

Udvalgets bemærkninger til lovudkastet.

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

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

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

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

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

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

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

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