

fejlen eller forsømmelsen er begået af rederen i hans egenskab af fører eller medlem af besætningen, hvorimod det er uden betydning, om fejlen kan karakteriseres som værende af nautisk art.

I § 254, stk. 3, er det udtrykkelig fastsat, at rederen hæfter uden begrænsning for renter og sagsomkostninger. Denne regel er i overensstemmelse med gældende praksis, og konventionen indeholder heller ikke nogen bestemmelser vedrørende dette spørgsmål, som derfor frit må kunne reguleres i den nationale lovgivning. Der har under de nordiske forhandlinger været enighed om det hensigtsmæssige i at have en positiv lovregel om dette forhold, der tidligere har givet anledning til tvivl, og det må anses for særdeles praktisk, at man ved fordelingen af begrænsningsbeløbet ikke behøver at regne med renter af fordringerne. Det må i øvrigt følge af almindelige obligationsretlige regler, at renter alene kan beregnes af det beløb, den enkelte fordring begrænses til — ikke af den ureducerede fordring.

Reglen i § 254, stk. 4, fastslår i overensstemmelse med art. 1 (5) princippet om „single liability“, d. v. s., at begrænsningen, hvis der foreligger et modkrav opstået ved samme hændelse fra rederens side over for en fordringshaver, hvis krav i øvrigt kan begrænses, først kan anvendes på den saldo, der måtte foreligge i fordringshaverens favør, efter at modregning har fundet sted. Reglen er ny i forhold til den gældende sølov, der så lidt som 1924-konventionen har taget stilling til dette spørgsmål.

Til § 255.

Den gældende sølovs § 255 fastsætter det beløb, hvormed rederen hæfter, når ansvaret er begrænset, til skibets værdi med visse i § 257 nærmere angivne tillæg (10 pct. af skibets værdi ved rejsens begyndelse — dette beløb anses for at skulle svare til fragten — samt accessorier, nemlig sådanne erstatningsbeløb og havaribidrag, som vedrører skade på skibet, der er opstået efter rejsens begyndelse og ikke ureddet). Rederen hæfter dog i de i § 254, nr. 1 til 5, nævnte tilfælde ikke med større beløb end 145 kr. pr. ton af skibets drægtighed. Såfremt der foreligger krav på erstatning for skade på person, forhøjes den nævnte ansvarsgrænse med et beløb af 145 kr. pr. ton og udgør

således maksimalt 290 kr. pr. ton. Sølovens regler følger herved 1924-konventionen, der som nævnt i de indledende bemærkninger bygger på en kombination af „skibsværdireglen“ og „pundreglen“. Beløbet 145 kr. pr. ton fremkommer ved en omregning af konventionens regel om en ansvarsgrænse på 8 £ pr. ton. Efter 1924-konventionen skulle de anførte begrænsningsbeløb som tidligere anført beregnes i guldværdi, og sølovens § 255 indeholdt da også oprindeligt en udtrykkelig bestemmelse herom. Ved lov nr. 94 af 14. marts 1951 blev ordene „i guldværdi“ imidlertid ophævet. Som begrundelse herfor anførtes i første række, at 1924-konventionen kun var ratificeret af forholdsvis få lande, og at kun enkelte af disse beregnede ansvarsgrænsen efter guldværdi, hvilket forhold stillede danske redere ugunstigere end de fleste andre landes redere. Hertil kom, at der herskede stor usikkerhed med hensyn til forståelsen af udtrykket „guldværdi“ under hensyn til de for handelen med guld gældende restriktioner, der bevirkede, at guldværdien kunne variere stærkt fra land til land.

I praksis har „pundreglen“ oftest været anvendt som den regel, der fører til det for rederen gunstigste resultat ved beregningen af ansvarsgrænsen, bortset fra sådanne tilfælde, hvor skibet er gået tabt.

I den nye konvention af 1957 har man som nævnt i de indledende bemærkninger forladt „skibsværdireglen“, og begrænsningsbeløbene angives i konventionen alene som et vist antal francs pr. ton af skibets drægtighed. Ved francs forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed (Poincaréfrancs). Ifølge skrivelse fra Danmarks Nationalbank af 2. december 1961 (bilag 4) svarer en Poincaréfranc for tiden til 0,453184 kr. Poincaréfrancen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes i konventionen kun som en regneenhed. I modsætning til 1924-konventionen er der ikke adgang til generelt at omsætte francsbeløbet til den nationale møntenhed, idet det udtrykkelig bestemmes i art. 3 (6), at omregningen skal finde sted efter kursen på den dag, da rederen etablerer en begrænsningsfond eller betaler eller stiller sikkerhed for betalingen. Det vil derfor være nødvendigt at benytte Poincaréfrancs som ansvars-