

grænse i lovens tekst. Konventionen har herved tilsigtet at opnå en fælles, fast værdigrænse, der ikke påvirkes af svingninger i valutakurserne.

På samme måde som 1924-konventionen fastsætter den nye konvention forskellige ansvarsgrænser for henholdsvis de tilfælde, hvor der alene foreligger skade på ejendom, og de tilfælde, hvor der foreligger personskade. Grænsen er i det første tilfælde sat til 1.000 francs pr. ton. I tilfælde af personskade forhøjes denne grænse med 2.100 francs, altså til 3.100 francs pr. ton.

Medens ændringen fra 8 £ til 1.000 francs (ca. 24 £) svarer nogenlunde til faldet i pengeværdien siden 1924, således at den nominelle tredobling i realiteten kun betyder en stadfæstelse af 1924-konventionens ansvarsgrænse for så vidt angår tingskade, indebærer den nye konventions regler en væsentlig forhøjelse af ansvarsgrænsen i tilfælde af personskade.

I overensstemmelse med konventionens regler er begrænsningsbeløbet i § 255, stk. 1, foreslået fastsat i Poincaréfrancs til 1.000 francs (ca. 458 kr.) pr. ton af skibets drægtighed. I stk. 2 foreslås tillægget i tilfælde, hvor der foreligger skade på person, fastsat til 2.100 francs (ca. 962 kr.) pr. ton, hvorefter den samlede ansvarsgrænse i personskadetilfælde bliver 3.100 francs (ca. 1.420 kr.) pr. ton.

1.000 francs grænsen får praktisk betydning ved beregningen af ansvar for skade på „ejendom“ efter § 254, stk. 1, nr. 1, 2 og 3, samt for alt ansvar, som omhandles under nr. 4 og 5.

I 1924-konventionen og den gældende sølov er der ikke fastsat nogen minimumsgrænse for rederansvaret med hensyn til mindre skibe. Som følge heraf kan ansvaret hvad enten „skibsværdireglen“ eller „pundreglen“ anvendes, tænkes begrænset til et urimeligt lavt beløb, hvor det drejer sig om mindre værdifulde fartøjer af ringe tonnage. Her har 1957-konventionen i art. 3 (5) som noget nyt indført en bestemmelse om, at et skib på mindre end 300 tons skal anses for at være på 300 tons, når rederens ansvar skal beregnes. Dette ville umiddelbart føre til, at mindsteansvaret skulle blive 300.000 francs (ca. 137.400 kr.) ved tingsskade med tillæg af 630.000 francs (ca. 288.540 kr.) ved personskade. I henhold til den til kon-

ventionen knyttede signaturprotokol, pkt. 2 (b), kan imidlertid en stat, der ratificerer konventionen, forbeholde sig ret til i sin nationale lovgivning at give særregler om ansvarsbegrænsningen for så vidt angår skibe under 300 tons.

Spørgsmålet om, hvorvidt der bør gives sådanne særregler for mindre skibe, har været drøftet indgående såvel i de enkelte sølovskomiteer som under de nordiske forhandlinger. Under disse har der været enighed om, at man ikke burde fravige konventionens 300 tons grænse ved beregningen af ansvarsgrænsen for personskade. Man har herved navnlig lagt vægt på hensynet til, at der sikres skadelidende personer en rimelig adgang til dækning af deres erstatningskrav. En væsentlig del af personskadekravene vil hidrøre fra personer, der er ansat om bord i skibet — eller i et kolliderende skib — og disse krav vil normalt blive dækket gennem den lovpligtige ulykkesforsikring eller lignende social forsikringsordning. I denne forbindelse må endvidere erindres, at ansvaret over for fører og mandskab på vedkommende rederis eget skib efter lovudkastets § 254, stk. 2, ikke er undergivet begrænsning.

Anderledes ligger forholdet, når det gælder passagerer og andre personer, som mere tilfældigt impliceres i en ulykke, men risikoen for ansvar i disse tilfælde er næppe så stor, at det kan føre til urimeligt store byrder for mindre skibe. Der har inden for det danske udvalg været fuld enighed om at fastholde 300 tons grænsen for personskade, idet man lægger afgørende vægt på den socialt betonedede interesse i, at der så vidt muligt kan ydes fuld erstatning ved personskader.

Hvad derimod angår tingsskade har det under de nordiske forhandlinger været den overvejende opfattelse, at man ikke behøver at følge konventionens 300 tons grænse, men — med anvendelse af den i signaturprotokollens pkt. 2 (b) givne reservationsmulighed — bør fastsætte en noget lavere minimumsgrænse for rederansvaret på dette område. Man er i så henseende nået til den opfattelse, at en grænse på 150 tons — alle forhold taget i betragtning — må anses for passende og rimelig. Rederen for et skib under 150 tons kan herefter ikke begrænse sit ansvar for tingsskade til et lavere beløb