

## [Handelsministeren.]

skydning, for det Tilfælde, at den ulykkelige Hændelse indtræffer, medens Skibet ligger i Havn. 2) For Fordringer, der har Hensyn til Ladningen eller grunder sig paa et Konnossement, men ikke gaar ind under den under 1) omtalte Gruppe Fordringer, skal Værdien bedømmes efter Skibets Tilstand ved Ankomsten til Ladningens Bestemmessted eller til det Sted, hvor Rejsen afbrydes; er Ladningen bestemt til forskellige Havne, og kan Skaden henføres til en og samme Aarsag, skal Skibets Tilstand i den første af disse være afgørende. 3) For andre Fordringer bestemmes Værdien efter Skibets Tilstand ved Rejsens Slutning.

Værdien af Fragten, heri indbefattet Passagerpenge, skal ifølge Artikel 4 anses at udgøre et Beløb af 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse, uanset hvorledes Rejsen forløber, og uanset om Skibet har haft nogen Fragt. Denne Regel, hvorefter det egentlig var korrektere slet ikke at tale om „Værdien af Fragten“, indførtes i Udkastet under Forhandlingerne i Bryssel i 1922 i Henhold til et af de nordiske Landes Regeringer stillet Forslag. I Lovforslaget har man valgt ikke at benytte Udtrykket „Fragt“ om dette Begreb for ikke at skabe Grundlag for forkerte Slutninger paa andre Steder, hvor der er Tale om den egentlige Fragt.

Til Skibets Tilbehør regnes ifølge Artikel 5 Skadeserstatningskrav og Krav paa Godtgørelse i Groshavari for materiel Skade, tilføjet Skibet siden Rejsens Begyndelse og ikke repareret. Derimod regnes Forsikringskrav ikke med til Skibets Tilbehør, og det samme gælder Præmier, Subventioner eller andre Understøttelser fra Statens Side.

Fordringer, der staar i Forbindelse med en og samme ulykkelige Hændelse, konkurrerer indbyrdes i det Beløb, med hvilket Rederen for deres Vedkommende er ansvarlig. Ligeledes konkurrerer Fordringer, der ikke staar i Forbindelse med nogen ulykkelig Hændelse, men med Hensyn til hvilke Skibets Værdi bedømmes efter dets Tilstand i en og samme Havn. Der skal dog naturligvis altid tages Hensyn til den Fortrinsret, der maatte tilkomme en Fordring (Artikel 6).

For Skade paa Person, det vil sige Død eller Legemsbeskadigelse, skal Rederen ifølge Artikel 7 hæfte med et Beløb af indtil 8 £ pr. Ton af Skibets Rumindhold udover det for Fordringer i Almindelighed bestemte Beløb. Kan de paagældende Fordringshavere ikke blive fuldt dækket af dette

Beløb, konkurrerer de for det manglende Beløb med de øvrige Fordringshavere i det for disse bestemte Beløb, idet der dog naturligvis ogsaa her skal tages Hensyn til den Fortrinsret, der maatte tilkomme en Fordring.

De nævnte Regler skal ikke gælde Mandskabet eller andre Personer i Skibets Tjeneste, idet Erstatning i Tilfælde af Død eller Legemsbeskadigelse for disses Vedkommende som hidtil skal fastsættes efter den Ret, der gælder i Skibets Hjemland.

Ved de Møntenheder, der omhandles i Konventionen, menes Guldmønt (Artikel 15, 1ste Stykke). De Stater, i hvilke Pund Sterling ikke er Møntenhed, skal have Ret til at omsætte de Beløb, Udkastet fastsætter, i runde Tal, afpasset efter deres Møntsystemer (Art. 15, 2det Stykke).

Med Hensyn til Konventionens Omraade kan der være Anledning til at fremhæve, at ikke blot en Reder, der selv ejer Skibet, men ogsaa en Reder, der ikke selv ejer Skibet, saavel som en Hovedbefragter kan paaberaabe sig den af Konventionens Regler følgende Ansvarsbegrænsning. Efter gældende Ret har man ingen positiv Hjemmel herfor, og det er herefter neppe muligt at antage en Ansvarsbegrænsning i de nævnte Tilfælde. Om en Hæftelse med Søformuen kan der jo ikke være Tale, naar den forpligtede ikke er Ejer af Skibet. Det skulde da være en Hæftelse med et til Søformuen svarende Beløb. Herved kommer man imidlertid helt udenfor gældende Rets System. Anderledes er Stillingen efter Konventionens System, og der synes ikke at kunne være Tvivl om, at den foreslaaede Regel er rimelig.

Det vil fremgaa af det anførte, at Rederansvaret efter Konventionen paa forskellige Punkter vil undergaa en Skærpelse. Antallet af Tilfælde, hvor Ansvaret er begrænset, indskrænkes. Overgangen fra en Hæftelse med Søformuen til en personlig Hæftelse af begrænset Omfang medfører ikke i og for sig en Skærpelse af Ansvaret, skønt det er en Fordel for Fordringshaverne ikke at skulle være henvist til at holde sig til bestemte Genstande. Men den Maade, hvorpaa Omfanget af Hæftelsen nærmere er bestemt, betyder paa flere Punkter en Skærpelse. At Fragtens Værdi sættes til 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse, betyder saaledes i Realiteten Indførelse af en Undergrænse for Ansvaret, idet det her til svarende Beløb skal betales, selv om Skibet gaar til Grunde. I samme Retning