

Bemærkninger til lovforslaget

1. Almindelige bemærkninger

Danmark ratificerede den 30. maj 1984 London-konventionen om Begrænsning af Ansaret for Søretlige Krav af 1976 (Globalbegrænsningskonventionen). Konventionen regulerer rederens maksimale erstatningsansvar for skader i forbindelse med en ulykke til søs. Både krav som følge af dødsfald, personskader, tingsskader og andre skader er omfattet. Ansvarsgrænsen reguleres efter skibets størrelse. Reglerne blev indarbejdet i sølovens kap. 9.

I FN's International Maritime Organisation (IMO) blev der i maj 1996 enighed om en justering af beløbsgrænserne i Globalbegrænsningskonventionen, idet beløbsgrænserne, der ikke var blevet ændret i 20 år, fandtes at være utilstrækkelige. Med de nye beløb forbedres skadelidtes muligheder for at få dækning, ikke mindst i situationer hvor der er mange skadelidte med tilsammen et stort erstatningskrav, eller store enkeltstående erstatningskrav, hvor muligheden for at få dækning kunne hindres af det hidtidige begrænsningsloft. Resultatet blev en protokol til Globalbegrænsningskonventionen (1996-protokollen), hvorved der sker følgende ændringer:

- 1) Rederens ansvarsbegrænsningsbeløb forhøjes med mellem det dobbelte og det seksdobbelte, afhængig af skibets størrelse. Den største forholdsmæssige stigning sker dog for de mindste skibe.
- 2) Den hidtidige maksimale samlede ansvarsgrænse på 25 mio. SDR (de af Den Internationale Valutafond anvendte særlige trækingsrettigheder, jf. sølovens § 505) for passagerskader afskaffes. Fremtidigt tager beregningen af ansvarsgrænsen for passagerskader eller dødsfald ved passagertransport udgangspunkt i et beløb på 175.000 SDR pr. person, svarende til ca. 1,5 mio. kr. pr. person, mod tidligere 46.666 SDR. Efter 1996-protokollen bliver ansvarsgrænsen for passagerskader herefter 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre ifølge dets certifikat. Med ændringen bliver der identitet med den i § 422 i søloven foreskrevne beløbsgrænse pr. passager på

175.000 SDR ved kontraktsansvar i forbindelse med passagertransport. Rederens ret til globalbegrænsning vil således ikke længere indebære en risiko for indsnævring af rederens maksimale kontraktsretlige ansvar.

- 3) Der indføres en forenklet procedure til at justere ansvarsbeløbsgrænserne, den såkaldte tacit amendment-procedure. En sådan justering forudsætter dog, at der er en bred opbakning blandt medlemslandene. Bestemmelsen findes i 1996-protokollens artikel 8. En lignende procedure findes i 1992-protokollen til Den Internationale Konventionen om det Privatretlige Ansvar for Skader ved Olieforurening af 1969 (1992-ansvarskonventionen), som Danmark har ratificeret.

1996-protokollen er endnu ikke trådt i kraft for de kontraherende lande, men træder i kraft, når 10 lande har ratificeret den. Med lovforslaget kan loven sættes i kraft ved bekendtgørelse i sin helhed eller successivt.

1976-konventionen er tiltrådt af 33 lande. Kun en begrænset del af disse lande forventes at ratificere 1996-protokollen inden for en overskuelig årrække. Endvidere skønnes det, at kun få af de lande, der tiltræder 1996-protokollen, opsiges 1976-konventionen samtidig hermed. Der vil derfor forekomme en periode, hvor begge regelsæt vil være gældende. Hertil kommer, at det må antages, at de nye regler først vil træde i kraft efter nogle år.

Dette medfører, at man fra Danmarks side ikke vil opsiges 1976-konventionen samtidig med, at man tiltræder 1996-protokollen. Gør man det, vil der opstå et konkurrencemæssigt misforhold for danske redere i forhold til udenlandske. Dette skyldes, at en række andre lande som nævnt vil vente med at gennemføre de nye højere ansvarsgrænser eller i en overgangsperiode vil være parter i begge regelsæt.

På nuværende tidspunkt har kun 9 lande underskrevet protokollen med ratifikationsforbehold og dermed tilkendegivet deres interesse for den. Er et land part i både 1996-protokollen og 1976-konventionen, vil dette lands redere som følge heraf stadig have en kon-