

[Handelsministeren.]

skrænkning af Omraadet for det begrænsede Ansvar, maa man have i Erindring, at den moderne Udvikling — Indførelse af Telegraf med og uden Traad, Oprettelse af Agenturer paa de vigtigste Pladser — i hvert Fald for større Skibes Vedkommende væsentlig har indskrænket Antallet af Tilfælde, hvor der bliver Spørgsmaal om, at en Skibsfører paa egen Haand optager Laan eller afslutter Aftaler om Skibets Udrustning Provantering og Vedligeholdelse.

Ny er Regelen i Artikel 1. 5° om begrænset Ansvar for Forpligtelsen til at fjerne Vraget af et sunket Skib og dermed i Forbindelse staaende Forpligtelser. For dansk Rets Vedkommende er en Forpligtelse til at fjerne Vrag i hvert Fald i Regelen fastslaaet i Havnereglementer, men udenfor disses Omraade kendes Pligten formentlig ikke i dansk Ret.

Det er stemmende med gældende Ret, naar Artikel 1. 8° ligestiller andre Foranstaltninger fra Skibsførerens Side, truffene udenfor Skibets Hjemsted i Kraft af hans Stilling som Skibsfører, med hans Retshandler. Der kan bl. a. blive Spørgsmaal om Salg af Ladning for at skaffe Penge til Dækning af Skibets Behov. (Sølovens § 49).

Et nyt Tilfælde af begrænset Ansvar, der vil være til Fordel for det mindre Rederi, indføres ved Artikel 2, sidste Stykke, idet Ansvaret for Skibsførerens nautiske Fejl herefter vil være begrænset, selv om Skibsføreren selv er Ejer eller Medejer af Skibet.

Reglerne i Art. 1. 6° og 7° (Bjærgning og Groshavari) og i Artikel 2. 2° (Personlig Skyld hos Rederen) svarer ganske til gældende Ret.

Konventionens Regler om, hvad Begrænsningen i Ansvaret nærmere gaar ud paa, er meget afvigende fra gældende Rets Regler. Der har i saa Henseende været store Forskelligheder mellem de enkelte Landes Retsordninger, og den Ordning, man er naaet til, betegner et Kompromis mellem de forskellige Systemer.

Karakteristisk for hidtil gældende skandinavisk og tysk Ret er det, at Rederen slet ikke hæfter personlig, men kun med Søformuen, Skib og Fragt. Efter fransk Ret hæfter Rederen derimod personlig og med hele sin Formue, men ved at abandonnere Søformuen kan han frigøre sig for sit Ansvar. Det gælder altsaa hele det europæiske Fastlands Ret, at Ansvaret er begrænset eller dog kan begrænses til Søformuen, saaledes at der intet Ansvar bliver,

hvor Søformuen gaar til Grunde. Efter engelsk Ret hæfter Rederen derimod personlig med et Beløb af 15 £ pr. Ton for Skade paa Person og i øvrigt med et Beløb af 8 £ pr. Ton, og dette Ansvar paavirkes ikke af Søformuens Skæbne.

Konventionen følger for saa vidt engelsk Ret, som den fastslaar, at Rederen skal hæfte personlig, men med et begrænset Beløb, og at dettes Størrelse skal være forskellig, efter som det drejer sig om Skade paa Person eller andre Forpligtelser. Ved Fastsættelsen af Beløbets Størrelse er der imidlertid taget vidtgaaende Hensyn til de kontinentale Lovgivninger.

For Forpligtelser i Almindelighed gælder der ifølge Artikel 1, første og sidste Stykke, en dobbelt Begrænsning, idet Rederen ikke skal være ansvarlig udover Værdien af „Skib, Fragt og Tilbehør til Skibet“ og ikke udover et Beløb af 8 £ pr. Ton af Skibet Rumindhold. Dog skal den sidste Begrænsning ikke gælde de i Artikel 1. 6°, 7° og 8° nævnte Tilfælde (Bjærgning, Groshavari, Skibsførerens Retshandler og andre Foranstaltninger).

Af væsentlig Betydning er det, efter hvilke Regler Værdien af Skib, Fragt og Tilbehør til Skibet skal udfindes.

Artikel 3 fastslaar, at det paahviler den Reder, der vil paaberaabe sig Begrænsningen af sit Ansvar, at føre Bevis for, hvad Værdien er. I øvrigt skal følgende Regler gælde:

Skibets Værdi fastsættes efter Regler, der er forskellige efter Arten af de paagældende Fordringer (Artikel 3).

1) For Fordringer, kontraktmæssige eller ikke-kontraktmæssige, der staar i Forbindelse med et Sammenstød eller en anden ulykkelig Hændelse, og som er opstaaet for Skibets Ankomst til første Havn (ved denne Begrænsning udelukkes f. Eks. Krav ifølge Aftaler, Skibsføreren i denne Havn maatte afslutte om Reparation af Skibet) eller skyldes et af den ulykkelige Hændelse forarsaget Groshavari (herunder altsaa visse Nødhavnsudgifter, skønt saadanne først opstaar efter Skibets Ankomst til første Havn), bedømmes Værdien efter Skibets Tilstand ved Ankomsten til første Havn, dog at Værdiforringelse som Følge af en senere ulykkelig Hændelse, der ikke har nogen Forbindelse med den tidligere, lades ude af Betragtning. Princippet er, som man ser, at Skibets Værdi efter den ulykkelige Hændelse skal lægges til Grund. Artikel 3. 1°, 3die Stykke, fastslaar da ogsaa udtrykkeligt dette Princip, uden nogen retsteknisk For-