

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

#### Til § 216.

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