

Til § 224, sidste stk.

I den gældende § 224, sidste stk., henvises for så vidt angår rederens hæftelse for bjærgeløn til ansvarsbegrænsningen i lovens 10. kapitel (§ 254, stk. 1, nr. 6). Da der hverken efter 1957-konventionen eller lovudkastet er adgang til at begrænse rederens ansvar med hensyn til bjærgeløn, er bestemmelsen foreslået affattet således, at 1. punktum udgår, medens 2. punktum om ladningsejerens stilling er bibeholdt med fornøden omredigering.

Til § 254.

I denne paragraf er der — ligesom i den gældende sølovs § 254 — givet en opregning af de tilfælde, i hvilke rederen har adgang til at begrænse sit ansvar — „begrænsningsfeltet“. Derimod tager § 254 ikke stilling til, om ansvar for rederen foreligger; dette må afgøres ud fra almindelige retsregler.

Det er uden betydning for anvendelsen af begrænsningsreglerne, om ansvaret grunder sig på kontrakt eller på retsbrud. Afgørende i så henseende er alene, om det pågældende ansvar efter sin art og indhold falder ind under de i loven opregnede tilfælde.

§ 254, stk. 1, er affattet under hensyn til den i konventionens art. 1 (1) (a), (b) og (c) givne opregning af krav, der kan være genstand for begrænsning. Da konventionens begrænsningsfelt, som allerede nævnt i de indledende bemærkninger, er snævrere end 1924-konventionens, har det været nødvendigt at gøre tilsvarende indskrænkning i § 254, stk. 1. Rederen kan efter udkastet ikke længere begrænse sit ansvar i de i den gældende sølovs § 254, stk. 1, nr. 3, 4, 6, 7 og 8 omhandlede tilfælde, d. v. s. ved ansvar for sådan misligholdelse af kontrakter som følge af nautiske fejl, der ikke omfattes af nr. 1 og 2, ved ansvar for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i konnossementer, for forpligtelser, som skibsføreren har stiftet i kraft af sin legale fuldmagt, samt for bjærgeløn og for bidrag til almindeligt havari, jfr. om de to sidstnævnte tilfælde bemærkningerne foran til §§ 216 og 224.

Begrænsningstilfældene gælder herefter ansvar for person- og tingsskade forvoldt i forbindelse med skibets drift (jfr. nugæl-

dende § 254, nr. 1 og 2) og for fjernelse af vrug (nugældende § 254, nr. 5).

Reglen i stk. 1, nr. 1, svarer til konventionens art. 1 (1) (a) og omfatter skade på personer, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet. Rederens adgang til at begrænse sit ansvar efter denne bestemmelse må gælde uden hensyn til, hvorledes eller af hvem skaden er forvoldt.

Skade på ejendom omfattes af begrænsningsreglen, uanset om de pågældende genstande befinder sig om bord for at blive transporteret (ladning, passagerers rejsegods, mandskabets personlige effekter), eller det drejer sig om genstande, der er bragt om bord uden førerens vidende eller tilladelse. Under skade på ejendom falder også f. eks. krænkelse af brugsrettigheder o. lign. („infringement of any rights“) og ansvar for videre følger af skaden f. eks. tidstab i forbindelse med kollision.

Ansvar for skade på person må i overensstemmelse med konventionen forstås som omfattende såvel ansvar for tab af liv som ansvar for fysisk skade. I almindelighed vil begrænsningsreglen under nr. 1 for så vidt angår personskade kun få betydning for passagerer, idet ansvaret for skade på mandskabet normalt vil være ubegrænset i henhold til reglen i § 254, stk. 2.

Reglerne i stk. 1, nr. 2 og 3, tilsigter at dække konventionens art. 1 (1) (b). Nr. 2 giver adgang til begrænsning af ansvaret i tilfælde, hvor person- eller tingsskade er forårsaget af nogen, som i skadesøjeblikket befinder sig om bord i skibet. Under denne regel falder først og fremmest tilfælde af kollision mellem skibe. Rederen har efter reglen i nr. 2 adgang til at begrænse sit ansvar, uanset om den skadevoldende handling har nogen sammenhæng med driften af skibet. Efter nr. 3 er adgangen til begrænsning derimod betinget af, at skaden er opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne. Denne regel får selvstændig betydning i forhold til reglen under nr. 2 i tilfælde, hvor skadevolderen ikke befandt sig om bord i skibet. Det er altså her skadeårsagens tilknytning til ski-