

Bilag til f. t. l. om ændr. i søloven. (Begrænsn. af rederansvaret).

bets normale drift, der motiverer, at ansvaret skal kunne begrænses.

Som nr. 4 i § 254, stk. 1, er — i overensstemmelse med konventionens art. 1 (1) (c) — optaget en særlig bestemmelse om adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje. Det er under de nordiske drøftelser blevet fremhævet, at denne bestemmelse næppe har større selvstændig betydning ved siden af reglerne i nr. 2 og 3, som formentlig efter deres ordlyd også dækker de i nr. 4 beskrevne skadestilfælde. Der har dog været enighed om at medtage reglen i lovudkastet for derved at præcisere, at man helt ud følger konventionens opregning af begrænsningstilfældene. I øvrigt giver den til konventionen knyttede signaturprotokol, pkt. 2 a, en ratificerende stat adgang til at forbeholde sig ret til at undlade at gennemføre reglen i konventionens art. 1 (1) (c). Også til 1924-konventionen var der i en tillægsprotokol knyttet en lignende reservationsadgang på dette område, som dog ikke er blevet udnyttet ved Danmarks gennemførelse af nævnte konvention, jfr. den gældende sølovs § 254, nr. 2, efter hvilken bestemmelse rederen har adgang til at begrænse sit ansvar for så vidt angår erstatning til tredjemand for skade tilføjet ejendom, som er forårsaget „til søs eller på land“.

I et udvalg under den af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte havnekommission har der under behandlingen af havnelovens bestemmelser om ordens overholdelse m. v. i havne været fremsat forslag om, at søloven ikke burde give adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår skade på havneanlæg m. v. Dette standpunkt har navnlig været motiveret med en henvisning til enkelte aktuelle tilfælde, hvor erstatninger for tab ved skade på havne- eller broanlæg er blevet ret kraftigt beskåret som følge af rederansvarsbegrænsningsreglerne. Fra sølovsudvalgets side har man heroverfor henvist til, at det ville være uheldigt at bryde den internationale retsenhed, som konventionen tilstræber, ved at indføre særregler på dette område, og at det kunne føre til skadelige virkninger for danske interesser og give anledning til modforholdsregler, hvis man søgte at hånd-

hæve strengere erstatningsregler på dette område, end der normalt ville gælde i andre lande. Man har endvidere påpeget, at den nye konvention fastsætter et højere erstatningsmaximum end efter 1924-konventionen, samt at havne formentlig måtte have mulighed for uden væsentlige økonomiske ofre at dække den del af deres risiko, som måtte overstige begrænsningsbeløbene, ad forsikringsmæssig vej. Efter at havnekommissionen har været i forbindelse med norske og svenske havneorganisationer om spørgsmålet, hvorunder det har vist sig, at der ikke kunne opnås enighed om at rejse spørgsmålet på en bredere front, har havnekommissionen frafaldet ønsket om at undtage skade på havneanlæg m. v. fra begrænsningsfeltet. Det bemærkes, at der mellem de nordiske sølovsudvalg har været fuld enighed om, at reglen i konventionens art. 1 (1) (c) bør indarbejdes i de nordiske sølove, og udvalget må derfor være af den opfattelse, at der ikke ved eventuel ratifikation af konventionen bør tages noget forbehold, som omhandlet i signaturprotokolens pkt. 2 a.

Som nr. 5 er endelig medtaget en regel om adgang til begrænsning af rederansvaret for så vidt angår krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib. Denne bestemmelse dækker sammen med reglen under nr. 4 konventionens art. 1 (1) (c) og er i det væsentlige overensstemmende med den gældende sølovs § 254, nr. 5. Medens denne bestemmelse taler om forpligtelse til at fjerne „vraget“ af et forulykket skib, har man i lovudkastet i overensstemmelse med 1957-konventionens tekst, der også omfatter tilfælde, hvor skibet er strandet eller forladt, men ikke nødvendigvis behøver at være blevet til vrage i dette ords almindelige betydning, ment at burde undgå dette udtryk. Bestemmelsen vil således være anvendelig uanset omfanget af den skade, der har ramt skibet, og der behøver ikke at foreligge egentligt forlis eller såkaldt konstruktivt forlis. Udtrykket „strandet“ skib må også omfatte et grundstødt skib.

Reglen gælder i øvrigt kun „lovbestemt forpligtelse“, hvorved må forstås enhver legal pligt, hvad enten den bygger på skreven eller uskreven lov eller almindelige