

retsgrundsætninger („imposed by any law“). Almindelige lovregler om dette forhold findes ikke, men pligt til fjernelse af et skib kan f. eks. være pålagt i medfør af det for en havn gældende ordensreglement, jfr. således det gældende standardreglements § 39. Derimod falder kontraktmæssige forpligtelser, f. eks. forpligtelse til at betale et bjærgningsselskab for fjernelse af et forulykket skib, selvsagt uden for begrænsningsreglen.

I § 254, stk. 2, er optaget en bestemmelse, hvorefter ansvarsbegrænsningsreglerne i stk. 1 ikke finder anvendelse for så vidt angår ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste.

Ifølge gældende sølovs § 254, sidste stk., er kun forpligtelse, der grunder sig på tjenesteaftale med skibsfører og mandskab eller andre personer i skibets tjeneste, undtaget fra ansvarsbegrænsningen, hvorimod der efter stk. 1, nr. 1, er adgang til at begrænse ansvaret for skade, der er tilføjet personer, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Efter konventionens art. 1 (4) (b) kommer begrænsningsreglerne ikke til anvendelse på krav fra skibsfører, mandskab o. s. v., dersom rederen ifølge den lovgivning, der gælder for vedkommende tjenesteaftale, ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar, eller hvis han kun er berettiget til at begrænse det til et højere beløb end fastsat i konventionens art. 3. Dette betyder, at konventionen stiller de enkelte konventionslande frit med hensyn til, hvorvidt og i hvilken udstrækning rederens ansvar for de her omhandlede „mandskabskrav“ skal være begrænset, men kun under den forudsætning, at det drejer sig om personer, hvis tjenesteaftale reguleres af vedkommende stats egen lovgivning. Dette internretslige spørgsmål har der inden for de nordiske sølovskomiteer — bl. a. ud fra sociale synspunkter — været enighed om ligesom hidtil at løse på den i § 254, stk. 2, foreslåede måde, altså således at rederen *ikke* får adgang til at begrænse sit ansvar i disse tilfælde. Hvis tjenesteaftalen derimod reguleres af en anden konventionsstats lovgivning, må denne lovgivning respekteres, selv om

den medgiver en adgang til ansvarsbegrænsning, som er videregående end efter dansk sølovs regler. Den her beskrevne interlegale regel har fundet udtryk i bestemmelsen i lovudkastets § 262, stk. 2, jfr. nærmere herom nedenfor i bemærkningerne til denne paragraf. I korte træk skulle retstilstanden efter lovudkastet da herefter blive den, at der ikke er adgang til begrænsning af ansvaret ved „mandskabskrav“ for så vidt angår personer ansat i danske skibe og heller ikke i andre tilfælde, hvor dansk lovgivning eller et ikke-konventionslands lovgivning regulerer tjenesteaftalen, hvorimod forholdet, hvis tjenesteaftalen falder ind under et andet konventionslands lovgivning, må bedømmes efter de i dette land gældende regler.

Udtrykket i § 254, stk. 2, „ansvar for skade, som påføres skibsfører . . .“ må i overensstemmelse med konventionen forstås således, at det dækker både skade på person og skade på ejendom, og reglen finder anvendelse uden hensyn til, om krav rejses af de pågældende skadelidte personer selv eller af deres arvinger eller pårørende. Reglen gælder i øvrigt ikke blot det egentlige skibsmandskab, men også f. eks. selvstændige restauratører og personer ansat hos disse. Ligeledes omfatter reglen personer, der er ansat hos rederen, såfremt de befinder sig om bord, uden hensyn til om de hører til skibets besætning, f. eks. funktionærer fra rederikontoret eller aflønningsmandskab, der rejser med som passagerer. Endelig er lodser specielt nævnt i lovteksten og må være omfattet af reglen, selv om de ikke står i rederiets tjeneste.

§ 254, stk. 2, indeholder dernæst i 2. punktum en i overensstemmelse med konventionens art. 1 (1) samt art. 6 (3) formuleret regel, hvorefter man fra begrænsningsretten undtager ansvar, der grunder sig på fejl eller forsømmelse („actual fault or privity“) af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab. Efter den gældende sølovs § 254, stk. 2, kan den reder, der selv er fører af sit skib, kun begrænse sit ansvar, hvis fejlen eller forsømmelsen er af nautisk art. Efter lovudkastet er adgangen til begrænsning noget videre, idet vægten lægges på, om