

Lovforslag nr. L 19. Fremsat den 7. oktober 1982 af industriministeren

Forslag

til

Lov om ændring af søloven

§ 1

I søloven jfr. lovbekendtgørelse nr. 353 af 1. juli 1974 som ændret ved § 1 i lov nr. 645 af 13. december 1978 foretages følgende ændringer:

1. § 53, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Partrederiets fordringshavere kan for så vidt angår forpligtelser, som påhvilede rederiet ved overgangen alene holde den tidligere partreder ansvarlig. For rederiforpligtelser der er stiftet efter overgangen, er kun erhververen ansvarlig. Er overgangen ikke anmeldt til skibsregisteret er dog også den tidligere partreder ansvarlig over for trediemand, der har indgået aftale med rederiet uden at kende eller burde kende overgangen.«

2. § 120, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Erstatningen skal dog ikke overstige 666,67 særlige trækningsrettigheder (SDR) for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængig af, hvad der giver det højeste beløb. Ved særlige trækningsrettigheder forstås den i § 366 omhandlede regneenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.«

3. § 171, stk. 2 og 3 affattes således:

»Stk. 2. Ved »passager« forstås den person, der befordres eller skal befordres med skib i henhold til en befordringsaftale, samt den, som med bortfragterens samtykke ledsa-

ger et køretøj eller levende dyr, som dækkes af en aftale om befordring af gods.

Stk. 3. Ved »rejsegods« forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring, samt værdigenstande som nævnt i § 189, stk. 2. Ved »håndbagage« forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som passageren medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement eller et dokument, som benyttes ved godsbefordring.«

4. § 189, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom sølv, guld, ure, juveler, smykker og kunstgenstande, medmindre de er modtaget af bortfragteren til opbevaring i sikkerhed.«

5. § 191, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Ved dødsfald eller personskade har den, som kræver erstatning, også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, strandning, eksplosion, brand eller som følge af mangler ved skibet, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.«

6. § 192 affattes således:

»§ 192. Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 100.000 SDR for hver passager, som er død eller kommet til skade. Ansvar for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren kan ikke overstige 2.000 SDR.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige:

- 1) 1.300 SDR pr. passager for håndbagage,
- 2) 5.000 SDR for værdigenstande som nævnt i § 189, stk. 2.
- 3) 8.000 SDR pr. køretøj og
- 4) 2.000 SDR pr. passager for andet rejsegods.

Stk. 3. Begrænsningsbeløbene i stk. 1 og 2 gælder for hver enkelt rejse.

Stk. 4. De i stk. 1 og 2 fastsatte grænser for erstatningens størrelse omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

Stk. 5. Ved SDR forstås den i § 366 omhandlede regneenhed.

Stk. 6. Ved aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end den i stk. 1 og 2 anførte.«

7. § 193 affattes således:

»§ 193. Bortfragteren kan i det opståede tab foretage fradrag på højst:

- 1) 150 SDR pr. køretøj for skade på køretøj,
- 2) 20 SDR pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods,
- 3) 20 SDR pr. passager for tab som følge af forsinkelse.«

8. I § 194 indsættes foran »skade«: »sådan«.

9. § 196 og § 197 affattes således:

»§ 196. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved befordring, som udføres med skib, er den, som udfører befordringen, kun ansvarlig for sin del af befordringen efter samme regler som bortfragteren. Aftale, hvorved bortfragteren påtager sig ansvar udover det, der er fastlagt i dette kapitel, er ikke bindende for den, der udfører befordringen, medmindre denne har samtykke heri.

Stk. 3. Bortfragteren og den, der er ansvarlig efter stk. 2, hæfter solidarisk.

§ 197. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for den, som bortfragteren svarer for efter § 233 og § 196, stk. 1. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og de personer, som denne svarer for, kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse. Hver enkelt er alene ansvarlig op til den grænse, som gælder for ham.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.«

10. § 199 affattes således:

»§ 199. Søgsmaal om befordring af passagere og rejsegods kan kun indbringes for:

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted,
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Efter at der er opstået en retstvist, kan parterne dog aftale et andet værneting eller henskyde sagen til afgørelse ved voldgift.«

11. § 200 affattes således:

»§ 200. Reglerne i §§ 181–199 samt § 291, stk. 1, nr. 3–5, kan ikke ved forhåndsaftale fraviges til skade for passageren ved befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater samt anden fart til eller fra disse stater, selv om fremmed ret i øvrigt skal anvendes på befordringen.«

12. § 201 affattes således:

»§ 201. Uanset § 200 kan bortfragteren ved befordring af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før passageren går om bord, og efter at passageren er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skib og land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller den udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren.

Stk. 2. For håndbagage, der ikke befinder sig i eller på et medfølgende køretøj, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før godset bliver bragt om bord og efter, at det er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som nævnt i stk. 1, eller for den tid godset er i bortfragterens varetægt, medens passageren befinder sig på kaj, i terminal eller i en anden havneinstallation.

Stk. 3. Skal befordringen ifølge befordringsaftalen delvis udgøres af en bestemt anden fragtfører end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden. Det samme gælder, såfremt passageren ifølge befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden end bortfragteren.

Stk. 4. Bortfragteren kan i alle tilfælde forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.«

13. 10. kapitel affattes således:

»Tiende kapitel

Om ansvar og ansvarsbegrænsning

Om rederens ansvar for andre

§ 233. Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Stk. 2. Hvad rederen således kommer til at udrede, kan han kræve erstatet af den, som har forvoldt skaden.

Om retten til ansvarsbegrænsning

§ 234. Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 og 6.

Stk. 2. Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 3. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning,

har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv.

§ 235. Retten til ansvarsbegrænsning foreligger, uanset ansvarsgrundlaget, jfr. dog § 237, for så vidt angår krav i anledning af:

- 1) skade på person eller ejendom, dersom skaden opstår om bord på skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
- 2) tab som følge af forsinkelse med befordringen til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods,
- 3) tab som følge af krænkelse af en ikke-kontraktmæssig rettighed, dersom skaden er opstået i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
- 4) hævnning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrage, og af hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,
- 5) fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af skibets ladning,
- 6) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse tab, som er eller ville være undergivet ansvarsbegrænsning, samt tab, som skyldes sådanne forholdsregler.

Stk. 2. Har den ansvarlige et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved den samme hændelse, kan han kun begrænse sit ansvar for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 236. Retten til ansvarsbegrænsning omfatter ikke:

- 1) Krav på bjærgeløn, groshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6,
- 2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 267 og som er omfattet af § 282, stk. 1,
- 3) krav undergivet en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader,
- 4) krav i anledning af atomskade, forårsaget af et atomdrevet skib,
- 5) krav i anledning af skade på person eller ejendom, som påføres ansatte hos personer, der er nævnt i § 234, stk. 1, og som

udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning,

6) krav på renter og sagsomkostninger.

§ 237. Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Begrænsningsbeløbenes størrelse

§ 238. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mill. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere en 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR
- 2) for hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR
- 3) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR, og
- 4) for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel uddækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) for hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR, og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.

Stk. 4. Ansvarsgrænserne i stk. 1 til 3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten, samt de personer, som de svarer for.

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav,

som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Stk. 6. Med skibets tonnage menes bruttonagen beregnet efter reglerne om måling af tonnage i annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969. Ved SDR forstås den i § 366 omhandlede regneenhed.

Fordelingen af begrænsningsbeløbene

§ 239. Hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres krav.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 238, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de der nævnte fordringer, dækkes den uddækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 238, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

Stk. 3. Den, som helt eller delvis har betalt et krav, inden begrænsningsbeløbene er fordelt, indtræder i fordringshavernes ret til dækning i forhold til det betalte beløb.

Stk. 4. Godtgør nogen, at han senere kan blive nødt til at betale et krav helt eller delvis, og at han herved vil indtræde i fordringshaverens ret til dækning, kan retten beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, således at han senere kan få dækket sit krav efter stk. 3.

Beskyttelse mod retsforfølgning ved oprettelse af begrænsningsfond

§ 240. Såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retlige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses, kan der oprettes en begrænsningsfond ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden anses for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig sammen ansvarsgrænse og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for. Alene fordringer for hvilken begrænsning kan påberåbes kan kræves dækket af fonden.

Stk. 3. Særskilt sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt de personer, til fordel for hvem fonden er oprettet, har ret til ansvarsbegrænsning, kan ikke anlægges her i landet, efter at der er oprettet en begrænsningsfond i medfør af stk. 1.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 15.

§ 241. Er et krav anmeldt over for en begrænsningsfond, som er oprettet efter § 240, jfr. kapitel 15, eller efter tilsvarende regler i en anden konventionsstat, kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet og som har ret til ansvarsbegrænsning.

Stk. 2. Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning, for krav, som kan gøres gældende mod fonden, jfr. dog § 242, stk. 2. Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves, eller sikkerheden frigives.

Stk. 3. Efter at begrænsningsfond er oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen afslå begæring om arrest eller udlæg, jfr. dog § 242, stk. 2. Er der foretaget arrest eller stillet sikkerhed for at undgå arrest, kan arresten hæves, eller sikkerheden frigives. Begæring om arrest skal afvises, en efter fondsoprettelsen foretagen arrest hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest frigives, såfremt fonden er oprettet:

- 1) i den havn, hvor den ansvarspådragende hændelse fandt sted, eller, hvis denne ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen,
- 2) i landsætningshavnen, hvis kravet gælder personskade,
- 3) i lossehavnen, hvis kravet gælder ladningsskade.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 240.

Stk. 5. Reglerne i stk. 1-4 finder alene anvendelse, såfremt fordringshaveren kan fremsætte krav mod fonden over for den domstol, som administrerer denne, og fonden faktisk

er tilgængelig og frit kan overføres til dækning af kravet.

Stk. 6. Med en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af London-konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav.

§ 241 a. Efter oprettelsen af en begrænsningsfond sker kære af fogdens nægtelse af at foretage arrest til sø- og handelsretten i København. Kærefristen er 4 uger. Retsplejelovens kapitel 53 finder i øvrigt anvendelse.

Stk. 2. Foretages arrest trods oprettelse af en begrænsningsfond, skal arrestsagen anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 3. Nægtes eller bortfalder arrest, fordi der oprettes begrænsningsfond efter § 240, afgøres spørgsmålet om lovligheden af den begærede arrest samt om eventuel erstatning i anledning af begæringen om arrest af sø- og handelsretten i København, jfr. § 359.

Ansvarbegrænsning uden oprettelse af begrænsningsfond

§ 242. Selv om der ikke er oprettet en begrænsningsfond, kan den ansvarlige begrænse ansvaret. Retten skal da alene tage hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen. Såfremt den ansvarlige nedlægger påstand herom, skal der dog i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen.

Stk. 2. En dom efter stk. 1 kan fuldbyrdes efter retsplejelovens almindelige regler herom. Er der i dommen optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og er der oprettet en begrænsningsfond, forinden der er forløbet et sådant tidsrum, at der er blevet mulighed for at fuldbyrde dommen, finder § 241 dog anvendelse.

Særlige skibe m.v.

§ 243. For krigsskibe og andre skibe, som bruges i statsligt ikke-kommercielt øjemed, skal ansvarsgrænserne i intet tilfælde beregnes efter en tonnage under 5.000 tons. Ansvaret kan ikke begrænses for tab eller skade, som skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed. Bestemmelserne i 1.

og 2. pkt. gælder ikke isbrydere samt skibe, der hovedsagelig anvendes i forbindelse med bjærgning.

Stk. 2. For boreskibe samt flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jfr. loven om visse havanlæg medens boreskibene eller havanlæggene bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

Anvendelsesområde

§ 243 a. §§ 234–243 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol. For så vidt angår krav som nævnt i § 236, nr. 5, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivningen finder anvendelse på tjensteaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat.

Stk. 2. §§ 234–243 er ikke til hinder for anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt.«

14. I § 270, *stk. 4* affattes 1. og 2. pkt. således:

»Ved særlige trækingsrettigheder forstås den i § 366 omhandlede regneenhed. Ved drægtighed forstås skibets nettotonnage med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregningen af nettotonnagen er trukket fra bruttotonnagen.«

15. § 271 affattes således:

»§ 271. Såfremt der her i landet anlægges sag i anledning af krav, som ejeren ønsker at begrænse sit ansvar for i medfør af § 270, må han oprette en begrænsningsfond ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. § 239, *stk. 3* og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har foretaget med henblik på at afværge eller begrænse skade som nævnt i § 267, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 15.

Stk. 5. Har ejeren oprettet en begrænsningsfond i overensstemmelse med Bruxelles-konventionen af 29. november 1969 om ansvar for skade ved olieforurening eller konventionen som ændret ved protokol af 19. november 1976 (ansvarskonventionen) i en fremmed stat, som har tilsluttet sig konventionen, har det samme virkning for hans ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved sø- og handelsretten i København«.

16. § 279, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond kan ikke rejses ved danske domstole når fonden er oprettet i en anden stat, der har tilsluttet sig ansvarskonventionen.«

17. § 280, *stk. 1, 2 og 3*, ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 280. Når dansk domstol er kompetent efter § 279, skal sagen anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Sag mod den internationale erstatningsfond skal her i landet anlægges ved sø- og handelsretten i København.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter *stk. 3 og 4*.

18. I § 282, *stk. 2*, indsættes som 2. pkt.:

»Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 10.«

19. Efter § 313 indsættes:

»Femtende kapitel

Om begrænsningsfonde

§ 350. Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 240 og 271.

Stk. 2. En begrænsningsfond skal oprettes ved sø- og handelsretten i København.

§ 351. En begrænsningsfond efter § 240 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter § 238 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb,

der svarer til den til enhver tid værende officielle diskonto med tillæg af 2 pct. p.a.

Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 271 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 270.

§ 352. Den som fremsætter begæring om oprettelse af begrænsningsfond, skal deponere fondsbeløbet, jfr. § 351, kontant ved retten eller stille anden tilstrækkelig sikkerhed herfor.

Stk. 2. Den pågældende skal tillige give retten meddelelse om alle, der må antages at ville gøre krav gældende mod fonden, samt en redegørelse om baggrunden for fondens oprettelse.

§ 353. Retten træffer ved kendelse afgørelse om fondsbeløbets størrelse samt om, hvorvidt en eventuel tilbudt sikkerhed kan godkendes.

Stk. 2. I kendelsen skal fastsættes, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden, herunder sagsomkostninger, samt til dækning af eventuelle rentekrav. I forbindelse med en begrænsningsfond efter § 240 kan der kun kræves sikkerhed for renter efter fondens oprettelse.

Stk. 3. Fremgår det af kendelsen, at beløbene efter §§ 351 og 353, stk. 2, er deponeret kontant, eller at der er stillet anden tilstrækkelig sikkerhed herfor, anses fonden for oprettet ved kendelsens afsigelse. I øvrigt anses fonden for oprettet, når retten ved påtegning på kendelsen bekræfter, at indbetalingen er sket eller sikkerheden er stillet.

Stk. 4. Retten kan ved senere kendelse forhøje sikkerhedsstillelsen for tillægsbeløbet efter stk. 2.

§ 354. Retten skal straks indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelsen i Statstidende, hvorved man indkalder eventuelle fordringshavere til inden en i indkaldelsen fastsat tid, der ikke må være kortere end 2 måneder, at anmelde krav om andel i fonden. I indkaldelsen skal der gøres opmærksom på indholdet af §§ 240, stk. 3, 357 og 364.

Stk. 2. Indkaldelsen kan tillige kundgøres her i landet på en anden af retten fastsat måde og bør, når forholdene tilsiger det, kundgøres i stater, hvor skade eller tab kan være

opstået. Særskilt indkaldelse bør ved anbefalet brev tilstilles alle kendte fordringshavere.

§ 355. Retten kan udnævne en fondsbestyrer.

§ 356. Den, der anmelder et krav, skal give retten de nødvendige oplysninger om kravet, herunder om kravets grundlag og størrelse, og om det er eller har været genstand for særskilt søgsmål.

§ 357. For krav, som ikke er anmeldt inden fordelingen af fonden tages op til dom i første instans, gælder § 364.

§ 358. Retten kan ved kendelse frigive fonden, såfremt fristen for anmeldelse af krav er udløbet, og samtykke gives fra den, der har oprettet fonden, og fordringshaverne for de anmeldte krav.

§ 359. Efter anmeldelsesfristens udløb skal retten efter begæring fra den, der oprettede fonden, den, der forsikrer mod ansvaret, eller den, der har krav på dækning i fonden, indkalde de interesserede parter til retsmøde (funds møde) til behandling af spørgsmål vedrørende ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt størrelsen af de i § 351 nævnte beløb og de krav, der er anmeldt.

§ 360. Ved afgørelsen af fondsbeløbets størrelse kan sø- og handelsretten omgøre beslutningen efter § 353, stk. 1.

§ 361. Indsigelse mod retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af sø- og handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

§ 362. Efter anmeldelsesfristens udløb kan retten beslutte, at der skal ske en foreløbig udlodning.

§ 363. Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter § 239 eller § 271.

Stk. 2. Fonden og tillægsbeløbet skal fordeles, selv om der ikke er ret til ansvarsbegrænsning. Retten kan på begæring afsige fuldbyrdesdom for den del af fordringen, som ikke bliver dækket af fonden.

F.t.l. vedr. søloven

§ 364. Når retten har taget spørgsmålet om fondens fordeling op til dom, får de af retten truffne afgørelser vedrørende begrænsningsret, fondens størrelse, anmeldte krav og fondens fordeling bindende virkning for alle, som kan gøre krav gældende mod fonden, uanset om de har anmeldt krav i fonden.

§ 365. Anke og kære af sø- og handelsrettens afgørelser sker til højesteret efter retsplejelovens regler herom.«

»Sekstende kapitel

Om de særlige trækingsrettigheder

§ 366. Ved SDR forstås de af Den internationale Valutafond anvendte særlige trækingsrettigheder (SDR). Omregning af SDR til dansk mønt foretages efter kursen på den dag, da der stilles sikkerhed for ansvaret, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på betalingsdagen. Såfremt der oprettes begrænsningsfond efter kapitel 10 eller 12 sker omregningen dog efter kursen på den dag, hvor begrænsningsfonden anses for oprettet efter § 353, stk. 3, med mindre der inden fondso-

rettelsen er stillet stikkerhed for ansvaret.«

20. 15. kapitel bliver herefter 17. kapitel og får følgende overskrift:

»Syttende kapitel

Om straf.«

21. §§ 314–321a bliver §§ 367–375.

22. 16. kapitel bliver herefter 18. kapitel og får følgende overskrift:

»Attende kapitel

Om lovens område og ikrafttræden samt ældre lovbestemmelers ophævelse.«

23. §§ 323 og 324 bliver §§ 376 og 377.

§ 2

Tidspunktet for lovens eller dele af lovens ikrafttræden bestemmes af industriministeren.

Stk. 2. Industriministeren fastsætter de nødvendige overgangsregler.

Bemærkninger til lovforslaget

Med skrivelse af 21. december 1977 nedsatte handelsministeriet (nu industriministeriet) et udvalg med den opgave i nordisk lovsamarbejde at foretage en revision af visse bestemmelser i søloven.

Udvalget har i april 1981 afgivet sin 1. betænkning (betænkning nr. 924/1981), der omfatter udkast dels til nye, dels til ændrede bestemmelser i den gældende sølov.

Det i sølovsudvalgets 1. betænkning indeholdte lovudkast, der er resultatet af et snævert nordisk samarbejde, har til formål i dansk søfartslovgivning at indarbejde to søretskonventioner om henholdsvis passagerer og deres bagage fra 1974 (Athen-konventionen) samt vedrørende begrænsning af ansvaret for søretlige krav fra 1976 (London-konventionen) med henblik på en dansk ratifikation af de nævnte konventioner. Mens udvalget på linie med de øvrige nordiske udvalg kan anbefale ratifikation af London-konventionen om begrænsning af søretlige krav vil det dog fremgå af bemærkningerne til udkastet til ændring af sølovens 6. kapitel, at udvalget, uanset at man foreslår at indarbejde en række bestemmelser baseret på 1974-konventionen om befordring af passagerer og deres rejsegods, ikke kan anbefale, at denne konvention ratificeres af Danmark, idet man ønsker at fastsætte højere begrænsningsbeløb end konventionen giver mulighed for. Et synspunkt der deles af de øvrige nordiske lande. Samtidig med disse mere gennemgribende ændringer i søloven stilles der forslag om at ændre en bestemmelse i 3. kapitel »om partrederi«, der omfatter den situation, hvor skibsparter overgår til en ny ejer.

Nærværende lovforslag følger bortset fra bestemmelsen om overgang af skibsparter i partrederikapitlet i det væsentlige det af udvalget udarbejdede lovudkast, hvorom der i udvalget har været enighed.

Endvidere er der under møder med repræsentanter fra de departementer i Norge, Sverige og Finland, hvorunder sølovgivningen henhører, foretaget en bearbejdelse af de foreliggende nordiske komitéudkast med henblik på at opnå den størst

mulige nordiske retsenhed i forbindelse med den nationale gennemførelse af de 2 ovennævnte internationale søretskonventioner. Dette har dog ikke medført væsentlige ændringer i det danske lovudkast.

De af udvalget udarbejdede udførlige motiver er medtaget som *bilag 1-6*, og de to konventioner er optrykt som *bilag 7 og 8*.

Lovforslagets gennemførelse vil ikke have statsfinansielle eller administrative konsekvenser.

Til de enkelte ændringsforslag i lovforslagets § 1 skal følgende bemærkes:

Til nr. 1

§ 53, stk. 2. Ved 1972-sølovsændringen skete der en gennemgribende revision af reglerne om partrederi, blandt andet blev der indført nye regler om forkøbsret for medrederne ved afhændelse af en skibspart og om ret til udløsning af en medreder, der har begæret rederiet opløst.

Der blev endvidere i § 53, stk. 2, indsat en ny regel, hvorefter erhververen af en skibspart også hæfter for gæld, der var stiftet før overgangen. Bestemmelsen blev under folketingsbehandlingen kritiseret. Det blev blandt andet anført, at det stred mod almindelige retsprincipper at lade køberen hæfte for den tidligere ejers gæld. Folketinget fandt dog ikke tilstrækkelig grundlag for at ændre lovforslaget på dette punkt under hensyn til at man måtte tilgodese kreditorinteresserne i denne situation.

Imidlertid har den nævnte bestemmelse været udsat for stærk kritik i den juridiske faglitteratur, ligesom retspraksis har vist at den nye bestemmelse fik visse utilsigtede virkninger. Den nye bestemmelse har medført, at det ofte er vanskeligt at finde interesserede købere, når et skib med tilhørende partrederi sælges i sin helhed, fordi der hersker usikkerhed om, hvorvidt bestemmelsen omfatter overgang af hele skibet. Ligeledes har forholdene omkring låneoptagelse mod sikkerhed i skibe ejet af partrederier været usikre.

På denne baggrund opnåedes der med henblik på at løse de mest presserende problemer enighed i

udvalget om at opdele den gældende § 53, stk. 2, i to bestemmelser, udkastets § 53 a og § 53 b. med følgende formulering:

»§ 53 a. Partrederiets fordringshavere kan for så vidt angår forpligtelser, som påhviler rederiet ved overgangen, enten holde den tidligere partreder eller erhververen ansvarlig.

Stk. 2. Fordringshaverne kan dog ved en samlet overgang af alle skibsparter (hele skibet), der anmeldes samtidig til skibsregistret, ikke holde sig til erhververen, hvis vederlaget ikke overstiger registrerede panterrettigheder og søpanterrettigheder i skibet, eller hvis den overskydende del af vederlaget deponeres i et pengeinstitut til forholdsmæssig udlodning blandt de af partrederiets fordringshavere, der efter indkaldelse i Statstidende med 3 måneders varsel anmelder deres krav.

§ 53 b. For rederiforpligtelser, der er stiftet efter overgangen, er kun erhververen ansvarlig. Er overgangen ikke anmeldt til skibsregistret, er dog også den tidligere partreder ansvarlig over for tredjemand, der har indgået aftale med rederiet uden at kende eller burde kende overgangen.«

Udvalget fandt, at den gældende bestemmelse skulle indskrænkes til som hovedregel kun at gælde ved salg af enkelte skibsparter, hvorimod en erhverver ved samlet overgang af alle skibsparter, der anmeldes samtidig til skibsregisteret ved at deponere de midler, der frigøres ved handelen, kan undgå at hæfte for partrederiets gæld på overtagelsestidspunktet. Når udvalget ikke gik videre skyldes dette at udvalget efter drøftelserne i folketinget i 1972 omkring denne bestemmelse fandt det vanskeligt at fremkomme med en mere radikal løsning.

Sølovsudvalgets 1. betænkning har herefter været til høring i de interesserede erhvervsorganisationer, hvor der ikke mindst fra bankside er fremkommet en stærk kritik af den gældende bestemmelse ligesom man ikke finder udvalgets forslag til en ændring tilstrækkelig vidtgående. Samtidig næres der frygt for at udvalgets forslag vil give anledning til betydelige fortolkningsproblemer.

Det fremhæves vedrørende den gældende § 53, stk. 2, at bestemmelsen er i strid med almindelige principper i dansk ret for så vidt som det ikke er sædvanligt, at den, der indtræder i et erhvervsdrivende selskab uden begrænset hæftelse over for tredjemand, kommer til at hæfte for den gæld, der var etableret, før hans indtræden. Endvidere anfø-

res det, at bestemmelsen i praksis har givet anledning til tvivl om, hvorvidt erhververen ud over at komme til at hæfte for rederiets forpligtelser ved køb af en enkelt skibspart også kommer til at hæfte ved køb af samtlige skibsparter eller hele skibet. Endelig har bestemmelsen medført tvivl om, hvorvidt bestemmelsen også omfatter overgang ved retsforfølgning mod skibet som sådan.

På denne baggrund er det disse interesseorganisationers opfattelse, at den gældende bestemmelse er en unødvendig beskyttelse af den leverandør, reparatør m.v., der har givet kredit i tillid til de partreder, der ejede skibet ved leverancens/repARATIONENS tidspunkt og ikke i forventning om eventuelle fremtidige partrederes solvens – sammenholdt med den situation visse banker står i, når enkelte partreder er blevet finansieret ved hjælp af håndpant i disses skibsparter. Her vil partrederiets fordringshavere kunne rette krav mod banken.

Ministeriet har herefter på ny overvejet udvalgets forslag i lyset af de indkomne bemærkninger samt den juridiske litteratur, der knytter sig hertil, og har på denne baggrund fremsat forslag om at slå de to situationer sammen således at retstilstanden er den samme, uanset om det er samtlige skibsparter, der overgår til en ny partreder, eller der er tale om enkelte skibsparters overgang, nemlig den at en overdragers særkreditorer efter skibsparters overgang vil være henvist til udelukkende at holde sig til overdrageren. Den af ministeriet foreslåede bestemmelse vil medføre en tilbagevenden til retstilstanden før 1972.

Gennemføres den af ministeriet foreslåede bestemmelse til § 53, stk. 2, bliver den af udvalget foreslåede bestemmelse i udkastets § 53 b, indsat som § 53, stk. 2, 2. og 3. sætning.

Til nr. 2

§ 120, stk. 2. Den foreslåede bestemmelse svarer til lovudkastet, hvorfor der i det hele kan henvises til bemærkningerne i udvalgets betænkning, jfr. bilag 6.

Til 3-12

Forslaget er i det væsentlige identisk med sølovsudvalgets lovudkast.

Som det fremgår af udvalgets generelle bemærkninger om indarbejdelsen af konventionen fra 1974 om passagerer og deres bagage, findes der ikke at være grundlag for at ratificere konventionen – først og fremmest fordi man ønsker at fastsætte højere begrænsningsbeløb end konventionen giver mulighed for, ligesom det ikke i medfør af

konventionen vil være muligt at regulere begrænsningsbeløbene i takt med inflationen. Beslutningen om ikke at søge konventionen ratificeret deles af de øvrige nordiske lande.

§ 199. Som følge af undladelsen af at ratificere Athen-konventionen vil konventionen om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, (EF-Domskonventionen), herunder de i denne konvention indeholdte generelle værnetingsbestemmelser, finde anvendelse også på de i § 199 stk. 1, omhandlede tilfælde, jfr. EF-Domskonventionens artikel 57, der alene undtager de tilfælde fra konventionens anvendelsesområde, hvor en kontraherende stat, har tiltrådt en anden konvention som på særlige områder fastsætter regler for retters kompetence. EF-Domskonventionen er under indarbejdelse i dansk national lovgivning og kan forventes at træde i kraft i løbet af 1983. Under hensyn hertil har ministeriet ladet den af sølvsudvalget foreslåede bestemmelse i udkastets § 199, stk. 1, nr. 3 og 4, der giver værneting i den stat, hvor sagsøgeren har sin bopæl eller hvor befordringsaftalen blev indgået, såfremt sagsøgte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges der, udgå, da der ikke ses at være hjemmel til en bestemmelse med dette indhold i EF-Domskonventionen.

Til 13

§§ 233–243 a. Under de nordiske drøftelser på departementsniveau er der opnået enighed om at opsigte 1957-konventionen om begrænsning af rederens ansvar og ratificere 1976-konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav i forbindelse med de foreslåede reglers gennemførelse. De nye regler vil derefter kunne sættes i kraft 1 år efter opsigelsen af 1957-konventionen, jfr. dennes artikel 13, hvorefter der er en 1-årig opsigelsesfrist og art. 17, stk. 4, i den nye konvention, hvorefter denne konvention træder i stedet for og ophæver 1957-konventionen.

Forslaget følger udvalgets indstilling, dog med en tilføjelse til § 240, stk. 2, indsættes et nyt 2. punktum hvor man på linie med de øvrige nordiske lovforslag har gengivet konventionens artikel 11, sidste sætning, hvorefter fonden kun skal være tilgængelig for betaling af krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning.

Til § 238 kan det bemærkes, at der herved gennemføres ansvarsgrænser for forskellige slags fordringer. Der bliver herefter tale om 3 forskellige ansvarsgrænser, dels vedrørende skade på andre

personer (stk. 2) og vedrørende andre krav samt en eventuel udækket del af krav nævnt i stk. 2. (stk. 3).

Under lovudkastets udarbejdelse er der fra fiskerierhvervets side udtrykt stor betænkelighed ved, at man anvender begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen også for mindre skibe. Disse synspunkter har fiskerierhvervet på ny fremhævet da man fik udvalgets udkast til høring. Det fremhæves, at det ikke uden en væsentlig forøgelse af omkostningerne vil være muligt for de danske gensidige skibsforsikringsforeninger at forsikre fiskefartøjerne til beløb, der svarer til 1976-konventionens mindstebegrænsningsbeløb, hvilket vil medføre væsentlige forhøjelser af fiskeriets driftsomkostninger.

Sølovsudvalget der, som det fremgår af udvalgets bemærkninger jfr. bilag 3, pkt. 3 side 25ff indgående har vurderet disse synspunkter følte sig ikke overbevist af disse argumenter, og efter fornyede nordiske drøftelser herom, hvor der var enighed om at følge udvalgenes indstilling, fremsættes udkastet uændret.

Til § 243, stk. 2, om ansvarsgrænser for boreskibe og flytbare havanlæg, kan det nævnes, at spørgsmålet nu er reguleret i lov nr. 292 af 10. juni 1981 om visse havanlæg § 20.

Til 14–18

§ 270, stk. 4, § 271, stk. 3, § 280 og § 282, stk. 2.

De foreslåede bestemmelser svarer til lovudkastet, hvorfor der i det hele kan henvises til bemærkningerne i udvalgets betænkning, jfr. bilag 4.

Til 19

De udgæede §§ mellem §§ 292 og 300 samt mellem §§ 313 og 350 skyldes ønsket om at bevare nordiske paralleltekster.

§§ 350–365. Det foreslåede kapitel 15 om begrænsningsfonde indeholder nye bestemmelser, ganske i overensstemmelse med sølvsudvalgets udkast, hvorfor der i det hele kan henvises til bemærkningerne til kapitel 15, jfr. bilag 5.

§ 366. De foreslåede bestemmelser svarer til lovudkastet, hvorfor der i det hele kan henvises til bemærkningerne i udvalgets betænkning, jfr. bilag 6.

Til § 2

Bestemmelsen om lovens ikrafttræden og de nødvendige overgangsregler skyldes navnlig hensynet til det nordiske lovsamarbejde.

Bilag 1

Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om partrederi.

Sølovens 3. kapitel »Om partrederi« blev udformet ved lov nr. 205 af 24. maj 1972 på grundlag af det daværende sølovsudvalgs 3. betænkning, bet. nr. 580/1970.

De indtil 1972 gældende regler havde været uændrede siden sølovens gennemførelse i 1892 og tiltrængte på mange måder en modernisering og supplerung.

Ved 1972-loven skete der en gennemgribende revision af reglerne, og der blev bl. a. indført nye regler om forkøbsret for medrederne ved afhændelse af en skibspart og om ret til udløsning af en medreder, der har begæret rederiet opløst.

Der blev endvidere i § 53, stk. 2, indsat en ny regel, hvorefter erhververen af en skibspart også hæfter for gæld, der var stiftet før overgangen. Bestemmelsen blev under folketingsbehandlingen kritiseret, idet det blev anført, at det strider mod almindelige retsprincipper at lade køberen hæfte for den tidligere ejers løse gæld. Heroverfor blev det dog anført, at man i det foreliggende tilfælde måtte tilgodese kreditorinteresserne.

Den nævnte bestemmelse har også i litteraturen været genstand for en del kritik, jfr. Ugeskrift for Retsvæsen 1976 B 289 f, 1977 B 30 f, 1977 B 107 f og 1977 B 415 f. Udover spørgsmålet om erhververens hæftelse for den »gamle« gæld har debatten her også drejet sig om den hidtidige partreders hæftelse for gæld opstået efter overgangen, jfr. bestemmelsens 2. pkt.

Også i praksis har der nu vist sig nogle utilsigtede virkninger af bestemmelsen i § 53, stk. 2, 1. pkt., idet det er blevet vanskeligt at finde interesserede købere, selv hvor et skib tilhørende et partrederi sælges i sin helhed, fordi der hersker usikkerhed om, hvorvidt bestemmelsen også omfatter overgang af hele skibet. Denne usikkerhed har endvidere påvirket mulighederne for låneoptagelse mod sikkerhed i skibet, idet det er blevet hævdet, at bestemmelsen også gælder i tvangsauktionsituation, f. eks. hvor en panthaver overtager skibet som ufyldstgjort panthaver.

Udvalget har i denne anledning haft møde med repræsentanter for det under advokatrådet nedsatte udvalg vedrørende fiskeriets retsforhold, for skibs- og bådebyggernes arbejds giverforening og for pengeinstitutterne.

Til § 39.

Ændringen af henvisningen til § 53, stk. 2, er en konsekvens af forslaget om at opdele denne bestemmelse i §§ 53 a og 53 b.

Til § 53 a.

1. I udkastet til den ny § 53 a er udskilt spørgsmålet om hæftelse for forpligtelser, opstået før en skibsparts overgang til en ny ejer, jfr. gældende § 53, stk. 2, 1. pkt.

2. Udvalget finder, at hensynet til kreditorinteresserne, der under folketingsbehandlingen blev fremhævet som en væsentlig begrundelse for bestemmelsen, taler imod en fuldstændig ophævelse af bestemmelsen i gældende § 53, stk. 2, 1. pkt. Udvalget foreslår imidlertid efter en afvejning af de involverede interesser, at bestemmelsen indskrænkes til som hovedregel kun at gælde ved salg af enkelte skibsparter. Det foreslås således, at der i en ny § 53 a, der som stk. 1 gentager gældende § 53, stk. 2, 1. pkt., indsættes en modificerende bestemmelse, hvorefter en erhverver ved samlet overgang af alle skibsparter, der anmeldes samtidig til skibsregistret, uanset bestemmelsen i udkastets stk. 1, kan undgå at hæfte for partrederiets gæld på overtagelsestidspunktet ved at deponere de midler, der frigøres ved handelen, således at disse midler forlods anvendes til at fyldestgøre partrederiets fordringshavere.

Efter sin formulering indebærer forslaget en forbedring af erhververens retsstilling. Forslaget indebærer derimod ikke nye rettigheder for fordringshaverne, for så vidt som de ikke i medfør af forslaget vil have krav på, at de ved overgangen frigjorte midler deponeres. Men vælger erhververen at depo-

ner midlerne, vil det give fordringshaverne den fordel – ved siden af den sikkerhed, som en deponering i sig selv er – at de ved udlodning af de deponerede midler vil have krav på udbetaling af en andel heraf, uanset om forfaldstidspunktet efter de almindelige regler er indtruffet; hertil kommer den yderligere fordel, at tvangsfuldbyrdelsen kan rettes direkte mod de deponerede midler, medens rederikreditorerne som følge af den proratariske hæftelse efter § 40 i øvrigt er henvist til at søge tvangsfuldbyrdelse hos den enkelte partreder og normalt ikke har nogen fortrinsstilling fremfor den enkelte partreders særkreditorer. Udvalget er opmærksom på, at de her beskrevne mekanismer vil optræde med forskellig vægt afhængigt af, hvor mange kontante midler der deponeres. Der er dog efter udvalgets opfattelse ingen væsentlig risiko for, at afhænderen og erhververen gennem fastsættelsen af en salgspris under markedsprisen og deponering af en (beskeden) udbetaling direkte forringer fordringshaverens fyldestgørelsesmuligheder, da den hidtidige ejer også efter overgangen vil hæfte for den gamle gæld.

Forslaget betyder i et vist omfang en svækkelse af den enkelte partreders særkreditorers stilling, fordi der efter forslaget skabes en fortrinsstilling for rederikreditorerne. Udvalget har dog lagt vægt på, at en sådan særstilling allerede i dag antages at gælde for så vidt angår rederiets likvide midler samt i forhold til krav, for hvilke partrederne har påtaget sig solidarisk hæftelse, og at det i anden selskabsretlig sammenhæng er normalt at give fælleskreditorer en sådan særstilling.

3. I kravet om, at der skal foreligge »en samlet overgang af alle skibsparter« ligger, at alle skibsparter skal skifte ejer *pr. samme skæringsdato*. Dette vil typisk forekomme, når hele skibet sælges på et skøde, men kravet kan også være opfyldt, hvor flere erhververe på hver sit skøde overtager skibsparter direkte fra de enkelte hidtidige partreder. For at fremkalde retsvirkningen efter udkastets § 53 a, stk. 2, kræves det dog, at erhververne koordinerer deres skridt, fordi det tillige kræves, at der sker en samtidig anmeldelse af overgangen (erhvervelserne) til skibsregistret.

Kombinationen af disse to krav skal sikre, at fordringshaverne på et tidligt tidspunkt får klarhed over de konsekvenser, som en part-

reders salg af sine skibsparter indebærer for dem.

Kravet om samtidig anmeldelse må anses for opfyldt i de situationer, hvor f. eks. forsinkelse i postgangen har medført, at samtidigt afsendte anmeldelser ikke modtages samme dag i skibsregistret.

4. Som nævnt vil fordringshaverne kunne rette deres krav mod de deponerede midler uanset forfaldstidspunktet. Såfremt summen af de krav, der rettes mod de deponerede midler, overstiger disses værdi, skal de deponerede midler fordeles forholdsmæssigt mellem de anmeldte krav. For så vidt angår den udækkede del af et sådant krav, vil fordringshaverne naturligvis overveje at vende sig mod de hidtidige ejere personligt. Der er ikke i forhold til ejernes personlige hæftelse de samme grunde (de af handelen frigjorte værdier) til at rykke forfaldstidspunktet frem i forhold til, hvad der ville gælde i øvrigt. Det må dog herved tages i betragtning, at den virksomhedsafhændelse, som salget af hele skibet er, meget vel i sig selv kan bevirke, at gælden forfalder og det uanset, om købesummen deponeres eller ej.

Deponeringen af købesummen kan ikke hindre fordringshaverne i at rette de krav, der er forfaldne uafhængigt af salget, direkte mod de enkelte (tidligere) partreder uden at afvente fordelingen af det deponerede beløb, f. eks. fordi det deponerede kan forventes ikke at kunne dække kravene fuldt ud.

5. Efter bestemmelsen er det den del af auktionsprovenuet eller vederlaget, der overstiger rettighederne i skibet, der skal deponeres. Med »rettighederne i skibet« tænkes især på den pantegæld, som erhververen overtager. De pantebreve, der udstedes i forbindelse med erhvervelsen, er derimod ikke omfattet af udtrykket, men skal efter lovudkastet også deponeres.

Som bestemmelsen er formuleret, kan det ikke altid kræves, at den fulde udbetaling deponeres. Da der henvises til differencen mellem de bestående rettigheder og vederlaget, hindrer bestemmelsen ikke, at der af udbetalingen udredes evt. ejerskifteafdrag. Også forfaldne, ikke betalte, renter og afdrag på pantehæftelsen skal forlods betales af udbetalingen i det omfang, disse ydelser fortsat er pantsikrede.

Udtrykket »rettigheder« omfatter også søpanterrettigheder. Erhververen er berettiget til

– uden derved at miste beskyttelsen over for de »gamle« kreditorer – at holde et beløb svarende til det søpantsikrede krav uden for, hvad der deponeres, såfremt der ikke er taget højde herfor ved fastsættelsen af købesummen.

6. Som nævnt ovenfor har der hersket tvivl om, hvorvidt også en tvangsauktionskøber efter de gældende regler hæfter for den »gamle« gæld. Efter lovudkastet vil nu også en tvangsauktionskøber være beskyttet mod overdragerens kreditorer, såfremt han deponerer de midler, som måtte blive frigjort ved handelen. Beskyttelsen mod overdragerens kreditorer vil også gælde i den situation, hvor der ikke frigøres kontanter m. v., fordi budet ikke overstiger »rettighederne i skibet.«

7. Udvalget har overvejet, hvorvidt deponeringen skulle ske ved skifteretten; en sådan fremgangsmåde må dog betragtes som unødvendigt omstændelig, når det tages i betragtning, at de afhændede partredere fortsat hæfter over for de »gamle« fordringshavere, og til, at der ikke i forslaget ligger noget krav om, at partrederiet som sådant skal afvikles ved skifterettens mellemkomst.

Efter lovudkastet skal deponeringen ske i et pengeinstitut; deponeringen skal være klausuleret om, at frigivelsen af de deponerede midler først skal kunne ske 3 måneder efter, at fordringshavere er blevet indkaldt. Da deponeringen af midlerne ensidigt sker i erhververens interesse, kan en deponering kun ske, såfremt det sker efter aftale med sælgeren eller ved tvangsauktion på grundlag af vilkår i auktionsdokumentet.

De ved handelen frigjorte midler skal fordeles på de enkelte (hidtidige) partredere, og hver partreders andel skal deponeres for sig, men dog i samme pengeinstitut.

Noget udtrykkeligt krav om, at de kendte fordringshavere skal indkaldes særskilt, har udvalget ikke ønsket at opstille. Det er den afhændende partreder, der ligger inde med kendskab til fordringshavernes identitet, og det vil derfor efter udvalgets opfattelse være urimeligt at lægge risikoen for en manglende opfyldelse af en særskilt underretningspligt på erhververen på den måde, at han ikke frigøres over for afhænderens fordringshavere. En indkaldelse i Statstidende vil normalt have frigørende virkning.

Udvalget forestiller sig, at fremgangsmåden normalt vil være, at den advokat eller anden person, der formidler handelen, i deponeringsaftalen med pengeinstituttet bemyndiges til at forestå fordelingen af alle eller en del af de deponerede midler til de anmeldte fordringshavere i forhold til deres krav. Overstiger de anmeldte krav den konstante udbetaling, vil udækkede dele af de anmeldte krav kunne rettes mod eventuelle sælgerpantebreve.

Selv om de anmeldte krav ikke dækkes fuldt ud i de deponerede midler, er erhververen dog frigjort i forhold til de tidligere fordringshavere.

8. Den foreslåede bestemmelse vedrører alene overgang af hele skibet, men finder efter formuleringen anvendelse, uanset om der sker en opløsning af partrederiet i forbindelse med overgangen, eller om partrederiet som sådan følger med over til de nye ejere eller evt. fortsat er registreret i de hidtidige ejeres navn.

Til § 53 b.

Efter gældende § 53, stk. 2, 2. pkt., hæfter afhænderen i forhold til en godtroende tredjemand også for gæld stiftet efter overgangen. Efter den norske sølov anses tredjemand for at være bragt i ond tro, såfremt overgangen er anmeldt til skibsregistret. Som nævnt ovenfor i indledningen til disse bemærkninger er afgrænsningen af den tidligere ejers hæftelse, som den er formuleret i den danske sølov, blevet kritiseret, idet man har efterlyst en udtrykkelig angivelse af betydningen af registeranmeldelsen for tredjemands gode tro. Udvalget finder, at også efter den nuværende affattelse af bestemmelsen vil det registrerede være et af de elementer, der indgår i godtrosbedømmelsen, men foreslår dog, at det i selve lovteksten præciseres, at for forpligtelser, der er opstået efter overgangen, hæfter afhænderen, indtil overgangen er anmeldt til skibsregistret, medmindre afhænderen kan bevise, at tredjemand var i ond tro. Bestemmelsen vil herved blive bragt på linje med tilsvarende bestemmelser i fimaloven, aktieselskabsloven og anpartsselskabsloven.

Efter gældende § 53, stk. 2, sidste pkt., bortfalder den tidligere partreders hæftelse, såfremt fordringshavere har foretaget retlige skridt mod erhververen. Efter den foreslåede

præcisering af godtroskriteriet, jfr. ovenfor, er der efter udvalgets opfattelse ikke behov for en sådan bestemmelse.

Efter udvalgets opfattelse skal de foreslåede nye regler i § 53 a og b gælde for alle partrederier uanset oprettelsestidspunkt.

Bilag 2

Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om befordring af passagerer og rejsegods.

Ved lov nr. 294 af 23. maj 1973 fik bestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods deres nugældende formulering; ved lovændringen blev regelsættet endvidere udklaret i et selvstændigt 6. kapitel.

Lovændringen var baseret på den 4. betænkning afgivet af udvalget til revision af søloven, betænkning nr. 642/1972. Som det fremgår af denne betænkning (side 35/36), byggede lovudkastet på den på den 11. diplomatiske søretskonference i 1961 i Bruxelles vedtagne konvention om passagerbefordring, den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 vedtagne konvention om befordring af passagerbagage, og endelig et inden for den private internationale søretsorganisation CMI på en konference i 1969 i Tokyo udarbejdet udkast med fælles bestemmelser for passagerer og deres rejsegods.

Ved sølovsændringen i 1973 var CMI-udkastet under behandling i IMCO's Legal Committee, og i 1974 blev der på en diplomatisk søretskonference i Athen, sammenkaldt af IMCO, vedtaget en konvention om befordring til søs af passagerer og deres bagage.

Udformningen af gældende kapitel 6 byggede i øvrigt på et nordisk samarbejde. Når man fra nordisk side ikke ønskede at afvente vedtagelsen af en ny konvention om passagerer og deres rejsegods skyldtes det, at man følte et stærkt behov for at revidere de nationale regler om passagerbefordring, hvortil kom, at en række af de bestemmelser, som kom ind ved sølovsændringen i 1973, ikke kunne forventes reguleret af den nye konvention. Det drejer sig først og fremmest om bestemmelserne i §§ 175-187 om bortfragterens og passagerernes pligter, om farligt rejsegods, om bortfragterens sikkerhed i rejsegodset, om ophold under rejsen, krigsfare samt afstandsfragt.

2. Athen-konventionen, der blev vedtaget den 13. december 1974, svarer stort set til de

tilsvarende bestemmelser, der blev indsat i søloven 1973. Konventionens ansvarsgrundlag er ligesom efter sølovens § 191 et culpaansvar. Sølovens § 191 fastsætter, at for så vidt angår personskaade og skade på håndbagage påhviler *bevisbyrden* for, at der er udvist culpa, passageren, medmindre tabet står i forbindelse med skibbrud, kollision, strandning, eksplosion eller ildebrand; i konventionen udstrækkes den for bortfragterens gældende omvendt bevisbyrde til – ved siden af de netop nævnte tilfælde – også at gælde de tilfælde, hvor skaden er en følge af mangler ved skibet.

Ved tab eller skade på andet rejsegods har bortfragterens – både efter sølovens § 191 og efter konventionen – bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Konventionens begrænsningsbeløb er ca. 320.000 kr. for hver passager, der dør eller kommer til skade, 5.700 kr. pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj, 23.000 kr. pr. køretøj for tab eller skade på køretøjet samt håndbagage i eller på køretøjet og 8.200 kr. pr. passager for tab eller skade på andet rejsegods, medens de tilsvarende beløb i sølovens § 192 er ca. 320.000 kr., 4.600 kr., 23.000 kr. og 7.300 kr.

Der henvises i øvrigt til beretningen fra den danske delegation ved konferencen i Athen i 1974, der er medtaget i uddrag som *bilag 2*, samt til konventionsteksten i den originale engelske og franske version samt i dansk oversættelse, *bilag 1*.

3. Sølovsudvalget har sammen med de øvrige nordiske udvalg drøftet, hvorvidt man kan anbefale en ratifikation af 1974-konventionen.

1974-konventionens ansvarsgrænser skal ses i sammenhæng med domstolens udmålinger af personskaadeerstatninger inden for de seneste år. Det indtil i dag højeste erstatningsbeløb for 100 pct. invaliditet ved danske domstole er på 350.000 kr. Ved svensk

domstol er der blevet tilkendt personskadeerstatning på mere end 1 mill. svenske kr. Det danske erstatningsniveau kan imidlertid forventes at stige i de kommende år at dømme efter udviklingen i retspraksis. Endvidere overvejes i justitsministeriets erstatningslovudvalg, hvorvidt der bl. a. på baggrund af erstatningsniveauet i arbejdsskadeforsikringsloven, bør fremsættes forslag om en væsentlig almindelig forhøjelse af personskadeerstatningerne.

1974-konventionen indeholder endvidere ikke selv regler, der gør det muligt at regulere begrænsningsbeløbene i takt med inflationen. En ratifikation af konventionen vil derfor forpligte Danmark folkeretligt til at anvende begrænsningsbeløbene fra 1974, indtil en eventuel ændringsprotokol måtte træde i kraft. Der er imidlertid i udvalget enighed om, i overensstemmelse med de øvrige nordiske sølovskomiteer, at foreslå højere begrænsningsbeløb, end de der følger af 1974-konventionen.

Den omstændighed, at konventionens begrænsningsbeløb efter en ændringsprotokol fra 1976 er angivet i de såkaldte særlige trækingsrettigheder (SDR), indebærer ingen inflationssikring af beløbene, men tjener alene til en udgligning af kurssvingninger mellem de kontraherende staters valutaer, jfr. hvad der herom er sagt i de generelle bemærkninger til lovudkastets kapitel 10.

I overensstemmelse med de øvrige nordiske sølovsudvalg finder udvalget på denne baggrund ikke at kunne anbefale en ratifikation af 1974-konventionen. Selv om der inden for de nordiske lande er tradition for at medvirke til den størst mulige retsenhed inden for det søretlige område, er der efter udvalgets opfattelse ikke det samme behov for internationalt ensartede begrænsningsbeløb vedrørende passagerbefordring, som der er, når det drejer sig om godsbefordring; 90 pct. af den danske handelsflådes tonnage er beskæftiget i sejlads (med godstransport) uden for danske havne, medens omvendt den overvejende del af godstransport til og fra danske havne foregår med udenlandske skibe; heroverfor står, at så godt som alle danske færgereederier betjener passagerer til eller fra danske havne.

Konventionen er pr. 1. november 1980 alene ratificeret af Yemen og Tonga. Til

ikrafttrædelse kræves ratifikation fra 10 stater.

4. Udvalget foreslår endvidere en række ændringer af gældende bestemmelser i sølovens kapitel 6 med det formål at bringe de i kapitlet anvendte retlige mekanismer i størst mulig overensstemmelse med 1974-konventionen. Som nævnt ovenfor er denne konvention i alt væsentligt i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser, der blev indsat ved sølovsændringen i 1973, og udvalget anser det for hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes størst mulig retsenhed i forhold til stater, der besejles af danske færgereederier, herunder stater, der måtte ratificere 1974-konventionen. Opnås retsenhed i forhold til vore nabo-stater, får lex fori-bestemmelsen i lovudkastets § 200 først og fremmest selvstændig betydning ved fastsættelse af begrænsningsbeløbene, medens de øvrige, i § 200 nævnte præceptive bestemmelser vedrørende forhold, der reguleres af 1974-konventionen, vil få nogenlunde samme indhold som tilsvarende bestemmelser i stater, der måtte ratificere 1974-konventionen.

Ud fra denne betragtning foreslår udvalget en ændring af gældende § 191 med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med konventionens ansvarsgrundlag (artikel 3, stk. 3). Med samme grundelse foreslås endvidere ændringer i § 171, stk. 2 (definition af passager, jfr. konventionens artikel 1, stk. 4), § 171, stk. 3 (definition af rejsegods, jfr. konventionens artikel 1, stk. 5), § 189, stk. 2 (bortfragterens ansvar for deponerede værdigenstande, jfr. konventionens artikel 5), § 192, stk. 3 (ophævelse af særregel for så vidt angår flere skader under samme rejse på håndbagage, jfr. konventionens artikel 8, stk. 1), § 194 (formel skærpelse af adækvanskravet, jfr. konventionens artikel 13), § 196, jfr. gældende § 197 (den faktiske fragtførers stilling ved en aftale mellem bortfragter og passagerer om udvidelse af bortfragterens pligter, jfr. konventionens artikel 4, stk. 3 samt § 201, stk. 1 (perioden for hvilken der kan tages forbehold om ansvarfrihed ved skader på håndbagage, jfr. konventionens artikel 1, stk. 6).

I forbindelse med forslaget om højere begrænsningsbeløb end de der følger af 1974-konventionen, foreslår udvalget, at der fastsættes et særligt begrænsningsbeløb for så vidt angår værdigenstande, jfr. udkastets §

192, stk. 2, nr. 2; det fremgår ikke klart af konventionstekstens artikel 5, hvorvidt der kan etableres et sådant særligt begrænsningsbeløb.

Derudover er der på enkelte punkter – i nær sammenhæng med forslaget om højere begrænsningsbeløb end konventionens – foreslået bestemmelser, der adskiller sig fra konventionen, jfr. udkastets § 193 (automatisk selvrisko for et højere beløb for passageren). Endvidere foreslår udvalget, at gældende § 201, stk. 2, (adgang til at forbeholde sig ansvarsfrihed, hvor befordringen udføres af en anden end bortfragteren, »performing carrier«) opretholdt med visse ændringer; en sådan bestemmelse findes ikke i 1974-konventionen.

Endelig foreslår udvalget enkelte redaktionelle ændringer i gældende kapitel 6, jfr. forslaget om omstrukturering af gældende §§ 196 og 197.

Om de enkelte bestemmelser i lovudkastet bemærkes følgende:

Til § 171.

Paragraffen indeholder definitioner af begreberne bortfragter, passager og rejsegods.

Med de foreslåede ændringer i stk. 2 og stk. 3 vil bestemmelsen være bragt i nær overensstemmelse med 1974-konventionens definitionsbestemmelser.

I *stk. 2* fastslås det, at også personer, der med bortfragterens samtykke ledsager levende dyr eller køretøj, betragtes som passager i relation til kapitel 6, jfr. konventionens artikel 1, nr. 4 b. Gældende stk. 2 er også blevet fortolket i overensstemmelse hermed.

I *stk. 3* foreslås i overensstemmelse med konventionens artikel 1, nr. 5, at i de tilfælde, hvor godset befordres i henhold til certeparti eller konnossement eller et dokument, der benyttes ved godsbefordring, finder reglerne om rejsegods ikke anvendelse; efter den gældende bestemmelse undtages alene gods, der befordres i henhold til et certeparti eller konnossement.

Gældende kapitel 6 gælder også for levende dyr. Konventionens artikel 1, nr. 5 b, undtager levende dyr, men sølovsudvalget ønsker ikke at foreslå en sådan undtagelse indsat i kapitel 6, der derfor, ligesom i dag, også vil omfatte f. eks. hunde og katte, der medbringes af en passager, men derimod

næppe en hest, der transporteres i hestetrailer. Det skal dog i denne sammenhæng nævnes, at lovudkastet opretholder bestemmelsen i gældende § 201, stk. 3 om bortfragterens adgang til at forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

Til § 189.

Efter gældende stk. 2 vil bortfragteren ikke have noget ansvar for passagerens værdigenstande, medmindre han udtrykkeligt har påtaget sig et sådant ansvar. I overensstemmelse med konventionens artikel 5 foreslås det nu, at bortfragterens ansvar kun skal indtræde, såfremt han har modtaget værdigenstandene til deponering, f. eks. i pengeskab. Baggrunden for denne ændring er bl. a. at gøre det lettere for passageren over for sit forsikringsselskab at hævde, at han har gjort, hvad der var muligt for at beskytte værdigenstandene.

Til § 191.

I overensstemmelse med konventionens artikel 3, stk. 3, foreslås det, at den omvendte bevisbyrde for bortfragteren udstrækkes til også at gælde de tilfælde, hvor skaden er opstået som følge af fejl eller mangler ved skibet. Sådant fejl eller mangler ved skibet må antages at foreligge, f. eks. hvis en trappes gelænder sidder løst. Udtrykket »indtruffet ved eller i forbindelse med . . . eller som følge af . . .« skal gengive konventionens udtryk »arose from or in connection with«.

Bortfragteren pålægges kun omvendt bevisbyrde, såfremt passageren kan bevise, at skaden er sket under befordringen, at der var fejl eller mangler ved skibet, og at der var årsagssammenhæng mellem skaden og manglen ved skibet.

Til § 192.

Som nævnt i de indledende bemærkninger er der inden for udvalget enighed om, ikke at acceptere de begrænsningsbeløb, der blev fastsat i 1974-konventionen.

Udvalget foreslår i overensstemmelse med de øvrige nordiske udvalg i lovudkastets § 192, stk. 2 og 3, følgende begrænsningsbeløb: 100.000 SDR (ca. 700.000 kr.) ved personskade for hver passager, 2.000 SDR (ca. 13.500

kr.) ved forsinkelse, 1.300 SDR (ca. 9.000 kr.) ved håndbagage, 5.000 SDR (ca. 34.000 kr.) ved tab på værdigenstande, 8.000 SDR (ca. 55.000 kr.) pr. køretøj, samt 2.000 SDR (ca. 13.500 kr.) ved skade på andet rejsegods.

Udvalget er orienteret om, at Storbritannien har indarbejdet 1974-konventionen i den nationale lovgivning, og at den vesttyske lovgivning kan forventes at basere sig på 1974-konventionens ansvarsgrænser. Udvalget har på den baggrund overvejet, om de forhøjede ansvarsgrænser alene skulle gælde i fart mellem nordiske havne. Udvalget lægger dog vægt på, at der opnås nordisk retsenhed inden for passagerbefordringsreglerne, og foreslår derfor at ansvarsgrænserne ligesom i de øvrige nordiske lande skal gælde al fart til eller fra en nordisk havn; der er tillige blevet peget på, at samfærdselshensyn samt retspolitiske og -tekniske grunde taler imod, at der anvendes forskellige ansvarsgrænser ved sejlad fra forskellige danske havne, ligesom nogle medlemmer har peget på, at der generelt bør ske en forhøjelse af begrænsningsbeløbene for at sikre skadelidte en passende erstatning i overensstemmelse med det i Danmark gældende erstatningsniveau.

Den særlige ansvarsgrænse for værdigenstande er ny. Nyt er også, at den for køretøjer fastsatte ansvarsgrænse ikke, som efter gældende § 192, skal gælde for håndbagage i eller på køretøjet; ansvarsgrænsen i lovudkastets § 192, stk. 2, nr. 1, vil også gælde sådan håndbagage. Bestemmelsen i § 192, stk. 3, foreslås ændret, således at også begrænsningsbeløbet for skade på eller tab af håndbagage skal gælde for hver enkelt rejse, i stedet for som nu for hver enkelt hændelse. Bestemmelsen bringes herved i overensstemmelse med 1974-konventionens artikel 7, nr. 1, og artikel 8, nr. 1-3.

Stk. 4. er ikke ændret.

Ad stk. 5. Som nævnt i bemærkningerne til lovudkastets § 238 foreslås en bestemmelse om den til grund for sølovens begrænsningsbeløb liggende regneenhed SDR udskilt til § 366. Stk. 5, foreslås ændret i overensstemmelse hermed. Efter lovudkastet sker omregning fra SDR til dansk valuta efter kursen på betalingsdagen eller tidspunktet for stillelse af sikkerhed for et til ansvarsgrænsen svarende beløb, når der er tale om krav omfattet af kapitel 6. I modsætning hertil fastslås det i 1974-konventionens artikel 9, stk. 2, at om-

regning skal ske på grundlag af kursen den dag, hvor dommen afsiges eller en anden dag, som parterne har bestemt. Udvalget har dog ikke fundet anledning til at foreslå en til 1974-konventionens artikel 9, stk. 2, svarende regel om omregningstidspunktet.

Ad stk. 6. Efter gældende § 192, stk. 6, kan der ved en udtrykkelig aftale mellem en passager og bortfragteren fastsættes en forhøjelse af ansvarsgrænsen. Kravet om skriftlighed, som fandtes i lovudkastet til denne bestemmelse i betænkning nr. 642/1972, blev under departementsbehandlingen i 1973 slettet i det endelige lovforslag. Udvalget foreslår, at også kravet om, at aftalen skal være »udtrykkelig« bortfalder, fordi det må anses for tvivlsomt, hvor meget der skal til, for at der kan siges at foreligge en »udtrykkelig aftale«.

Til § 193.

Efter gældende § 193 samt 1974-konventionens artikel 8, stk. 4, kan bortfragteren og passageren træffe aftale om, at passageren skal bære en vis selvrisiko.

I den udformning, som bestemmelsen havde i sølovsudvalgets betænkning nr. 642/1972 (se det tidligere sølovsudvalgs forslag til § 198, betænkningens side 34) krævedes der til aftalens gyldighed, at den var indgået skriftligt, men dette krav blev slettet i det endelige lovforslag.

Kravet om, at der skal foreligge en udtrykkelig aftale, er upræcist, jfr. bemærkningerne ovenfor til § 192, stk. 6, og foreslås derfor ophævet. Efter lovudkastet skal selvriskoen gælde automatisk. Efter udvalgets opfattelse indebærer den foreslåede ændring af § 193 ikke nogen reel forringelse af passagerens stilling, idet der i dag i de fleste tilfælde indsættes en klausul om passagerens selvrisiko på bagsiden af billetten. Forslaget afspejler derfor kun, hvad der i praksis er gældende i dag.

Selvriskoen foreslås endvidere forhøjet som et modstykke til de tilsvarende væsentlig højere ansvarsgrænser. De foreslåede selvriskobeløb udgør 150 SDR (ca. 1.125 kr.) ved skade på køretøj og 20 SDR (ca. 150 kr.) i tilfælde af skade på andet rejsegods eller ved forsinkelse. Efter de i dag gældende regler er selvriskoen henholdsvis ca. 725 kr. og ca. 90 kr.

Til § 194.

Bestemmelsen foreslås bragt i overensstemmelse med 1974-konventionens artikel 13, jfr. den tilsvarende ændring i lovudkastets § 237, som bygger på artikel 4 i 1976-konventionen. Efter denne ændring er det ikke længere tilstrækkeligt, at skadevolderen indså, at hans handlemåde ville kunne resultere i en eller anden skade. Hans forståelse må omfatte lige præcis den skade, som senere bliver forvoldt, jfr. udtrykket »sådan skade«.

Til § 196/§ 197.

Efter gældende § 196 kan bortfragterens folk påberåbe sig samme indsigelser og samme ret til at begrænse ansvaret som bortfragteren. Endvidere fastsættes det, at det samlede ansvar for bortfragteren og en ansat ikke kan overstige den ansvarsgrænse, som gælder for bortfragteren.

De nævnte bestemmelser, der efter en konkret retssag kaldes »Himalaya-regler«, har til formål at hindre, at begrænsningssystemet omgås gennem søgsmål mod andre end bortfragteren selv. Gældende kapitel 6 indeholder Himalaya-regler særskilt for bortfragteren og dennes folk og for en udførende bortfrakter, for den sidstnævntes vedkommende, se gældende § 197, stk. 3.

Udvalget foreslår, at man af hensyn til overskueligheden ændrer rækkefølgen af gældende §§ 196 og 197, således at Himalaya-reglen i sidste led i stk. 3 i gældende § 197 kan slås sammen med den tilsvarende Himalaya-regel for bortfragteren og hans folk i gældende § 196, stk. 1, 2. sætning. De to bestemmelser er samlet i lovudkastets § 197, stk. 1, 1. punktum, hvor der henvises såvel til § 233 som til § 196.

De nævnte ændringer er udelukkende af redaktionel karakter. Som noget nyt foreslår udvalget imidlertid indsat en til 1974-konventionens artikel 4, nr. 3, svarende bestemmelse om, at den, der udfører befordringen, ikke er bundet af en aftale, hvor bortfragteren påtager sig ansvaret ud over, hvad der følger af sølovens kapitel 6, medmindre han har givet sit samtykke. Bestemmelsen foreslås indsat som ny sætning i lovudkastets § 196, stk. 2.

Bestemmelsen i lovudkastets § 197, stk. 2, er ændret i forhold til den nugældende bestemmelse (i gældende § 196, stk. 2), jfr. den tilsvarende ændring af gældende § 194, hvorfor der henvises til bemærkningerne hertil.

Til § 199.

Gældende § 199 regulerer spørgsmålet om adgang til at træffe forhåndsaftale om værneting og voldgift. Bestemmelsen foreslås omredigeret, således at den nu i overensstemmelse med konventionens artikel 17 fremstår som en eksklusiv værnetingsregel. I overensstemmelse med den nævnte bestemmelse i konventionen foreslås endvidere tilføjet et yderligere værneting, nemlig den stat, hvor transportaftalen er indgået, såfremt sagsøgte har forettningssted i den pågældende stat og kan sagsøges der.

Til § 200.

I bestemmelsen fastsættes, hvilke regler i kapitel 6 der ikke skal kunne fraviges til skade for passageren.

Opregningen af ufravigelige bestemmelser foreslås udvidet til også at omfatte værnetingsbestemmelsen i den omredigerede § 199 og forældelsesbestemmelserne i § 291, stk. 1 nr. 3-5.

Præceptiviteten skal efter lovudkastets § 200 fortsat gælde ved befordringen mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige, ved indenrigsfart i disse stater samt ved fart til eller fra disse stater i øvrigt. Det er dog som noget nyt fastsat, at præceptiviteten kun vedrører forhåndsaftaler. Der vil derfor ikke være noget til hinder for, at en passager opgiver sin ret, når skaden er indtruffet, jfr. herved konventionens artikel 18 og artikel 2.

Til § 201.

Bestemmelsen fastsætter visse undtagelser fra præceptiviteten, der er fastslået i § 200.

Af redaktionelle grunde foreslås gældende stk. 1 i § 201 delt op i to stykker, således at 2. punktum i stk. 1 udskilles som et nyt stk. 2 om adgangen til at fraskrive sig ansvaret for skade på håndbagage.

I forhold til gældende lov foreslås den ændring, at forbehold om ansvarsfrihed ikke kan vedrøre tiden, da håndbagagen er i bortfrakterens varetægt, medens passageren be-

finder sig i eller på en terminal i havnen, jfr. 1974-konventionens artikel 1, nr. 6. Endvidere skal bestemmelsen efter lovudkastet ikke gælde for håndbagage, som befinder sig i eller på et køretøj.

Gældende § 201, stk. 2, bliver stk. 3 efter den foreslåede opsplitting af stk. 1. Reglen i gældende § 201, stk. 2, foreslås ændret, således at adgangen til at forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under en del af befordringen, der efter aftalen skal udføres af en anden fragtfører, alene foreligger i de tilfælde, hvor aftalen vedrører en bestemt anden fragtfører. Reglen er strengere end tilsvarende regler ved godstrans-

port, jfr. § 168, stk. 3, hvilket må ses i sammenhæng med, at en passager typisk vil være uden den fornødne kommercielle indsigt til at vurdere den risiko, der kan ligge i, at bortfragteren overlader selve transportens udførelse og ansvaret herfor til en passageren ubekendt bortfragter. Det bør herved tages i betragtning, at bortfragteren ikke selv behøver at være i besiddelse af transportmidler, og at passageren vil løbe en betragtelig risiko i den situation, hvor han kontraherer direkte med et rejsebureau, f. eks. om en krydstogt-rejse, uden at modtage nogen indicier for, hvem der faktisk skal udføre befordringen.

Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om begrænsning af rederansvaret

a. Sølovens kapitel 10, der i dag har overskriften: »Om rederens ansvar«, vedrører to forhold, nemlig dels spørgsmålet om rederens hæftelse for skader forårsaget af andre (§ 233), dels regler om adgangen til at begrænse ansvaret for skader, for hvilke rederen og andre nærmere angivne personer er ansvarlige.

Medens § 233 stort set har bevaret den udformning, som bestemmelsen fik allerede i søloven af 7. april 1892 (dagældende § 8), blev bestemmelserne i §§ 234–243 udformet ved lov nr. 159 af 27. maj 1964, hvorved konventionen om begrænsning af rederens ansvar fra 1957 indarbejdedes.

De to sæt regler, der indtil 1972 fandtes i henholdsvis § 8 og §§ 254–263, fik ved lov nr. 205 af 24. maj 1972 deres nuværende placering i søloven.

Lovudkastet medfører ingen ændring af § 233. Indirekte er denne bestemmelse dog berørt af en foreslået ændring af overskriften for 10. kapitel, idet det her slås fast, at kapitlet indeholder to forskellige regelsæt, nemlig dels regler om rederens ansvar for andre, og dels regler om ansvarsbegrænsning.

Lovudkastet indebærer derimod en gennemgribende revision af §§ 234–243. Revisionen tilsigter at indarbejde konventionen af 1976 om begrænsning af rederens ansvar.

b. Lovudkastet ændrer ikke noget ved det forhold, at der ved siden af de i kapitel 10 indeholdte almindelige regler om ansvarsbegrænsning findes regler, der på specielle områder giver rederen en adgang til at begrænse sit ansvar. I medfør af sølovens kapitel 5 kan rederen således begrænse sit ansvar for skade, der er opstået i forbindelse med befordring af gods; i medfør af sølovens kapitel 6 har rederen en adgang til at begrænse ansvaret for skade, der rammer passagerer og deres rejsegods. I forhold til specielle begrænsningsregler af den her nævnte art vil kapitel 10 fungere som en overbygning, (den såkald-

te globalbegrænsning) der giver rederen adgang til at begrænse ansvaret først og fremmest i tilfælde af katastrofer, hvor de specielle begrænsningsregler ikke vil rumme tilstrækkelig beskyttelse for rederierhvervet.

En anden form for begrænsningsregler findes i sølovens kapitel 12, der giver rederen adgang til at begrænse ansvaret for særlige skader eller udgifter i anledning af olieforurening. Begrænsningsbeløbene efter kapitel 12 virker selv som et katastrofeloft og har derved samme funktion, som begrænsningsbeløbene efter kapitel 10 til en vis grad har. Krav, for hvilket ansvaret er begrænset efter kapitel 12, vil derfor ikke, som det er tilfældet med krav omfattet af kapitlerne 5 og 6, være undergivet den yderligere begrænsning som følger af kapitel 10.

Retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 10 vil også kunne fraviges ved aftale. Hvis den ansvarlige ved aftale har påtaget sig et ansvar, der går ud over de begrænsningsbeløb, der følger af de specielle begrænsningsregler, f. eks. i sølovens kapitel 5, vil det afhænge af fortolkning af den foreliggende aftale, om også globalbegrænsningen fraviges.

c. Begrundelsen for at give redere ret til at begrænse ansvaret har historisk set været, at skibsfartserhvervet indebærer særlige risici, som privatpersoner næppe ville påtage sig, medmindre der blev indrømmet dem en ret til at begrænse deres erstatningsansvar. I nyere tid har man dog navnlig understreget betydningen af, at rederen kan forsikre sig mod risici, der opstår i sammenhæng med transporten; af hensyn til forsikringsmarkedets kapacitet fritages rederen derfor for ansvaret for katastroferisici. Der er endvidere peget på, at i kraft af begrænsningsreglerne opnås der erstatningsretligt en ligestilling mellem rederier med flere skibe og rederier med kun et skib.

Begrænsningsbeløbene afhænger af skibets størrelse. Denne differentiering hænger historisk sammen med, at rederens ansvar oprindeligt var begrænset til »søformuen«, men må i dag tillige begrundes med, at skibenes skadevoldende evne generelt set varierer med størrelsen.

I betænkning nr. 315/1962, side 19–21, er der givet en kort historisk oversigt over rederbegrænsningsinstituttet i den danske sølov samt om den internationale baggrund for de danske regler til og med indarbejdelsen af 1957-konventionen.

Modsat en i 1924 vedtagen konvention om begrænsning af rederens ansvar, der blev indarbejdet i søloven i 1929, har 1957-konventionen fået tilslutning fra et betydeligt antal stater. I takt med stigningen i det almindelige erstatningsniveau opstod der dog blandt de kontraherende stater et ønske om at forhøje konventionens begrænsningsbeløb, ikke mindst for de små skibes vedkommende. Dette ønske var baggrunden for vedtagelsen af konventionen fra 1969 om ansvar for skade ved olieforurening. Ved denne konvention, der er indarbejdet i sølovens kapitel 12, fordobledes begrænsningsbeløbene for de af konventionen omfattede skader.

En medvirkende årsag til utilfredshed med globalbegrænsningsbeløbenes størrelse var, at uanset at man havde benyttet den såkaldte Poincaré-franc som en værdifast møntenhed, der byggede på guldets upåvirkelighed af ydre omstændigheder, så var dog den værdi, som Poincaré-francen repræsenterede i 1957, siden blevet næsten halveret, hvilket bl. a. skyldes, at den officielle guldværdi indtil 1971 var knyttet til den amerikanske dollar.

Et yderligere problem ved anvendelsen af Poincaré-francen som beregningsenhed opstod da USA i 1971 suspendede sine forpligtelser til at indløse dollar i guld. Det blev derfor stadig vanskeligere at finde frem til en officiel guldværdi, hvorfor der opstod behov for at anvende en ny beregningsenhed, der ikke var udsat for valutakursudsvingninger.

På baggrund heraf blev der i London i 1976 på grundlag af et af IMCO's Legal Committee udarbejdet konventionsudkast vedtaget en ny konvention om begrænsning af rederens ansvar. Konventionen, der er dateret den 19. november 1976, findes i engelsk og fransk originalversion, samt dansk oversættelse optrykt som *bilag 3* og uddrag

af den danske delegations beretning fra konferencen i 1976 som *bilag 4*.

d. Om konventionens indhold skal kort nævnes følgende:

Poincaré-francen er erstattet som beregningsenhed af den såkaldte SDR (Special Drawing Right) som fastsættes af den internationale valutafond (IMF) på basis af en række valutaer i de vestlige lande. Denne regneenhed er allerede indført i søloven ved lov nr. 645 af 13. december 1978 og bekendtgørelse nr. 104 af 16. marts 1979.

Medens »begrænsningsfeltet«, dvs. de krav for hvilke ansvaret kan begrænses, stort set er uændret i forhold til 1957-konventionen, indebærer 1976-konventionen en væsentlig forhøjelse af begrænsningsbeløbene. For et skib på 500 brt vil der således blive tale om en forøgelse på 5 gange det nugældende ved tingsskadekrav og 4,7 gange ved personskadekrav, ved 1.000 brt vil de tilsvarende stigninger andrage 3,75 og 4,1, ved 20.000 brt: 2,6 og 2,6, ved 30.000 brt: 2,5 og 2,5, ved 60.000 brt: 2,2 og 2,2 og ved de helt store skibe på 240.000 brt: 1,5 og 1,5. Hertil kommer den forhøjelse, der følger af oprettelsen af en særlig pulje for passagerskadekrav samt, for visse skibes vedkommende, en yderligere forhøjelse som følge af, at man i 1976-konventionen anvender konventionen fra 1969 om måling af skibe ved fastsættelsen af skibets »ansvarstonnage«.

For et skib på 1.000 brt stiger begrænsningsbeløbet ved tingsskade fra ca. 490.000 kr. til ca. 1,8 mill. kr. For et skib på 20.000 brt hæves ansvarsgrænsen til ca. 25,5 mill. kr. fra ca. 9.800.000 kr. For et skib på 240.000 brt stiger ansvarsgrænsen fra ca. 120 mill. kr. til ca. 180 mill. kr. De præcise beløb afhænger af den danske kroners kurs i forhold til SDR.

Begrænsningsbeløbene er, jfr. artikel 6, opdelt i 3 puljer. Den 1. pulje, hvis størrelse ikke afhænger af skibets tonnage, anvendes udelukkende til dækning af passagerkrav. Den 2. pulje anvendes udelukkende til dækning af krav i anledning af skade på andre personer end passagerer. Den 3. pulje anvendes principielt på tingsskadekrav; såfremt et krav i anledning af skade på en person, der ikke er passager, ikke er blevet fuldt ud dækket i den 2. pulje, vil den udækkede del af et sådant krav dog konkurrere på lige fod med

Bilag til f.t.l. vedr. søloven

tingsskadekravene om den 3. pulje. Størrelsen af de 2 sidstnævnte puljer afhænger af skibets tonnage.

I forhold til 1957-konventionen ændrer 1976-konventionen den skadelidtes adgang til at gennembyrde begrænsningssystemet. Efter 1957-konventionen mister rederen retten til ansvarsbegrænsning i tilfælde af enhver fejl eller forsømmelse begået af ham selv, medmindre forsømmelsen er begået i hans egenskab af skibets fører eller som medlem af besætningen; omvendt bevarer rederens folk retten til at begrænse ansvaret uanset grovheden af en af dem udvist fejl eller forsømmelse. Efter 1976-konventionens artikel 4 mistes retten til at begrænse ansvaret kun, såfremt der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Denne regel gælder såvel rederen som hans folk; reglen gælder også, hvor rederen har optrådt som skibsfører.

Ligesom 1957-konventionen indeholder 1976-konventionen endelig regler om, at den ansvarlige ved at oprette en begrænsningsfond kan beskytte sig mod arrest eller udlæg for krav i anledning af den ansvarspådragende handling, jfr. artikel 13. En begrænsningsfond etableres ved en domstol eller anden kompetent myndighed ved indbetaling af eller sikkerhedsstillelse for det maksimale erstatningsbeløb i anledning af skaden. En sådan fond vil beskytte mod arrest eller udlæg ikke alene fra den kreditor, hvis retlige skridt førte til fondens oprettelse, men også mod andre senere tilkomne kreditorer i anledning af den samme hændelse. Beskrivelsen af betingelserne for fondsoprettelsen samt retsvirkningerne af fondens oprettelse er dog mere detaljerede i 1976-konventionen end i 1957-konventionen. 1957-konventionen indeholder således ikke krav om, at fonden skal oprettes ved en domstol eller en anden kompetent myndighed. Ligesom i 1957-konventionen (men modsat i 1969-konventionen om ansvar for skader ved olieforurening) er det ikke i 1976-konventionen en betingelse for retten til at begrænse ansvaret, at der faktisk oprettes en begrænsningsfond. Begrænses ansvaret, uden at der oprettes en begrænsningsfond. Begrænses ansvaret, uden at der oprettes en begrænsning, opnås der imidlertid ikke beskyttelse mod retsforfølgning.

e. Ved udarbejdelsen af lovudkastet, der er udformet i samarbejde med de øvrige nordiske sølovskomiteer, har udvalget baseret sig på 1976-konventionens regelsæt. Der er således i udvalget enighed om at anbefale, at 1976-konventionen ratificeres af Danmark.

I det følgende skal redegøres for en række forhold, hvor konventionens artikel 15, 18 og 6 giver de kontraherende stater adgang til at fastsætte særregler i den nationale lovgivning, der afviger fra konventionens generelle regelsæt.

1. Artikel 15, stk. 1, giver således adgang til at undtage personer, der ikke har deres faste bopæl eller hovedforretningssæde i en kontraherende stat fra konventionens regelsæt. Tilsvarende gælder for så vidt angår skibe, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En tilsvarende bestemmelse fandtes i 1957-konventionens artikel 7 og er baggrunden for bestemmelsen i gældende § 243, hvorefter industriministeren kan bestemme, at andre ansvarsregler, end de der følger af §§ 234-242 (i den gældende sølov), skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

Formålet med en sådan bestemmelse i den nationale lovgivning er at tilskynde andre stater til at ratificere konventionen for derved at give vedkommende lands borgere begrænsningsret ved domstolene i de (andre) lande, der har ratificeret konventionen, samt - ud fra en gensidighedsbetragtning - at sikre kontraherende stater, at de ikke ved deres domstole skal give fremmede statsborgere en beskyttelse, som den kontraherende stats egne statsborgere ikke vil opnå i vedkommende fremmede land, eventuelt fordi vedkommende fremmede land slet ikke har regler om begrænsning af ansvaret.

Bemyndigelsen i gældende § 243 har imidlertid aldrig været benyttet. Heller ikke i de øvrige nordiske lande er der indført særregler for personer med bopæl i et ikke-kontraherende land.

Udvalget finder derfor ikke behov for, at der medtages en sådan bestemmelse, hvorved der enten direkte i loven eller i kraft af en bemyndigelse i loven fastsættes særregler for borgere i en ikke-kontraherende stat, idet man finder, at den eventuelle pression, der, jfr. ovenfor, ville ligge i en sådan særregel over for en ikke-kontraherende stat, ikke kan

begrunde, at den enkelte skadevolders retsstilling skal afhænge af, hvorvidt hans hjemstat har ratificeret konventionen eller ej. Også hensynet til forudberegneligheden, herunder skadelidtes muligheder for at dække sig ind forsikringsmæssigt, taler for, at der anvendes ensartede regler på området, når en sag bringes for danske domstole.

2. Konventionens artikel 15, stk. 2, a, giver kontraherende stater adgang til at fravige konventionens regelsæt for så vidt angår de skibe, der alene er bestemt til sejlads ad indre vandveje. I betragtning af, at en sådan sejlads kun forekommer i særdeles begrænset omfang i Danmark, finder udvalget det ikke nødvendigt med en særregel herfor.

3. Efter konventionens artikel 15, stk. 2, b, kan der fastsættes særregler for så vidt angår skibe under 300 brt. En tilsvarende bestemmelse findes i den til 1957-konventionen knyttede signaturprotokol pkt. 2, b. Både denne protokol og 1976-konventionen henviser til særregler for så vidt angår ansvarsbegrænsningssystemet (system of limitation of liability). Dette udtryk dækker mere end blot begrænsningsbeløbenes størrelse, således f. eks. også begrænsningsfeltet samt reglerne om fortabelse af adgangen til ansvarsbegrænsning, men det er dog ved udarbejdelsen af 1957- og 1976-konventionerne samt under drøftelserne ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i den danske sølov begrænsningsbeløbenes størrelse, man især har haft i tankerne. Artikel 15, stk. 2, b, i 1976-konventionen skal derfor ses i sammenhæng med artikel 6, stk. 1, hvoraf det følger, at for skibe under 500 brt skal der gælde en ansvarsgrænse svarende til et skib på 500 brt. I 1957-konventionen var mindstetonnagen 300 brt.

Ved udarbejdelsen af gældende § 235 benyttede man sig af hjemlen i 1957-konventionens signaturprotokol til at sænke minimumstonnagen ved tingsskadekrav til 150 brt.

Under udarbejdelsen af nærværende lovudkast har udvalget været i forbindelse med repræsentanter for fiskerierhvervets organisationer. Man skal herom bl. a. henvise til de som *bilag 5* og *6* optrykte skrivelser fra de gensidige danske skibsforsikringsforeningers samarbejdsudvalg af henholdsvis 25. oktober og 10. december 1979.

Fra fiskerierhvervets side blev der udtrykt betænkelighed ved, at man anvender begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen. Man gjorde herved bl. a. gældende, at det ikke vil være muligt for de danske gensidige skibsforsikringsforeninger at forsikre for et beløb svarende til 1976-konventionens mindstebegrænsningsbeløb, hvorfor det ville indebære en risiko for en opløsning af disse forsikringsforeninger, såfremt man anvender konventionens begrænsningsbeløb på fiskefartøjer. Man pegede i denne forbindelse på, at den langt overvejende del af den danske fiskeflåde er forsikret gennem disse skibsforsikringsforeninger, og at dette forsikringsystem indebar meget lave administrationsomkostninger. Fiskerierhvervets repræsentanter ville ikke lægge sig fast på et bestemt begrænsningsbeløb; man har imidlertid peget på, at op imod 90 pct. af fiskefartøjerne er under 50 brt, og at en minimumstonnage på 500 brt for disse skibe på grund af deres relativt ringe skadevoldende evne vil kunne give anledning til forsikringsmæssig overdækning. Endvidere peger man på, at præmier baseret på 1976-konventionens minimumstonnage vil være en urimelig økonomisk belastning for fiskerierhvervet. Fiskerierhvervets repræsentanter gør endelig gældende, at man bl. a. i England har indført særregler for skibe under 300 brt., hvilket medfører, at en skadelidt ved en engelsk domstol vil få mindre end en dansk domstol ville give ham i erstatning i anledning af skade forvoldt af et skib under 300 brt.

Sølovsudvalget har ikke kunnet tilslutte sig de fremførte synspunkter. Ifølge oplysninger, som udvalget har indhentet hos forsikringsrådet, vil det ikke berøre de gensidige skibsforsikringsforeningers eksistensgrundlag, såfremt en minimumstonnage på 500 brt også gælder for fiskefartøjer. Ganske vist vil foreningerne ikke kunne påtage sig på egen hånd at forsikre de fulde begrænsningsbeløb på grund af kravene til foreningernes egenkapital, men dette spørgsmål vil kunne løses gennem genforsikring. Efter udvalgets opfattelse vil en minimumstonnage på 500 brt heller ikke medføre en overforsikring af de mindre fiskefartøjer, specielt skibe under 500 brt, idet udvalget ikke finder grunde for at antage, at disse skibes mindre skadeevne ikke ville blive lagt til grund ved præmieberegningen i forbindelse med genforsikringen. Ifølge

de for udvalget foreliggende oplysninger fra fiskeriets organisationer vil den totale ansvarsforsikringspræmie for et fiskefartøj på 150 brt være 1.000 kr. om året, såfremt man baserer sig på en mindstetonnage på 500 brt. Udvalget finder derfor ikke, at størrelsen af denne præmie kan begrunde særregler for så vidt angår fiskefartøjer. En forhøjelse af begrænsningsbeløbets størrelse vil næppe efter udvalgets opfattelse medføre nogen væsentlig forhøjelse af de samlede erstatningsudbetalinger fra skibsforsikringsforeningerne. I perioden 1. januar 1975-31. oktober 1979 var der ifølge oplysninger fra skibsforsikringsforeningerne en samlet udbetaling af erstatninger på ca. 228 mill. kr. I den samme periode medførte 1957-konventionens ansvarsgrænser, at krav på ca. 7 mill. kr. ikke kunne kræves dækket. Ansvarsbegrænsningen har således procentuelt kun ringe indflydelse på den samlede erstatningsudbetaling.

Udvalget har været opmærksom på, at man i England indfører særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 brt. Allerede i dag gælder der dog for skibe under 150 brt forskellige regler i Danmark og i England, uden at dette har givet anledning til særlige problemer, og udvalget kan derfor ikke tillægge denne forskel afgørende betydning. Nogen harmonisering af reglerne mellem alle de lande, hvis fiskefartøjer sejler i samme farvande som danske fiskefartøjer, vil næppe under nogen omstændigheder være mulig. I denne forbindelse skal udvalget dog pege på, at der under forhandlinger mellem de nordiske sølovsudvalg er opnået enighed om at anbefale, at ingen af de nordiske lande fastsætter særregler for skibe under 300 brt. I forholdet til skibe fra de øvrige nordiske lande vil der således gælde den samme ansvarsgrænse. I kraft af lovvalgsreglen i udkastets § 243a vil de i udkastet fastsatte ansvarsgrænser endvidere gælde for alle skibe uanset nationalitet, når sagen behandles ved danske domstole.

Også mindre fragtskibe (coastere) vil være omfattet af minimumstonnagen på 500 brt. Udvalget er opmærksom på, at en forhøjelse af minimumstonnagen for mindre skibe til 500 brt indbærer en større stigning i udgifterne til forsikringspræmier for de mindre handelskibe end for fiskefartøjer, dels fordi coasterne må antages at have en større skadeevne, dels fordi kredsen af potentielt skadelidte

vil være større i forbindelse med skader forårsaget af coastere, og bl. a. omfatte ladningsinteresser om bord i det skadevoldende skib. Udvalget finder imidlertid, at de samme hensyn, som har ført til forhøjelsen af begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen i forhold til 1957-konventionen, taler imod, at der indføres særregler for så vidt angår coastere under 300 brt.

Også lystfartøjer vil være omfattet af mindstetonnagen på 500 brt.

4. Efter konventionens artikel 15, stk. 3, kan den kontraherende stat fastsætte særregler for krav, hvor hverken den ansvarlige eller skadelidte er statsborgere i en anden kontraherende stat. Udvalget finder dog ikke, at der er behov for at indføre særregler for disse forhold og henviser i øvrigt til bemærkningerne ovenfor til konventionens artikel 15, stk. 1.

5. Konventionens artikel 15, stk. 4, giver kontraherende stater adgang til at undtage boreskibe fra konventionens regelsæt, såfremt der i vedkommende kontraherende stats nationale lovgivning er fastsat højere ansvarsgrænser for sådanne boreskibe, eller såfremt vedkommende kontraherende stat har tilsluttet sig en konvention, der regulerer begrænsningsretten for sådanne boreskibe. Undtagelse kan dog kun gøres for så vidt angår krav, der opstår i forbindelse med boring, jfr. konventionens formulering: »Constructed for, or adapted to, and engaged in«.

Udvalget er bekendt med, at der i energiministeriet arbejdes med et lovforslag, hvori der fastsættes særligt høje ansvarsgrænser for boreskibe (og flytbare boreplatforme), medens de anvendes til efterforskning eller indvinding på dansk sokkelområde. Det er derfor *ex tute* i lovudkastets § 243, stk. 2, fastslået, at for boreskibe samt flytbare platforme gælder der særlige ansvarsgrænser, medens de bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på den danske kontinentalsokkel. Det følger heraf modsætningsvis, at boreskibe og flytbare platforme i andre situationer er omfattet af kapitel 10. Udvalget har dog ikke ønsket at foreslå en positiv bestemmelse herom, da det kunne lede til en modsætningslutning i relation til andre kapitler i søloven.

6. Luftpuddefartøjer vil falde uden for kapitel 10's anvendelsesområde. Dette er udtrykkeligt fastsat i artikel 15, stk. 5. Der er ikke i lovforslaget medtaget en udtrykkelig undtagelse for så vidt angår luftpuddefartøjer, da en sådan bestemmelse kunne føre til modsætningsslutninger i relation til visse flydende indretninger, som heller ikke vil være at anse for skibe i denne sammenhæng. Om flydekraner og andre flydende indretninger er omfattet af begrænsningsreglerne, afhænger efter udvalgets opfattelse af, hvorvidt de kan registreres efter skibsregistreringsloven.

7. Konventionens artikel 6 giver de kontraherende stater adgang til i den nationale lovgivning at give krav i anledning af skade på havneanlæg og lignende prioritet forud for andre tingsskadekrav ved fordelingen af den begrænsningspulje, der skal anvendes til dækning af tingsskadekrav samt udekkede krav i anledning af skade på andre personer end passagerer. Efter 1957-konventionen kunne kontraherende stater undtage sådanne krav fra begrænsningsretten. Ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i sølovens kapitel 10 fandt man dog ikke fra dansk eller nordisk side i øvrigt anledning til at undtage skader på havneanlæg og lignende fra begrænsningsretten.

Særreglen i medfør af 1976-konventionen adskiller sig fra 1957-konventionen derved, at såfremt man benytter sig af hjemlen i 1976-konventionen, vil det indebære en formindskelse af de øvrige tingsskadekrav, der konkurrerer med kravet i anledning af skade på havneanlæg om fordelingen af puljen. En særregel i medfør af 1957-konventionen ville derimod være en fordel for de øvrige tingsskadekrav, idet en sådan særregel ville medføre, at begrænsningspuljen ikke ville skulle anvendes til dækning af skader på havneanlæg.

Der foreligger ikke i dag fra udvalget oplysninger, der kan begrunde en særregel for så vidt angår skader på havneanlæg eller lignende. Skadelidte i disse situationer vil typisk være en kommune eller staten, og der bør efter udvalgets opfattelse ikke gives det offentlige en fortrinnsstilling på de øvrige skadelidtes bekostning.

Udvalget er opmærksom på, at skader på havneanlæg kan få et betydeligt omfang, ikke mindst hvor der er tale om kollision med en bro. For at krav i anledning af skade på

en bro kan falde ind under den i konventionen hjemlede undtagelsesbestemmelse kræves imidlertid, at broen har forbindelse med havneanlægget; krav i anledning af kollision med f. eks. Lillebæltsbroerne eller Storstrømsbroen vil således ikke i medfør af konventionen kunne gives prioritet fremfor andre tingsskadekrav.

8. Efter konventionens artikel 18 er det ved en ratifikation af konventionen muligt at tage reservation for så vidt angår krav i anledning af fjernelse eller ødelæggelse af et vrug samt krav i anledning af fjernelse eller ødelæggelse eller uskadelliggørelse af skibets ladning. 1957-konventionen tillod de kontraherende stater at tage reservation for så vidt angår krav i anledning af en lovbestemt forpligtelse til at fjerne eller ødelægge skibets vrug, men ikke for så vidt angår fjernelse eller ødelæggelse eller uskadelliggørelse af skibets ladning. Ved Danmarks ratifikation af 1957-konventionen benyttede man sig ikke af adgangen til at tage denne reservation.

En »lovbestemt« forpligtelse til at fjerne et vrug kan f. eks. være indeholdt i et havnereglement. Krav i anledning af denne forpligtelse vedrører dels de omkostninger, som havnemyndigheder har måttet påtage sig, såfremt den forpligtede undlader at opfylde sin forpligtelse, dels krav i anledning af skader, der er forvoldt under fjernelsen af vraget. Betydningen af artikel 18 sammenholdt med artikel 2, stk. 1, d, ligger i, at der kan fastsættes særregler for krav mod rederen af det skib, der hæves eller fjernes, hvorimod krav, som en skadelidt reder har mod en anden reder i anledning af udgifter ved hævning af et skib efter et sammenstød, næppe er omfattet af reservationsadgangen. I relation til rederen af det hævdede eller uskadelliggjorte skib indebærer det ingen forskel, at 1976-konventionen ikke som 1957-konventionen begrænser sig til lovbestemte forpligtelser, da krav i anledning af omkostninger, som hviler på en (frivillig) aftale om at fjerne vraget, er undtaget fra begrænsningsretten, uanset om der er taget en reservation i medfør af artikel 18. Der henvises til konventionens artikel 3, a, samt lovudkastets § 236.

Under et møde mellem de nordiske sølovsudvalg drøftede man et forslag om at undtage krav i anledning af fjernelse af vrug inden for havneområdet fra begrænsningsret-

ten. Der er imidlertid i alle nordiske udvalg enighed om at anbefale, at der ikke gøres en undtagelse fra konventionens generelle begrænsningsfelt.

Udvalget har heller ikke fundet anledning til at foreslå særregler for krav i anledning af fjernelse eller uskadeliggørelse af et skibs ladning. Også sådanne krav vil, hvis de er baseret på en aftale mellem skibets redør og en trediemand, i medfør af lovudkastets § 236, jfr. konventionens artikel 2, stk. 2, være undtaget fra begrænsningsretten. Indgås aftalen om uskadeliggørelse af ladningen, f. eks. ladningen i et skib, der er sunket i havneområdet, mellem havnemyndighederne og en trediemand, vil havnemyndighedernes krav på at få dækket omkostningerne hos skibets reder eller ladningsejeren derimod være omfattet af begrænsningsretten. Rederen, henholdsvis ladningsejeren, vil dog efter omstændighederne være tilskyndet til selv at foranledige vraget eller ladningen fjernet.

f. Hverken 1976-konventionen eller 1957-konventionen indeholder regler, der undtager krigsskibe og andre statsskibe fra begrænsningsretten. Der er da heller ikke i gældende sølovs kapitel 10 særregler for så vidt angår krigsskibe.

I konventionen fra 1924 om begrænsning af rederens ansvar var der hjemmel for de kontraherende stater til at undtage krigsskibe m. v. fra begrænsningsretten. Udeladelsen af en sådan bestemmelse i 1957-konventionen og 1976-konventionen fortolkes i almindelighed således, at der ikke for de kontraherende stater vil være adgang til at fastsætte særregler for krigsskibe m. v. En sådan fortolkning finder yderligere støtte i, at visse specielle flydende indretninger, nemlig luftpuddefartøjer samt platforme og i en vis udstrækning boreskibe, udtrykkeligt (i artikel 15) undtages fra 1976-konventionen.

Det er dog blevet hævdet, at krav i anledning af skader, der skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, falder uden for konventionens anvendelsesområde, idet konventionen har til formål at regulere begrænsningsretten for skibe under normal sejlads, det vil først og fremmest sige handelsflådens skibe. Fra engelsk retspraksis kendes således eksempler på, at skade, der er forvoldt af u-både i neddykket tilstand, ikke

falder ind under begrænsningsretten. I den svenske højesteretsdom af 1. juni 1978 blev det fastslået, at staten ikke kunne begrænse ansvaret for skade i anledningen af, at en svensk u-båd (BÆVEREN) i neddykket tilstand kolliderede med et handelsskib.

Under hensyntagen til, at lov nr. 198 af 26. maj 1950 forbyder sagsanlæg eller andre retlige skridt mod fremmede statsskibe, der benyttes i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, kan det ikke anses for at indebære et brud på Danmarks folkeretlige forpligtelser efter en eventuel ratifikation af konventionen at indføre eventuelle særregler for sådanne skibe.

Spørgsmålet om statsskibes begrænsningsret har været drøftet mellem de nordiske sølovsudvalg. Der er mellem udvalgene enighed om, at der i betragtning af den usikkerhed, der har hersket omkring spørgsmålet, vil være et behov for at få lovfæstet en regel, der udtrykkelig undtager statsskibe fra begrænsningsretten, når skibet anvendes i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, og når skaden samtidig skyldes skibets særlige indretning eller anvendelse. Med statsejede skibe sidestilles privatejede skibe, der benyttes i sådant øjemed af staten. Om den nærmere afgrænsning af bestemmelsen henvises endvidere til de specielle bemærkninger til § 243.

Udvalget anbefaler endvidere, at 1976-konventionens minimumstonnage på 500 brt forhøjes for så vidt angår de ovenfor omhandlede statsskibe, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, men hvor skaden ikke skyldes skibets særlige egenskaber. De synspunkter, der har ført til at indrømme private redere ret til at begrænse ansvaret, jfr. ovenfor under c, finder ikke anvendelse, når det drejer sig om statslig skibsfart. Hertil kommer, at visse statsskibes, specielt krigsskibes, relativt beskedne tonnage ikke giver noget sandt billede af skibenes skadeevne, hvorfor det forekommer rimeligt at forhøje mindstetonnagegrænsen for at dække de tilfælde, hvor der er uenighed om, hvorvidt de opståede skader skyldes skibets »særlige indretning eller anvendelse«.

På denne baggrund foreslår udvalget, at minimumstonnagen i forbindelse med krav i anledning af skade, der er forvoldt af et krigsskib eller andet skib, der benyttes af staten i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, fastsættes til 5.000 brt.

Udvalget har ikke foretaget nogen afgrænsning af den kreds af sagsøgere, der skal kunne påberåbe sig reglen. Da baggrunden for særreglen først og fremmest er at beskytte danske borgere, under forudsætning af ensartede regler på området eventuelt tillige borgere i de øvrige nordiske lande, kunne det forekomme nærliggende, at man begrænsede reglens anvendelsesområde til det tilfælde, hvor disse står som sagsøgere. Reglen burde dog i givet fald også omfatte borgere i andre lande under forudsætning af, at danske statsborgere ved sagsanlæg mod vedkommende udenlandske lands statsfartøjer vil blive stillet på samme måde, som hvis sagen var blevet anlagt i Danmark. Vælger man en afgrænsning baseret på skadelidtes bopælsland, vil der imidlertid opstå praktiske problemer, hvor kredsen af skadelidte både rummer personer, for hvem ansvaret kan begrænses til 1976-konventionens begrænsningsbeløb, samt personer der vil være undergivet de højere ansvarsgrænser efter særreglen.

g. Efter konventionens artikel 10, stk. 1, er oprettelse af en begrænsningsfond som hovedregel ikke nogen betingelse for ansvarsbegrænsning. Dog kan en kontraherende stat i den nationale lovgivning gøre det til en betingelse for retten til at begrænse ansvaret, at der oprettes en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed. En række stater har fortolket 1957-konventionen således, at det kunne gøres til en betingelse for at begrænse ansvaret, at der oprettes begrænsningsfond. I konventionen fra 1969 om ansvar for skade ved olieforurening er det i selve konventionen gjort til en ufravigelig betingelse for begrænsningsretten, at der oprettes begrænsningsfond.

Efter den gældende danske sølov er det ingen betingelse for at begrænse ansvaret efter kapitel 10, jfr. kapitel 12, at skadevolderen stiller sikkerhed for det fulde begrænsningsbeløb. Udvalget har heller ikke fundet det ønskeligt, at der nu indføres en pligt til at oprette begrænsningsfond, da et sådant krav, specielt hvor der er tale om et beskedent begrænsningsbeløb, vil føles som et unødigt fordyrende bureaukrati, der langt nemmere i en arrestsituation klares gennem en bankgaranti eller anden sikkerhedsstillelse. Lovudkastet indeholder derfor ingen regler om pligt til at oprette begrænsningsfond,

men skadevolderen vil dog have en tilskyndelse til at oprette en sådan fond, hvor kredsen af skadelidte er ukendt, da han i modsat fald vil risikere at komme til at betale mere end begrænsningsbeløbet, da domstolen under en begrænsningssag, hvor begrænsningsfond ikke er oprettet, alene kan tage hensyn til krav, der gøres gældende under sagen.

I lovudkastet er de processuelle regler omkring oprettelse af og fordeling af en begrænsningsfond udskilt som et nyt kapitel 15. Det fastslås her, at en begrænsningsfond alene kan oprettes ved og fordeles af sø- og handelsretten i København. Baggrunden herfor er dels, at sø- og handelsretten med sin særlige ekspertise i behandlingen af såvel søsager som konkursboer må anses for bedst egnet til at behandle de specielle og meget vanskelige problemer, der opstår under fordelingen af begrænsningsfond, dels ønsket om, at der for sager vedrørende begrænsningsfonde opnås en så ensartet praksis som mulig, hvilket i betragtning af det beskedne antal begrænsningssager næppe kunne opnås, hvis fondsoprettelse blev undergivet de almindelige værnetingsregler.

Det er udvalgets opfattelse, at man under fondsmøderne, dvs. de af sø- og handelsretten indkaldte møder med deltagelse af de involverede parter om ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt om fordelingen af fonden, i høj grad vil kunne støtte sig til de principper, der gælder for behandlingen af konkursboer. Udvalget har dog i modsætning til udvalgene i de øvrige nordiske lande ikke fundet det nødvendigt at foreslå detaljerede processuelle regler, idet det er udvalgets opfattelse, at sø- og handelsretten ved anvendelse af almindeligt gældende retsprincipper vil kunne afvikle fondsmøderne på hensigtsmæssig måde. Reglerne har være drøftet med sø- og handelsretten.

h. Lige så lidt som 1957-konventionen behandler 1976-konventionen spørgsmålet om begrænsningsret for renter og sagsomkostninger. Gældende sølovs § 234 undtager således udtrykkeligt renter og sagsomkostninger fra begrænsningsretten. Også i lovudkastet er disse krav udtrykkeligt undtaget fra begrænsningsretten, jfr. lovudkastets § 236. Baggrunden for ikke at medtage disse krav i begrænsningsfeltet er, at en skadevolder ikke ville have nogen interesse i at undgå tidskræ-

vende og unødige processer, såfremt de materielle krav i sagen overstiger begrænsningsbeløbet, medmindre der ved siden af begrænsningsbeløbet ville kunne kræves dækning for rentetab samt udgifter til sagsomkostninger.

i. Den eksisterende adgang for rederen til ensidigt at indbringe spørgsmålet om ansvarsgrænsen eller fordelingen af begrænsningsbeløbet for en dispachør, jfr. gældende § 239, er ikke medtaget i nærværende lovudkast. Indbringelse af disse spørgsmål for en dispachør vil derfor forudsætte, at parterne er enige herom.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 234

I denne paragraf, der gengiver artikel 1 i 1976-konventionen, angives hvilke personer, der har ret til at begrænse ansvaret. I forhold til de tilsvarende bestemmelser i gældende § 234, stk. 1, og § 241, stk. 1, udvides kredsen af begrænsningsberettigede personer til også at gælde bjærgere, der ikke opererer fra et skib, eller som kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder.

Efter *stk. 1*, som svarer til konventionens artikel 1, stk. 1, 2 og 3, tilkommer begrænsningsretten rederen, en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt bjærgere. Udtrykket »reder« er ikke søgt defineret i udkastet, da en sådan definition kan frygtes at have afsmittende virkninger på andre bestemmelser i søloven, der vedrører en reder, f. eks. § 233. Udvalget har derfor fraveget systematikken i konventionens artikel 1, stk. 1 og 2, hvori der først angives, at »ship owners« har begrænsningsret, og derefter angives, hvad der forstås ved en »ship owner«. Konventionens udtryk kan formentlig både oversættes som »reder« og som »ejer«.

Udtrykkene »bruger, befragter, disponent« er taget fra gældende § 241; med disse udtryk har man søgt at dække konventionens udtryk »the charterer, manager and operator«.

Udtrykket »befragter« omfatter både en rejsebefragter og en tidsbefragter. Konventionens udtryk (charterer) er så vidt, at det også må antages at omfatte en stykgodsbefragter i det omfang, skaden er opstået om bord i ski-

bet eller i forbindelse med skibets drift, jfr. formuleringen i art. 2, stk. 1 (a); ikke desto mindre er det ud fra forarbejderne til 1957-konventionen, der anvendte den samme terminologi, blevet hævdet, at udtrykket skal forstås indskrænkende, men der er i relation til begrænsningsretten ingen iøjnefaldende forskel mellem en delbefragter og en stykgodsbefragter, da den kvantitative og kvalitative karakter af deres gods ikke nødvendigvis er forskellig, og da også en stykgodsbefragter i forbindelse med skibets anvendelse efter sit formål kan pådrage sig ansvar af en sådan størrelsesorden, at de grunde, som taler for, at rederen samt hel- eller delbefragteren skal kunne begrænse sit ansvar også taler for at lade stykgodsbefragteren begrænse sit ansvar.

En forskellig behandling af en stykgodsbefragter og en delbefragter vil ikke føre til et rimeligt resultat. Hvor eksempelvis såvel befragteren som bortbefragteren er årsag til en skade, der er opstået om bord i skibet i forbindelse med skibets drift, og som rammer en trediemand, ville denne trediemand kunne få dækning for det fulde beløb hos en stykgodsbefragter, der derimod i regresomgangen måtte nøjes med at modtage begrænsningsbeløbet fra bortbefragteren, medens omvendt en delbefragter vil være beskyttet mod arrest og udlæg af en af bortbefragteren oprettet begrænsningsfond.

1976-konventionens forarbejder giver ikke noget entydigt svar på rækkevidden af begrebet charterer; i en rapport fra CMI til IMCO gives der dog udtryk for, at begrebet omfatter alle former for befragtning, både tidsbefragtning og rejsebefragtning, jfr. IMCO circular letter no 286, annex III, side 88.

I betænkning nr. 315/1962 om begrænsning af rederansvaret nævnes det side 30, at formålet med bestemmelsen er at gøre det klart, at enhver, som i rederens sted forestår driften af et skib, skal have samme ret til at begrænse ansvaret som rederen selv.

Som det fremgår af det netop anførte eksempel, vil det ikke påvirke ansvaret eller begrænsningsretten for de personer, der med sikkerhed er omfattet af 1976-konventionen, om man giver stykgodsbefragteren begrænsningsret. Det kan derfor ikke anses for konventionsstridigt, såfremt man betragter stykgodsbefragteren som omfattet af konventio-

nens artikel 1, stk. 2, og dermed af udkastets § 234.

Befragterens adgang til at påberåbe sig ansvarsbegrænsningsretten gælder således over for krav, der rejses af andre ladningsejere, rederiet eller en udenforstående tredie-mand.

I 1957-konventionen var bjærgeren ikke udtrykkelig medtaget i kredsen af begrænsningsberettigede personer, jfr. herved også den gældende § 241. At bjærgeren i et vist omfang er omfattet af de gældende begrænsningsregler er utvivlsomt, idet en bjærger meget vel kan være reder, nemlig i de situationer, hvor bjærgningen foregår fra et skib. Det er imidlertid i engelsk retspraksis (TOJO-MARU-sagen, Lloyds law report 341 HL) fastslået, at begrænsningsretten ikke omfatter skader, der er opstået uden forbindelse med bjærgningsfartøjets drift, enten som det var tilfældet i den nævnte sag, fordi den, der forvolder skaden, har forladt bjærgningsfartøjet og er om bord i det bjærgede fartøj, eller fordi bjærgeren ikke på noget tidspunkt har benyttet et fartøj, men f. eks. udelukkende anvender helikopter eller kran.

Med 1976-konventionens artikel 1, stk. 1, sammenholdt med artikel 6, stk. 4, er det nu klart, at en bjærger også i de netop nævnte situationer har begrænsningsret.

Begrænsningsretten for skader under en bjærgningsoperation er uafhængig af, om skaden forvoldes af en erhvervsmæssig bjærger, eller om skaden forvoldes af en »tilfældig« bjærger.

Udtrykket »yder tjeneste i forbindelse med ...« er en direkte oversættelse af konventionens udtryk »rendering services«; udtrykket er allerede i dag anvendt i forbindelse med bjærgning, se § 224, stk. 4, men medens det dér anvendes i forbindelse med aftalt bjærgning, ligger der ikke i udkastets § 234, stk. 1, nogen begrænsning til aftalt bjærgning.

De bjærgningsoperationer, for hvilke der er begrænsningsret, er nærmere angivet i udkastet til § 235.

I stk. 2 fastsættes, at også personer, som rederen eller andre, der er nævnt i stk. 1, svarer for, kan begrænse deres ansvar. Bestemmelsen erstatter gældende § 241, stk. 1, 2. pkt. I forhold til den gældende regel indebærer udkastet den udvidelse, at også andre »selvstændige entreprenører« end lodser vil

kunne påberåbe sig begrænsningsretten; dette gælder dog efter dansk ret som udgangspunkt kun selvstændige entreprenører, der er engageret af rederen, da det udvidede principalsvar i § 233 alene gælder rederen.

Udvidelsen af kredsen af begrænsningsberettigede personer følger af 1976-konventionens artikel 1, stk. 4, hvori der tales om personer, for hvis handlinger, fejl eller forsømmelser rederen m. v. er ansvarlig; i 1957-konventionens artikel 6, stk. 2, var alene »servants«, ansat af rederen m. v., omfattet af denne »afledede« begrænsningsret.

Stk. 3 gengiver 1976-konventionens artikel 1, stk. 6, hvorefter en ansvarsforsikrer har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv; med udtrykket »den sikrede« angives, at det ikke er afgørende, hvorvidt skadevolder er forsikringstager, når det dog er ham, i hvis interesse forsikringen er tegnet. Der henvises herom til terminologien i forsikringsaftaleloven.

Det er ikke tanken med bestemmelsen i stk. 3 at instituere en adgang til direkte søgsmål mod ansvarsforsikreren; bestemmelsen skal imidlertid tage højde for, dels at der inden for dansk ret i et vist omfang er adgang til direkte søgsmål mod forsikringsselskabet, dels den situation at der i et begrænsnings-søgsmål ved danske domstole vil blive lagt fremmed ret til grund, hvor der måtte findes en adgang til direkte søgsmål mod forsikringsselskaberne.

I 1976-konventionens artikel 1, stk. 5 og 7, findes bestemmelser, hvorefter konventionen også skal anvendes i det tilfælde, hvor der anlægges sag mod skibet selv (action in rem), således som det er tilfældet i visse udenlandske retssystemer, samt om at påberåbelse af begrænsningsretten ikke skal betragtes som erkendelse af ansvar. Tilsvarende bestemmelser fandtes i 1957-konventionen; ved indarbejdelse af denne konvention i søloven fandt man det ikke nødvendigt at medtage sådanne bestemmelser, idet dette er udtryk for gældende ret, og bestemmelserne er da heller ikke medtaget i nærværende udkast.

Til § 235

I bestemmelsens 1. stk. angives de seks kategorier af krav, for hvilke ansvaret skal kunne begrænses efter kapitel 10.

I bestemmelsens 2. stk. samt i udkastet til §§ 236 og 237 gøres der undtagelser fra begrænsningsretten i en række specielle situationer samt for så vidt angår en række specielle fordringer.

Stk. 1, der erstatter gældende § 234, stk. 1, gengiver konventionens artikel 2, stk. 1.

Fælles for de 6 kategorier af krav er, at begrænsningsretten ikke afhænger af ansvarsgrundlaget. Heri ligger dels, at begrænsningsretten er uafhængig af, om der er tale om et culpa-ansvar eller et objektivt ansvar; det er ligeledes uden betydning for begrænsningsretten, om ansvaret begrundes i en søpanteret uden personligt ansvar. Det får heller ingen betydning for begrænsningsretten, at kravet rejses som et regreskrav eller på grundlag af en indemnitetserklæring som nævnt i § 163.

Som udgangspunkt er begrænsningsretten ikke afhængig af, om kravet er baseret på en aftale eller på reglerne om erstatning uden for kontrakt, jfr. herved betænkning nr. 315/1962, side 21. Stk. 1, nr. 1 og 2, der dækker de mest almindeligt forekommende erstatningskrav, gælder således, uanset om ansvaret grunder sig på kontrakt. Nr. 3-6 vedrører derimod ikke krav på vederlag i henhold til kontrakt, jfr. for så vidt angår nr. 4-6, forslaget § 236, nr. 1.

Stk. 1 følger den samme struktur som i konventionens artikel 2, stk. 1; nr. 1 og nr. 2 er derfor noget bredere formuleret end gældende § 234, nr. 1-4, som de erstatter. Der er dog ikke herved tilsigtet nogen realitetsændring.

Det i indledningen til stk. 1 anvendte udtryk »krav i anledning af« dækker dels egentlige erstatningskrav, men også supplerende udgifter til forholdsregler som nævnt i stk. 1, nr. 4-6.

Nr. 1, der svarer til konventionens artikel 2, stk. 1a, vedrører krav i anledning af skade på person eller ejendom, der er opstået om bord i skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning. Det er ikke fundet nødvendigt at medtage en henvisning til konventionens udtryk »consequential loss«, da det følger af dansk rets almindelige regler, at personskade- og tingskadeerstatning også omfatter erstatning for følgeskade; dette fremgår endvidere også af den i indledningen til stk. 1 valgte formulering »i anledning af«.

Udtrykket »skade på person« dækker den engelske formulering »loss of life or personal injury«, der er blevet anvendt såvel i 1957-konventionen som i 1976-konventionen. Ansvar for personskade efter forslaget nr. 1 er ikke kun et ansvar for ulykkestilfælde, men omfatter også ansvaret for f. eks. sygdom, der er fremkaldt af dårlige hygiejniske forhold om bord i skibet. Retten til at begrænse ansvaret for personskade omfatter også krav, som nævnt i lovbekendtgørelse nr. 277 af 30. juni 1965 med senere ændring om ikrafttræden af borgerlig straffelov, § 15, stk. 1 og 2, dvs. krav på erstatning for lidelse, tort, ulempe m.v. samt forsørgertabserstatning.

Begrænsningsretten gælder ikke for skade på person, der overgår personer ansat om bord i skibet, jfr. forslaget § 236, nr. 5.

Skade på ejendom omfattes af begrænsningsretten, uanset om de pågældende genstande befinder sig om bord i skibet, i et andet skib eller f. eks. på land.

Selv om 1976-konventionens artikel 2, stk. 1 a, hvorpå forslaget nr. 1 bygger, ikke anvender 1957-konventionens formulering »infringement of any right«, må det dog antages, at udtrykket »skade på ejendom« (loss of or damage to property) omfatter mere end de direkte tab såsom nedgang i en genstands værdi; også skadelidtes udgifter, f. eks. i forbindelse med erstatningskøb, er omfattet af begrebet. Som nævnt ovenfor omfatter udtrykket også følgeskader såsom forsinkelsetab.

Også skader på havneanlæg m. v. er omfattet af nr. 1. Det er dog ikke fundet nødvendigt at angive dette udtrykkeligt i lovteksten. Når en sådan udtrykkelig angivelse er sket i gældende § 234, skyldes det, at skader på havneanlæg m. v. i 1957-konventionen var medtaget som et selvstændigt punkt i begrænsningsfeltet; i 1976-konventionen er denne type skader derimod kun nævnt som en eksemplifikation på, hvad der forstås med skade på ejendom.

Begrænsningsret efter nr. 1 gives for det første, når skaden er sket om bord i skibet, endvidere når skaden er sket i direkte forbindelse med driften af skibet, og endelig når skaden er sket i direkte forbindelse med bjærgning. Af formuleringen i lovforslaget, der her nøje følger konventionens ordlyd, fremgår, at rederen kan begrænse ansvaret

for en skade, der er opstået om bord i skibet, selv om den ikke har direkte forbindelse med driften af skibet. Normalt vil en skade om bord i skibet have forbindelse med driften af skibet; når 1976-konventionen alligevel har medtaget begge udtryk, skyldes det, at man ikke har ønsket at indsnævre begrænsningsfeltet i forhold til 1957-konventionen, hvis komplicerede systematik man dog har forladt.

Vedrørende erstatning for skader opstået under bjærgning henvises til bemærkningerne ovenfor til forslagets § 234, stk. 1.

Nr. 2 omfatter krav på erstatning i anledning af forsinkelse med befordring af gods, passagerer eller rejsegods. En udtrykkelig bestemmelse om forsinkelsesansvaret var ikke medtaget i 1957-konventionen og er heller ikke udtrykkeligt nævnt i gældende § 234. Retspraksis har dog fortolket 1957-konventionen således, at også forsinkelsesansvaret omfattes af begrænsningsfeltet, jfr. også sølovens §§ 118, stk. 1 og 188. En medvirkende årsag til, at forsinkelsesansvaret udtrykkeligt er nævnt i 1976-konventionen, er, at udkastet til konventionen om befordring af gods til søs, der var under udarbejdelse på dette tidspunkt (de senere Hamburg-regler), havde en udtrykkelig bestemmelse om forsinkelsesansvar. Det følger af 1976-konventionens forarbejder, at begrænsningsretten for forsinkelsesansvaret omfatter hele den kontraktmæssige ansvarsperiode i henhold til de underliggende regler, der gælder for vedkommende transport, hvilket ikke nødvendigvis er sammenfaldende med den periode, hvor godset er om bord i skibet.

Medtagelse af en bestemmelse om forsinkelsesansvar kan fortolkes således, at kun de særlig fremhævede former for forsinkelse vil være inde i begrænsningsfeltet, hvorimod andre former for forsinkelse og tidstab, f. eks. krav fra en anden reder, hvis skib ankommer for sent til lastehavnen på grund af en kollision, ikke er omfattet af begrænsningsfeltet. Imidlertid er disse andre former for forsinkelse samt tidstab omfattet af begrænsningsfeltet, nemlig af nr. 1, idet det må betragtes som en »følgeskade«. Der henvises herved til systematikken, der er lagt til grund ved beskrivelsen af forsinkelsesansvaret i henholdsvis §§ 118 og 130 i søloven.

Nr. 3 vedrører krænkelse af ikke-kontraktmæssige rettigheder (infringement of rights

other than contractual rights); bestemmelsen gengiver konventionens artikel 2, stk. 1 c. Konventionens formulering er snævrere end 1957-konventionen (infringement of any rights), hvilket dog ikke indebærer nogen realitetsændring i forhold til gældende ret, da f. eks. krænkelse af en brugsret baseret på kontrakt, er dækket af ordlyden i nr. 1, jfr. bemærkningerne hertil. Medens 1957-konventionens udtryk ikke er gengivet i den gældende § 234, er den snævrere formulering i 1976-konventionen medtaget i forslaget for ikke at bryde med systematikken i 1976-konventionen, hvor dette punkt har fået et specielt nummer, hvilket ikke var tilfældet i 1957-konventionen.

Med en ikke kontraktmæssig rettighed forstås en rettighed, der ikke hviler på aftale mellem skadevolder og den skadelidte. En rettighed, der hviler på en aftale mellem den skadelidte og en trediemand, kan derimod meget vel være omfattet af nr. 3: Det antages således, at konventionens artikel 2 c dækker erstatning til en virksomhed på grund af tab forårsaget ved afbrydelse af strømmen som følge af, at et skib har påsejlet et kabel.

Da nr. 1 dækker formueskader i videste forstand, får nr. 3 kun selvstændig betydning i specielle tilfælde, f. eks. i den situation, hvor et skib er erstatningsansvarlig for at have blokeret en hel havn eller en kanal for et andet skib.

Nr. 4, der bygger på konventionens artikel 2, stk. 1 d, vedrører skader, som er opstået i forbindelse med hævning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af et skib samt krav i anledning af udgifter for sådanne forholdsregler. Bestemmelsen gælder, både hvor kravet rettes mod ejeren af det skib, der skal hæves eller fjernes, og hvor kravet af en ejer af et sunket skib rettes mod en person omfattet af forslagets § 234. I den sidstnævnte situation vil der dog sjældent være det fornødne ansvarsgrundlag, men situationen kan f. eks. foreligge, hvor den skadelidte reder har en lovbestemt pligt til at fjerne skibet; forholdet ville i øvrigt også kunne henføres under nr. 1.

Efter gældende § 234 foreligger begrænsningsretten kun, såfremt hævningen, fjernelsen m. v. sker i henhold til en lovbestemt forpligtelse. Dette kriterium, der hidrører fra 1957-konventionen, er ikke gentaget i 1976-konventionen og heller ikke i udkastet til nr.

4. Udeladelse af dette kriterium indebærer dog ingen ændring af det samlede begrænsningsfelt, da udgifter i forbindelse med forholdsregler som nævnt i nr. 4, som sker i henhold til en aftale, ikke er undergivet begrænsning, jfr. udkastets § 236, nr. 1.

Nr. 5, som gengiver konventionens artikel 2, stk. 1 e, vedrører fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af et skibs ladning. Bestemmelsen fandtes ikke i 1957-konventionen; til forskel fra den i nr. 4 nævnte situation, der også kan indebære uskadelliggørelse m. v. af fartøjets ladning, er der i den i nr. 5 omhandlede situation ikke tale om, at det skib, der medfører ladningen, er sunket, strandet m. v.

På samme måde som nævnt ovenfor til nr. 4 kan rederen i den i nr. 5 omhandlede situation såvel være skadevolder som skadelidte, idet man nemlig dels kan tænke sig, at rederen i forbindelse med uskadelliggørelse af ladningen, påfører en trediemand skade, for hvilke han gøres ansvarlig, dels, at rederen over for ladningsejeren rejser krav om dækning af udgifter i forbindelse med uskadelliggørelse af ladningen. Bestemmelsen tager som det ses først og fremmest sigte på farligt gods.

Ligesom den i nr. 4 omhandlede situation vedrører nr. 5 ikke krav, der er baseret på vederlag i henhold til en aftale med den, mod hvem kravet rejses, jfr. udkastets § 236, nr. 1. Har rederen f. eks. på eget initiativ truffet aftale med trediemand om uskadelliggørelse af ladningen, og er der tale om, at den ansvarlige for den farlige situations opståen er ladningsejeren, vil aftalen mellem rederen og trediemand derfor ikke bevirke, at befragteren mister begrænsningsretten for udgifterne ved ladningens uskadelliggørelse, medmindre rederen betragtes som befragterens fuldmægtig i denne situation.

Nr. 6, der gengiver konventionens artikel 2, stk. 1 (f), er ny i forhold til 1957-konventionen og gældende § 234. Bestemmelsen vedrører dels udgifter til forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse tab, dels eventuelle skader som følge af disse forholdsregler. I modsætning til 1969-konventionen om ansvaret for skader ved olieforurening, der danner forbillede for nr. 6, indgår den ansvarliges egne udgifter til forebyggende eller afhjælpende forholdsregler ikke i begrænsningsfeltet. Den i indledningen til

bestemmelsen anvendte formulering »krav i anledning af« vedrører alene krav mod den ansvarlige, ikke krav, der tilkommer den ansvarlige. Af samme grund kan den ansvarlige ikke rejse krav om andel i begrænsningsbeløbet i anledning af skade på hans ejendom, der er forvoldt ved forebyggende forholdsregler. Såfremt en fordringshaver (»skadelidte«) har pådraget sig et ansvar over for rederen, kan der dog eventuelt blive tale om at anvende modregningsreglerne i udkastets § 235, stk. 2.

Det er ikke afgørende for anvendelsen af nr. 6, om de forholdsregler, der er taget med henblik på at afværge eller begrænse en skade, er lykkedes eller ej. Opmærksomheden skal dog i denne forbindelse henledes på, at 1976-konventionen ikke som i 1969-konventionen taler om »rimelige« forholdsregler, da der ikke i 1976-konventionen sker nogen regulering af ansvarsgrundlaget. Om der er basis for at rejse krav mod den ansvarlige i anledning af forebyggende foranstaltninger, må afgøres efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Stk. 2 gengiver 1976-konventionens artikel 5, der nøje svarer til 1957-konventionens artikel 1, stk. 5, jfr. gældende § 234, stk. 4, der derfor med enkelte redaktionelle ændringer er gentaget i lovforslaget.

Til § 236

Denne bestemmelse følger ligesom § 235 så vidt muligt 1976-konventionens systematik. Bestemmelsen gengiver konventionens artikel 3. I forslagens nr. 1 er endvidere indarbejdet en del af stk. 2 i konventionens artikel 2. Forslagets nr. 6 er ikke konventionsbaseret.

I § 236 angives en række undtagelser fra det i § 235 angivne begrænsningsfelt, idet de i forslagens § 236, nr. 1-5, angivne krav er af en sådan art, at de ville være omfattet af kataloget i § 235, såfremt de ikke udtrykkeligt blev undtaget; dette gælder dog ikke ubetinget krav på bjærgeløn og groshaveribidrag.

Nr. 1 vedrører krav på bjærgeløn, groshaveribidrag samt udgifter til forholdsregler som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4-6, baseret på en aftale med den ansvarlige. Bestemmelsen gengiver konventionens artikel 3 a samt artikel 2, stk. 2, sidste sætning.

Allerede 1957-konventionen undtog bjærgeløn og krav på groshaverbidrag fra begrænsningsretten. Ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i søloven fandt man det dog ikke nødvendigt at medtage en udtrykkelig undtagelse for så vidt angår disse krav, da bjærgeløn i sin typiske form samt krav på groshaverbidrag ikke uden videre er omfattet af det gældende begrænsningsfelt. De nævnte krav er medtaget i forslaget § 236, nr. 1, fordi det som nævnt ovenfor har været udvalgets ønske i så høj grad som muligt at følge konventionens systematik.

Undtagelsen for så vidt angår bjærgeløn vedrører såvel aftalt bjærgeløn som bjærgeløn efter uanmodet bjærgning.

Undtagelsen for så vidt angår groshaverbidrag omfatter ikke krav mod den ansvarlige for den hændelse, der førte til groshavaribehandlingen. Søger en af deltagerne i groshavaribehandlingen, efter at den ansvarlige har modtaget groshavaribidrag, hos den ansvarlige dækning for tab i anledning af dennes fejl eller forsømmelser, kan den ansvarlige begrænse ansvaret uanset størrelsen af det modtagne groshavaribidrag. Skadelidte kan dog, i stedet for at indbetale hele groshavaribidraget, modregne sit erstatningskrav i den del af groshavaribidraget, som tilkommer skadevolder, jfr. forslaget § 235, stk. 2, og York-Antwerpen-reglerne af 1974, Regel D, sidste sætning.

Nr. 2 gengiver konventionens artikel 3, litra b, hvorefter olieforureningskrav omfattet af (»within the meaning of«) 1969-konventionen med eventuelle ændringer eller protokoller, undtages fra 1976-konventionens begrænsningsregler.

Når der i nr. 2 tales om olieskade af den art, som er nævnt i sølovens § 267, tænkes der altså herved på krav i anledning af forureningskade forvoldt ved udslip af bestandig olie fra et tankskib, samt forebyggende foranstaltninger, der er taget med henblik på at undgå sådan forureningskade.

Med henvisningen til § 282, stk. 1, der angiver, hvor forureningen skal være sket for at være omfattet af 1969-konventionens ansvarssystem, er det fastslået, at nr. 2 ikke omfatter forureningskade af den her nævnte art, som er indtruffet i en stat, der ikke har ratificeret 1969-konventionen, da 1969-konventionen kun regulerer forureningskade indtruffet i en kontraherende stat. Den i

1976-konventionens artikel, 3, litra b, anvendte formulering »claims within the meaning of« er ganske vist ikke helt entydig og forstås bl. a. af den norske sølovskomite således, at hensigten med bestemmelsen er at sikre, at tingskadekravenes andel i begrænsningsbeløbet ikke skal påvirkes af, om en ved hændelsen samtidig indtruffen olieforureningskade indtraf i en stat, der havde ratificeret 1969-konventionen, eller i en anden stat. I det omfang, disse krav ikke er omfattet af 1969-konventionens geografiske anvendelsesområde, foreslår det norske udvalg derfor fastsat et særligt begrænsningsbeløb.

Ved den i Storbritannien i 1979 gennemførte lovgivning til implementering af 1976-konventionen har man derimod lagt til grund, at bestemmelsen er medtaget i 1976-konventionen for at sikre, at olieskader i en stat, der har ratificeret 1969-konventionen, holdes uden for 1976-ansvarsgrænserne, selv om den stat, hvis lovgivning skal anvendes, eller hvor sagen anlægges, ikke selv har ratificeret 1969-konventionen.

Selv om den norske fortolkning vel nok stemmer bedst med konventionens forarbejder, finder det danske udvalg det – i betragtning af, at konventionsteksten er uklar – af konkurrencemæssige og retstekniske grunde mest hensigtsmæssigt at foreslå en bestemmelse, der kun undtager olieforureningskade fra globalbegrænsningsreglerne i kapitel 10 i det omfang, ansvaret for sådan skade kan begrænses efter 1969-konventionens regler. Spørgsmålet kan efter udvalgets opfattelse tages op til fornyet overvejelse, såfremt andre lande, der er af betydning for dansk skibsfart, lægger en anden fortolkning til grund.

Som følge af den teknik, der er fulgt ved affattelsen af nr. 2, er der ikke henvist til eventuelle fremtidige ændringer i 1969-konventionens definition af olieforureningskade. Henvisningen i nr. 2 skal dog også anses for at omfatte eventuelle fremtidige ændringer i § 267 som følge af en sådan ændring eller protokol til 1969-konventionen.

Det følger af nr. 3, at kapitel 10's begrænsningsregler ikke gælder for krav, der er reguleret i en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader. Undtagelsen i nr. 3 gælder kun i det omfang, de her nævnte krav faktisk er undergivet bestemmelserne i en konvention eller national

lov. Regler herom findes for Danmarks vedkommende i lov nr. 332 af 19. juni 1974 om erstatning for atomskader.

I nr. 4 fastsættes det, at begrænsningsreglerne i kapitel 10 heller ikke skal gælde ved krav i anledning af atomskade, forvoldt af et atomdrevet skib. Dette forhold er for Danmarks vedkommende reguleret i ovennævnte lov nr. 332 af 19. juni 1974, § 39.

Baggrunden for bestemmelserne i nr. 3 og 4 er, at det internationale konventionsarbejde om atomansvar bygger på det princip, at ansvaret kanaliseres til ejeren af et atom anlæg, samt at ansvarsgrænserne, i det omfang ansvaret overhovedet kan begrænses, er væsentlig højere end i 1976-konventionen.

I nr. 5 er optaget en bestemmelse, hvorefter begrænsningsretten ikke gælder krav i anledning af skade, som påføres sådanne ansatte, som er nævnt i § 234, stk. 2, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning.

Bestemmelsen bygger på konventionens artikel 3 (e), hvorefter begrænsningsreglerne ikke kommer til anvendelse for så vidt angår krav af den her nævnte art, dersom den ansvarlige 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 konventionen.

§ 236, nr. 5, må ses i sammenhæng med § 243 a, stk. 1, 2. pkt., hvor det som en undtagelse fra lex fori-princippet i 1. pkt., er fastsat at hvis tjenesteaftalen reguleres af en anden konventionsstats lovgivning må denne lovgivning respekteres, selv om den giver begrænsningsret for de her nævnte krav. Omvendt indebærer forslaget i § 236, nr. 5, at der ikke er begrænsningsret for »mandskabskrav« for så vidt angår personer ansat i danske skibe og heller ikke andre tilfælde, hvor dansk lovgivning eller en ikke-konventionsstats lovgivning regulerer tjenesteaftalen.

Udtrykket »skade« omfatter både skade på person og på ejendom. Som skadelidt efter denne bestemmelse betragtes ikke alene det egentlige skibsmandskab, men også f. eks. personer, der er ansat hos en selvstændig forpagter af en færges restauration.

Gældende § 234, stk. 2, har udtrykkelig medtaget lodser, uden at der dog i 1957-konventionen findes en udtrykkelig hjemmel herfor. Udvalget har på baggrund af 1976-kon-

ventionens indsnævring af bestemmelsens anvendelsesområde i forhold til den tilsvarende bestemmelse i 1957-konventionen ikke forsøgt en præcisering af, hvorvidt udtrykket »servants« (ansatte) også dækker en lods, idet man finder, at spørgsmålet må afgøres på grundlag af den konkret indtrufne skade.

§ 236, nr. 5, omfatter ikke kun krav fra den ansatte selv, men f. eks. også fra hans arvinger og pårørende jfr. betænkning nr. 315/1962, side 24. Bestemmelsen vil formentlig også dække et selskab, der har overtaget en lovpligtig ulykkesforsikring, og som gør regres over for rederen i medfør af forsikringsaftalelovens § 25; på samme måde vil bestemmelsen formentlig dække et krav, der rettes mod rederen, fordi han ikke har opfyldt sin forpligtelse til at tegne en lovpligtig ulykkesforsikring for den skadelidte.

Det er i relation til nr. 5 ingen betingelse, at den ansvarlige er skadelidtes arbejdsgiver.

I nr. 6 er det udtrykkeligt fastsat, at krav på renter og sagsomkostninger ikke er undergivet begrænsning. En lignende bestemmelse findes i gældende § 234, stk. 3. Ved indarbejdelsen af 1957-konventionen blev det om denne bestemmelse anført, at 1957-konventionen ikke indeholdt bestemmelser vedrørende dette spørgsmål, og at man derfor frit måtte kunne regulere spørgsmålet i den nationale lovgivning. Af 1976-konventionen fremgår det imidlertid indirekte, at krav på renter ikke indgår i begrænsningsbeløbet, idet det i 1976-konventionens artikel 11, stk. 1, er nævnt, at en begrænsningsfond udover begrænsningsbeløbet skal omfatte rente for tiden fra den ansvarspådragende hændelse indtil fondens oprettelse.

Vedrørende spørgsmålet om renter for tiden efter fondsoprettelsen henvises til bemærkningerne i § 353.

Til § 237

Selv om kravet er af en sådan art, at det i medfør af § 235, jfr. § 236, kan begrænses, kan den ansvarlige dog have tabt retten til at gøre begrænsningsretten gældende på grund af hans subjektive forhold i forbindelse med den skadevoldende handling.

Dette følger af forslaget § 237, hvori det er fastsat, at retten til at begrænse ansvaret bortfalder, såfremt den ansvarlige har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft

uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Formuleringen er en næsten ordret oversættelse af 1976-konventionens artikel 4.

En sådan bestemmelse blev første gang indført i den i 1968 vedtagne ændring af konossementskonventionen af 1924, der benævnes Visby-reglerne, artikel 4, stk. 5 (e), der er indarbejdet i sølovens § 120, stk. 5. Endvidere blev formuleringen anvendt i Athen-konventionen fra 1974 om ansvar for passagerer og deres rejsegods, jfr. sølovens § 194.

1976-konventionens artikel 4 samt forslagens § 237 adskiller sig dog fra de netop nævnte bestemmelser ved at opstille en formelt lidt strengere adækvansbestemmelse; således anvendes her udtrykket »sådan skade«.

Med kravet om, at den skadevoldende handling skal være forårsaget af den ansvarlige *selv*, jfr. 1976-konventionens formulering »personal act or omission«, er der ikke taget stilling til identifikationsspørgsmålet, det vil sige spørgsmålet om, hvorvidt en ansvarspådragende handling foretaget af en ansat kan betragtes som udført af rederen personligt. Udtrykket må forstås i overensstemmelse med Visby-protokollens artikel 4, stk. 5 (e), og 1974-konventionens artikel 13, selv om disse konventioner ikke medtager ordet »personale«. Som nævnt i betænkning nr. 642/1972, side 22 og side 49, må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at tegne rederiet normalt vil være begrænset til de i sølovens 4. kapitel specificerede områder.

Såfremt-ansatte, med hvem rederen efter det ovenfor anførte ikke skal identificeres, har forårsaget skaden på den i bestemmelsen nævnte måde, får dette ikke betydning for rederens begrænsningsret, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar.

Til § 238

Bestemmelsen angiver ansvarsgrænserne for forskellige slags fordringer. Udover hvad der er anført nedenfor, henvises der til de indledende bemærkninger til dette kapitel, pkt. d.

Bestemmelsen, der erstatter gældende § 235, gengiver 1976-konventionens artikel 6 og 7.

Som nævnt i de generelle bemærkninger opereres der med 3 forskellige ansvarsgrænser, dels vedrørende personskaade på skibets egne passagerer (bestemmelsens stk. 1), dels vedrørende skade på andre personer (bestemmelsens stk. 2), og dels vedrørende andre krav samt en eventuel udækket del af krav, som nævnt i stk. 2 (bestemmelsens stk. 3).

I *stk. 1* fastsættes det, at ansvarsgrænsen for krav i anledning af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade er 46.666 specielle trækingsrettigheder (SDR) svarende til ca. 325.000 d. kr. multipliceret med det antal passagerere, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mill. SDR, svarende til ca. 175 mill. d. kr.

Bestemmelsen vedrører alene passagerer om bord i det skib, hvorfra den ansvarlige opererer. Sker der skade på passagerer om bord i et andet skib, f. eks. som følge af at et skib tilhørende den ansvarlige person kolliderer med et passagerskib, vil krav i anledning heraf være undergivet grænserne i stk. 2 og eventuelt stk. 3.

Som passagerer i § 238, stk. 1, anses personer, der er omfattet af definitionen i lovudkastets § 171, stk. 2. Denne definition bygger på passagerkonventionen fra 1974, artikel 1, stk. 4, og svarer til 1976-konventionens artikel 7, stk. 2. Personer, der er om bord i et lystfartøj som ejerens gæster, betragtes ikke som passagerer, da der ikke her foreligger en »befordringsaftale«.

Ansvarsgrænsen for passagerskadekrav afhænger af, hvor mange passagerer skibet efter sit certifikat har tilladelse til at medføre. At skibet faktisk medfører færre passagerer får derfor ingen indflydelse på ansvarsgrænsen.

Efter de for udvalget foreliggende oplysninger vil ansvarsgrænsen for passagerskadekrav kun undtagelsesvis ligge under det i bestemmelsen fastsatte maksimum på 25 mill. SDR, idet flertallet af danske færges har certifikat til at medtage over 500 passagerer. Per capita-begrænsningen på 46.666 SDR pr. passager ifølge certifikatet vil derfor kun være aktuel ved de helt små færges.

I 1976-konventionens definition af »passager« er det ikke gjort til et kriterium, at befordringen sker med et »passagerskib«, jfr.

herved skibstilsynslovgivningen, hvoraf det fremgår, at som passagerskibe betragtes alene skibe, der beforder flere end 12 passagerer. Skibe, der medbringer et lavere antal passagerer, behøver således intet passagercertifikat. Ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen for et sådant skib bør man efter udvalgets opfattelse behandle det, som om det havde »certifikat« til at medtage 12 passagerer, medmindre der ud fra specielle regler er fastsat et lavere antal passagerer, idet konventionens henvisning til certifikatets angivelser må betrages som udtryk for, at begrænsningsbeløbet ikke afhænger af det faktiske antal medførte passagerer.

En passagers krav på erstatning i anledning af forsinkelse eller skade på rejsegods vil være omfattet af ansvarsgrænsen i stk. 3.

I *stk. 2* fastsættes ansvarsgrænsen for krav i anledning af skade på andre personer end skibets egne passagerer. Som nævnt ovenfor til forslaget § 236, nr. 5, vil ansvaret ikke kunne begrænses for krav fra personer, der tilhører besætningen. *Stk. 2* vedrører derfor i første række krav fra personer om bord i et andet skib eller personer i land. Krav fra ansatte, der er omfattet af § 243 a, stk. 1, 2. pkt., vil dog også være omfattet af § 238, stk. 2.

I *stk. 3* fastsættes ansvarsgrænsen for krav i anledning af tingsskadekrav og andre krav som nævnt i § 235, bortset fra krav, der er omfattet af *stk. 1* i nærværende paragraf, samt personskadekrav, der er blevet fuldt ud dækket inden for ansvarsgrænsen, som nævnt i *stk. 2* i nærværende paragraf. I § 239, stk. 2, er det angivet, hvorledes en udækket del af et krav som nævnt i § 238, stk. 2, konkurrerer med andre krav, som er nævnt i § 238, stk. 3, inden for den her fastsatte ansvarsgrænse.

Stk. 4, der gengiver 1976-konventionens artikel 9, stk. 1 og 2, fastslår for det første, at ansvarsgrænserne i *stk. 1-3* gælder summen af alle krav, der opstår ved en og samme hændelse. Udtrykket »hændelse« (distinct occasion) er ikke defineret i 1976-konventionen; i 1969-konventionen om ansvar for olie-skader, artikel 1, stk. 8, defineres »hændelse« (incident) som »enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse . . .«. Denne definition må ganske vist ses i sammenhæng med 1969-konventionens artikel 1, stk. 6 og 7, men kan dog formentlig

tages som udgangspunkt ved den konkrete afgørelse af, om flere skader, der indtræffer umiddelbart efter hinanden, kan anses for at hidrøre fra den samme hændelse.

For det andet fastslås det i *stk. 4*, at såfremt kravet rettes mod flere af de i § 234 nævnte personer, der er ansvarlige for den skadevoldende hændelse, gælder ansvarsgrænsen for de sammenlagte krav mod disse personer. En solidarisk hæftelse gælder med andre ord alene begrænsningsbeløbet, ikke det fulde erstatningsbeløb. Har en af de ansvarlige betalt begrænsningsbeløbet, er de medansvarlige frigjort over for den skadelidte. Det følger af § 234, stk. 3, samt af konventionens artikel 1, stk. 6, at en ansvarsforsikrer er beskyttet på samme måde som den sikrede selv.

Er der flere skibe involveret i den skadevoldende hændelse, og påhviler ansvaret for hændelsen ikke kun det ene skib, vil skadelidte sideløbende kunne rette krav mod alle ansvarlige skibe op til skibenes respektive begrænsningsbeløb.

Aggregeringen af kravene gælder også ved den indbyrdes regres mellem de ansvarlige. Ved opgørelsen af det endelige ansvar mellem de ansvarlige vil man således skulle anvende skyldbrøken på ansvarsgrænsen. Dette må også gælde, hvor den ansvarlige, der gør regreskravet gældende, i medfør af § 237 har mistet retten til at begrænse sit ansvar.

Stk. 5 gengiver konventionens artikel 6, stk. 4, samt artikel 9, stk. 1 (c).

Af den første sætning følger, at for bjærgere, der ikke opererer fra et skib, men f. eks. fra en helikopter, eller som kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Denne bestemmelse er et nødvendigt supplement til *stk. 2* og *stk. 3*, idet de her fastsatte ansvarsgrænser er afhængige af skibets tonnage.

Ansvarsgrænsen efter *stk. 5* anvendes ikke, når bjærgeren opererer fra eget skib, uanset om han, som det var tilfældet i TOJO-MARU-sagen, faktisk befinder sig uden for bjærgningsfartøjet på tidspunktet for den skadevoldende hændelse.

Af den 2. sætning i *stk. 5* følger, at ansvarsgrænsen, udregnet på basis af en tonnage på 1.500 tons, skal anvendes på de aggregerede krav om den eller de af den 1. sætning omfattede bjærgere samt disses folk.

I tilfælde, hvor den ansvarspådragende hændelse ikke alene skyldes fejl fra den af stk. 5 omfattede bjærger, men f. eks. også fejl fra rederen af det skib, der bjærges, vil der ikke ske aggregering af kravene mod henholdsvis bjærgeren og rederen; dette følger af, at der for hver af disse er fastsat selvstændige aggregeringsregler i henholdsvis stk. 5 og stk. 4, jfr. konventionens artikel 9, stk. 1 (a) og (c).

Opererer bjærgeren fra et skib, følger det af konventionens artikel 9, stk. 1, (b), at krav mod rederen af det bjærgende fartøj heller ikke aggregeres med krav mod f. eks. rederen af et bjærget fartøj.

Udvalget har ikke anset det for nødvendigt at medtage en udtrykkelig bestemmelse svarende til artikel 9, stk. 1 (b), idet en bjærger, som opererer fra eget skib, må betragtes som en reder, og i det omfang der tillige måtte være tale om fejl fra f. eks. rederen af det bjærgede skib, er det princippet i 1976-konventionen, at hver reder hæfter selvstændigt op til den for ham gældende ansvarsgrænse, udregnet på grundlag af skibets tonnage, uden aggregering af kravene.

I *stk. 6* findes en definition af, hvad der forstås ved skibets tonnage. Skibets ansvarstonnage er således bruttotonnagen udmålt på grundlag af målingskonventionen fra 1969. Målingskonventionen skal anvendes, uanset om vedkommende skib er hjemmehørende i en stat, for hvilken målingskonventionen ikke er i kraft, og uanset om skibet efter sin alder falder ind under de i målingskonventionen givne overgangsbestemmelser.

Endvidere er der i *stk. 6* en henvisning til § 366, der indeholder en definition af SDR samt en angivelse af tidspunktet for omregning af SDR til national valuta. Den hidtidige bestemmelse om den i sølovens kapitel 10 anvendte regneenhed var placeret i selve kapitel 10; da regneenheden imidlertid optræder andre steder i søloven end i kapitel 10, har udvalget fundet det rigtigst at placere bestemmelsen i lovens slutningsbestemmelser. Dette indebærer konsekvensrettelser i §§ 120, stk. 2, 192, stk. 5 samt § 270, stk. 4.

Til § 239

Bestemmelsen, der gengiver 1976-konventionens artikel 12 og artikel 6, stk. 2, erstatter

gældende § 236 om fordelingen af ansvarsbeløbene og om subrogationsret.

Bestemmelsen gælder, uanset om der oprettes en begrænsningsfond, jfr. herved konventionens artikel 10, stk. 2.

Stk. 1 gengiver artikel 12, stk. 1. Efter bestemmelsen skal hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres krav. Kravets størrelse afhænger i sidste ende af, hvad der ville blive tilkendt ved en domstol, jfr. formuleringen i artikel 12, stk. 1: »established claims«; der er således ikke tilsigtet nogen realitetsændring af det i gældende § 236, stk. 3, anvendte udtryk: »I forhold til de pågældende fordringers størrelse«.

Det følger af sammenhængen med forslagets § 238, at kun krav, der efter deres art kan begrænses, jfr. forslagets § 235 og § 236, skal tages i betragtning ved fordelingen af begrænsningsbeløbet. Også krav, for hvilke begrænsningsretten er bortfaldet i medfør af § 237, vil skulle medtages ved beregningen af de enkelte fordringshaveres andel i begrænsningsbeløbet.

Som nævnt i de generelle bemærkninger har udvalget ikke ønsket at benytte den i konventionens artikel 6, stk. 3, givne adgang til at give krav i anledning af skade på havneanlæg, bassiner m. v. fortrinsstilling i begrænsningsbeløbet.

Den forholdsmæssige fordeling af begrænsningsbeløbet, som er fastslået i stk. 1, gælder endvidere også på krav i anledning af fjernelse af vrag. Som nævnt i de generelle bemærkninger afsnit e, punkt 8, foreslås disse krav også undergivet begrænsningsret, selv om der efter konventionens artikel 18 er mulighed for at undtage sådanne krav.

I *stk. 2* er det fastsat, at såfremt beløbet i medfør af § 238, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til fuldt ud at dække de af § 238, stk. 2, omfattede personskadekrav, skal den udækkede del af sådanne personskadekrav medregnes ved fordelingen af det i § 238, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb. Bestemmelsen svarer til gældende § 236, stk. 2, der dog også omfatter passagerskadekrav.

Stk. 3 og stk. 4, erstatter gældende § 236, stk. 4, og bygger på konventionens artikel 12, stk. 2, 3 og 4.

Stk. 3 fastsætter, at såfremt en person helt eller delvist har betalt et krav, inden ansvarsbeløbene er fordelt, indtræder han i for-

Bilag til f.t.l. vedr. søloven

dringshaverens ret til dækning i forhold til det betalte beløb. Bestemmelsen vedrører dels betalinger, der er udredet af en af § 234 omfattet person, dels, til forskel fra gældende § 236, stk. 4, betalinger, der er udredet af en trediemand, hvilket følger af konventionens artikel 12, stk. 3.

Stk. 3 skal forstås med den begrænsning, at såfremt en solidarisk medansvarlig har indfriet et krav fra en fordringshaver, kan han ikke i regres-omgangen gøre det fulde krav gældende over for sin medansvarlige, idet kravet vil skulle reduceres med den del, der skal bæres af ham.

En yderligere modifikation ligger i, at selv om rederen ved indfrielsen af et krav har reduceret erstatningsbeløbet i forhold til den forventede dividende ved fordelingen af begrænsningsbeløbet, kan han dog mod den af ham oprettede begrænsningsfond anmelde det fulde erstatningskrav uden hensyntagen til den foretagne reduktion.

Efter *stk. 4* skal der ved fordelingen af begrænsningsbeløbet også tages hensyn til krav, som en ansvarlig på et senere tidspunkt kan blive nødt til at betale helt eller delvis. Bestemmelsen gælder ligesom *stk. 3*, hvortil den henviser, krav, der er undergivet samme ansvarsgrænse, jfr. herom bemærkningerne til § 239, stk. 1, samt § 240, stk. 2. Når det er anført, at retten kan beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, er der taget højde for, at *stk. 4* som udgangspunkt også gælder i de tilfælde, hvor der ikke er oprettet begrænsningsfond. Når det i § 242, der regulerer de tilfælde, hvor der ikke er oprettet begrænsningsfond, i *stk. 1* er anført, at der under en retssag alene skal tages hensyn til de krav, der gøres gældende under sagen, må dette forstås med den modifikation, at der dog skal tages hensyn til krav, som den ansvarlige kan godtgøre, at han har eller vil få subrogationsret for i medfør af § 239.

Til forskel fra gældende § 236, stk. 4, er det ikke i udkastets *stk. 3* og *4* gjort til en betingelse for at anerkende subrogationskravet, at det beløb, som anmelderen »har betalt« eller »kan blive nødt til at betale«, er et krav, »der kunne gøres gældende her i riget«. Det må dog fortsat kræves, at betalingen efter udkastets *stk. 3*, respektive den forventede betaling efter *stk. 4*, bygger på en formodning om, at der efter dansk eller udenlandsk lov foreligger en retlig forpligtel-

se. Som udkastets *stk. 3* og *4* er formuleret, stilles der strengere krav for at anerkende subrogationen, når der er tale om krav, som først betales efter fondens fordeling, men der vil også i *stk. 3*-situationen være anledning til at vurdere, om den foretagne betaling var rimelig.

Til § 240

§§ 240 og 241 vedrører specielt de tilfælde, hvor der er oprettet en begrænsningsfond. I § 240 findes betingelserne for oprettelse af en begrænsningsfond i Danmark, samt visse retsvirkninger af en i Danmark oprettet begrænsningsfond, medens § 241, der specielt vedrører beskyttelse af den eller de ansvarlige, for hvem fonden anses for oprettet, mod arrest m. v., ikke er begrænset til fonde oprettet i Danmark.

Det følger af *stk. 1*, at en begrænsningsfond kun kan oprettes her i landet, såfremt der begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retlige skridt ved en domstol her i landet i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses. Et sådant andet retligt skridt kan f. eks. være et udlæg på grundlag af et frivilligt forlig.

Bestemmelsen indeholder endvidere den værningsregel, at uanset hvor i landet det retlige skridt er foretaget, skal fonden oprettes ved sø- og handelsretten i København. Der er ikke i lovudkastet foreslået undtagelse fra de tilfælde, hvor retlige skridt tages på Grønland eller Færøerne.

Bestemmelsen, der gengiver konventionens artikel 11, stk. 1, 1. sætning, må forstås således, at den ansvarlige ikke selv, ved at anlægge et anerkendesspørgsmål, kan tilvejebringe betingelserne for en fondsoprettelse, da en sådan adgang for den ansvarlige ville gøre konventionens betingelser for fondsoprettelse illusoriske.

Også en indbringelse af kravet for en voldgiftsret her i landet vil berettige den ansvarlige til at oprette en fond.

En begrænsningsfond kan også oprettes af andre end den umiddelbart ansvarlige, f. eks. af den ansvarliges forsikringselskab; efter den i dag fulgte praksis foretages en sikkerhedsstillelse dog normalt i den ansvarliges navn, uanset om midlerne eller garantien er tilvejebragt af f. eks. hans ansvarsforsikrer.

En begrænsningsfond kan oprettes uanset, om fordringshaveren gør gældende, at begrænsningsretten er bortfaldet i medfør af forslaget § 237. Dette er angivet med formuleringen »krav, der efter deres art kan begrænses«. 1976-konventionens udtryk »claims subject to limitation« er ganske vist ikke entydig; således omfatter det ikke alle af artikel 2 omfattede krav, om end udtrykket bruges som overskrift på artikel 2, men må indsnævres i medfør af de undtagelser fra art. 2, som er gjort i art. 3. Det forekommer imidlertid ikke hensigtsmæssigt at udelukke fondsoprettelse, hvor begrænsningsretten er bortfaldet i medfør af forslaget § 237, da en sådan afgrænsning ville forudsætte, at domstolen præjudicielt skulle afgøre, om der forelå en begrænsningsret, hvilket ville kunne forsinke selve fondsproceduren urimeligt, da en sådan præjudiciel afgørelse under ingen omstændigheder kunne forventes at få bindende virkning for senere tilkomne kreditorer. Det bemærkes i den forbindelse, at § 241, stk. 1 og 2, er formuleret ud fra den forudsætning, at fonden kan oprettes, selv om begrænsningsretten er bortfaldet, hvilket fremgår af, at de af disse bestemmelser flydende retsvirkninger ikke kun er gjort afhængige af, om der er oprettet en begrænsningsfond, men tillige af, om den ansvarlige har mistet retten til at begrænse ansvaret.

I begrænsningsfonden kan indgå begrænsningsbeløb fra både stk. 1, 2 og 3 i forslaget § 238, selv om det krav, der gav anledning til fondsoprettelsen, kun vedrører én af de i § 238 omhandlede kategorier af krav. Den ansvarlige er frit stillet med hensyn til, om der i fonden også skal indgå begrænsningsbeløbet i medfør af § 238, stk. 2, såfremt det krav, der giver anledning til fondsoprettelsen, alene er et tingsskadekrav, omfattet af § 238, stk. 3. Det kan f. eks. tænkes, at erstatning i anledning af personskade som nævnt i § 238, stk. 2, ikke vil nå op på ansvarsgrænsen i § 238, stk. 2, og rederen vil da ikke have anledning til at oprette en begrænsningsfond for så vidt angår dette krav. Er det omvendt et personskadekrav efter § 238, stk. 2, der giver anledning til fondsoprettelsen, og ønsker den ansvarlige at opnå den af fondsoprettelsen følgende beskyttelse, jfr. udkastets § 241, må der i fonden indbetales såvel det af § 238, stk. 2, som det af § 238, stk. 3, følgende begrænsningsbeløb.

Efter *stk. 2* anses fonden for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig samme ansvarsgrænse, og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for. Dette indebærer, at disse personer nyder den beskyttelse mod arrest eller udlæg m. v., som følger af § 241.

Bestemmelsen, der bygger på konventionens artikel 11, stk. 3, omfatter efter formuleringen ikke sådanne medansvarlige, som i medfør af forslaget § 237 har mistet begrænsningsretten, jfr. udtrykket ». . . personer, der kan påberåbe sig den samme ansvarsgrænse«. Som nævnt i bemærkningerne til § 239, stk. 1, skal der dog ved fordelingen af begrænsningsbeløbet også tages hensyn til krav, der i medfør af § 237 ikke kan begrænses. Den begrænsning, som ligger i det netop citerede udtryk, har derfor i praksis næppe stor betydning, idet en domstol ved udmålingen af den sikkerhed, som en ansvarlig skal stille for derved at undgå en arrest for et ubegrænset krav, formentlig efter almindelige regler vil tage hensyn til, at arrestrekvirenten har sikkerhed for en del af kravet i fonden.

Det fremgår af det netop nævnte, at udtrykket »krav, som ansvarsgrænsen gælder for« skal forstås som krav, der efter deres art kan begrænses, og som er undergivet samme ansvarsgrænse.

Efter *stk. 3* er den, der har oprettet en fond ved sø- og handelsretten, beskyttet mod, at der her i landet anlægges sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt fondsopretteren har ret til ansvarsbegrænsning. Formålet med bestemmelsen er at kanalisere alle retssager, hvis udfald får betydning for fordelingen af fonden, hen til den domstol, nemlig sø- og handelsretten i København, der skal afgøre fondens fordeling. Søgsmål anlagt før fondsoprettelsen fortsætter dog. Da sø- og handelsretten også skal afgøre spørgsmålet om fondsopretterens adgang til at begrænse ansvaret, omfatter forbudet mod sagsanlæg i stk. 3 også anerkendelsessøgsmål vedrørende dette spørgsmål. Beskyttelsen mod anerkendelsessøgsmål er endvidere af praktiske årsager udstrakt til også at gælde evt. medansvarlige.

Konventionen indeholder ingen til stk. 3 svarende litispændingsregel. Bestemmelsen hindrer derfor ikke, at der efter en fondsoprettelse i udlandet anlægges sag her i landet. Sagsøgerens interesse i et sådant sagsanlæg

vil dog være begrænset på grund af beskyttelsen mod arrest, udlæg m. v., som fondsoprettelsen efter § 241 giver de ansvarlige.

Til § 241

Bestemmelsen angiver sammen med § 240, stk. 2 og 3, betydningen for andre, forudgående som efterfølgende, retlige skridt af, at en begrænsningsfond er oprettet. De processuelle regler omkring fondens oprettelse og fordeling er angivet i kapitel 15, jfr. § 240, stk. 4.

§ 241 gælder i modsætning til § 240 også begrænsningsfonde, der er oprettet uden for Danmark.

De retsvirkninger, som er angivet i § 241, svarer i store træk til de retsvirkninger, som følger af gældende § 237 og § 238. Forslaget går dog videre, idet en fondsoprettelse efter forslaget også beskytter mod udlæg, medens gældende §§ 237 og 238 alene vedrører arrest samt sikkerhedsstillelse til afværgelse af arrest.

Efter forslaget indtræder beskyttelsen mod arrest, udlæg m. v. kun, såfremt der oprettes en begrænsningsfond ved en domstol eller, jfr. konventionens artikel 12, stk. 1, ved en anden kompetent myndighed, medens den i medfør af gældende §§ 238 og 239 følgende beskyttelse ikke er afhængig af, at visse formelle betingelser for sikkerhedsstillelsen er opfyldt. Efter forslaget vil f. eks. en bankgaranti, der stilles direkte over for en arrestkvirent, således ikke beskytte en medansvarlig mod arrest m. v., ligesom den, der stiller en sådan bankgaranti, ikke kan være sikker på, at den vil blive godtaget i udlandet som en beskyttelse af ham selv mod arrest.

Den af forslagens § 241 følgende beskyttelse indtræder kun, såfremt den, mod hvem kravet gøres gældende, har ret til ansvarsbegrænsning. Dette fremgår ganske vist ikke klart af 1976-konventionen, men er derimod udtrykt i 1957-konventionens artikel 5, stk. 1, jfr. også 1969-konventionens artikel VI, stk. 1, og det har ikke været tanken i 1976-konventionen at ændre på dette forhold. Det skal herved erindres, at det som nævnt i bemærkningerne til § 240, stk. 1, muligvis kan indfortolkes i artikel 11, stk. 1, 1. sætning, at kun krav, for hvilke ansvaret rent faktisk kan begrænses, kan udløse en fondsoprettelse. Som nævnt dér har udvalget dog af praktiske

grunde ikke fundet det rimeligt at fortolke artikel 11, stk. 1, 1. sætning, så snævert.

Stk. 1 bygger på konventionens artikel 13, stk. 1, og regulerer beskyttelsen i forhold til de kreditorer, der har anmeldt et krav over for begrænsningsfonden.

Stk. 2 gælder uanset, om der faktisk er anmeldt et krav mod begrænsningsfonden. Beskyttelsen efter stk. 2 indtræder i og med, at der er oprettet en begrænsningsfond her i landet, i Finland, Norge eller i Sverige. Da beskyttelsen efter stk. 2 ligesom efter stk. 1 er absolut, dvs. uafhængig af en domstols skøn, er der til en vis grad tale om en overlapning mellem stk. 1 og stk. 2. Denne overlapning binder imidlertid i selve konventionens tekst, idet artikel 13, stk. 2, om bortfald af arrest eller sikkerhedsstillelse vedrører alle krav, uanset om de er anmeldt i fonden eller ej.

Stk. 2 medfører, at der ikke kan foretages arrest eller udlæg m. v., efter at en begrænsningsfond er oprettet her i landet, eller i Finland, Norge eller Sverige. Af 2. sætning i stk. 2 følger det, at en arrest eller sikkerhedsstillelse altid bortfalder, når fonden oprettes i et nordisk land. Er der derimod gjort udlæg for kravet, bortfalder dette udlæg ikke, jfr. konventionens udtryk »arrested or attached«, der ikke kan forstås som omfattende udlæg. Hertil kommer, at såfremt et allerede foretaget udlæg kunne ophæves efter § 241, ville det udhule den i udkastets § 242 foreskrevne procedure for begrænsningssøgsmål uden fondsoprettelse. Udlægshavere vil dog ikke kunne sætte det udlagte på tvangsauktion, da udøvelsen af en sådan retting hindres af 1. sætning i stk. 2.

Når der i § 241, stk. 2, henvises til § 242, stk. 2, skyldes det, at det af sidstnævnte bestemmelse følger, at oprettelse af en begrænsningsfond ikke har den i § 241 angivne retsvirkning for en person, der inden fondsoprettelsen er blevet sagsøgt, og som ikke i rette tid under retssagen får indsat et forbehold om, at der ved fordelingen af begrænsningsbeløbet også skal tages hensyn til andre krav end dem, der er gjort gældende under sagen.

Stk. 3 regulerer det forhold, at begrænsningsfonden er oprettet i en ikke-nordisk konventionsstat. I denne situation *kan* domstolen afslå en begæring om arrest eller udlæg og *kan* bestemme, at en foretagen arrest skal hæves, eller en sikkerhed herfor skal

frigives; i visse specielt nævnte tilfælde skal arresten dog hæves, eller sikkerheden frigives, såfremt fonden er oprettet, inden de nævnte forholdsregler er truffet.

I de tilfælde, hvor afgørelsen af, om en foretaget arrest eller sikkerhedsstillelse skal ophæves, er overladt til domstolens skøn, må der lægges vægt på de konkrete omstændigheder; forholdet kan f. eks. være det, at en fordringshaver har haft væsentlige udgifter ved at forfølge sin ret, f. eks. ved gennem arresten at skabe sig et værneting her i landet; vælger den ansvarlige i denne situation alligevel at oprette en begrænsningsfond i et andet land, (hvilket forudsætter at der indledes retlige skridt imod ham dér, jfr. konventionens artikel 11, stk. 1), kan det tænkes, at specielt kreditorer for mindre krav vil opgive at forfølge deres ret uden for landets grænser, dels fordi de derved kan blive tvunget gennem et nyt søgsmål, dels fordi de – uden at der dog klart foreligger en »stk. 5-situation« – kan forudse praktiske problemer med at få et eventuelt erstatningsbeløb ud af vedkommende land. Domstolen bør herved tillige tage i betragtning, at rederen kunne have valgt at oprette en fond her i landet straks i stedet for i første omgang blot at stille sikkerhed for den enkelte fordring. Var det fra starten til at forudse, at de samlede krav ville overstige ansvarsgrænsen, er der ikke det samme hensyn at tage til rederens generelle interesse i at undgå dobbeltprocesser. Omvendt vil det tale til fordel for en ophævelse af arresten eller sikkerhedsstillelsen, at fonden er oprettet på et sted, der er praktisk for et flertal af fordringshaverne.

I sidste sætning i stk. 3 er angivet en række specielle situationer, hvor en efter fondsoprettelsen foretagen arrest skal hæves, og sikkerhedsstillelsen til afværgelse af sådan arrest frigives, uanset at fonden er oprettet i en ikke-nordisk konventionsstat. I de her nævnte tilfælde, der svarer til konventionens artikel 13, stk. 2, sidste sætning, litra a-c, er kreditorerne beskyttet derved, at en sådan obligatorisk ophævelse af arresten m. v. kun gælder i de tilfælde, hvor arresten er foretaget efter fondens oprettelse. Konventions teksten er ganske vist ikke entydig på dette punkt, idet det fra visse sider er hævdet, at artikel 13, stk. 2, sidste sætning, også omfatter de tilfælde, hvor arresten er foretaget, eller sikkerheden stillet, inden fondsoprettel-

sen. 1976-konventionen indeholder imidlertid ingen til 1957-konventionens artikel 5 tidsmæssig fiksering (jfr. 1957-konventionens artikel 5: »if established that the shipowner has *already given satisfactory bail or security*») og må derfor antages at stille konventionsstaterne frit. Udvalget har herved taget i betragtning, at fordringshavernes forventning om, at en stillet sikkerhed opretholdes, ikke er undergivet nogen definitiv beskyttelse, jfr. konventionens udtryk: »may be released by order of the court«. Man er derfor under drøftelser mellem de nordiske sølovsudvalg blevet enige om at foretage en afvejning af hensynet til de skadelidte og hensynet til den beskyttelse, som skadevolderen har krav på i medfør af konventionen, således at fondsoprettelse i et nordisk land også bevirker bortfald af en arrest foretaget før fondsoprettelsen, jfr. forslaget stk. 2, medens en sådan arrest kan bevares, hvis fonden oprettes i en ikke-nordisk konventionsstat, jfr. 2. sætning i stk. 3.

Den forskellige behandling af fonde oprettet i en nordisk stat og i en ikke-nordisk konventionsstat har de nordiske udvalg anset sig berettiget til på baggrund af konventionens artikel 13, stk. 2 (d), hvor der er foreskrevet obligatorisk bortfald af arrest m. v., foretaget i den samme stat, som fonden er oprettet i. Denne obligatoriske retsvirkning er det fundet naturligt at udstrække til fonde, der oprettes i de nævnte nordiske lande, som kan betragtes som ét retsområde i særlig henseende. Forslaget er i overensstemmelse med gældende § 237, stk. 4.

Udvalget er opmærksom på, at den omstændighed, at en arrest m. v. foretaget her i landet ikke altid bortfalder ved en fondsoprettelse i en konventionsstat, kan skabe visse procesmæssige problemer, idet en arrestsag efter retsplejelovens § 636 ikke vil være undergivet litispændens i forhold til proceduren omkring fordelingen af den i udlandet oprettede begrænsningsfond. Det bør dog herved erindres, at § 240 kun hindrer sagsanlæg her i landet, efter at en begrænsningsfond er oprettet, hvorfor en inden fondsoprettelsen anlagt sag under alle omstændigheder vil kunne føres igennem uafhængig af fondsproceduren, medmindre retsplejelovens almindelige regler i det konkrete tilfælde foreskriver en samordning af processkridtene. Endvidere bemærkes, at såfremt skadevolder under en

arrestsag begærer optaget et forbehold efter § 242 om, at der skal tages hensyn til andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, følger det da af forslaget § 242, stk. 2, der gælder uanset, i hvilken konventionsstat en begrænsningsfond er oprettet, at dommen ikke kan fuldbyrdes.

Stk. 4 om virkningen af fondsoprettelse i en ikke-kontraherende stat har ingen parallel i 1976-konventionen, men bygger på gældende § 238, stk. 1, hvorefter domstolen kan hæve en arrest eller frigive en sikkerhed, hvis det godtgøres, at den ansvarlige allerede har stillet betryggende sikkerhed. Bestemmelsen i gældende § 238 bygger på 1957-konventionens artikel 5, stk. 1, der ikke er begrænset til sikkerhedsstillelse i en stat, der har ratificeret 1957-konventionen. Med henvisningen i forslaget § 241, stk. 4 til stk. 3, ligger det klart, at en domstol også *kan* træffe beslutning om ophævelse af en arrest eller frigivelse af en sikkerhed, selv om vedkommende begrænsningsfond først er oprettet i ikke-konventionsstaten efter, at der her i landet er foretaget arrest eller stillet sikkerhed herfor.

Denne omstændighed, at en domstol finder det godtgjort, at en begrænsningsfond, oprettet i en ikke-konventionsstat, kan side-stilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 240, medfører ikke automatisk, at dommeren skal frigive sikkerheden eller ophæve arresten, jfr. ordene »reglerne kan anvendes tilsvarende ...«. Dette stemmer da også med gældende § 238, der alene indebærer en *automatisk* ophævelse af den stillede sikkerhed eller foretagne arrest i de tilfælde, hvor sikkerheden er stillet inden for en konventionsstat.

Det praktiske anvendelsesområde for forslaget § 241 vil være de tilfælde, hvor en stat har baseret sin lovgivning på 1976-konventionen uden dog at ratificere denne.

Stk. 5, der bygger på konventionens artikel 13, stk. 3, opstiller 3 betingelser for, at en ansvarlig skal kunne påberåbe sig den beskyttelse, der følger af stk. 1-4. For det første skal den skadelidte have adgang til at deltage i proceduren omkring fordelingen af fonden. For det andet skal han kunne regne med, at det beløb, der bliver ham tilkendt ved domme, også faktisk bliver udbetalt til ham. For det tredje skal det være muligt for ham at overføre det ham tilkomne beløb til sit hjemland uden valutarestriktioner.

Som eksempel på vanskeligheder, der kan opstilles for den skadelidtes deltagelse i fondsproceduren, kan nævnes, at der i vedkommende lands nationale lovgivning findes præklusions- og forældelsesregler, der i praksis virker diskriminerende i forhold til ud-lændinge.

Retsvirkningerne i § 241 for så vidt angår arrest gælder også for arrestforbud, jfr. retsplejelovens kapitel 57.

Til § 241 a

Bestemmelsen giver ligesom § 240, stk. 3, regler om kanalisering af alle retssager til sø- og handelsretten og er herved at betragte som en ren værnetingsregel.

Bestemmelsen i *stk. 1* gælder uanset, om begrænsningsfonden er oprettet i Danmark eller i udlandet. Bestemmelsen gælder endvidere uanset, om den afgørelse, som arrestrekvirenten ønsker at kære, vedrører en begæring om arrest udover begrænsningsbeløbet – enten fordi rekvisitus påstås at have mistet retten til ansvarsbegrænsning i medfør af § 237, eller fordi det omhandlede krav efter sin art ikke anses for omfattet af begrænsningsretten – eller om rekvirentens arrestbegæring bygger på, at betingelserne i § 240, stk. 2, samt § 241, for at opnå beskyttelse mod arrest m. v. af en allerede oprettet begrænsningsfond ikke er til stede.

Stk. 2 gælder ligesom stk. 1 både, hvor begrænsningsfonden er oprettet i Danmark og i udlandet. Bestemmelsen vedrører både den situation, hvor fogden har imødekommet en begæring om arrest for et beløb udover begrænsningsbeløbet, og den situation, hvor fogden har imødekommet en begæring om arrest inden for begrænsningsbeløbet med den begrundelse, at betingelserne i § 240, stk. 2, og/eller § 241, for at være omfattet af den af fondsoprettelsen følgende beskyttelse ikke er til stede.

Efter retsplejelovens regler har rekvisitus ikke adgang til at kære en foretagen arrest eller den af fogden fastsatte sikkerhed, der stilles til afværgelse af en arrest, idet hans interesser er tilgodeset gennem kravet om, at rekvirenten skal anlægge justifikationssag; også i den situation, hvor den sikkerhed, der stilles *på grund af* den fremsatte begæring om arrest, har form af en begrænsningsfond, fører retsplejelovens regler efter udvalgets

opfattelse til, at der skal anlægges en justifikationssag; er der på den anden side tale om, at arrestbegæringen afvises, fordi der uden sammenhæng med netop denne begæring, jfr. herved forslaget § 240, stk. 1, i forvejen var oprettet en begrænsningsfond, har den sidst tilkomne fordringshaver som udgangspunkt ikke pligt til at anlægge justifikationssag. Dette er baggrunden for, at den i stk. 3 omhandlede parallel til en justifikationssag kun vil være aktuel, såfremt arresten nægtes eller bortfalder, *fordi* der oprettes en begrænsningsfond efter § 240, altså her i landet.

Der er ikke i stk. 3 taget stilling til, hvorvidt en justifikationssag efter retsplejelovens almindelige regler skal gennemføres, uanset at arresten bortfalder, henholdsvis sikkerhedsstillelsen frigives, som følge af en fondsoprettelse i udlandet. Der er dog efter udvalgets opfattelse intet behov for at kanalisere en sådan justifikationssag til sø- og handelsretten.

Medens stk. 2 må ses som en modifikation af den i forslaget § 240, stk. 3, fastsatte regel om forbud mod sagsanlæg i visse tilfælde, er der ikke i den i stk. 3 omhandlede situation tale om et egentligt selvstændigt sagsanlæg, idet sø- og handelsrettens afgørelse af arrestbegæringens lovlighed m. v. vil blive truffet i forbindelse med de øvrige opgaver, som påhviler sø- og handelsretten efter § 359 jfr. henvisningen hertil i forslaget § 241 a, stk. 3.

Til § 242

Det følger af *stk. 1, 1. sætning*, der gengiver konventionens artikel 10, stk. 1, 1. sætning, at den ansvarlige kan begrænse ansvaret, selv om der ikke er oprettet en begrænsningsfond.

Efter *stk. 1, 2. sætning*, skal retten, når der ikke oprettes begrænsningsfond, alene tage hensyn til de krav, som er gjort gældende under sagen. Denne bestemmelse må ses i sammenhæng med forslaget § 239, stk. 3 og 4, der, jfr. konventionens artikel 10, stk. 2, også finder anvendelse på de tilfælde, hvor der ikke er oprettet en begrænsningsfond. Bestemmelsen i stk. 1, 2. sætning, skal derfor forstås i overensstemmelse med gældende § 236, stk. 4; bestemmelsen er i overensstemmelse hermed formuleret således, at den ikke

kun angår krav mellem sagsøger og sagsøgte, idet »krav, der er gjort gældende under sagen«, også omfatter krav, hvis eksistens og størrelse er godtgjort af den *ansvarlige*.

I *1. stk., 3. sætning*, findes en regel, der i sin form er af processuel karakter, men som dog i medfør af stk. 2, 2. sætning, har en materiel betydning. Efter bestemmelsen skal der efter den ansvarliges påstand i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen. Den seneste frist for fremsættelse af en sådan anmodning om optagelsen af et forbehold i dommen følger retsplejelovens almindelige regler om, hvor længe der kan fremsættes nye påstande. Stk. 1, 3. sætning, tager først og fremmest sigte på de situationer, hvor den ansvarlige ikke kender eksistensen af andre krav end de, der er gjort gældende under sagen, men hvor han på grund af skadens art, f. eks. forurening hidrørende fra farligt gods, ikke kan udelukke, at der vil blive rejst yderligere krav imod ham. I visse tilfælde vil det dog også være nødvendigt at anmode om optagelse af et forbehold i dommen, selv om den ansvarlige kender eksistensen af alle krav; det kan f. eks. tænkes, at størrelsen af et eller flere krav ikke lader sig angive med en sådan præcision, at den ansvarlige kan siges at have løftet den ham i medfør af forslaget § 239, stk. 4, påhvillende bevisbyrde; efter § 239, stk. 4, jfr. konventionens artikel 12, stk. 4, hvortil der henvises i artikel 10, stk. 2, har skadevolderen intet *krav* på, at der sættes et beløb til side til dækning af de af § 239, stk. 4, omfattede krav, jfr. ordene »kan domstolen bestemme, at der reserveres et tilstrækkeligt beløb ... « (the Court ... may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside). Det følger af den anvendte formulering, at når der ikke oprettes begrænsningsfond, skal den ansvarlige give domstolen et vist grundlag for dens vurdering af, hvor stort et beløb, der skal sættes til side efter § 239, stk. 4. Kan et sådant grundlag ikke tilvejebringes, vil det være nødvendigt for den ansvarlige at anmode om optagelse af et forbehold efter § 242 i dommen.

Efter stk. 2, 2. sætning, vil den ansvarlige kun kunne påberåbe sig beskyttelsen i § 241, såfremt der i dommen er optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og der tillige, inden dommen er blevet retskraftig, er oprettet en

begrænsningsfond. En sådan begrænsningsfond vil også have virkning for de af dommen omfattende krav, selv om begrænsningsfonden er oprettet i udlandet, uanset om den er oprettet af den domfældte eller en af hans medansvarlige, og uanset om den medansvarlige har oprettet fonden på grund af et krav, der ikke har været gjort gældende i den første sag.

Til § 243

I § 243 er fastsat særregler for så vidt angår statsskibe og visse flydende indretning.

Det følger af *stk. 1*, at uanset § 238, *stk. 2* og *3*, skal ansvarstonnagen for et skib, der anvendes af staten i ikke-kommercielle øjemed, mindst udgøre 5.000 brt.

I de generelle bemærkninger, pkt. f, er der redegjort for baggrunden for denne bestemmelse, specielt for udvalgets overvejelser omkring bestemmelsens overensstemmelse med de forpligtelser, som en stat påtager sig ved at ratificere 1976-konventionen.

Selv om *stk. 1, 1. sætning*, forhøjer konventionens minimumstonnage, fastsætter den dog forudsætningsvis, at der som udgangspunkt tilkommer også ikke-kommercielle statsskibe en adgang til at begrænse ansvaret. Efter *stk. 1, 2. sætning*, bortfalder imidlertid denne begrænsningsret for ikke-kommercielle statsskibe i de tilfælde, hvor det efter en konkret bedømmelse af skaden og den ansvars-pådragende handling kan fastslås, at skaden skyldes skibets særlige indretning eller anvendelse. Bestemmelsen kodificerer efter udvalgets opfattelse alene gældende retstilstand, jfr. den i de generelle bemærkninger nævnte BÆVER-dom.

Ved bedømmelsen af, om et skib kan siges udelukkende at blive anvendt i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, jfr. herved både *1.* og *2. sætning* i *stk. 1*, er det ikke afgørende, om skibet efter sin indretning eller anvendelse frembyder specielle risici for den øvrige skibsfart m. v. Udover de i forslaget specielle fremhævede krigsskibe betragtes eksempelvis også toldbåde samt skibe, der anvendes til kystovervågning, som ikke-kommercielle statsskibe. I lovteksten er udtrykkeligt undta-

get isbrydere samt skibe, der anvendes i forbindelse med bjærgning. De af miljøstyrelsen anvendte forureningsbekæmpelsesskibe vil være undergivet mindstetonnagen på 5.000 brt, uanset om de måske i det konkrete tilfælde optræder som bjærgere af et nødstedt skib.

Med skibets særlige egenskaber eller anvendelse, jfr. *stk. 1, 2. sætning*, tænkes der på egenskaber eller anvendelse, som hænger sammen med skibets egenskab af at være et statsskib. Skader, som forårsages af en skydeøvelse fra et krigsskib eller af, at et krigsskib i forbindelse med en natøvelse sejler med slukkede lanterne eller af, at en u-båd sejler i undervandsposition, er typiske eksempler på tilfælde, hvor der ikke vil være ret til at begrænse ansvaret. Heller ikke skader, der er forvoldt af en told- eller politibåd under udrykning, er undergivet begrænsningsret.

Om *stk. 2* henvises til de generelle bemærkninger, pkt. e, *5*.

Til § 243 a

Bestemmelsen indeholder bl. a. visse interlegale regler.

Det følger af *stk. 1*, at der gælder et »lex fori-princip«, idet reglerne i kapitel 10 skal anvendes i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved danske domstole, uanset om fremmed ret i øvrigt skal anvendes. Også reglerne i forslaget til kapitel 15 vil finde anvendelse, jfr. henvisningen hertil i forslagets § 240, *stk. 4*, der er omfattet af henvisningen i § 243 a.

En undtagelse fra lex fori-princippet findes dog i sidste sætning i forslagets § 243 a, *stk. 1*, der gengiver konventionens artikel 3, *stk. 5*, in fine, jfr. bemærkningerne til forslagets § 236, nr. 5.

I *stk. 2* er det fastsat, at reglerne i kapitel 10 kan fraviges for så vidt angår krav, der er undergivet en almindelig regel om lempelse af skadevolders ansvar. Nogle almindelige lempelsesregler findes ikke i dansk ret, men bestemmelsen er medtaget af hensyn til de tilfælde, hvor interlegale regler gør anden national lovgivning anvendelig.

Bilag 4

Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om ansvaret for olieskader

Reglerne i kapitel 12 om ansvar for olieskader blev indsat i søloven ved lov nr. 227 af 24. april 1974. Ved denne lov indarbejdedes i søloven konventionen om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 29. november 1969 (ansvarskonventionen) og konventionen om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening af 18. december 1971 (fondskonventionen). Endvidere fastsattes i § 282, stk. 2 en regel om objektivt ansvar for visse olieforureningsskader, der ikke er omfattet af de nævnte konventioner; § 282, stk. 2, gælder kun ved skade på dansk område.

I forbindelse med indarbejdelsen af 1976-konventionen om begrænsning af rederens ansvar i sølovens kapitel 10 samt et nyt kapitel 15 foreslår udvalget visse ændringer i sølovens kapitel 12 (om ansvar for olieskader).

De processuelle regler i gældende § 271 om oprettelse af og fordeling af en begrænsningsfond foreslås endvidere overført til kapitel 15, således at begrænsningsfonde undergives ens processuelle regler, uanset om de er oprettet i medfør af sølovens kapitel 10 eller kapitel 12.

Til § 270, stk. 4

Som nævnt i bemærkningerne til udkastets § 238, stk. 6 foreslås en bestemmelse om den i sølovens kapitel 6, 10 og 12 anvendte regneenhed, jfr. gældende § 235, stk. 3, placeret i en bestemmelse i lovens slutning. Dette har nødvendiggjort en anden affattelse af første sætning i stk. 4.

1976-konventionen og ansvarskonventionen bygger på forskellige principper for målingen af ansvarstonnagen, idet 1976-konventionen henviser til reglerne i den i 1969 vedtagne målingskonvention, jfr. herved udkastet til § 238, stk. 6. Som følge heraf, er det fundet nødvendigt at erstatte henvisningen i § 270, stk. 4 til gældende § 235, stk. 4 med

gengivelse af indholdet i gældende § 235, stk. 4.

Til § 271.

Gældende § 271 gengiver de i ansvarskonventionens artikel V, stk. 3-8 anførte regler om oprettelse og fordeling af en begrænsningsfond.

Som nævnt i de indledende bemærkninger til dette kapitel foreslås de processuelle regler omkring fondens oprettelse samt proceduren i forbindelse med fordelingen af fonden placeret i det ny kapitel 15 i et fælles regelsæt for både kapitel 10- og kapitel 12-fonde.

I konsekvens heraf ophæves andet og tredje punktum i stk. 1 samt stk. 2, endvidere erstattes stk. 3 med en henvisning til de tilsvarende subrogationsregler i udkastets § 239, stk. 3 og 4. De ophævede bestemmelser i stk. 1 vil være dækket af udkastets §§ 351 og 352; gældende stk. 2 vil være dækket af udkastets §§ 354, 357, 359 og 364.

Stk. 1 gengiver gældende § 271, stk. 1, første punktum, men er omformuleret, så det i overensstemmelse med den i lovudkastets § 280, stk. 1 foreslåede specielle værnetingsregel fremgår, at en begrænsningsfond altid skal oprettes ved sø- og handelsretten i København. Udkastets § 271, stk. 1 adskiller sig fra udkastets § 240, stk. 1 derved, at adgangen til at oprette en fond efter § 271 kun indtræder ved sagsanlæg, medens en kapitel 10-fond kan oprettes i tilfælde af f. eks. arrest; forskellen er konventionsbestemt.

Den ændrede affattelse af gældende § 271, stk. 1, første punktum, indebærer derimod ingen realitetsændring i forhold til ejerens muligheder for at oprette begrænsningsfond i udlandet i de tilfælde, hvor sagen samtidig er anlagt i flere lande, jfr. Sølovsudvalgets betænkning nr. 694/1973 side 18.

Stk. 2 gengiver gældende § 271, stk. 1 sidste punktum; bestemmelsen erstatter endvi-