganske tilsvarende indhold gennemførtes i Norge ved lov af 31. maj 1929 (trådt i kraft den 1. september 1933) og i Sverige ved lov af 18. maj 1928 (trådt i kraft den 1. januar 1939). Også i den finske sølov findes ansvarsbegrænsningsregler svarende til de i de øvrige nordiske landes sølove gældende, således at der gennem en årrække har bestået fuld nordisk retsenhed på dette område.

De nordiske søloves regler om ansvarsbegrænsning bygger på den på den diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1924 vedtagne konvention om begrænsning af rederes ansvar. Ifølge konventionen hæfter rederen personligt, men har adgang til begrænsning af sit ansvar for visse bestemte krav, jfr. opregningen i sølovens § 254, stk. 1. Begrænsningen gælder forpligtelser opstået ved én og samme ulykkeshændelse, og begrænsningssystemet er fastsat alternativt, således at ansvaret enten kan begrænses til „søformuen“ (skibets værdi efter ulykken + fragten og skibets accessorier) eller — bortset fra krav på bjærgeløn eller bidrag til almindeligt havari — til et beløb af 8 £ i guldværdi pr. ton af skibets drægtighed. Ved personskade forhøjes grænsen for ansvar med yderligere 8 £ i guld.

Konventionen blev ratificeret af Danmark den 1. juni 1930. Norge ratificerede konventionen i 1933, Finland i 1934 og Sverige i 1938. Bortset fra de nordiske lande har konventionen kun opnået meget begrænset tilslutning fra lande af søfartsmæssig betyd-

ning. Den er således ratificeret af bl. a. Frankrig, Belgien, Spanien, Portugal og Polen, men adskillige af de mere betydningsfulde søfartsnationer, således USA, Storbritannien, Holland, Vest-Tyskland, Italien, Grækenland og Japan, står fremdeles uden for konventionen.

Spørgsmålet om en revision af konventionen eller gennemførelse af en ny konvention blev bl. a. under hensyn til den begrænsede tilslutning til 1924-konventionen taget op til drøftelse i Comité Maritime International i årene efter afslutningen af 2. verdenskrig og behandlet på flere af nævnte organisation arrangerede konferencer.

På den diplomatiske søretskonference, der affholdtes i Bruxelles i efteråret 1957, blev der på grundlag af et af C.M.I.-konferencerne udarbejdet udkast afsluttet en ny konvention om begrænsning af rederansvaret. Konventionen, der er dateret den 10. oktober 1957, findes i originalsprogene samt dansk oversættelse optrykt som bilag 2.

Ifølge 1957-konventionen er begrænsningsfeltet noget snævrere end efter 1924-konventionen, og fastsættelse af ansvarsgrænsen kan ikke længere ske på grundlag af „søformuen“, men udelukkende på grundlag af skibets tonnage multipliceret med visse beløb fastsat i guldfrancs (Poincaréfrancs). Disse beløb er navnlig for så vidt angår ansvar for personskade væsentligt højere end 1924-konventionens „pundregel“.

Den nye konvention indeholder endvidere regler, der har til formål at sikre den reder, der har stillet sikkerhed for det fulde ansvarsbeløb for at afværge en arrest over skibet, mod at måtte stille ny sikkerhed til fordel for andre fordringshavere, hvis krav er opstået ved samme ulykkeshændelse.

Konventionen træder i kraft 6 måneder efter den dato, hvor 10 lande, hvoraf mindst 5 hver med en tonnage på mindst 1 000 000 bruttotons, har ratificeret den. Indtil nu er konventionen kun ratificeret af få lande, herunder Storbritannien, Frankrig og Spanien.

Der har inden for udvalget været enighed om, at 1957-konventionens regler bør søges indarbejdet i dansk sølovgivning med henblik på, at Danmark kan ratificere konventionen. Under det nordiske lov-samarbejde har man fra norsk, svensk

og finsk side indtaget samme standpunkt, ligesom der har været enighed om længst muligt at tilstræbe, at der tilvejebringes nordiske lovtekster, der både redaktionelt og indholdsmæssigt er helt overensstemmende. De af de 4 lovkomiteer udarbejdede lovudkast er gengivet som paralleltekster i bilag 3.

Man har især ment at måtte lægge vægt på den betydning, det har for skibsfarten som internationalt erhverv, at der på et område som det af konventionen omhandlede tilvejebringes international retsenhed i størst mulig udstrækning. I øvrigt må man anse konventionens regler for at være rimelige og hensigtsmæssige og på flere områder at indeholde væsentlige forbedringer i forhold til 1924-konventionen og de nordiske søloves hertil svarende regler. Dette gælder specielt den betydelige forhøjelse af ansvarsgrænsen ved personskade, der må betragtes som tiltrængt og bedre i samklang med nutidens erstatningsniveau for personskadekrav på andre områder. De særlige problemer vedrørende fastsættelse af tonnagegrænsen ved beregning af ansvaret for mindre skibe og fartøjer er udførligt behandlet nedenfor i bemærkningerne til § 255.

Da 1957-konventionen, som det vil fremgå af foranstående, på meget væsentlige punkter adskiller sig fra 1924-konventionens regler, har det ikke været muligt at indarbejde de nye ansvarsbegrænsningsregler ved ændringer i den nuværende sølovstekst, men det har været nødvendigt helt at omskrive sølovens 10. kapitel (§§ 254-266), der foreslås erstattet med nærværende udkasts §§ 254-263. Endvidere nødvendiggør de ændrede ansvarsregler en mindre ændring af § 216 og § 224, sidste stk.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

#### Til § 216.

§ 216, stk. 1, indeholder i sin nuværende affattelse en henvisning til begrænsningsreglerne i sølovens 10. kapitel. Da havari-bidrag ikke længere omfattes af ansvarsbegrænsningen, jfr. bemærkningerne nedenfor til § 254, må stk. 1 ophæves. Den foreslåede formulering svarer med en redaktionel ændring til den nugældende sølovs § 216, stk. 2.

## Til § 224, sidste stk.

I den gældende § 224, sidste stk., henvises for så vidt angår rederens hæftelse for bjærgeløn til ansvarsbegrænsningen i lovens 10. kapitel (§ 254, stk. 1, nr. 6). Da der hverken efter 1957-konventionen eller lovudkastet er adgang til at begrænse rederens ansvar med hensyn til bjærgeløn, er bestemmelsen foreslået affattet således, at 1. punktum udgår, medens 2. punktum om ladningsejerens stilling er bibeholdt med fornøden omredigering.

## Til § 254.

I denne paragraf er der — ligesom i den gældende sølovs § 254 — givet en opregning af de tilfælde, i hvilke rederen har adgang til at begrænse sit ansvar — „begrænsningsfeltet“. Derimod tager § 254 ikke stilling til, om ansvar for rederen foreligger; dette må afgøres ud fra almindelige retsregler.

Det er uden betydning for anvendelsen af begrænsningsreglerne, om ansvaret grunder sig på kontrakt eller på retsbrud. Afgørende i så henseende er alene, om det pågældende ansvar efter sin art og indhold falder ind under de i loven opregnede tilfælde.

§ 254, stk. 1, er affattet under hensyn til den i konventionens art. 1 (1) (a), (b) og (c) givne opregning af krav, der kan være genstand for begrænsning. Da konventionens begrænsningsfelt, som allerede nævnt i de indledende bemærkninger, er snævrere end 1924-konventionens, har det været nødvendigt at gøre tilsvarende indskrænkning i § 254, stk. 1. Rederen kan efter udkastet ikke længere begrænse sit ansvar i de i den gældende sølovs § 254, stk. 1, nr. 3, 4, 6, 7 og 8 omhandlede tilfælde, d. v. s. ved ansvar for sådan misligholdelse af kontrakter som følge af nautiske fejl, der ikke omfattes af nr. 1 og 2, ved ansvar for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i konnossementer, for forpligtelser, som skibsføreren har stiftet i kraft af sin legale fuldmagt, samt for bjærgeløn og for bidrag til almindeligt havari, jfr. om de to sidstnævnte tilfælde bemærkningerne foran til §§ 216 og 224.

Begrænsningstilfældene gælder herefter ansvar for person- og tingsskade forvoldt i forbindelse med skibets drift (jfr. nugæl-

dende § 254, nr. 1 og 2) og for fjernelse af vrug (nugældende § 254, nr. 5).

Reglen i stk. 1, nr. 1, svarer til konventionens art. 1 (1) (a) og omfatter skade på personer, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet. Rederens adgang til at begrænse sit ansvar efter denne bestemmelse må gælde uden hensyn til, hvorledes eller af hvem skaden er forvoldt.

Skade på ejendom omfattes af begrænsningsreglen, uanset om de pågældende genstande befinder sig om bord for at blive transporteret (ladning, passagerers rejsegods, mandskabets personlige effekter), eller det drejer sig om genstande, der er bragt om bord uden førerens vidende eller tilladelse. Under skade på ejendom falder også f. eks. krænkelse af brugsrettigheder o. lign. („infringement of any rights“) og ansvar for videre følger af skaden f. eks. tidstab i forbindelse med kollision.

Ansvar for skade på person må i overensstemmelse med konventionen forstås som omfattende såvel ansvar for tab af liv som ansvar for fysisk skade. I almindelighed vil begrænsningsreglen under nr. 1 for så vidt angår personskade kun få betydning for passagerer, idet ansvaret for skade på mandskabet normalt vil være ubegrænset i henhold til reglen i § 254, stk. 2.

Reglerne i stk. 1, nr. 2 og 3, tilsigter at dække konventionens art. 1 (1) (b). Nr. 2 giver adgang til begrænsning af ansvaret i tilfælde, hvor person- eller tingsskade er forårsaget af nogen, som i skadesøjeblikket befinder sig om bord i skibet. Under denne regel falder først og fremmest tilfælde af kollision mellem skibe. Rederen har efter reglen i nr. 2 adgang til at begrænse sit ansvar, uanset om den skadevoldende handling har nogen sammenhæng med driften af skibet. Efter nr. 3 er adgangen til begrænsning derimod betinget af, at skaden er opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne. Denne regel får selvstændig betydning i forhold til reglen under nr. 2 i tilfælde, hvor skadevolderen ikke befandt sig om bord i skibet. Det er altså her skadeårsagens tilknytning til ski-



Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven. (Begrænsn. af rederansvaret).

bets normale drift, der motiverer, at ansvaret skal kunne begrænses.

Som nr. 4 i § 254, stk. 1, er — i overensstemmelse med konventionens art. 1 (1) (c) — optaget en særlig bestemmelse om adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje. Det er under de nordiske drøftelser blevet fremhævet, at denne bestemmelse næppe har større selvstændig betydning ved siden af reglerne i nr. 2 og 3, som formentlig efter deres ordlyd også dækker de i nr. 4 beskrevne skadestilfælde. Der har dog været enighed om at medtage reglen i lovudkastet for derved at præcisere, at man helt ud følger konventionens opregning af begrænsningstilfældene. I øvrigt giver den til konventionen knyttede signaturprotokol, pkt. 2 a, en ratificerende stat adgang til at forbeholde sig ret til at undlade at gennemføre reglen i konventionens art. 1 (1) (c). Også til 1924-konventionen var der i en tillægsprotokol knyttet en lignende reservationsadgang på dette område, som dog ikke er blevet udnyttet ved Danmarks gennemførelse af nævnte konvention, jfr. den gældende sølovs § 254, nr. 2, efter hvilken bestemmelse rederen har adgang til at begrænse sit ansvar for så vidt angår erstatning til tredjemand for skade tilføjet ejendom, som er forårsaget „til søs eller på land“.

I et udvalg under den af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte havnekommission har der under behandlingen af havnelovens bestemmelser om ordens overholdelse m. v. i havne været fremsat forslag om, at søloven ikke burde give adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår skade på havneanlæg m. v. Dette standpunkt har navnlig været motiveret med en henvisning til enkelte aktuelle tilfælde, hvor erstatninger for tab ved skade på havne- eller broanlæg er blevet ret kraftigt beskåret som følge af rederansvarsbegrænsningsreglerne. Fra sølovsudvalgets side har man heroverfor henvist til, at det ville være uheldigt at bryde den internationale retsenhed, som konventionen tilstræber, ved at indføre særregler på dette område, og at det kunne føre til skadelige virkninger for danske interesser og give anledning til modforholdsregler, hvis man søgte at hånd-

hæve strengere erstatningsregler på dette område, end der normalt ville gælde i andre lande. Man har endvidere påpeget, at den nye konvention fastsætter et højere erstatningsmaximum end efter 1924-konventionen, samt at havne formentlig måtte have mulighed for uden væsentlige økonomiske ofre at dække den del af deres risiko, som måtte overstige begrænsningsbeløbene, ad forsikringsmæssig vej. Efter at havnekommissionen har været i forbindelse med norske og svenske havneorganisationer om spørgsmålet, hvorunder det har vist sig, at der ikke kunne opnås enighed om at rejse spørgsmålet på en bredere front, har havnekommissionen frafaldet ønsket om at undtage skade på havneanlæg m. v. fra begrænsningsfeltet. Det bemærkes, at der mellem de nordiske sølovsudvalg har været fuld enighed om, at reglen i konventionens art. 1 (1) (c) bør indarbejdes i de nordiske sølove, og udvalget må derfor være af den opfattelse, at der ikke ved eventuel ratifikation af konventionen bør tages noget forbehold, som omhandlet i signaturprotokolens pkt. 2 a.

Som nr. 5 er endelig medtaget en regel om adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib. Denne bestemmelse dækker sammen med reglen under nr. 4 konventionens art. 1 (1) (c) og er i det væsentlige overensstemmende med den gældende sølovs § 254, nr. 5. Medens denne bestemmelse taler om forpligtelse til at fjerne „vraget“ af et forulykket skib, har man i lovudkastet i overensstemmelse med 1957-konventionens tekst, der også omfatter tilfælde, hvor skibet er strandet eller forladt, men ikke nødvendigvis behøver at være blevet til vrage i dette ords almindelige betydning, ment at burde undgå dette udtryk. Bestemmelsen vil således være anvendelig uanset omfanget af den skade, der har ramt skibet, og der behøver ikke at foreligge egentligt forlis eller såkaldt konstruktivt forlis. Udtrykket „strandet“ skib må også omfatte et grundstødt skib.

Reglen gælder i øvrigt kun „lovbestemt forpligtelse“, hvorved må forstås enhver legal pligt, hvad enten den bygger på skreven eller uskreven lov eller almindelige

retsgrundsætninger („imposed by any law“). Almindelige lovregler om dette forhold findes ikke, men pligt til fjernelse af et skib kan f. eks. være pålagt i medfør af det for en havn gældende ordensreglement, jfr. således det gældende standardreglements § 39. Derimod falder kontraktmæssige forpligtelser, f. eks. forpligtelse til at betale et bjærgningsselskab for fjernelse af et forulykket skib, selvsagt uden for begrænsningsreglen.

I § 254, stk. 2, er optaget en bestemmelse, hvorefter ansvarsbegrænsningsreglerne i stk. 1 ikke finder anvendelse for så vidt angår ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste.

Ifølge gældende sølovs § 254, sidste stk., er kun forpligtelse, der grunder sig på tjenesteaftale med skibsfører og mandskab eller andre personer i skibets tjeneste, undtaget fra ansvarsbegrænsningen, hvorimod der efter stk. 1, nr. 1, er adgang til at begrænse ansvaret for skade, der er tilføjet personer, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Efter konventionens art. 1 (4) (b) kommer begrænsningsreglerne ikke til anvendelse på krav fra skibsfører, mandskab o. s. v., dersom rederen ifølge den lovgivning, der gælder for vedkommende tjenesteaftale, ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar, eller hvis han kun er berettiget til at begrænse det til et højere beløb end fastsat i konventionens art. 3. Dette betyder, at konventionen stiller de enkelte konventionslande frit med hensyn til, hvorvidt og i hvilken udstrækning rederens ansvar for de her omhandlede „mandskabskrav“ skal være begrænset, men kun under den forudsætning, at det drejer sig om personer, hvis tjenesteaftale reguleres af vedkommende stats egen lovgivning. Dette internretslige spørgsmål har der inden for de nordiske sølovskomiteer — bl. a. ud fra sociale synspunkter — været enighed om ligesom hidtil at løse på den i § 254, stk. 2, foreslåede måde, altså således at rederen *ikke* får adgang til at begrænse sit ansvar i disse tilfælde. Hvis tjenesteaftalen derimod reguleres af en anden konventionsstats lovgivning, må denne lovgivning respekteres, selv om

den medgiver en adgang til ansvarsbegrænsning, som er videregående end efter dansk sølovs regler. Den her beskrevne interlegale regel har fundet udtryk i bestemmelsen i lovudkastets § 262, stk. 2, jfr. nærmere herom nedenfor i bemærkningerne til denne paragraf. I korte træk skulle retstilstanden efter lovudkastet da herefter blive den, at der ikke er adgang til begrænsning af ansvaret ved „mandskabskrav“ for så vidt angår personer ansat i danske skibe og heller ikke i andre tilfælde, hvor dansk lovgivning eller et ikke-konventionslands lovgivning regulerer tjenesteaftalen, hvorimod forholdet, hvis tjenesteaftalen falder ind under et andet konventionslands lovgivning, må bedømmes efter de i dette land gældende regler.

Udtrykket i § 254, stk. 2, „ansvar for skade, som påføres skibsfører . . .“ må i overensstemmelse med konventionen forstås således, at det dækker både skade på person og skade på ejendom, og reglen finder anvendelse uden hensyn til, om krav rejses af de pågældende skadelidte personer selv eller af deres arvinger eller pårørende. Reglen gælder i øvrigt ikke blot det egentlige skibsmandskab, men også f. eks. selvstændige restauratører og personer ansat hos disse. Ligeledes omfatter reglen personer, der er ansat hos rederen, såfremt de befinder sig om bord, uden hensyn til om de hører til skibets besætning, f. eks. funktionærer fra rederikontoret eller aflønningsmandskab, der rejser med som passagerer. Endelig er lodser specielt nævnt i lovteksten og må være omfattet af reglen, selv om de ikke står i rederiets tjeneste.

§ 254, stk. 2, indeholder dernæst i 2. punktum en i overensstemmelse med konventionens art. 1 (1) samt art. 6 (3) formuleret regel, hvorefter man fra begrænsningsretten undtager ansvar, der grunder sig på fejl eller forsømmelse („actual fault or privity“) af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab. Efter den gældende sølovs § 254, stk. 2, kan den reder, der selv er fører af sit skib, kun begrænse sit ansvar, hvis fejlen eller forsømmelsen er af nautisk art. Efter lovudkastet er adgangen til begrænsning noget videre, idet vægten lægges på, om

fejlen eller forsømmelsen er begået af rederen i hans egenskab af fører eller medlem af besætningen, hvorimod det er uden betydning, om fejlen kan karakteriseres som værende af nautisk art.

I § 254, stk. 3, er det udtrykkelig fastsat, at rederen hæfter uden begrænsning for renter og sagsomkostninger. Denne regel er i overensstemmelse med gældende praksis, og konventionen indeholder heller ikke nogen bestemmelser vedrørende dette spørgsmål, som derfor frit må kunne reguleres i den nationale lovgivning. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om det hensigtsmæssige i at have en positiv lovregel om dette forhold, der tidligere har givet anledning til tvivl, og det må anses for særdeles praktisk, at man ved fordelingen af begrænsningsbeløbet ikke behøver at regne med renter af fordringerne. Det må i øvrigt følge af almindelige obligationsretlige regler, at renter alene kan beregnes af det beløb, den enkelte fordring begrænses til — ikke af den ureducerede fordring.

Reglen i § 254, stk. 4, fastslår i overensstemmelse med art. 1 (5) princippet om „single liability“, d. v. s., at begrænsningen, hvis der foreligger et modkrav opstået ved samme hændelse fra rederens side over for en fordringshaver, hvis krav i øvrigt kan begrænses, først kan anvendes på den saldo, der måtte foreligge i fordringshaverens favør, efter at modregning har fundet sted. Reglen er ny i forhold til den gældende sølov, der så lidt som 1924-konventionen har taget stilling til dette spørgsmål.

#### Til § 255.

Den gældende sølovs § 255 fastsætter det beløb, hvormed rederen hæfter, når ansvaret er begrænset, til skibets værdi med visse i § 257 nærmere angivne tillæg (10 pct. af skibets værdi ved rejsens begyndelse — dette beløb anses for at skulle svare til fragten — samt accessorier, nemlig sådanne erstatningsbeløb og havaribidrag, som vedrører skade på skibet, der er opstået efter rejsens begyndelse og ikke ureddet). Rederen hæfter dog i de i § 254, nr. 1 til 5, nævnte tilfælde ikke med større beløb end 145 kr. pr. ton af skibets drægtighed. Såfremt der foreligger krav på erstatning for skade på person, forhøjes den nævnte ansvarsgrænse med et beløb af 145 kr. pr. ton og udgør

således maksimalt 290 kr. pr. ton. Sølovens regler følger herved 1924-konventionen, der som nævnt i de indledende bemærkninger bygger på en kombination af „skibsværdireglen“ og „pundreglen“. Beløbet 145 kr. pr. ton fremkommer ved en omregning af konventionens regel om en ansvarsgrænse på 8 £ pr. ton. Efter 1924-konventionen skulle de anførte begrænsningsbeløb som tidligere anført beregnes i guldværdi, og sølovens § 255 indeholdt da også oprindeligt en udtrykkelig bestemmelse herom. Ved lov nr. 94 af 14. marts 1951 blev ordene „i guldværdi“ imidlertid ophævet. Som begrundelse herfor anførtes i første række, at 1924-konventionen kun var ratificeret af forholdsvis få lande, og at kun enkelte af disse beregnede ansvarsgrænsen efter guldværdi, hvilket forhold stillede danske redere ugunstigere end de fleste andre landes redere. Hertil kom, at der herskede stor usikkerhed med hensyn til forståelsen af udtrykket „guldværdi“ under hensyn til de for handelen med guld gældende restriktioner, der bevirkede, at guldværdien kunne variere stærkt fra land til land.

I praksis har „pundreglen“ oftest været anvendt som den regel, der fører til det for rederen gunstigste resultat ved beregningen af ansvarsgrænsen, bortset fra sådanne tilfælde, hvor skibet er gået tabt.

I den nye konvention af 1957 har man som nævnt i de indledende bemærkninger forladt „skibsværdireglen“, og begrænsningsbeløbene angives i konventionen alene som et vist antal francs pr. ton af skibets drægtighed. Ved francs forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed (Poincaréfrancs). Ifølge skrivelse fra Danmarks Nationalbank af 2. december 1961 (bilag 4) svarer en Poincaréfranc for tiden til 0,453184 kr. Poincaréfrancen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes i konventionen kun som en regneenhed. I modsætning til 1924-konventionen er der ikke adgang til generelt at omsætte francsbeløbet til den nationale møntenhed, idet det udtrykkelig bestemmes i art. 3 (6), at omregningen skal finde sted efter kursen på den dag, da rederen etablerer en begrænsningsfond eller betaler eller stiller sikkerhed for betalingen. Det vil derfor være nødvendigt at benytte Poincaréfrancs som ansvars-

grænse i lovens tekst. Konventionen har herved tilsigtet at opnå en fælles, fast værdigrænse, der ikke påvirkes af svingninger i valutakurserne.

På samme måde som 1924-konventionen fastsætter den nye konvention forskellige ansvarsgrænser for henholdsvis de tilfælde, hvor der alene foreligger skade på ejendom, og de tilfælde, hvor der foreligger personskade. Grænsen er i det første tilfælde sat til 1.000 francs pr. ton. I tilfælde af personskade forhøjes denne grænse med 2.100 francs, altså til 3.100 francs pr. ton.

Medens ændringen fra 8 £ til 1.000 francs (ca. 24 £) svarer nogenlunde til faldet i pengeværdien siden 1924, således at den nominelle tredobling i realiteten kun betyder en stadfæstelse af 1924-konventionens ansvarsgrænse for så vidt angår tingskade, indebærer den nye konventions regler en væsentlig forhøjelse af ansvarsgrænsen i tilfælde af personskade.

I overensstemmelse med konventionens regler er begrænsningsbeløbet i § 255, stk. 1, foreslået fastsat i Poincaréfrancs til 1.000 francs (ca. 458 kr.) pr. ton af skibets drægtighed. I stk. 2 foreslås tillægget i tilfælde, hvor der foreligger skade på person, fastsat til 2.100 francs (ca. 962 kr.) pr. ton, hvorefter den samlede ansvarsgrænse i personskadetilfælde bliver 3.100 francs (ca. 1.420 kr.) pr. ton.

1.000 francs grænsen får praktisk betydning ved beregningen af ansvar for skade på „ejendom“ efter § 254, stk. 1, nr. 1, 2 og 3, samt for alt ansvar, som omhandles under nr. 4 og 5.

I 1924-konventionen og den gældende sølov er der ikke fastsat nogen minimumsgrænse for rederansvaret med hensyn til mindre skibe. Som følge heraf kan ansvaret hvad enten „skibsværdireglen“ eller „pundreglen“ anvendes, tænkes begrænset til et urimeligt lavt beløb, hvor det drejer sig om mindre værdifulde fartøjer af ringe tonnage. Her har 1957-konventionen i art. 3 (5) som noget nyt indført en bestemmelse om, at et skib på mindre end 300 tons skal anses for at være på 300 tons, når rederens ansvar skal beregnes. Dette ville umiddelbart føre til, at mindsteansvaret skulle blive 300.000 francs (ca. 137.400 kr.) ved tingsskade med tillæg af 630.000 francs (ca. 288.540 kr.) ved personskade. I henhold til den til kon-

ventionen knyttede signaturprotokol, pkt. 2 (b), kan imidlertid en stat, der ratificerer konventionen, forbeholde sig ret til i sin nationale lovgivning at give særregler om ansvarsbegrænsningen for så vidt angår skibe under 300 tons.

Spørgsmålet om, hvorvidt der bør gives sådanne særregler for mindre skibe, har været drøftet indgående såvel i de enkelte sølovskomiteer som under de nordiske forhandlinger. Under disse har der været enighed om, at man ikke burde fravige konventionens 300 tons grænse ved beregningen af ansvarsgrænsen for personskade. Man har herved navnlig lagt vægt på hensynet til, at der sikres skadelidende personer en rimelig adgang til dækning af deres erstatningskrav. En væsentlig del af personskadekravene vil hidrøre fra personer, der er ansat om bord i skibet — eller i et kolliderende skib — og disse krav vil normalt blive dækket gennem den lovpligtige ulykkesforsikring eller lignende social forsikringsordning. I denne forbindelse må endvidere erindres, at ansvaret over for fører og mandskab på vedkommende rederis eget skib efter lovudkastets § 254, stk. 2, ikke er undergivet begrænsning.

Anderledes ligger forholdet, når det gælder passagerer og andre personer, som mere tilfældigt impliceres i en ulykke, men risikoen for ansvar i disse tilfælde er næppe så stor, at det kan føre til urimeligt store byrder for mindre skibe. Der har inden for det danske udvalg været fuld enighed om at fastholde 300 tons grænsen for personskade, idet man lægger afgørende vægt på den socialt betonedede interesse i, at der så vidt muligt kan ydes fuld erstatning ved personskader.

Hvad derimod angår tingsskade har det under de nordiske forhandlinger været den overvejende opfattelse, at man ikke behøver at følge konventionens 300 tons grænse, men — med anvendelse af den i signaturprotokollens pkt. 2 (b) givne reservationsmulighed — bør fastsætte en noget lavere minimumsgrænse for rederansvaret på dette område. Man er i så henseende nået til den opfattelse, at en grænse på 150 tons — alle forhold taget i betragtning — må anses for passende og rimelig. Rederen for et skib under 150 tons kan herefter ikke begrænse sit ansvar for tingsskade til et lavere beløb

end 150.000 francs (svarende til ca. 68.700 kr.), hvilket beløb på den ene side vil sikre mod helt urimeligt lave ansvarsbeløb, således som det er forekommet under den gældende sølov, og på den anden side næppe kan medføre nogen uoverkommelig forsikringsmæssig byrde for rederen. Disse synspunkter er fuldt ud anerkendte af de finske, norske og svenske komiteer, og disse komiteers respektive lovudkast er affattet i overensstemmelse hermed.

Det danske udvalg har vedrørende spørgsmålet om mindsteansvarsgrænsen ved tings-skade været i forbindelse med repræsentanter for fiskerierhvervets og den mindre skibsfarts organisationer. Man skal herom bl. a. henvise til de som bilag 5-7 optrykte skrivelser fra Dansk Fiskeriforening, Vestjysk Fiskeriforening og Forsikringen af danske Fiskefartøjer af 11. august 1960, fra Rederiforeningen af 1895 af 1. august 1960 samt fra Rederiforeningen for mindre Skibe af 2. juli 1960. Endvidere har spørgsmålet været drøftet mundtligt med en fyldig repræsentation for de nævnte organisationer, hvorunder der fra disses side blev givet udtryk for betænkelighed ved den forelåede tonnagegrænse på 150 tons.

Fra nogle sider inden for udvalget har det synspunkt været gjort gældende, at man, når talen er om tings-skade, ikke bør fastsætte nogen minimumsgrænse for mindre skibe, der anvendes til fiskeri, men lade skibets faktiske tonnage være afgørende. Man har herved navnlig henvist til, at den engelske „Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act“ af 1958, hvorved konventionens regler er gennemført i engelsk lovgivning, ikke har fastsat nogen mindstegrænse for ansvaret ved tings-skade, men ligesom efter de tidligere gældende regler beregner ansvarsgrænsen på grundlag af skibets virkelige tonnage.

Man gør fra de pågældendes side gældende, at dansk fiskeri i betydelig grad udøves i farvande, der grænser til England og med benyttelse af engelske havne, og at det derfor er af stor betydning, at der gælder samme ansvarsregler for danske fartøjer som for engelske. Man har videre peget på, at den bestående ordning, hvorefter danske fiskefartøjer i alt overvejende grad er forsikrede gennem de gensidige forsikringsforeninger, har virket meget tilfredsstillende

bl. a. som følge af, at der efter stiltiende aftale normalt aldrig rejses krav om erstatning for næringstab eller lignende. Hvis der gennemføres højere ansvarsgrænser, må dette befrygtes at ville give anledning til, at mange krav om erstatning for tidstab etc. bliver rejst, og dette ville kunne føre til højere præmier og i det hele betyde en belastning af administrationen af fiskeriforsikringen.

Andre medlemmer af udvalget er imidlertid af den opfattelse, at man bør følge den samme linje som de øvrige nordiske lovudkast og fastsætte den laveste ansvarsgrænse ved tings-skade til 150.000 francs. Man lægger herved vægt på hensynet til, at den nordiske retsenhed også på dette punkt søges opretholdt, i hvilken forbindelse man tillige henviser til, at små fragtskibe under 150 tons normalt ikke anvendes udenfor et snævrere fartsområde, der for en stor del udgøres af de farvande, der omgiver de nordiske lande, og at også en betydelig del af det danske fiskeri foregår i de samme områder, hvori f. eks. svenske fiskere har deres virksomhed. Man er endvidere af den opfattelse, at den gældende ansvarsbegrænsningsregel, hvorefter skibets faktiske tonnage lægges til grund selv for de mindste fartøjer, i adskillige tilfælde har ført til en i forhold til skadelidte urimelig begrænsning af ansvaret. Dette forhold gør sig i særlig grad gældende med hensyn til mindre specialfartøjer som f. eks. bugserbåde o. l. skibe, der med deres relativt store maskinkraft kan forvolde betydelig materiel skade, men som normalt har en meget lav nettotonnage. En erstatningsgrænse på 150.000 francs (ca. 68.700 kr.) vil på den ene side give et mere rimeligt grundlag for erstatningsberegningen og kan på den anden side næppe antages at medføre en for de pågældende rederier uoverkommelig forøgelse af deres forsikringsudgifter. Hvis man, som fra anden side inden for udvalget ønsket, kun stryger mindstetonnagegrænsen for så vist angår fiskefartøjer, der i almindelighed må antages at have relativ ringe maskinkraft, gør det fornævnte misforhold mellem fartøjers skadevoldende evne og begrænsningen af ansvaret sig måske knapt så stærkt gældende, men det kan dog ikke udelukkes, at også et sådant fiskefartøj i nogle tilfælde kan volde skade af betydeligt øko-

nomisk omfang, hvor en begrænsning af ansvaret på grundlag af skibets faktiske, ringe tonnage ville kunne føre til en urimelig afgørelse ligesom efter de gældende regler. Hertil kommer, at det næppe kan anses for rationelt og praktisk gennemførligt at have forskellige ansvarsregler for skibe under 150 tons, eftersom det drejer sig om fiskefartøjer eller fartøjer til andet brug. Som det vil fremgå af foranstående, har der ikke inden for udvalget kunnet tilvejebringes fuld enighed om det heromhandlede spørgsmål. Man har i lovudkastets § 255, stk. 1, foreløbig affattet reglen i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast, men må i øvrigt henskyde spørgsmålet endelige løsning til handelsministeren og lovgivningsmagten.

I denne forbindelse ønsker man at pege på den mulighed, som også har været diskuteret i udvalget, at der i lovforslaget optages en hjemmel til ved kgl. anordning at fastsætte særlige regler om beregningen af ansvarsgrænsen ved tingsskade forvoldt af fiskefartøjer.

Lovudkastets § 255, stk. 1 og 2, er derfor under hensyn til den rådende usikkerhed affattet i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast. I stk. 3 er optaget en til konventionens art. 3 (6) svarende definition af „Poincaréfrancs“ samt en regel om, at omregning af francsbeløb til dansk mønt skal ske efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted. Har rederen stillet sikkerhed, går risikoen for en efterfølgende kurssvingning således over på kreditor.

Reglen i stk. 4 om beregning af skibets drægtighed (begrænsningstonnagen) stemmer ganske med 1924-konventionen og med den gældende sølovs § 258.

#### Til § 256.

I stk. 1 er det i overensstemmelse med konventionens art. 2 (1) fastsat, at den i § 255 hjemlede ansvarsgrænse skal gælde for alle fordringer af den i § 254 nævnte art, der er opstået ved en og samme hændelse. Det følger heraf, at rederen, hvis der er indtruffet flere hændelser, der medfører erstatningsansvar, vil være ansvarlig indtil det fulde begrænsningsbeløb for hver enkelt

hændelse. I overensstemmelse med art. 3 (2) må alle fordringer, der hidrører fra en bestemt hændelse, nedsættes forholdsmæssigt, hvis de sammenlagt overstiger ansvarsgrænsen. Ved sammenlægningen regnes med selve kapitalbeløbene, men ikke med renter og omkostninger, jfr. herved bemærkningerne til § 254, stk. 3.

Reglen i stk. 2 betyder, at det i § 255, stk. 2, fastsatte beløb på 2.100 francs pr. ton helt ud er reserveret til dækning af personskadepåkrav, medens personskadekreditorerne for deres eventuelle udækkede restkrav må konkurrere på lige fod med andre kreditorer om det i § 255, stk. 1, fastsatte beløb på 1.000 francs pr. ton.

Reglen i stk. 3 om, at rederen kan kræve, at en fordring, som han helt eller delvis har måttet betale, eller som han kan godtgøre, at han senere vil blive nødsaget til at betale, skal medtages ved beregningen af ansvaret overfor de øvrige fordringshavere, bygger på konventionens art. 3 (3) og (4). Den tager bl. a. sigte på den situation, at en reder f. eks. i forbindelse med, at der i udlandet i en ikke-konventionsstat er blevet gjort arrest i hans skib, er blevet tvunget til at betale en fordring helt eller delvis og giver ham i så fald den samme stilling som en kreditor ved fordelingen af ansvarsbeløbet. Hvis han kun delvis har betalt fordringen, f. eks. fordi han i udlandet med held har kunnet påberåbe sig ansvarsbegrænsning, må han alligevel kunne anmelde den fulde fordring, når begrænsningsbeløbet skal fordeles, men han kan naturligvis ikke få dækket mere end det beløb, han faktisk har betalt. Reglen gælder som anført ikke blot med hensyn til betalte fordringer, men også tilfælde, hvor rederen kan godtgøre, at han senere vil blive nødsaget til at betale en fordring. Det er i overensstemmelse med indholdet af konventionens art. 3 (3) anset for nødvendigt at begrænse reglen til kun at gælde fordringer, der kunne have været gjort gældende mod rederen efter dansk ret.

Det skal i forbindelse med § 256 bemærkes, at konventionen i art. 2 (2), (3) og (4) giver anvisning på oprettelse af en såkaldt begrænsningsfond (Limitation Fund). Ifølge art. 4 overlades fastsættelsen af de nærmere regler om oprettelse og fordeling af den eventuelle begrænsningsfond — her-

under de fornødne processuelle regler — til den nationale lovgivning i den stat, i hvilken fonden er blevet oprettet. Det er imidlertid ikke efter konventionen obligatorisk at anvende fremgangsmåden med oprettelse af begrænsningsfond (jfr. ordene i art. 2 (2) „may be constituted“), og der har såvel i udvalget som under de nordiske forhandlinger — i overensstemmelse med den stilling, de skandinaviske delegationer havde indtaget på Bruxelles-konferencen i 1957 — været fuld enighed om, at regler af denne art ville virke unødvendigt komplicerende og ikke bør optages i de nordiske sølove.

#### Til § 257.

Reglen i stk. 1 tilsigter at dække bestemmelserne i konventionens art. 2 (4) og 5 (4) og svarer i realiteten til § 262, stk. 1, i den gældende sølov. Endvidere er det fundet rimeligt i overensstemmelse med international praksis og den engelske Merchant Shipping Act af 1958 at foreskrive, at sikkerhedsstillelsen udover det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tillige skal omfatte et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og omkostninger.

Formålet med reglen er at sikre den reder, der har stillet sådan sikkerhed, mod at blive udsat for senere arrest foretaget af andre fordringshavere, hvis krav er opstået ved samme hændelse, og mod risikoen for at skulle stille ny sikkerhed til fordel for sådanne fordringshavere. I overensstemmelse med art. 5 (4), der efter sammenhængen må forstås som alene tagende sigte på retsforfølgning, der finder sted i samme land, hvor sikkerheden er stillet, er reglen i § 257, stk. 1, formuleret således, at den kun gælder, når sikkerhedsstillelsen er sket „her i riget“, medens man i § 258 giver regler for det tilfælde, at sikkerhed er stillet i udlandet. I overensstemmelse med den ved sølovsrevisionen i almindelighed tilstræbte fællesnordiske linje, er det dog i § 257, stk. 2, foreslået, at reglen i stk. 1 skal finde tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland, Norge eller Sverige.

#### Til § 258.

Reglen i stk. 1 svarer til bestemmelsen i konventionens art. 5 (1). Formålet med denne bestemmelse er at undgå dobbelt arrest, når rederen allerede har stillet sik-

kerhed i udlandet (udenfor de nordiske lande, jfr. § 257, stk. 2) for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb. I dette tilfælde får retten en skønsmæssig adgang til at hæve en allerede foretaget arrest eller frigive en stillet sikkerhed. Den sikkerhed, der skal være stillet i udlandet, for at bestemmelsen skal kunne anvendes, vil formentlig oftest være stillet overfor en domstol eller anden tilsvarende myndighed, men dette er dog ikke nogen betingelse, når blot retten finder, at den stillede sikkerhed er betryggende og tilgængelig for fordringshaveren. Det kan ikke i henhold til stk. 1 kræves, at sikkerheden skal være stillet i en stat, der har tiltrådt konventionen. Ved bedømmelsen af spørgsmålet om sikkerhedens beskaffenhed må afgørende vægt lægges på den almindelige opfattelse i internationale reder-, bank- og forsikringskredse.

I stk. 1, 2. pkt., bestemmes det i overensstemmelse med art. 5 (3), at arresten kan hæves, selv om den først stillede sikkerhed ikke dækker hele ansvarsbegrænsningsbeløbet, hvis rederen stiller betryggende sikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af sagens omkostninger og renter.

Medens reglen i stk. 1 om ophævelse af en her i landet foretaget arrest, som nævnt, er fakultativ, fastsættes det i stk. 2 i overensstemmelse med konventionens art. 5 (2), at en arrest af den i stk. 1 omhandlede karakter *skal* hæves, og at sikkerhed, som eventuelt måtte være stillet til afværgelse af sådan arrest, *skal* frigives, hvis der allerede er stillet tilfredsstillende sikkerhed i den havn, hvor hændelsen indtraf, eller den første havn, skibet anløb efter hændelsen, eller i landsætningshavnen eller lossehavnen, for så vidt den pågældende havn er beliggende i en stat, der har tiltrådt konventionen. Reglen i konventionens art. 5 (2) er under Bruxelles-konferencen i 1957 indføjet i konventionen på skandinavisk initiativ som et kompromis, da det ikke viste sig muligt at få gennemført en regel om, at en arrest i alle tilfælde ubetinget skal ophæves og eventuel sikkerhedsstillelse frigives, når der allerede andetsteds er stillet betryggende sikkerhed. I de i stk. 2 under a-c nævnte tilfælde er der en så nær og naturlig sammenhæng mellem den begivenhed, der betinger ansvaret, og arreststedet, at det må anses

for rimeligt, at samtlige skadelidende henvises til at gøre deres krav gældende på dette sted.

Det ovenfor nævnte krav om, at den i udlandet foreliggende sikkerhed skal være stillet i et konventionsland, er i overensstemmelse med den engelske Merchant Shipping Act af 1958, sect. 5(3), men findes ikke i de øvrige nordiske lovudkast. Efter udvalgets opfattelse kan konventionen formentlig fortolkes på begge måder, og den foreslåede regel vil formentlig give domstolene den retsteknisk sikreste vejledning ved behandlingen af disse sager, der ofte vil være af hastende karakter.

#### Til § 259.

Den foreslåede bestemmelse, hvorefter tvivlsspørgsmål med hensyn til ansvarsgrænsen eller fordelingen af ansvarsbeløbet af rederen kan forelægges en dispachør til afgørelse, er — bortset fra en uvæsentlig redaktionel ændring i stk. 1 — ganske svarende til den gældende sølovs § 261. De svenske og finske udkast indeholder også regler — om end af et noget divergerende indhold — om indbringelse af tvistigheder vedrørende beregningen og fordelingen af ansvarsbegrænsningsbeløbet for en dispachør, medens det norske udkast i overensstemmelse med hidtil gældende regler giver forskrifter om indbringelse af sådanne spørgsmål for retten og fastsætter de fornødne værnetingsregler m. v.

Da det drejer sig om et forhold af processuel karakter, der i øvrigt ligger udenfor konventionens område, har man ikke anset det for nødvendigt at søge tilvejebragt nordisk retsenhed på dette punkt.

#### Til § 260.

Den foreslåede lovtekst er overensstemmende med sølovens § 263, idet dog ordene i stk. 1 „samme eller bedre ret“ er ændret til „ret til andel i ansvarsbeløbet“, da de fordringer, med hensyn til hvilke der efter 1957-konventionen er adgang til ansvarsbegrænsning, ikke således som efter den gældende sølovs § 259 konkurrerer med hinanden på grundlag af rækkefølgen af de søpanterrettigheder, der måtte tilkomme dem.

Den her givne præklusionsregel, er i øvrigt principielt overensstemmende med § 274 i søloven af 1892.

#### Til § 261.

Efter den gældende sølovs § 265, der er affattet under hensyn til 1924-konventionen, tilkommer retten til ansvarsbegrænsning ikke blot rederen, men også en underbortfragter eller den, der har fået skibet overladt af rederen til brug for egen regning eller en ejer, der ikke er reder. Efter 1957-konventionens art. 6 (2) er kredsen af personer, der har adgang til begrænsning af ansvaret, defineret noget videre for at undgå, at ansvarsbegrænsningsreglerne skal kunne gøres illusoriske ved at krav eventuelt rejses overfor personer, som rederen kan være forpligtet til at skadesløsholde. Retten til ansvarsbegrænsning tilkommer herefter ikke blot „the shipowner“, men også „the charterer, manager and operator“ samt endvidere skibets fører og mandskab såvel som personer, der er ansat hos rederen, befragteren o. s. v. I overensstemmelse hermed er det i § 261, stk. 1, 1. pkt., foreskrevet, at reglerne om begrænsning af rederansvaret skal finde tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Medens konventionens regler principielt er givet for „the owner of the ship“, hvilket udtryk formentlig både kan oversættes som „rederen“ og som „ejer“, har man i de nordiske lovtjekster, i overensstemmelse med den i søloven sædvanligt fulgte terminologi, i de foregående paragraffer brugt udtrykket „rederen“ og udvider ved § 261, stk. 1, reglen til også at finde anvendelse på „ejer“. Med udtrykket „bruger, befragter eller disponent“ har man søgt at dække konventionens ord „the charterer, manager and operator“. Formålet med bestemmelsen er at gøre det klart, at enhver, som i rederens sted forestår driften af et skib, skal have samme adgang til at begrænse sit ansvar som rederen selv. Udtrykket „befragter“ omfatter også tidsbefragteren såvel som den, der har fået skibet overladt på „bare boat charter“. Også indbyrdes krav mellem de nævnte personer må antages at være omfattet af begrænsningsretten, f. eks. et regreskrav, som en reder måtte have over for tidsbefragteren i anledning af skade, der er overgået tredjemand, og som rederen har måttet betale.

I stk. 1, 2. pkt., bestemmes det videre i



overensstemmelse med konventionens art. 6 (2) og (3), at begrænsningsretten også tilkommer skibets fører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, ejeren, brugeren, befragteren eller disponenten for så vidt angår ansvar i forbindelse med udførelsen af tjenesten, selv om ansvaret er opstået som følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende. Som nævnt i bemærkningerne ovenfor til § 254, stk. 2, er reglen ikke som efter den gældende sølov — i tilfælde, hvor rederen selv fører skibet — begrænset til at omfatte fejl eller forsømmelse af nautisk art. For at ansvarsbegrænsning skal kunne påberåbes, må ansvaret være opstået i forbindelse med tjenesten hos arbejdsgiveren, men ikke nødvendigvis i skibets tjeneste, hvilket navnlig kan have praktisk betydning for de af bestemmelsen omfattede personer, der ikke hører til skibsbesætningen.

Konventionens art. 6 (3) indeholder en bestemmelse om, at en skibsfører eller et medlem af mandskabet, der tillige er reder, medreder eller befragter af skibet, ikke skal kunne benytte sig af begrænsningsretten med hensyn til ansvar, der skyldes hans egen fejl, medmindre fejlen eller forsømmelsen er begået i hans egenskab af skibsfører eller besætningsmedlem. Denne konventionsbestemmelse er dækket af reglen i § 254, stk. 2, 2. pkt., og henvisningen til denne regel i § 261, stk. 1, 1. pkt.

I stk. 2 fastsættes det i overensstemmelse med konventionens art. 6 (2), at summen af de ansvarsbeløb, som påhviler rederen og de i stk. 1 nævnte personer, der har adgang til at begrænse deres ansvar, ikke for så vidt angår fordringer opstået ved en og samme hændelse skal kunne overstige de i § 255 fastsatte begrænsningsbeløb.

#### Til § 262.

Reglen i stk. 1 stemmer med konventionens art. 7, 1. stk., der bygger på *lex fori*. Ved formuleringen af § 262, stk. 1, der i ordvalget afviger lidt fra de øvrige nordiske udkast, har man villet præcisere, at reglerne i sølovens tiende kapitel vil kunne komme til anvendelse også i tilfælde, hvor dansk rets regler, f. eks. i henhold til vedtagelse i et konnossement, påberåbes ved udenlandsk domstol i et ikke-konventionsland.

66 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

Reglen i stk. 2 fastsætter den ovenfor i forbindelse med § 254, stk. 2, omtalte interlegale regel, der regulerer spørgsmålet om, hvilken lovgivning der skal finde anvendelse ved afgørelsen af, om der er adgang til at begrænse ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Som nævnt i bemærkningerne til § 254, stk. 2, er det i nævnte paragraf fastslået, at der ikke tilkommer rederen adgang til ansvarsbegrænsning med hensyn til sådanne erstatningskrav, men hvis tjenesteaftalen falder ind under et andet konventionslands lovgivning, må denne respekteres, selv om den afviger fra dansk lovgivning.

#### Til § 263.

I konventionens art. 7, der som nævnt ovenfor i bemærkningerne til § 262, stk. 1, fastslår princippet om *lex fori*, gives der adgang til at gøre undtagelse fra dette princip med hensyn til stater, der ikke har tiltrådt konventionen, og personer, der ikke har hjemsted i en konventionsstat, samt med hensyn til skibe, der ikke på det tidspunkt, da adgang til ansvarsbegrænsning påberåbes, fører et konventionslands flag. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om, at man ikke skal anvende denne undtagelsesregel direkte, men indskrænke sig til i § 263 at fastsætte en retorsionsregel af lignende indhold som den gældende sølovs § 266. Formuleringen af sidstnævnte bestemmelse har man dog fundet mindre heldig, navnlig for så vidt som dens anvendelse er gjort betinget af, at vedkommende fremmede stat anvender „strengere ansvarsregler“, hvilket ikke altid vil være let at fastslå. Man har derfor i § 263 foreslået lovhjemmel til ved kgl. anordning at bestemme, at andre ansvarsregler end fastsat i søloven skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

#### Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

Som nævnt i de indledende bemærkninger har der under de nordiske forhandlinger været enighed om at søge 1957-konventionen

om begrænsning af rederes ansvar ratificeret af de nordiske lande. Der har ligeledes været enighed om, at ratifikationen af konventionen så vidt muligt bør ske på samme tidspunkt for alle fire landes vedkommende. Udvalget ønsker i denne forbindelse at fremhæve, at ratifikation, uanset bestemmelserne i konventionens art. 11, først bør ske, når en passende bred international tilslutning foreligger.

De i lovudkastet foreslåede ændringer i søloven bør så vidt muligt sættes i kraft på samme tidspunkt for alle fire landes vedkommende, og det foreslås derfor i lovudkastet, at

tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved kgl. anordning. Endvidere har man foreslået en overgangsregel med hensyn til hændelser, der er indtruffet før de nye lovreglers ikrafttræden.

Det vil eventuelt være nødvendigt tillige at gennemføre en overgangsregel, hvorefter de hidtil gældende ansvarsbegrænsningsregler i søloven af 1937 holdes i kraft i forhold til skibe hjemmehørende i de lande, overfor hvilke Danmark er bundet af 1924-konventionen, medmindre man med fornødent varsel har opsagt denne konvention før de nye lovreglers ikrafttræden.