

for rimeligt, at samtlige skadelidende henvises til at gøre deres krav gældende på dette sted.

Det ovenfor nævnte krav om, at den i udlandet foreliggende sikkerhed skal være stillet i et konventionsland, er i overensstemmelse med den engelske Merchant Shipping Act af 1958, sect. 5(3), men findes ikke i de øvrige nordiske lovudkast. Efter udvalgets opfattelse kan konventionen formentlig fortolkes på begge måder, og den foreslåede regel vil formentlig give domstolene den retsteknisk sikreste vejledning ved behandlingen af disse sager, der ofte vil være af hastende karakter.

Til § 259.

Den foreslåede bestemmelse, hvorefter tvivlsspørgsmål med hensyn til ansvarsgrænsen eller fordelingen af ansvarsbeløbet af rederen kan forelægges en dispachør til afgørelse, er — bortset fra en uvæsentlig redaktionel ændring i stk. 1 — ganske svarende til den gældende sølovs § 261. De svenske og finske udkast indeholder også regler — om end af et noget divergerende indhold — om indbringelse af tvistigheder vedrørende beregningen og fordelingen af ansvarsbegrænsningsbeløbet for en dispachør, medens det norske udkast i overensstemmelse med hidtil gældende regler giver forskrifter om indbringelse af sådanne spørgsmål for retten og fastsætter de fornødne værnetingsregler m. v.

Da det drejer sig om et forhold af processuel karakter, der i øvrigt ligger udenfor konventionens område, har man ikke anset det for nødvendigt at søge tilvejebragt nordisk retsenhed på dette punkt.

Til § 260.

Den foreslåede lovtekst er overensstemmende med sølovens § 263, idet dog ordene i stk. 1 „samme eller bedre ret“ er ændret til „ret til andel i ansvarsbeløbet“, da de fordringer, med hensyn til hvilke der efter 1957-konventionen er adgang til ansvarsbegrænsning, ikke således som efter den gældende sølovs § 259 konkurrerer med hinanden på grundlag af rækkefølgen af de søpanterrettigheder, der måtte tilkomme dem.

Den her givne præklusionsregel, er i øvrigt principielt overensstemmende med § 274 i søloven af 1892.

Til § 261.

Efter den gældende sølovs § 265, der er affattet under hensyn til 1924-konventionen, tilkommer retten til ansvarsbegrænsning ikke blot rederen, men også en underbortfragter eller den, der har fået skibet overladt af rederen til brug for egen regning eller en ejer, der ikke er reder. Efter 1957-konventionens art. 6 (2) er kredsen af personer, der har adgang til begrænsning af ansvaret, defineret noget videre for at undgå, at ansvarsbegrænsningsreglerne skal kunne gøres illusoriske ved at krav eventuelt rejses overfor personer, som rederen kan være forpligtet til at skadesløsholde. Retten til ansvarsbegrænsning tilkommer herefter ikke blot „the shipowner“, men også „the charterer, manager and operator“ samt endvidere skibets fører og mandskab såvel som personer, der er ansat hos rederen, befragteren o. s. v. I overensstemmelse hermed er det i § 261, stk. 1, 1. pkt., foreskrevet, at reglerne om begrænsning af rederansvaret skal finde tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Medens konventionens regler principielt er givet for „the owner of the ship“, hvilket udtryk formentlig både kan oversættes som „rederen“ og som „ejer“, har man i de nordiske lovtjekster, i overensstemmelse med den i søloven sædvanligt fulgte terminologi, i de foregående paragraffer brugt udtrykket „rederen“ og udvider ved § 261, stk. 1, reglen til også at finde anvendelse på „ejer“. Med udtrykket „bruger, befragter eller disponent“ har man søgt at dække konventionens ord „the charterer, manager and operator“. Formålet med bestemmelsen er at gøre det klart, at enhver, som i rederens sted forestår driften af et skib, skal have samme adgang til at begrænse sit ansvar som rederen selv. Udtrykket „befragter“ omfatter også tidsbefragteren såvel som den, der har fået skibet overladt på „bare boat charter“. Også indbyrdes krav mellem de nævnte personer må antages at være omfattet af begrænsningsretten, f. eks. et regreskrav, som en reder måtte have over for tidsbefragteren i anledning af skade, der er overgået tredjemand, og som rederen har måttet betale.

I stk. 1, 2. pkt., bestemmes det videre i