

1. BETÆNKNING

AFGIVET AF

SØLOVSUDVALGET

angående

1

Erhververens og den tidligere partreders hæftelse (§§ 53 a og 53 b).

II

Befordring af passagerer og rejsegods.

III

Begrænsning af rederansvaret.

IV

Visse ændringer vedrørende ansvaret for olieskader.

V

Begrænsningsfonde.

VI

Særlige trækingsrettigheder (SDR).



BETÆNKNING NR. 924

1981

ISBN 87-503-3608-8
Ha 00-12.-bet.
Schultz Bogtrykkeri - København

INDHOLDSFORTEGNELSE

	side
Indledning	5
I. Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om den tidligere partreders og erhver- verens ansvar for rederiets forpligtelser (§§ 53 a og 53 b).	7
Bemærkninger til lovudkastet	7
II. Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods.	11
Bemærkninger til lovudkastet	12
III. Udkast til lovbestemmelser om begrænsning af rederansvaret	18
Bemærkninger til lovudkastet	21
IV. Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om ansvaret for olieskader.	46
Bemærkninger til lovudkastet	46
V. , Udkast til lovbestemmelser om begrænsningsfonde.	49
Bemærkninger til lovudkastet	50
VI. Udkast til lovbestemmelser om de som regneenhed anvendte særlige træknings- rettigheder (SDR).	60
Bemærkninger til lovudkastet	60

BILAG

1. Athen konvention angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974.	62
2. Uddrag af beretning fra den danske delegation til IMCO's internationale sørets- konference om befordring af passagerer og deres bagage, Athen 1974.	82
3. Konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (»Begrænsningskon- ventionen«), 1976.	89
4. Uddrag af beretning fra den danske delegation til IMCO's internationale sørets- konference om begrænsning af rederes ansvar, London 1976.	113
5. Skrivelse af 25. oktober 1979 fra Samarbejdsudvalget for de danske gensidige Skibsforsikringsforeninger.	126
6. Skrivelse af 10. december 1979 fra samme.	129

INDLEDNING

Det af handelsministeriet den 17. juni 1957 nedsatte udvalg til revision af søloven blev ophævet den 19. februar 1975.

Baggrunden for udvalgets oprettelse i 1957 var et ønske fra det stående udvalg for nordisk lovsamarbejde om at fortsætte det siden 1892 eksisterende nordiske lovsamarbejde inden for sølovens område.

Udvalget til revision af søloven fra 1957 udarbejdede 5 betænkninger: Betænkning nr. 315/1962 (fordeling af bjærgeløn, begrænsning af rederansvaret, søforklaring), betænkning nr. 393/1965 (skibsføreren, havari), betænkning nr. 580/1970 (partrederi, søpantret m. v., registrering af skibe under bygning), betænkning nr. 642/1972 (befordring af gods, befordring af passagerer og rejsegods, ændring af § 220 og § 222, forældelse af visse fordringer) samt betænkning nr. 694/1973 (ansvar for olieskader).

De i de nævnte betænkninger indeholdte lovudkast blev, med mindre ændringer, indarbejdet i søloven ved lov nr. 159 af 27. maj 1964, lov nr. 227 af 8. juni 1966, lov nr. 205 af 24. maj 1972, lov nr. 294 af 23. maj 1973 samt lov nr. 227 af 24. april 1974.

På et møde i den nordiske embedsmandskomite for lovgivningsspørgsmål den 8. og 9. september 1977 blev der efter forslag fra det norske justitsdepartement truffet beslutning om at genoptage det nordiske sølovsarbejde specielt med henblik på i de nordiske sølove at indarbejde den i Athen i 1974 vedtagne konvention om befordring af passagerer og deres bagage samt den i London i 1976 vedtagne konvention om begrænsning af rederes ansvar.

Med skrivelse af 21. december 1977 nedsatte handelsministeriet (nu industriministeriet) et udvalg med den opgave i nordisk lovsamarbejde at foretage en revision af visse bestemmelser i søloven.

Der blev fra ministeriets side angivet følgende retningslinjer for udvalgets arbejde:

»Udvalgets opgave vil i første række bestå i at undersøge og til handelsministeriet gøre indstilling om, hvilke ændringer det er nødvendigt at gennemføre i søloven for at indarbejde de 2 søretskonventioner om henholdsvis passagerer og deres bagage fra 1974 samt

vedrørende begrænsning af rederes ansvar fra 1976 med henblik på en eventuel senere dansk ratifikation af de nævnte konventioner. Udvalget vil i øvrigt være beføjet til også at behandle andre spørgsmål om ændring i de gældende lovregler, som måtte fremkomme under udvalgets arbejde.

Udvalget er bemyndiget til at træde i forbindelse med de udvalg, der er eller måtte blive nedsat i de øvrige nordiske lande med tilsvarende opgaver.«

Udvalget fik følgende sammensætning:

Fuldmægtig, nu kontorchef i industriministeriet, Jørgen Bredholt, formand.

Fuldmægtig, nu kontorchef Christian Trønning, udpeget af justitsministeriet.

Advokat Jan Erlund, udpeget af Advokatrådet.

Direktør Bjarne Fogh, udpeget af Søfartsrådet.

Underdirektør, nu vicedirektør, Flemming Hasle, udpeget af Søfartsrådet.

Kontorchef Johannes Reeckmann, udpeget af Danish Shippers' Council.

Advokat Bent Nielsen, udpeget af Danish Shippers' Council.

Underdirektør Thorstein Iversen, udpeget af Assurandør-Societetet.

Direktør, advokat Hans Levy, udpeget af Assurance Foreningen Skuld, Den Danske Afdeling.

Advokat Morten Pontoppidan, udpeget af Bilfærgernes Rederiforening.

I stedet for direktør Bjarne Fogh indtrådte afdelingschef, nu underdirektør, Knud Pontoppidan i 1979 i udvalget.

Til at varetage udvalgets sekretariatsforretninger beskikkedes fuldmægtig i industriministeriet Peter Dethlefsen.

Udvalget har afholdt 36 plenarmøder. De nordiske sølovskomiteer har afholdt fællesmøder i december 1978 i Oslo, i juni 1979 i Helsingfors, i august 1979 i Göteborg og i januar 1980 i København.

Medlemmer af udvalget har deltaget i den af FN indkaldte søretskonference i Hamburg 1978, der resulterede i vedtagelsen af en ny konvention om transport af gods til søs samt i den af UNCTAD indkaldte diplomatiske

konference i Geneve i maj 1980, hvor der blev vedtaget en konvention om multimodal transport af gods.

Udvalget har afsluttet behandlingen af de i kommissoriet særligt fremhævede spørgsmål om befording af passagerer og deres bagage samt om begrænsning af rederes ansvar.

Drøftelsen af reglerne omkring befording af passagerer og deres rejsegods har resulteret i et udkast til ændring af sølovens kapitel 6. Som det fremgår af bemærkningerne til dette lovudkast, kan udvalget, uanset at man foreslår at indarbejde en række bestemmelser baseret på 1974-konventionen om befording af passagerer og deres rejsegods, ikke anbefale, at konventionen ratificeres af Danmark.

Udvalget kan derimod anbefale, at 1976-konventionen om begrænsning af rederes ansvar ratificeres. På denne baggrund har udvalget udarbejdet et lovudkast til en gennemgribende revision af sølovens kapitel 10. I sammenhæng med indarbejdelsen af 1976-konventionen foreslår udvalget endvidere visse konsekvensændringer i sølovens kapitel 12 om ansvar for olieskader, ligesom regneheden i kapitel 5 (§ 120, stk. 2) ændres fra *poincare franc* til de særlige trækingsrettigheder (SDR). Endvidere foreslår udvalget, at visse processuelle regler, der har tilknytning til regelsættene i kapitel 10 og 12, udskilles til et nyt kapitel 15.

Endelig foreslår udvalget bestemmelserne i gældende § 53, stk. 2, ændret og opdelt i nye §§ 53 a og 53 b. Baggrunden herfor er, at udvalget af de berørte erhvervsinteresser er blevet gjort opmærksom på, at der inden for de sidste par år har vist sig nogle utilsigtede virkninger af bestemmelserne i § 53, stk. 2, om hververens hæftelse. På grund af bestemmelsen har det vist sig vanskeligt at afhænde et partrederis skib i sin helhed, idet bestemmelsen er blevet forstået således, at også den, der har erhvervet hele skibet, kommer til at hæfte for forpligtelser, som påhvilede rederiet ved overgangen. Udvalget har derfor fundet det naturligt og værende inden for dets kommissorium at undersøge, om der er behov for en revision af § 53, stk. 2.

Lovudkastene er, med bemærkninger, gengivet neden for i afsnit I-VI.

Efter afgivelsen af nærværende betænkning vil udvalget på linie med de øvrige nordiske udvalg foretage en gennemgang af sølovens kapitel 5, der i 1973 blev underkastet en delvis revision på grundlag af betænkning nr. 642/1972 med henblik på at overveje, hvilket behov der er for en yderligere revision af sølovens 5. kapitel. Som nævnt i denne betænkning, side 6, drøftedes allerede i 1972 en eventuel fortsættelse af revisionsarbejdet vedrørende godsbefordringskapitlet.

København, april 1981.

Jørgen Bredholt (*formand*)

Jan Erlund

Flemming Hasle

Thorstein Iversen

Hans Levy

Bent Nielsen

Knud Pontoppidan

Morten Pontoppidan

Johannes Reeckmann

Christian Trønning

/ Peter Dethlefsen

I

Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om den tidligere partreders og erhververens ansvar for rederiets forpligtelser.

1. I § 39 ændres »§ 53, stk. 2« til: »§§ 53 a og 53 b«.

2. § 53, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes som ny §§ 53 a og 53 b:

»§ 53 a. Partrederiets fordringshavere kan for så vidt angår forpligtelser, som påhviler rederiet ved overgangen, enten holde den tidligere partreder eller erhververen ansvarlig.

Stk. 2. Fordringshaverne kan dog ved en samlet overgang af alle skibsparter (hele skibet), der anmeldes samtidig til skibsregistret, ikke holde sig til erhververen, hvis vederlaget

ikke overstiger registrerede panterrettigheder og sopanterrettigheder i skibet, eller hvis den overskydende del af vederlaget deponeres i et pengeinstitut til forholdsmæssig udlodning blandt de af partrederiets fordringshavere, der efter indkaldelse i Statstidende med 3 måneders varsel anmelder deres krav.

§ 53 b. For rederiforpligtelser, der er stiftet efter overgangen, er kun erhververen ansvarlig. Er overgangen ikke anmeldt til skibsregistret, er dog også den tidligere partreder ansvarlig over for tredjemand, der har indgået aftale med rederiet uden at kende eller burde kende overgangen.«

Bemærkninger til lovudkastet.

Solovens 3. kapitel »Om partrederi« blev udformet ved lov nr. 205 af 24. maj 1972 på grundlag af det daværende sølovsudvalgs 3. betænkning, bet. nr. 580/1970.

De indtil 1972 gældende regler havde været uændrede siden solovens gennemførelse i 1892 og tiltrængte på mange måder en modernisering og supplerung.

Ved 1972-loven skete der en gennemgribende revision af reglerne, og der blev bl. a. indført nye regler om forkøbsret for medrederne ved afhændelse af en skibspart og om ret til udløsning af en medreder, der har begæret rederiet opløst.

Der blev endvidere i § 53, stk. 2, indsat en ny regel, hvorefter erhververen af en skibspart også hæfter for gæld, der var stiftet før overgangen. Bestemmelsen blev under folketingsbehandlingen kritiseret, idet det blev anført, at det strider mod almindelige retsprincipper at lade køberen hæfte for den tidligere ejers løse gæld. Heroverfor blev det dog anført, at man i det foreliggende tilfælde måtte tilgodese kreditorinteresserne.

Den nævnte bestemmelse har også i litteraturen været genstand for en del kritik, jfr. Ugeskrift for Retsvæsen 1976 B 289 f, 1977 B 30 f, 1977 B 107 f og 1977 B 415 f. Udover spørgsmålet om erhververens hæftelse for

den »gamle« gæld har debatten her også drejet sig om den hidtidige partreders hæftelse for gæld opstået efter overgangen, jfr. bestemmelsens 2. pkt.

Også i praksis har der nu vist sig nogle utilsigtede virkninger af bestemmelsen i § 53, stk. 2, 1. pkt., idet det er blevet vanskeligt at finde interesserede købere, selv hvor et skib tilhørende et partrederi sælges i sin helhed, fordi der hersker usikkerhed om, hvorvidt bestemmelsen også omfatter overgang af hele skibet. Denne usikkerhed har endvidere påvirket mulighederne for låneoptagelse mod sikkerhed i skibet, idet det er blevet hævdet, at bestemmelsen også gælder i tvangsauktionsituation, f. eks. hvor en panthaver overtager skibet som ufyldstgjort panthaver.

Udvalget har i denne anledning haft mode med repræsentanter for det under advokatrådet nedsatte udvalg vedrørende fiskeriets retsforhold, for skibs- og bådebyggernes arbejds giverforening og for pengeinstitutterne.

Til § 39.

Ændringen af henvisningen til § 53, stk. 2, er en konsekvens af forslaget om at opdele denne bestemmelse i §§ 53 a og 53 b.

Til § 53 a.

1. I udkastet til den ny § 53 a er udskilt spørgsmålet om hæftelse for forpligtelser, opstået før en skibsparts overgang til en ny ejer, jfr. gældende § 53, stk. 2, 1. pkt.

2. Udvalget finder, at hensynet til kreditorinteresserne, der under folketingsbehandlingen blev fremhævet som en væsentlig begrundelse for bestemmelsen, taler imod en fuldstændig ophævelse af bestemmelsen i gældende § 53, stk. 2, 1. pkt. Udvalget foreslår imidlertid efter en afvejning af de involverede interesser, at bestemmelsen indskrænkes til som hovedregel kun at gælde ved salg af enkelte skibsparter. Det foreslås således, at der i en ny § 53 a, der som stk. 1 gentager gældende § 53, stk. 2, 1. pkt., indsættes en modificerende bestemmelse, hvorefter en erhverver ved samlet overgang af alle skibsparter, der anmeldes samtidig til skibsregistret, uanset bestemmelsen i udkastets stk. 1, kan undgå at hæfte for partrederiets gæld på overtagelsestidspunktet ved at deponere de midler, der frigøres ved handelen, således at disse midler forlods anvendes til at fyldestgøre partrederiets fordringshaver.

Efter sin formulering indebærer forslaget en forbedring af erhververens retsstilling. Forslaget indebærer derimod ikke nye rettigheder for fordringshaverne, for så vidt som de ikke i medfør af forslaget vil have krav på, at de ved overgangen frigjorte midler deponeres. Men vælger erhververen at deponere midlerne, vil det give fordringshaverne den fordel - ved siden af den sikkerhed, som en deponering i sig selv er - at de ved udlodning af de deponerede midler vil have krav på udbetaling af en andel heraf, uanset om forfaldstidspunktet efter de almindelige regler er indtruffet; hertil kommer den yderligere fordel, at tvangsfuldbyrdelsen kan rettes direkte mod de deponerede midler, medens rederikreditorerne som følge af den proratariske hæftelse efter § 40 i øvrigt er henvist til at søge tvangsfuldbyrdelse hos den enkelte partreder og normalt ikke har nogen fortrinsstilling fremfor den enkelte partreders særkreditorer. Udvalget er opmærksom på, at de her beskrevne mekanismer vil optræde med forskellig vægt afhængigt af, hvor mange kontante midler der deponeres. Der er dog efter udvalgets opfattelse ingen væsentlig risiko for, at afhænderen og erhververen gen-

nem fastsættelsen af en salgspris under markedsprisen og deponering af en (beskeden) udbetaling direkte forringer fordringshaverens fyldestgørelsesmuligheder, da den hidtidige ejer også efter overgangen vil hæfte for den gamle gæld.

Forslaget betyder i et vist omfang en svækkelse af den enkelte partreders særkreditors stilling, fordi der efter forslaget skabes en fortrinsstilling for rederikreditorerne. Udvalget har dog lagt vægt på, at en sådan særstilling allerede i dag antages at gælde for så vidt angår rederiets likvide midler samt i forhold til krav, for hvilke partrederne har påtaget sig solidarisk hæftelse, og at det i anden selskabsretlig sammenhæng er normalt at give fælleskreditorer en sådan særstilling.

3. I kravet om, at der skal foreligge »en samlet overgang af alle skibsparter« ligger, at alle skibsparter skal skifte ejer *pr. samme skæringsdato*. Dette vil typisk forekomme, når hele skibet sælges på et skøde, men kravet kan også være opfyldt, hvor flere erhververe på hver sit skøde overtager skibsparter direkte fra de enkelte hidtidige partredere. For at fremkalde retsvirkningen efter udkastets § 53 a, stk. 2, kræves det dog, at erhververne koordinerer deres skridt, fordi det tillige kræves, at der sker en samtidig anmeldelse af overgangen (erhvervelserne) til skibsregistret.

Kombinationen af disse to krav skal sikre, at fordringshaverne på et tidligt tidspunkt får klarhed over de konsekvenser, som en partreders salg af sine skibsparter indebærer for dem.

Kravet om samtidig anmeldelse må anses for opfyldt i de situationer, hvor f. eks. forsinkelse i postgangen har medført, at samtidigt afsendte anmeldelser ikke modtages samme dag i skibsregistret.

4. Som nævnt vil fordringshaverne kunne rette deres krav mod de deponerede midler uanset forfaldstidspunktet. Såfremt summen af de krav, der rettes mod de deponerede midler, overstiger disses værdi, skal de deponerede midler fordeles forholdsmæssigt mellem de anmeldte krav. For så vidt angår den udækkede del af et sådant krav, vil fordringshaverne naturligvis overveje at vende sig mod de hidtidige ejere personligt. Der er ikke i forhold til ejernes personlige hæftelse de samme grunde (de af handelen frigjorte værdier) til at rykke forfaldstidspunktet frem

i forhold til, hvad der ville gælde i øvrigt. Det må dog herved tages i betragtning, at den virksomhedsafhændelse, som salget af hele skibet er, meget vel i sig selv kan bevirke, at gælden forfalder og det uanset, om købesummen deponeres eller ej.

Deponeringen af købesummen kan ikke hindre fordringshaverne i at rette de krav, der er forfaldne uafhængigt af salget, direkte mod de enkelte (tidligere) partredere uden at afvente fordelingen af det deponerede beløb, f. eks. fordi det deponerede kan forventes ikke at kunne dække kravene fuldt ud.

5. Efter bestemmelsen er det den del af auktionsprovenuet eller vederlaget, der overstiger rettighederne i skibet, der skal deponeres. Med »rettighederne i skibet« tænkes især på den pantegæld, som erhververen overtager. De pantebreve, der udstedes i forbindelse med erhvervelsen, er derimod ikke omfattet af udtrykket, men skal efter lovudkastet også deponeres.

Som bestemmelsen er formuleret, kan det ikke altid kræves, at den fulde udbetaling deponeres. Da der henvises til differencen mellem de bestående rettigheder og vederlaget, hindrer bestemmelsen ikke, at der af udbetalingen udredes evt. ejerskifteafdrag. Også forfaldne, ikke betalte, renter og afdrag på pantehæftelsen skal forlods betales af udbetalingen i det omfang, disse ydelser fortsat er pantsikrede.

Udtrykket »rettigheder« omfatter også søpanterettigheder. Erhververen er berettiget til - uden derved at miste beskyttelsen over for de »gamle« kreditorer - at holde et beløb svarende til det søpant sikrede krav uden for, hvad der deponeres, såfremt der ikke er taget højde herfor ved fastsættelsen af købesummen.

6. Som nævnt ovenfor har der hersket tvivl om, hvorvidt også en tvangsauktionskøber efter de gældende regler hæfter for den »gamle« gæld. Efter lovudkastet vil nu også en tvangsauktionskøber være beskyttet mod overdragerens kreditorer, såfremt han deponerer de midler, som måtte blive frigjort ved handelen. Beskyttelsen mod overdragerens kreditorer vil også gælde i den situation, hvor der ikke frigøres kontanter m. v., fordi budet ikke overstiger »rettighederne i skibet.«

7. Udvalget har overvejet, hvorvidt deponeringen skulle ske ved skifteretten; en sådan

fremgangsmåde må dog betragtes som unødvendigt omstændelig, når det tages i betragtning, at de afhændede partredere fortsat hæfter over for de »gamle« fordringshavere, og til, at der ikke i forslaget ligger noget krav om, at partrederiet som sådant skal afvikles ved skifterettens mellemkomst.

Efter lovudkastet skal deponeringen ske i et pengeinstitut; deponeringen skal være klausuleret om, at frigivelsen af de deponerede midler først skal kunne ske 3 måneder efter, at fordringshaverne er blevet indkaldt. Da deponeringen af midlerne ensidigt sker i erhververens interesse, kan en deponering kun ske, såfremt det sker efter aftale med sælgeren eller ved tvangsauktion på grundlag af vilkår i auktionsdokumentet.

De ved handelen frigjorte midler skal fordeles på de enkelte (hiddidige) partredere, og hver partreders andel skal deponeres for sig, men dog i samme pengeinstitut.

Noget udtrykkeligt krav om, at de kendte fordringshavere skal indkaldes særskilt, har udvalget ikke ønsket at opstille. Det er den afhændende partreder, der ligger inde med kendskab til fordringshavernes identitet, og det vil derfor efter udvalgets opfattelse være urimeligt at lægge risikoen for en manglende opfyldelse af en særskilt underretningspligt på erhververen på den måde, at han ikke frigøres over for afhænderens fordringshavere. En indkaldelse i Statstidende vil normalt have frigørende virkning.

Udvalget forestiller sig, at fremgangsmåden normalt vil være, at den advokat eller anden person, der formidler handelen, i deponeringsaftalen med pengeinstituttet bemyndiges til at forestå fordelingen af alle eller en del af de deponerede midler til de anmeldte fordringshavere i forhold til deres krav. Overstiger de anmeldte krav den konstante udbetaling, vil udækkede dele af de anmeldte krav kunne rettes mod eventuelle sælgerpantebreve.

Selv om de anmeldte krav ikke dækkes fuldt ud i de deponerede midler, er erhververen dog frigjort i forhold til de tidligere fordringshavere.

8. Den foreslåede bestemmelse vedrører alene overgang af hele skibet, men finder efter formuleringen anvendelse, uanset om der sker en opløsning af partrederiet i forbindelse med overgangen, eller om partrederiet som sådan følger med over til de nye

ejere eller evt. fortsat er registreret i de hidtidige ejeres navn.

Til § 53 b.

Efter gældende § 53, stk. 2, 2. pkt., hæfter afhænderen i forhold til en godtroende tredjemand også for gæld stiftet efter overgangen. Efter den norske solov anses tredjemand for at være bragt i ond tro, såfremt overgangen er anmeldt til skibsregistret. Som nævnt ovenfor i indledningen til disse bemærkninger er afgrænsningen af den tidligere ejers hæftelse, som den er formuleret i den danske solov, blevet kritiseret, idet man har efterlyst en udtrykkelig angivelse af betydningen af registeranmeldelsen for tredjemands gode tro. Udvalget finder, at også efter den nuværende affattelse af bestemmelsen vil det registrerede være et af de elementer, der indgår i

godtrosbedømmelsen, men foreslår dog, at det i selve lovteksten præciseres, at for forpligtelser, der er opstået efter overgangen, hæfter afhænderen, indtil overgangen er anmeldt til skibsregistret, medmindre afhænderen kan bevise, at tredjemand var i ond tro. Bestemmelsen vil herved blive bragt på linje med tilsvarende bestemmelser i firmaloven, aktieselskabsloven og anpartsselskabsloven.

Efter gældende § 53, stk. 2, sidste pkt., bortfalder den tidligere partreders hæftelse, såfremt fordringshaveren har foretaget retlige skridt mod erhververen. Efter den foreslåede præcisering af godtroskriteriet, jfr. ovenfor, er der efter udvalgets opfattelse ikke behov for en sådan bestemmelse.

Efter udvalgets opfattelse skal de foreslåede nye regler i § 53 a og b gælde for alle partrederier uanset oprettelsestidspunkt.

II.

Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods.

1. § 171, stk. 2 og 3 affattes således:

»Stk. 2. Ved »passager« forstås den person, der befordres eller skal befordres med skib i henhold til en befordringsaftale, samt den, som med bortfragterens samtykke ledsager et køretøj eller levende dyr, som dækkes af en aftale om befordring af gods.

Stk. 3. Med »rejsegods« forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring, samt værdigenstande som nævnt i § 189, stk. 2. Ved »håndbagage« forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement eller et dokument, som benyttes ved godsbefordring.«

2. § 189, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom sølv, guld, ure, juveler, smykker og kunstgenstande, medmindre de er modtaget af bortfragteren til opbevaring i sikkerhed.«

3. § 191, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Ved dødsfald eller personskade har den, som kræver erstatning, også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, strandning, eksplosion, brand eller som følge af mangler ved skibet, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.«

4. § 192 affattes således:

»§ 192. Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 100.000 SDR for hver passager, som er død eller kommet til skade. Ansvar for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren kan ikke overstige 2.000 SDR.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige:

- 1) 1.300 SDR pr. passager for håndbagage,
- 2) 5.000 SDR for værdigenstande som nævnt i § 189, stk. 2,
- 3) 8.000 SDR pr. køretøj for tab af eller skade på køretøjet, og
- 4) 2.000 SDR pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods.«

Stk. 3. Begrænsningsbeløbene i stk. 1 og 2 gælder for hver enkelt rejse.

Stk. 4. De i stk. 1 og 2 fastsatte grænser for erstatningens størrelse omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

Stk. 5. Ved SDR forstås den i § 366 omhandlede regneenhed.

Stk. 6. Ved aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end den i stk. 1 og 2 anførte«.

5. § 193 affattes således:

»§ 193. Bortfragteren kan i det opståede tab foretage fradrag på højst:

- 1) 150 SDR pr. køretøj for skade på køretøj,
- 2) 20 SDR pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods,
- 3) 20 SDR pr. passager for tab som følge af forsinkelse.

6. I § 194 indsættes foran »skade«: »sådan«.

7. § 196 og § 197 affattes således:

»§ 196. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved befordring, som udføres med skib, er den, som udfører befordringen, kun ansvarlig for sin del af befordringen efter samme regler som bortfragteren. Aftale, hvorved bortfragteren påtager sig ansvar udover det, der er fastlagt i dette kapitel, er ik-

ke bindende for den, der udfører befordringen, medmindre denne har samtykket heri.

Stk. 3. Bortfragteren og den, der er ansvarlig efter stk. 2, hæfter solidarisk.

§ 197. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for den, som bortfragteren svarer for efter § 233 og § 196, stk. 1. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og de personer, som denne svarer for, kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse. Hver enkelt er alene ansvarlig op til den grænse, som gælder for ham.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.«

8. § 199 affattes således:

»§ 199. Sagsmål om befordring af passagerer og rejsegods kan kun indbringes for:

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted,
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen,
- 3) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sin bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted dér og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat, eller
- 4) domstolen i den stat, hvor befordringsaftalen blev indgået, dersom sagsøgte har forretningssted i den pågældende stat og kan sagsøges dér.

Stk. 2. Efter at der er opstået en retstvist, kan parterne dog aftale et andet værneting eller henskyde sagen til afgørelse ved voldgift.«

9. § 200 affattes således:

»§ 200. Reglerne i §§ 181-199 samt § 291, stk. 1, nr. 3-5, kan ikke ved forhåndsaftale fraviges til skade for passageren ved befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater samt anden fart til eller fra disse stater, selv om fremmed ret i øvrigt skal anvendes på befordringen.«

10. § 201 affattes således:

»§ 201. Uanset § 200 kan bortfragteren ved befordring af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før passageren går om bord, og efter at han er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skib og land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller den udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren.

Stk. 2. For håndbagage, der ikke befinder sig i eller på et medfølgende køretøj, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før godset bliver bragt om bord og efter, at det er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som nævnt i stk. 1, eller for den tid godset er i bortfragterens varetægt, medens passageren befinder sig på kaj, i terminal eller i en anden havneinstallation.

Stk. 3. Skal befordringen ifølge befordringsaftalen delvis udføres af en bestemt anden fragtfører end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden. Det samme gælder, såfremt passageren ifølge befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden end bortfragteren.

Stk. 4. Bortfragteren kan i alle tilfælde forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.«

Bemærkninger til lovudkastet.

Ved lov nr. 294 af 23. maj 1973 fik bestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods deres nugældende formulering; ved lovændringen blev regelsættet endvidere udskilt i et selvstændigt 6. kapitel.

Lovændringen var baseret på den 4. betænkning afgivet af udvalget til revision af søloven, betænkning nr. 642/1972. Som det fremgår af denne betænkning (side 35/36), byggede lovudkastet på den på den 11. diplomatiske søretskonference i 1961 i Bruxel-

les vedtagne konvention om passagerbefordring, den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 vedtagne konvention om befordring af passagerbagage, og endelig et inden for den private internationale søretsorganisation CMI på en konference i 1969 i Tokyo udarbejdet udkast med fælles bestemmelser for passagerer og deres rejsegods.

Ved sølovsændringen i 1973 var CMI-udkastet under behandling i IMCO's Legal Committee, og i 1974 blev der på en diplomatisk søretskonference i Athen, sammenkaldt af IMCO, vedtaget en konvention om befordring til sos af passagerer og deres baggage.

Udformningen af gældende kapitel 6 byggede i øvrigt på et nordisk samarbejde. Når man fra nordisk side ikke ønskede at afvente vedtagelsen af en ny konvention om passagerer og deres rejsegods skyldtes det, at man følte et stærkt behov for at revidere de nationale regler om passagerbefordring, hvortil kom, at en række af de bestemmelser, som kom ind ved sølovsændringen i 1973, ikke kunne forventes reguleret af den nye konvention. Det drejer sig først og fremmest om bestemmelserne i §§ 175-187 om bortfragterens og passagerernes pligter, om farligt rejsegods, om bortfragterens sikkerhed i rejsegodset, om ophold under rejsen, krigsfare samt afstandsfragt.

2. Athen-konventionen, der blev vedtaget den 13. december 1974, svarer stort set til de tilsvarende bestemmelser, der blev indsat i søloven 1973. Konventionens ansvarsgrundlag er ligesom efter sølovens § 191 et culpaansvar. Sølovens § 191 fastsætter, at for så vidt angår personskade og skade på håndbagage påhviler *bevisbyrden* for, at der er udvist culpa, passageren, medmindre tabet står i forbindelse med skibbrud, kollision, strandning, eksplosion eller ildebrand; i konventionen udstrækkes den for bortfragteren gældende omvendt bevisbyrde til - ved siden af de netop nævnte tilfælde - også at gælde de tilfælde, hvor skaden er en følge af mangler ved skibet.

Ved tab eller skade på andet rejsegods har bortfragteren - både efter sølovens § 191 og efter konventionen - bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Konventionens begrænsningsbeløb er ca. 320.000 kr. for hver passager, der dør eller

kommer til skade, 5.700 kr. pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj, 23.000 kr. pr. køretøj for tab eller skade på køretøjet samt håndbagage i eller på køretøjet og 8.200 kr. pr. passager for tab eller skade på andet rejsegods, medens de tilsvarende beløb i soloovens § 192 er ca. 320.000 kr., 4.600 kr., 23.000 kr. og 7.300 kr.

Der henvises i øvrigt til beretningen fra den danske delegation ved konferencen i Athen i 1974, der er medtaget i uddrag som *bilag 2*, samt til konventionsteksten i den originale engelske og franske version samt i dansk oversættelse, *bilag 1*.

3. Sølovsudvalget har sammen med de øvrige nordiske udvalg droftet, hvorvidt man kan anbefale en ratifikation af 1974-konventionen.

1974-konventionens ansvarsgrænser skal ses i sammenhæng med domstolenes udmålinger af personskadeerstatninger inden for de seneste år. Det indtil i dag højeste erstatningsbeløb for 100 pct. invaliditet ved danske domstole er på 350.000 kr. Ved svensk domstol er der blevet tilkendt personskadeerstatning på mere end 1 mill. svenske kr. Det danske erstatningsniveau kan imidlertid forventes at stige i de kommende år at domme efter udviklingen i retspraksis. Endvidere overvejes i justitsministeriets erstatningslovudvalg, hvorvidt der bl. a. på baggrund af erstatningsniveauet i arbejdsskadeforsikringsloven, bør fremsættes forslag om en væsentlig almindelig forhøjelse af personskadeerstatningerne.

1974-konventionen indeholder endvidere ikke selv regler, der gør det muligt at regulere begrænsningsbeløbene i takt med inflationen. En ratifikation af konventionen vil derfor forpligte Danmark folkeretligt til at anvende begrænsningsbeløbene fra 1974, indtil en eventuel ændringsprotokol måtte træde i kraft. Der er imidlertid i udvalget enighed om, i overensstemmelse med de øvrige nordiske sølovskomiteer, at foreslå højere begrænsningsbeløb, end de der følger af 1974-konventionen.

Den omstændighed, at konventionens begrænsningsbeløb efter en ændringsprotokol fra 1976 er angivet i de såkaldte særlige trækningsrettigheder (SDR), indebærer ingen inflationssikring af beløbene, men tjener alene til en udligning af kurssvingninger mellem

de kontraherende staters valutaer, jfr. hvad der herom er sagt i de generelle bemærkninger til lovudkastets kapitel 10.

I overensstemmelse med de øvrige nordiske solovsudvalg finder udvalget på denne baggrund ikke at kunne anbefale en ratifikation af 1974-konventionen. Selv om der inden for de nordiske lande er tradition for at medvirke til den størst mulige retsenhed inden for det suretligke område, er der efter udvalgets opfattelse ikke det samme behov for internationalt ensartede begrænsningsbeløb vedrørende passagerbefordring, som der er, når det drejer sig om godsbefordring; 90 pct. af den danske handelsflådes tonnage er beskæftiget i sejlads (med godstransport) uden for danske havne, medens omvendt den overvejende del af godstransport til og fra danske havne foregår med udenlandske skibe: heroverfor står, at så godt som alle danske færgereheder betjener passagerer til eller fra danske havne.

Konventionen er pr. 1. november 1980 alene ratificeret af Yemen og Tonga. Til ikrafttrædelse kræves ratifikation fra 10 stater.

4. Udvalget foreslår endvidere en række ændringer af gældende bestemmelser i solovens kapitel 6 med det formål at bringe de i kapitlet anvendte retlige mekanismer i størst mulig overensstemmelse med 1974-konventionen. Som nævnt ovenfor er denne konvention i alt væsentligt i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser, der blev indsat ved solovsændringen i 1973, og udvalget anser det for hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes størst mulig retsenhed i forhold til stater, der besejles af danske færgereheder, herunder stater, der måtte ratificere 1974-konventionen. Opnås retsenhed i forhold til vore nabo-stater, får lex fori-bestemmelsen i lovudkastets § 200 først og fremmest selvstændig betydning ved fastsættelse af begrænsningsbeløbene. medens de øvrige, i § 200 nævnte præceptive bestemmelser vedrørende forhold, der reguleres af 1974-konventionen, vil få nogenlunde samme indhold som tilsvarende bestemmelser i stater, der måtte ratificere 1974-konventionen.

Ud fra denne betragtning foreslår udvalget en ændring af gældende § 191 med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med konventionens ansvarsgrundlag (artikel 3, stk. 3). Med samme begrundelse fore-

slås endvidere ændringer i § 171, stk. 2 (definition af passager, jfr. konventionens artikel 1, stk. 4), § 171, stk. 3 (definition af rejsegods, jfr. konventionens artikel 1, stk. 5), § 189, stk. 2 (bortfragterens ansvar for deponerede værdigenstande, jfr. konventionens artikel 5), § 192, stk. 3 (ophævelse af særregel for så vidt angår flere skader under samme rejse på håndbagage, jfr. konventionens artikel 8, stk. 1), § 194 (formel skærpelse af adækvanskravet, jfr. konventionens artikel 13), § 196, jfr. gældende § 197 (den faktiske fragtforsers stilling ved en aftale mellem bortfragter og passagerer om udvidelse af bortfragterens pligter, jfr. konventionens artikel 4, stk. 3 samt § 201, stk. 1 (perioden for hvilken der kan tages forbehold om ansvarsfrihed ved skader på håndbagage, jfr. konventionens artikel 1, stk. 6).

I forbindelse med forslaget om højere begrænsningsbeløb end de der følger af 1974-konventionen, foreslår udvalget, at der fastsættes et særligt begrænsningsbeløb for så vidt angår værdigenstande, jfr. udkastets § 192, stk. 2, nr. 2; det fremgår ikke klart af konventionstekstens artikel 5, hvorvidt der kan etableres et sådant særligt begrænsningsbeløb.

Derudover er der på enkelte punkter - i nær sammenhæng med forslaget om højere begrænsningsbeløb end konventionens - foreslået bestemmelser, der adskiller sig fra konventionen, jfr. udkastets § 193 (automatisk selvrisko for et højere beløb for passageren). Endvidere foreslår udvalget, at gældende § 201, stk. 2, (adgang til at forbeholde sig ansvarsfrihed, hvor befordringen udfores af en anden end bortfragteren, »performing carrier«) opretholdt med visse ændringer; en sådan bestemmelse findes ikke i 1974-konventionen.

Endelig foreslår udvalget enkelte redaktionelle ændringer i gældende kapitel 6, jfr. forslaget om omstrukturering af gældende §§ 196 og 197.

Om de enkelte bestemmelser i lovudkastet bemærkes følgende:

Til § 171.

Paragraffen indeholder definitioner af begreberne bortfragter, passager og rejsegods.

Med de foreslåede ændringer i stk. 2 og stk. 3 vil bestemmelsen være bragt i nær

overensstemmelse med 1974-konventionens definitionsbestemmelser.

I stk. 2 fastslås det, at også personer, der med bortfragterens samtykke ledsager levende dyr eller koretojer, betragtes som passager i relation til kapitel 6, jfr. konventionens artikel 1, nr. 4 b. Gældende stk. 2 er også blevet fortolket i overensstemmelse hermed.

I stk. 3 foreslås i overensstemmelse med konventionens artikel 1, nr. 5, at i de tilfælde, hvor godset befordres i henhold til certeparti eller konnossement eller et dokument, der benyttes ved godsbefordring, finder reglerne om rejsegods ikke anvendelse; efter den gældende bestemmelse undtages alene gods, der befordres i henhold til et certeparti eller konnossement.

Gældende kapitel 6 gælder også for levende dyr. Konventionens artikel 1, nr. 5 b, undtager levende dyr, men solovsudvalget ønsker ikke at foreslå en sådan undtagelse indsat i kapitel 6, der derfor, ligesom i dag, også vil omfatte f. eks. hunde og katte, der medbringes af en passager, men derimod næppe en hest, der transporteres i hestetrailer. Det skal dog i denne sammenhæng nævnes, at lovudkastet opretholder bestemmelsen i gældende § 201, stk. 3 om bortfragterens adgang til at forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

Til § 189.

Efter gældende stk. 2 vil bortfragteren ikke have noget ansvar for passagerens værdigenstande, medmindre han udtrykkeligt har påtaget sig et sådant ansvar. I overensstemmelse med konventionens artikel 5 foreslås det nu, at bortfragterens ansvar kun skal indtræde, såfremt han har modtaget værdigenstandene til deponering, f. eks. i pengeskab. Baggrunden for denne ændring er bl. a. at gøre det lettere for passageren over for sit forsikringselskab at hævde, at han har gjort, hvad der var muligt for at beskytte værdigenstandene.

Til § 191.

I overensstemmelse med konventionens artikel 3, stk. 3, foreslås det, at den omvendte bevisbyrde for bortfragteren udstrækkes til også at gælde de tilfælde, hvor skaden er opstået som følge af fejl eller mangler ved

skibet. Sådant fejl eller mangel ved skibet må antages at foreligge, f. eks. hvis en trappes gelænder sidder lost. Udtrykket »indtruffet ved eller i forbindelse med . . . eller som følge af . . .« skal gengive konventionens udtryk »arose from or in connection with«.

Bortfragteren pålægges kun omvendt bevisbyrde, såfremt passageren kan bevise, at skaden er sket under befordringen, at der var fejl eller mangel ved skibet, og at der var årsagssammenhæng mellem skaden og manglen ved skibet.

. Til § 192.

Som nævnt i de indledende bemærkninger er der inden for udvalget enighed om, ikke at acceptere de begrænsningsbeløb, der blev fastsat i 1974-konventionen.

Udvalget foreslår i overensstemmelse med de øvrige nordiske udvalg i lovudkastets § 192, stk. 2 og 3, følgende begrænsningsbeløb: 100.000 SDR (ca. 700.000 kr.) ved personskafe for hver passager, 2.000 SDR (ca. 13.500 kr.) ved forsinkelse, 1.300 SDR (ca. 9.000 kr.) ved håndbagage, 5.000 SDR (ca. 34.000 kr.) ved tab på værdigenstande, 8.000 SDR (ca. 55.000 kr.) pr. køretøj, samt 2.000 SDR (ca. 13.500 kr.) ved skade på andet rejsegods.

Udvalget er orienteret om, at Storbritannien har indarbejdet 1974-konventionen i den nationale lovgivning, og at den vesttyske lovgivning kan forventes at basere sig på 1974-konventionens ansvarsgrænser. Udvalget har på den baggrund overvejet, om de forhøjede ansvarsgrænser alene skulle gælde i fart mellem nordiske havne. Udvalget lægger dog vægt på, at der opnås nordisk retsenhed inden for passagerbefordringsreglerne, og foreslår derfor at ansvarsgrænserne ligesom i de øvrige nordiske lande skal gælde al fart til eller fra en nordisk havn; der er tillige blevet peget på, at samfærdselshensyn samt retspolitiske og -tekniske grunde taler imod, at der anvendes forskellige ansvarsgrænser ved sejlad fra forskellige danske havne, ligesom nogle medlemmer har peget på, at der generelt bør ske en forhøjelse af begrænsningsbeløbene for at sikre skadelidte en passende erstatning i overensstemmelse med det i Danmark gældende erstatningsniveau.

Den særlige ansvarsgrænse for værdigenstande er ny. Nyt er også, at den for koretojer fastsatte ansvarsgrænse ikke, som efter

gældende § 192, skal gælde for håndbagage i eller på køretøjet; ansvarsgrænsen i lovudkastets § 192, stk. 2, nr. 1, vil også gælde sådan håndbagage. Bestemmelsen i § 192, stk. 3, foreslås ændret, således at også begrænsningsbeløbet for skade på eller tab af håndbagage skal gælde for hver enkelt rejse, i stedet for som nu for hver enkelt hændelse. Bestemmelsen bringes herved i overensstemmelse med 1974-konventionens artikel 7, nr. 1, og artikel 8, nr. 1-3.

Stk. 4. er ikke ændret.

Ad stk. 5. Som nævnt i bemærkningerne til lovudkastets § 238 foreslås en bestemmelse om den til grund for solovens begrænsningsbeløb liggende regneenhed SDR udskilt til § 366. Stk. 5, foreslås ændret i overensstemmelse hermed. Efter lovudkastet sker omregning fra SDR til dansk valuta efter kursen på betalingdagen eller tidspunktet for stillelse af sikkerhed for et til ansvarsgrænsen svarende beløb, når der er tale om krav omfattet af kapitel 6. I modsætning hertil fastslås det i 1974-konventionens artikel 9, stk. 2, at omregning skal ske på grundlag af kursen den dag, hvor dommen afsiges eller en anden dag, som parterne har bestemt. Udvalget har dog ikke fundet anledning til at foreslå en til 1974-konventionens artikel 9, stk. 2, svarende regel om omregningstidspunktet.

Ad stk. 6. Efter gældende § 192, stk. 6, kan der ved en udtrykkelig aftale mellem en passager og bortfragteren fastsættes en forhøjelse af ansvarsgrænsen. Kravet om skriftlighed, som fandtes i lovudkastet til denne bestemmelse i betænkning nr. 642/1972, blev under departementsbehandlingen i 1973 slettet i det endelige lovforslag. Udvalget foreslår, at også kravet om, at aftalen skal være »udtrykkelig« bortfalder, fordi det må anses for tvivlsomt, hvor meget der skal til, for at der kan siges at foreligge en »udtrykkelig aftale«.

Til § 193.

Efter gældende § 193 samt 1974-konventionens artikel 8, stk. 4, kan bortfragteren og passageren træffe aftale om, at passageren skal bære en vis selvrisiko.

I den udformning, som bestemmelsen havde i solovsudvalgets betænkning nr. 642/1972 (se det tidligere solovsudvalgs forslag til § 198, betænkningens side 34) krævedes der til aftalens gyldighed, at den var ind-

gået skriftligt, men dette krav blev slettet i det endelige lovforslag.

Kravet om, at der skal foreligge en udtrykkelig aftale, er upræcist, jfr. bemærkningerne ovenfor til § 192, stk. 6, og foreslås derfor ophævet. Efter lovudkastet skal selvriskoen gælde automatisk. Efter udvalgets opfattelse indebærer den foreslåede ændring af § 193 ikke nogen reel forringelse af passagerens stilling, idet der i dag i de fleste tilfælde ind sættes en klausul om passagerens selvrisiko på bagsiden af billetten. Forslaget afspejler derfor kun, hvad der i praksis er gældende i dag.

Selvriskoen foreslås endvidere forøget som et modstykke til de tilsvarende væsentlig højere ansvarsgrænser. De foreslåede selvriskobeløb udgør 150 SDR (ca. 1.125 kr.) ved skade på køretøj og 20 SDR (ca. 150 kr.) i tilfælde af skade på andet rejsegods eller ved forsinkelse. Efter de i dag gældende regler er selvriskoen henholdsvis ca. 725 kr. og ca. 90 kr.

Til § 194.

Bestemmelsen foreslås bragt i overensstemmelse med 1974-konventionens artikel 13, jfr. den tilsvarende ændring i lovudkastets § 237, som bygger på artikel 4 i 1976-konventionen. Efter denne ændring er det ikke længere tilstrækkeligt, at skadevolderen indsår, at hans handlemåde ville kunne resultere i en eller anden skade. Hans forståelse må omfatte lige præcis den skade, som senere bliver forvoldt, jfr. udtrykket »sådan skade«.

Til § 196/§ 197.

Efter gældende § 196 kan bortfragterens folk påberåbe sig samme indsigelser og samme ret til at begrænse ansvaret som bortfragteren. Endvidere fastsættes det, at det samlede ansvar for bortfragteren og en ansat ikke kan overstige den ansvarsgrænse, som gælder for bortfragteren.

De nævnte bestemmelser, der efter en konkret retssag kaldes »Himalaya-regler«, har til formål at hindre, at begrænsningssystemet omgås gennem søgsmål mod andre end bortfragteren selv. Gældende kapitel 6 indeholder Himalaya-regler særskilt for bortfragteren og dennes folk og for en udførende bort-

fragter, for den sidstnævntes vedkommende, se gældende § 197, stk. 3.

Udvalget foreslår, at man af hensyn til overskueligheden ændrer rækkefølgen af gældende §§ 196 og 197, således at Himalaya-regien i sidste led i stk. 3 i gældende § 197 kan slås sammen med den tilsvarende Himalaya-regel for bortfragteren og hans folk i gældende § 196, stk. 1, 2. sætning. De to bestemmelser er samlet i lovudkastets § 197, stk. 1,1. punktum, hvor der henvises såvel til § 233 som til § 196.

De nævnte ændringer er udelukkende af redaktionel karakter. Som noget nyt foreslår udvalget imidlertid indsat en til 1974-konventionens artikel 4, nr. 3, svarende bestemmelse om, at den, der udfører befordringen, ikke er bundet af en aftale, hvor bortfragteren påtager sig ansvaret ud over, hvad der følger af sølovens kapitel 6, medmindre han har givet sit samtykke. Bestemmelsen foreslås indsat som ny sætning i lovudkastets § 196, stk. 2.

Bestemmelsen i lovudkastets § 197, stk. 2, er ændret i forhold til den nugældende bestemmelse (i gældende § 196, stk. 2), jfr. den tilsvarende ændring af gældende § 194, hvorfor der henvises til bemærkningerne hertil.

Til § 199.

Gældende § 199 regulerer spørgsmålet om adgang til at træffe forhåndsaftale om værneting og voldgift. Bestemmelsen foreslås omredigeret, således at den nu i overensstemmelse med konventionens artikel 17 fremstår som en eksklusiv værnetingsregel. I overensstemmelse med den nævnte bestemmelse i konventionen foreslås endvidere tilføjet et yderligere værneting, nemlig den stat, hvor transportaftalen er indgået, såfremt sagsøgte har forretningssted i den pågældende stat og kan sagsøges der.

Til § 200.

I bestemmelsen fastsættes, hvilke regler i kapitel 6 der ikke skal kunne fraviges til skade for passageren.

Opregningen af ufravigelige bestemmelser foreslås udvidet til også at omfatte værnetingsbestemmelsen i den omredigerede § 199 og forældelsesbestemmelserne i § 291, stk. 1 nr. 3-5.

Præceptiviteten skal efter lovudkastets § 200 fortsat gælde ved befordringen mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige, ved indenrigsfart i disse stater samt ved fart til eller fra disse stater i øvrigt. Det er dog som noget nyt fastsat, at præceptiviteten kun vedrører forhåndsaftaler. Der vil derfor ikke være noget til hinder for, at en passager opgiver sin ret, når skaden er indtruffet, jfr. herved konventionens artikel 18 og artikel 2.

Til § 201.

Bestemmelsen fastsætter visse undtagelser fra præceptiviteten, der er fastslået i § 200.

Af redaktionelle grunde foreslås gældende stk. 1 i § 201 delt op i to stykker, således at 2. punktum i stk. 1 udskilles som et nyt stk. 2 om adgangen til at fraskrive sig ansvaret for skade på håndbagage.

I forhold til gældende lov foreslås den **ændring**, at forbehold om ansvarsfrihed ikke kan vedrøre tiden, da håndbagagen er i bortfragterens varetægt, medens passageren befinder sig i eller på en terminal i havnen, jfr. 1974-konventionens artikel 1, nr. 6. Endvidere skal bestemmelsen efter lovudkastet ikke gælde for håndbagage, som befinder sig i eller på et køretøj.

Gældende § 201, stk. 2, bliver stk. 3 efter den foreslåede opsplitning af stk. 1. Reglen i gældende § 201, stk. 2, foreslås ændret, således at adgangen til at forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under en del af befordringen, der efter aftalen skal udføres af en anden fragtfører, alene foreligger i de tilfælde, hvor aftalen vedrører en bestemt anden fragtfører. Reglen er strengere end tilsvarende regler ved godstransport, jfr. § 168, stk. 3, hvilket må ses i sammenhæng med, at en passager typisk vil være uden den fornødne kommercielle indsigt til at vurdere den risiko, der kan ligge i, at bortfragteren overlader selve transportens udførelse og ansvaret herfor til en passageren ubekendt bortfragter. Det bør herved tages i betragtning, at bortfragteren ikke selv behøver at være i besiddelse af transportmidler, og at passageren vil løbe en betragtelig risiko i den situation, hvor han kontraherer direkte med et rejsebureau, f. eks. om en krydstogt, uden at modtage nogen indicier for, hvem der faktisk skal udføre befordringen.

III

Udkast til lovbestemmelser om begrænsning af rederansvaret

Tiende kapitel affattes således:

TIENDE KAPITEL

Om ansvar og ansvarsbegrænsning

Om rederens ansvar for andre

§ 233. Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Stk. 2. Hvad rederen således kommer til at udrede, kan han kræve erstattet af den, som har forvoldt skaden.

Om retten til ansvarsbegrænsning

§ 234. Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 og 6.

Stk. 2. Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel

Stk. 3. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv.

§ 235. Retten til ansvarsbegrænsning foreligger, uanset ansvarsgrundlaget, for så vidt angår krav i anledning af:

- 1) skade på person eller ejendom, dersom skaden opstår om bord på skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
- 2) tab som følge af forsinkelse med befordringen til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods,
- 3) tab som følge af krænkelse af en ikke-kontraktmæssig rettighed, dersom skaden er opstået i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
- 4) hævning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrage, og af

hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,

- 5) fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning,
- 6) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse tab, som er eller ville være undergivet ansvarsbegrænsning, samt tab, som skyldes sådanne forholdsregler.

Stk. 2. Har den ansvarlige et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved den samme hændelse, kan han kun begrænse sit ansvar for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 236. Retten til ansvarsbegrænsning omfatter ikke:

- 1) Krav på bjærgeløn, groshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6,
- 2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 267 og som er omfattet af § 282, stk. 1,
- 3) krav undergivet en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader,
- 4) krav i anledning af atomskade, forårsaget af et atomdrevet skib,
- 5) krav i anledning af skade på person eller ejendom, som påføres ansatte hos personer, der er nævnt i § 234, stk. 1, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning,
- 6) krav på renter og sagsomkostninger.

§ 237. Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Begrænsningsbeløbenes størrelse

§ 238. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, skibet ifølge dets

certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mill. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af personskade er **ansvarsgrænsen** 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

for hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR

for hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR

for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR og

for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

for hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR

for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR og

for hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.

Stk. 4. Ansvarsgrænserne i stk. 1 til 3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten, samt de personer, som de svarer for.

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Stk. 6. Med skibets tonnage menes bruttonnagen beregnet efter reglerne om måling af tonnage i annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969. Ved SDR forstås den i § 366 omhandlede regnehed.

Fordelingen af begrænsningsbeløbene

§ 239. Hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres krav.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 238, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de der nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 238, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

Stk. 3. Den, som helt eller delvis har betalt et krav, inden begrænsningsbeløbene er fordelt, indtræder i fordringshavernes ret til dækning i forhold til det betalte beløb.

Stk. 4. Godtgør nogen, at han senere kan blive nødt til at betale et krav helt eller delvis, og at han herved vil indtræde i fordringshaverens ret til dækning, kan retten beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, således at han senere kan få dækket sit krav efter stk. 3.

Beskyttelse mod retsforfølgning ved oprettelse af begrænsningsfond

§ 240. Såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retlige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses, kan der oprettes en begrænsningsfond ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden anses for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig samme ansvarsgrænse og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for.

Stk. 3. Særskilt sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt de personer, til fordel for hvem fonden er oprettet, har ret til ansvarsbegrænsning, kan ikke anlægges her i landet, efter at der er oprettet en begrænsningsfond i medfør af stk. 1.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m. v. følger af kapitel 15.

§ 241. Er et krav anmeldt over for en begrænsningsfond, som er oprettet efter § 240, jfr. kapitel 15, eller efter tilsvarende regler i en anden konventionsstat, kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet og som har ret til ansvarsbegrænsning.

Stk. 2. Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning, for krav, som kan gøres gældende mod fonden, jfr. dog § 242,

stk. 2. Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves, eller sikkerheden frigives.

Stk. 3. Efter at begrænsningsfond er oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen afslå begæring om arrest eller udlæg, jfr. dog § 242, stk. 2. Er der foretaget arrest eller stillet sikkerhed for at undgå arrest, kan arresten hæves, eller sikkerheden frigives. Begæring om arrest skal afvises, en efter fondsoprettelsen foretagen arrest hæves, og sikkerhedsstillingen til afværgelse af sådan arrest frigives, såfremt fonden er oprettet:

- 1) i den havn, hvor den ansvarspådragende hændelse fandt sted, eller, hvis denne ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen,
- 2) i landsætningshavnen, hvis kravet gælder personskade,
- 3) i lossehavnen, hvis kravet gælder ladningsskade.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 240.

Stk. 5. Reglerne i stk. 1-4 finder alene anvendelse, såfremt fordringshaveren kan fremsætte krav mod fonden over for den domstol, som administrerer denne, og fonden faktisk er tilgængelig og frit kan overføres til dækning af kravet.

Stk. 6. Med en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af London-konventionen af 1976 om begrænsning af rederens ansvar.

§ 241 a. Efter oprettelsen af en begrænsningsfond sker kære af fogdens nægtelse af at foretage arrest til sø- og handelsretten i København. Kærefristen er 4 uger. Retsplejens kapitel 53 finder i øvrigt anvendelse.

Stk. 2. Foretages arrest trods oprettelse af en begrænsningsfond, skal arrestsagen anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 3. Nægtes eller bortfalder arrest, fordi der oprettes begrænsningsfond efter § 240, afgøres spørgsmålet om lovligheden af den begærede arrest samt om eventuel erstatning

i anledning af begæringen om arrest af sø- og handelsretten i København, jfr. § 359.

Ansvarsbegrænsning uden oprettelse af begrænsningsfond

§ 242. Selv om der ikke er oprettet en begrænsningsfond, kan den ansvarlige begrænse ansvaret. Retten skal da alene tage hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen. Såfremt den ansvarlige nedlægger påstand herom, skal der dog i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen.

Stk. 2. En dom efter stk. 1 kan fuldbyrdes efter retsplejelovens almindelige regler herom. Er der i dommen optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og er der oprettet en begrænsningsfond, forinden der er forløbet et sådant tidsrum, at der er blevet mulighed for at fuldbyrde dommen, finder § 241 dog anvendelse.

Særlige skibe m. v.

§ 243. For krigsskibe og andre skibe, som bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, skal ansvarsgrænserne i intet tilfælde beregnes efter en tonnage under 5.000 tons. Ansvar kan ikke begrænses for tab eller skade, som skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed. Bestemmelserne i 1. og 2. pkt. gælder ikke isbrydere samt skibe, der hovedsagelig anvendes i forbindelse med bjærgning.

Stk. 2. For boreskibe samt flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, medens de bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

Anvendelsesområde

§ 243 a. §§ 234-243 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol. For så vidt angår krav som nævnt i § 236, nr. 5, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjene-

steaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat.

Stk. 2. §§ 234–243 er ikke til hinder for

anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt.

Bemærkninger til lovudkastet

a. Sølovens kapitel 10, der i dag har overskriften: »Om rederens ansvar«, vedrører to forhold, nemlig dels spørgsmålet om rederens hæftelse for skader forårsaget af andre (§ 233), dels regler om adgangen til at begrænse ansvaret for skader, for hvilke rederen og andre nærmere angivne personer er ansvarlige.

Medens § 233 stort set har bevaret den udformning, som bestemmelsen fik allerede i søloven af 7. april 1892 (dagældende § 8), blev bestemmelserne i §§ 234–243 udformet ved lov nr. 159 af 27. maj 1964, hvorved konventionen om begrænsning af rederens ansvar fra 1957 indarbejdedes.

De to sæt regler, der indtil 1972 fandtes i henholdsvis § 8 og §§ 254–263, fik ved lov nr. 205 af 24. maj 1972 deres nuværende placering i søloven.

Lovudkastet medfører ingen ændring af § 233. Indirekte er denne bestemmelse dog berørt af en foreslået ændring af overskriften for 10. kapitel, idet det her slås fast, at kapitlet indeholder to forskellige regelsæt, nemlig dels regler om rederens ansvar for andre, og dels regler om ansvarsbegrænsning.

Lovudkastet indebærer derimod en gennemgribende revision af §§ 234–243. Revisionen tilsigter at indarbejde konventionen af 1976 om begrænsning af rederens ansvar.

b. Lovudkastet ændrer ikke noget ved det forhold, at der ved siden af de i kapitel 10 indeholdte almindelige regler om ansvarsbegrænsning findes regler, der på specielle områder giver rederen en adgang til at begrænse sit ansvar. I medfør af sølovens kapitel 5 kan rederen således begrænse sit ansvar for skade, der er opstået i forbindelse med befordring af gods; i medfør af sølovens kapitel 6 har rederen en adgang til at begrænse ansvaret for skade, der rammer passagerer og deres rejsegods. I forhold til specielle begrænsningsregler af den her nævnte art vil kapitel 10 fungere som en overbygning, (den såkaldte globalbegrænsning) der giver rederen adgang til at begrænse ansvaret først og frem-

mest i tilfælde af katastrofer, hvor de specielle begrænsningsregler ikke vil rumme tilstrækkelig beskyttelse for rederierhvervet.

En anden form for begrænsningsregler findes i sølovens kapitel 12, der giver rederen adgang til at begrænse ansvaret for særlige skader eller udgifter i anledning af olieforurening. Begræsningsbeløbene efter kapitel 12 virker selv som et katastrofeloft og har derved samme funktion, som begræsningsbeløbene efter kapitel 10 til en vis grad har. Krav, for hvilket ansvaret er begrænset efter kapitel 12, vil derfor ikke, som det er tilfældet med krav omfattet af kapitlerne 5 og 6, være undergivet den yderligere begrænsning som følger af kapitel 10.

Retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 10 vil også kunne fraviges ved aftale. Hvis den ansvarlige ved aftale har påtaget sig et ansvar, der går ud over de begræsningsbeløb, der følger af de specielle **begræsningsregler**, f. eks. i sølovens kapitel 5, vil det afhænge af fortolkning af den foreliggende aftale, om også globalbegrænsningen fraviges.

c. Begrundelsen for at give redere ret til at begrænse ansvaret har historisk set været, at skibsfartserhvervet indebærer særlige risici, som privatpersoner næppe ville påtage sig, medmindre der blev indrømmet dem en ret til at begrænse deres erstatningsansvar. I nyere tid har man dog navnlig understreget betydningen af, at rederen kan forsikre sig mod risici, der opstår i sammenhæng med transporten; af hensyn til forsikringsmarkedets kapacitet fritages rederen derfor for ansvaret for katastroferisici. Der er endvidere peget på, at i kraft af begræsningsreglerne opnås der erstatningsretligt en ligestilling mellem rederier med flere skibe og rederier med kun et skib.

Begræsningsbeløbene afhænger af skibets størrelse. Denne differentiering hænger historisk sammen med, at rederens ansvar oprindeligt var begrænset til »søformuen«, men må i dag tillige begrundes med, at skibenes

skadevoldende evne generelt set varierer med størrelsen.

i betækning nr. 315/1962, side 19-21, er der givet en kort historisk oversigt over rederbegrænsningsinstituttet i den danske sølov samt om den internationale baggrund for de danske regler til og med indarbejdelsen af 1957-konventionen.

Modsat en i 1924 vedtagen konvention om begrænsning af rederens ansvar, der blev indarbejdet i søloven i 1929, har 1957-konventionen fået tilslutning fra et betydeligt antal stater. I takt med stigningen i det almindelige erstatningsniveau opstod der dog blandt de kontraherende stater et ønske om at forhøje konventionens begrænsningsbeløb, ikke mindst for de små skibes vedkommende. Dette ønske var baggrunden for vedtagelsen af konventionen fra 1969 om ansvar for skade ved olieforurening. Ved denne konvention, der er indarbejdet i sølovens kapitel 12, fordobledes begrænsningsbeløbene for de af konventionen omfattede skader.

En medvirkende årsag til utilfredshed med globalbegrænsningsbeløbenes størrelse var, at uanset at man havde benyttet den såkaldte Poincaré-franc som en værdifast møntenhed, der byggede på guldets upåvirkelighed af ydre omstændigheder, så var dog den værdi, som Poincaré-francen repræsenterede i 1957, siden blevet næsten halveret, hvilket bl. a. skyldes, at den officielle guldværdi indtil 1971 var knyttet til den amerikanske dollar.

Et yderligere problem ved anvendelsen af Poincaré-francen som beregningsenhed opstod da USA i 1971 suspendede sine forpligtelser til at indløse dollar i guld. Det blev derfor stadig vanskeligere at finde frem til en officiel guldværdi, hvorfor der opstod behov for at anvende en ny beregningsenhed, der ikke var udsat for valutakursudsvingninger.

På baggrund heraf blev der i London i 1976 på grundlag af et af IMCO's Legal Committee udarbejdet konventionsudkast vedtaget en ny konvention om begrænsning af rederens ansvar. Konventionen, der er dateret den 19. november 1976, findes i engelsk og fransk originalversion, samt dansk oversættelse optrykt som *bilag 3* og uddrag af den danske delegations beretning fra konferencen i 1976 som *bilag 4*.

d. Om konventionens indhold skal kort nævnes følgende:

Poincaréfrancen er erstattet som beregningsenhed af den såkaldte SDR (Special Drawing Right) som fastsættes af den internationale valutaafond (IMF) på basis af en række valutaer i de vestlige lande. Denne regneenhed er allerede indført i søloven ved lov nr. 645 af 13. december 1978 og bekendtgørelse nr. 104 af 16. marts 1979.

Medens »begrænsningsfeltet«, dvs. de krav for hvilke ansvaret kan begrænses, stort set er uændret i forhold til 1957-konventionen, indebærer 1976-konventionen en væsentlig forhøjelse af begrænsningsbeløbene. For et skib på 500 brt vil der således blive tale om en forøgelse på 5 gange det nugældende ved tingsskadekrav og 4,7 gange ved personsskadekrav, ved 1.000 brt vil de tilsvarende stigninger andrage 3,75 og 4,1, ved 20.000 brt: 2,6 og 2,6, ved 30.000 brt: 2,5 og 2,5, ved 60.000 brt: 2,2 og 2,2 og ved de helt store skibe på 240.000 brt: 1,5 og 1,5. Hertil kommer den forhøjelse, der følger af oprettelsen af en særlig pulje for passagerskadekrav samt, for visse skibes vedkommende, en yderligere forhøjelse som følge af, at man i 1976-konventionen anvender konventionen fra 1969 om måling af skibe ved fastsættelsen af skibets »ansvarstonnage«.

For et skib på 1.000 brt stiger begrænsningsbeløbet ved tingsskade fra ca. 490.000 kr. til ca. 1,8 mill. kr. For et skib på 20.000 brt hæves ansvarsgrænsen til ca. 25,5 mill. kr. fra ca. 9.800.000 kr. For et skib på 240.000 brt stiger ansvarsgrænsen fra ca. 120 mill. kr. til ca. 180 mill. kr. De præcise beløb afhænger af den danske krones kurs i forhold til SDR.

Begrænsningsbeløbene er, jfr. artikel 6, opdelt i 3 puljer. Den 1. pulje, hvis størrelse ikke afhænger af skibets tonnage, anvendes udelukkende til dækning af passagerkrav. Den 2. pulje anvendes udelukkende til dækning af krav i anledning af skade på andre personer end passagerer. Den 3. pulje anvendes principielt på tingsskadekrav; såfremt et krav i anledning af skade på en person, der ikke er passager, ikke er blevet fuldt ud dækket i den 2. pulje, vil den udekkede del af et sådant krav dog konkurrere på lige fod med tingsskadekravene om den 3. pulje. Størrelsen af de 2 sidstnævnte puljer afhænger af skibets tonnage.

I forhold til 1957-konventionen ændrer 1976-konventionen den skadelidtes adgang

til at gennembyrde begrænsningssystemet. Efter 1957-konventionen mister rederen retten til ansvarsbegrænsning i tilfælde af enhver fejl eller forsømmelse begået af ham selv, medmindre forsømmelsen er begået i hans egenskab af skibets fører eller som medlem af besætningen; omvendt bevarer rederens folk retten til at begrænse ansvaret uanset grovheden af en af dem udvist fejl eller forsømmelse. Efter 1976-konventionens artikel 4 mistes retten til at begrænse ansvaret kun, såfremt der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Denne regel gælder såvel rederen som hans folk; reglen gælder også, hvor rederen har optrådt som skibsfører.

Ligesom 1957-konventionen indeholder 1976-konventionen endelig regler om, at den ansvarlige ved at oprette en begrænsningsfond kan beskytte sig mod arrest eller udlæg for krav i anledning af den ansvarspådragende handling, jfr. artikel 13. En begrænsningsfond etableres ved en domstol eller anden kompetent myndighed ved indbetaling af eller sikkerhedsstillelse for det maksimale erstatningsbeløb i anledning af skaden. En sådan fond vil beskytte mod arrest eller udlæg ikke alene fra den kreditor, hvis retlige skridt førte til fondens oprettelse, men også mod andre senere tilkomne kreditorer i anledning af den samme hændelse. Beskrivelsen af betingelserne for fondsoprettelsen samt retsvirkningerne af fondens oprettelse er dog mere detaljerede i 1976-konventionen end i 1957-konventionen. 1957-konventionen indeholder således ikke krav om, at fonden skal oprettes ved en domstol eller en anden kompetent myndighed. Ligesom i 1957-konventionen (men modsat i 1969-konventionen om ansvar for skader ved olieforurening) er det ikke i 1976-konventionen en betingelse for retten til at begrænse ansvaret, at der faktisk oprettes en begrænsningsfond. Begrænses ansvaret, uden at der oprettes en begrænsningsfond. Begrænses ansvaret, uden at der oprettes en begrænsning, opnås der imidlertid ikke beskyttelse mod retsforfølgning.

e. Ved udarbejdelsen af lovudkastet, der er udformet i samarbejde med de øvrige nordiske sølovskomiteer, har udvalget baseret sig på 1976-konventionens regelsæt. Der er

således i udvalget enighed om at anbefale, at 1976-konventionen ratificeres af Danmark.

I det følgende skal redegøres for en række forhold, hvor konventionens artikel 15, 18 og 6 giver de kontraherende stater adgang til at fastsætte særregler i den nationale lovgivning, der afviger fra konventionens generelle regelsæt.

1. Artikel 15, stk. 1, giver således adgang til at undtage personer, der ikke har deres faste bopæl eller hovedforretningssæde i en kontraherende stat fra konventionens regelsæt. Tilsvarende gælder for så vidt angår skibe, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En tilsvarende bestemmelse fandtes i 1957-konventionens artikel 7 og er baggrunden for bestemmelsen i gældende § 243, hvorefter industriministeren kan bestemme, at andre ansvarsregler, end de der følger af §§ 234-242 (i den gældende sølov), skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

Formålet med en sådan bestemmelse i den nationale lovgivning er at tilskynde andre stater til at ratificere konventionen for derved at give vedkommende lands borgere begrænsningsret ved domstolene i de (andre) lande, der har ratificeret konventionen, samt - ud fra en gensidighedsbetragtning - at sikre kontraherende stater, at de ikke ved deres domstole skal give fremmede statsborgere en beskyttelse, som den kontraherende stats egne statsborgere ikke vil opnå i vedkommende fremmede land, eventuelt fordi vedkommende fremmede land slet ikke har regler om begrænsning af ansvaret.

Bemyndigelsen i gældende § 243 har imidlertid aldrig været benyttet. Heller ikke i de øvrige nordiske lande er der indført særregler for personer med bopæl i et ikke-kontraherende land.

Udvalget finder derfor ikke behov for, at der medtages en sådan bestemmelse, hvorved der enten direkte i loven eller i kraft af en bemyndigelse i loven fastsættes særregler for borgere i en ikke-kontraherende stat, idet man finder, at den eventuelle pression, der, jfr. ovenfor, ville ligge i en sådan særregel over for en ikke-kontraherende stat, ikke kan begrunde, at den enkelte skadevolders retstilling skal afhænge af, hvorvidt hans hjemstat har ratificeret konventionen eller ej. Også hensynet til forudberegneligheden, herun-

der skadelidtes muligheder for at dække sig ind forsikringsmæssigt, taler for, at der anvendes ensartede regler på området, når en sag bringes for danske domstole.

2. Konventionens artikel 15, stk. 2, a, giver kontraherende stater adgang til at fravige konventionens regelsæt for så vidt angår de skibe, der alene er bestemt til sejlads ad indre vandveje. I betragtning af, at en sådan sejlads kun forekommer i særdeles begrænset omfang i Danmark, finder udvalget det ikke nødvendigt med en særregel herfor.

3. Efter konventionens artikel 15, stk. 2, b, kan der fastsættes særregler for så vidt angår skibe under 300 brt. En tilsvarende bestemmelse findes i den til 1957-konventionen knyttede signaturprotokol pkt. 2, b. Både denne protokol og 1976-konventionen henviser til særregler for så vidt angår ansvarsbegrænsningssystemet (system of limitation of liability). Dette udtryk dækker mere end blot begrænsningsbeløbenes størrelse, således f. eks. også begrænsningsfeltet samt reglerne om fortabelse af adgangen til ansvarsbegrænsning, men det er dog ved udarbejdelsen af 1957- og 1976-konventionerne samt under drøftelserne ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i den danske sølov begrænsningsbeløbenes størrelse, man især har haft i tankerne. Artikel 15, stk. 2, b, i 1976-konventionen skal derfor ses i sammenhæng med artikel 6, stk. 1, hvoraf det følger, at for skibe under 500 brt skal der gælde en ansvarsgrænse svarende til et skib på 500 brt. I 1957-konventionen var mindstetonnagen 300 brt.

Ved udarbejdelsen af gældende § 235 benyttede man sig af hjemlen i 1957-konventionens signaturprotokol til at sænke minimumstonnagen ved tingsskadekrav til 150 brt.

Under udarbejdelsen af nærværende lovudkast har udvalget været i forbindelse med repræsentanter for fiskerierhvervets organisationer. Man skal herom bl. a. henvise til de som *bilag 5 og 6* optrykte skrivelser fra de gensidige danske skibsforsikringsforeningers samarbejdsudvalg af henholdsvis 25. oktober og 10. december 1979.

Fra fiskerierhvervets side blev der udtrykt betænkelighed ved, at man anvender begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen. Man gjorde herved **bla.** gældende, at det ikke

vil være muligt for de danske gensidige skibsforsikringsforeninger at forsikre for et beløb svarende til 1976-konventionens mindstebegrænsningsbeløb, hvorfor det ville indebære en risiko for en opløsning af disse forsikringsforeninger, såfremt man anvender konventionens begrænsningsbeløb på fiskefartøjer. Man pegede i denne forbindelse på, at den langt overvejende del af den danske fiskeflåde er forsikret gennem disse skibsforsikringsforeninger, og at dette forsikringssystem indebar meget lave administrationsomkostninger. Fiskerierhvervets repræsentanter ville ikke lægge sig fast på et bestemt begrænsningsbeløb; man har imidlertid peget på, at op imod 90 pct. af fiskefartøjerne er under 50 brt, og at en minimumstonnage på 500 brt for disse skibe på grund af deres relativt ringe skadevoldende evne vil kunne give anledning til forsikringsmæssig overdækning. Endvidere peger man på, at præmier baseret på 1976-konventionens minimumstonnage vil være en urimelig økonomisk belastning for fiskerierhvervet. Fiskerierhvervets repræsentanter gør endelig gældende, at man bl. a. i England har indført særregler for skibe under 300 brt., hvilket medfører, at en skadelidt ved en engelsk domstol vil få mindre end en dansk domstol ville give ham i erstatning i anledning af skade forvoldt af et skib under 300 brt.

Sølovsudvalget har ikke kunnet tilslutte sig de fremførte synspunkter. Ifølge oplysninger, som udvalget har indhentet hos forsikringsrådet, vil det ikke berøre de gensidige skibsforsikringsforeningers eksistensgrundlag, såfremt en minimumstonnage på 500 brt også gælder for fiskefartøjer. Ganske vist vil foreningerne ikke kunne påtage sig på egen hånd at forsikre de fulde begrænsningsbeløb på grund af kravene til foreningernes egenkapital, men dette spørgsmål vil kunne løses gennem **genforsikring**. Efter udvalgets opfattelse vil en minimumstonnage på 500 brt heller ikke medføre en overforsikring af de mindre fiskefartøjer, specielt skibe under 500 brt, idet udvalget ikke finder grunde for at antage, at disse skibes mindre skadeevne ikke ville blive lagt til grund ved præmieberegningen i forbindelse med genforsikringen. Ifølge de for udvalget foreliggende oplysninger fra fiskeriets organisationer vil den totale ansvarsforsikringspræmie for et fiskefartøj på 150 brt være 1.000 kr. om året, såfremt man

baserer sig på en mindstetonnage på 500 brt. Udvalget finder derfor ikke, at størrelsen af denne præmie kan begrunde særregler for så vidt angår fiskefartøjer. En forhøjelse af begrænsningsbeløbets størrelse vil næppe efter udvalgets opfattelse medføre nogen væsentlig forhøjelse af de samlede erstatningsudbetalinger fra skibsforsikringsforeningerne. I perioden 1. januar 1975-31. oktober 1979 var der ifølge oplysninger fra skibsforsikringsforeningerne en samlet udbetaling af erstatninger på ca. 228 mill. kr. I den samme periode medførte 1957-konventionens ansvarsgrænser, at krav på ca. 7 mill. kr. ikke kunne kræves dækket. Ansvarsbegrænsningen har således procentuelt kun ringe indflydelse på den samlede erstatningsudbetaling.

Udvalget har været opmærksom på, at man i England indfører særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 brt. Allerede i dag gælder der dog for skibe under 150 brt forskellige regler i Danmark og i England, uden at dette har givet anledning til særlige problemer, og udvalget kan derfor ikke tillægge denne forskel afgørende betydning. Nogen harmonisering af reglerne mellem alle de lande, hvis fiskefartøjer sejler i samme farvande som danske fiskefartøjer, vil næppe under nogen omstændigheder være mulig. I denne forbindelse skal udvalget dog pege på, at der under forhandlinger mellem de nordiske sølovsudvalg er opnået enighed om at anbefale, at ingen af de nordiske lande fastsætter særregler for skibe under 300 brt. I forholdet til skibe fra de øvrige nordiske lande vil der således gælde den samme ansvarsgrænse. I kraft af **lovvalsreglen** i udkastets § 243a vil de i udkastet fastsatte ansvarsgrænser endvidere gælde for alle skibe uanset nationalitet, når sagen behandles ved danske domstole.

Også mindre fragtskibe (coastere) vil være omfattet af minimumstonnagen på 500 brt. Udvalget er opmærksom på, at en forhøjelse af minimumstonnagen for mindre skibe til 500 brt indbærer en større stigning i udgifterne til forsikringspræmier for de mindre handelsskibe end for fiskefartøjer, dels fordi coasterne må antages at have en større skadeevne, dels fordi kredsen af potentielt skadelidte vil være større i forbindelse med skader forårsaget af coastere, og bl. a. omfatte **ladningsinteresser** om bord i det skadevoldende skib. Udvalget finder imidlertid, at de samme

hensyn, som har ført til forhøjelsen af begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen i forhold til 1957-konventionen, taler imod, at der indføres særregler for så vidt angår coastere under 300 brt.

Også lystfartøjer vil være omfattet af mindstetonnagen på 500 brt.

4. Efter konventionens artikel 15, stk. 3, kan den kontraherende stat fastsætte særregler for krav, hvor hverken den ansvarlige eller skadelidte er statsborgere i en anden kontraherende stat. Udvalget finder dog ikke, at der er behov for at indføre særregler for disse forhold og henviser i øvrigt til bemærkningerne ovenfor til konventionens artikel 15, stk. 1.

5. Konventionens artikel 15, stk. 4, giver kontraherende stater adgang til at undtage boreskibe fra konventionens regelsæt, såfremt der i vedkommende kontraherende stats nationale lovgivning er fastsat højere ansvarsgrænser for sådanne boreskibe, eller såfremt vedkommende kontraherende stat har tilsluttet sig en konvention, der regulerer begrænsningsretten for sådanne boreskibe. Undtagelse kan dog kun gøres for så vidt angår krav, der opstår i forbindelse med boring, jfr. konventionens formulering: »Constructed for, or adapted to, and engaged in«.

Udvalget er bekendt med, at der i energiministeriet arbejdes med et lovforslag, hvori der fastsættes særligt høje ansvarsgrænser for boreskibe (og flytbare boreplatforme), medens de anvendes til efterforskning eller indvinding på dansk sokkelområde. Det er derfor *ex tunc* i lovudkastets § 243, stk. 2, fastslået, at for boreskibe samt flytbare platforme gælder der særlige ansvarsgrænser, medens de bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på den danske kontinentalsokkel. Det følger heraf modsætningsvis, at boreskibe og flytbare platforme i andre situationer er omfattet af kapitel 10. Udvalget har dog ikke ønsket at foreslå en positiv bestemmelse herom, da det kunne lede til en modsætningsslutning i relation til andre kapitler i søloven.

6. Luftpudefartøjer vil falde uden for kapitel 10's anvendelsesområde. Dette er udtrykkeligt fastsat i artikel 15, stk. 5. Der er ikke i lovforslaget medtaget en udtrykkelig undtagelse for så vidt angår luftpudefartøjer,

da en sådan bestemmelse kunne føre til modsætningsslutninger i relation til visse flydende indretninger, som heller ikke vil være at anse for skibe i denne sammenhæng. Om flydekraner og andre flydende indretninger er omfattet af begrænsningsreglerne, afhænger efter udvalgets opfattelse af, hvorvidt de kan registreres efter skibsregistreringsloven.

7. Konventionens artikel 6 giver de kontraherende stater adgang til i den nationale lovgivning at give krav i anledning af skade på havneanlæg og lignende prioritet forud for andre tingsskadekrav ved fordelingen af den begrænsningspulje, der skal anvendes til dækning af tingsskadekrav samt udækkede krav i anledning af skade på andre personer end passagerer. Efter 1957-konventionen kunne kontraherende stater undtage sådanne krav fra begrænsningsretten. Ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i sølovens kapitel 10 fandt man dog ikke fra dansk eller nordisk side i øvrigt anledning til at undtage skader på havneanlæg og lignende fra begrænsningsretten.

Særreglen i medfør af 1976-konventionen adskiller sig fra 1957-konventionen derved, at såfremt man benytter sig af hjemlen i 1976-konventionen, vil det indebære en formidskelse af de øvrige tingsskadekrav, der konkurrerer med kravet i anledning af skade på havneanlæg om fordelingen af puljen. En særregel i medfør af 1957-konventionen ville derimod være en fordel for de øvrige tingskadekrav, idet en sådan særregel ville medføre, at begrænsningspuljen ikke ville skulle anvendes til dækning af skader på havneanlæg.

Der foreligger ikke i dag fra udvalget oplysninger, der kan begrunde en særregel for så vidt angår skader på havneanlæg eller lignende. Skadelidte i disse situationer vil typisk være en kommune eller staten, og der bør efter udvalgets opfattelse ikke gives det offentlige en fortrinsstilling på de øvrige skadelidtes bekostning.

Udvalget er opmærksom på, at skader på havneanlæg kan få et betydeligt omfang, ikke mindst hvor der er tale om kollision med en bro. For at krav i anledning af skade på en bro kan falde ind under den i konventionen hjemlede undtagelsesbestemmelse kræves imidlertid, at broen har forbindelse med havneanlægget; krav i anledning af kollision med f. eks. Lillebæltsbroerne eller Stor-

strømsbroen vil således ikke i medfør af konventionen kunne gives prioritet fremfor andre tingsskadekrav.

8. Efter konventionens artikel 18 er det ved en ratifikation af konventionen muligt at tage reservation for så vidt angår krav i anledning af fjernelse eller ødelæggelse af et vrak samt krav i anledning af fjernelse eller ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning. 1957-konventionen tillod de kontraherende stater at tage reservation for så vidt angår krav i anledning af en lovbestemt forpligtelse til at fjerne eller ødelægge skibets vrak, men ikke for så vidt angår fjernelse eller ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning. Ved Danmarks ratifikation af 1957-konventionen benyttede man sig ikke af adgangen til at tage denne reservation.

En »lovbestemt« forpligtelse til at fjerne et vrak kan f. eks. være indeholdt i et havnereglement. Krav i anledning af denne forpligtelse vedrører dels de omkostninger, som havnemyndigheder har måttet påtage sig, såfremt den forpligtede undlader at opfylde sin forpligtelse, dels krav i anledning af skader, der er forvoldt under fjernelsen af vraket. Betydningen af artikel 18 sammenholdt med artikel 2, stk. 1, d, ligger i, at der kan fastsættes særregler for krav mod rederen af det skib, der hæves eller fjernes, hvorimod krav, som en skadelidt reder har mod en anden reder i anledning af udgifter ved hævn af et skib efter et sammenstød, næppe er omfattet af reservationsadgangen. I relation til rederen af det hævdede eller **uskadeliggjorte** skib indebærer det ingen forskel, at 1976-konventionen ikke som 1957-konventionen begrænser sig til lovbestemte forpligtelser, da krav i anledning af omkostninger, som hviler på en (frivillig) aftale om at fjerne vraket, er undtaget fra begrænsningsretten, uanset om der er taget en reservation i medfør af artikel 18. Der henvises til konventionens artikel 3, a, samt lovudkastets § 236.

Under et møde mellem de nordiske sølovsudvalg drøftede man et forslag om at undtage krav i anledning af fjernelse af vrak inden for havneområdet fra begrænsningsretten. Der er imidlertid i alle nordiske udvalg enighed om at anbefale, at der ikke gøres en undtagelse fra konventionens generelle begrænsningsfelt.

Udvalget har heller ikke fundet anledning til at foreslå særregler for krav i anledning af fjernelse eller uskadeliggørelse af et skibs ladning. Også sådanne krav vil, hvis de er baseret på en aftale mellem skibets reder og en trediemand, i medfør af lovudkastets § 236, jfr. konventionens artikel 2, stk. 2, være undtaget fra begrænsningsretten. Indgås aftalen om uskadeliggørelse af ladningen, f. eks. ladningen i et skib, der er sunket i havneområdet, mellem havnemyndighederne og en trediemand, vil havnemyndighedernes krav på at få dækket omkostningerne hos skibets reder eller ladningsejeren derimod være omfattet af begrænsningsretten. Rederen, henholdsvis ladningsejeren, vil dog efter omstændighederne være tilskyndet til selv at foranledige vraget eller ladningen fjernet.

f. Hverken 1976-konventionen eller 1957-konventionen indeholder regler, der undtager krigsskibe og andre statsskibe fra begrænsningsretten. Der er da heller ikke i gældende sølovs kapitel 10 særregler for så vidt angår krigsskibe.

I konventionen fra 1924 om begrænsning af rederens ansvar var der hjemmel for de kontraherende stater til at undtage krigsskibe m. v. fra begrænsningsretten. Udeladelsen af en sådan bestemmelse i 1957-konventionen og 1976-konventionen fortolkes i almindelighed således, at der ikke for de kontraherende stater vil være adgang til at fastsætte særregler for krigsskibe m. v. En sådan fortolkning finder yderligere støtte i, at visse specielle flydende indretninger, nemlig luftpudefar-tøjer samt platforme og i en vis udstrækning boreskibe, udtrykkeligt (i artikel 15) undtages fra 1976-konventionen.

Det er dog blevet hævdet, at krav i anledning af skader, der skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, falder uden for konventionens anvendelsesområde, idet konventionen har til formål at regulere begrænsningsretten for skibe under normal sejlads, det vil først og fremmest sige handelsflådens skibe. Fra engelsk retspraksis kendes således eksempler på, at skade, der er forvoldt af u-både i neddykket tilstand, ikke falder ind under begrænsningsretten. I den svenske højesteretsdom af 1. juni 1978 blev det fastslået, at staten ikke kunne begrænse ansvaret for skade i anledningen af, at en

svensk u-båd (BÆVEREN) i neddykket tilstand kolliderede med et handelsskib.

Under hensyntagen til, at lov nr. 198 af 26. maj 1950 forbyder sagsanlæg eller andre retlige skridt mod fremmede statsskibe, der benyttes i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, kan det ikke anses for at indebære et brud på Danmarks folkeretlige forpligtelser efter en eventuel ratifikation af konventionen af indføre eventuelle særregler for sådanne skibe.

Spørgsmålet om statsskibes begrænsningsret har været drøftet mellem de nordiske sølovsudvalg. Der er mellem udvalgene enighed om, at der i betragtning af den usikkerhed, der har hersket omkring spørgsmålet, vil være et behov for at få lovfæstet en regel, der udtrykkelig undtager statsskibe fra begrænsningsretten, når skibet anvendes i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, og når skaden samtidig skyldes skibets særlige indretning eller anvendelse. Med statsejede skibe sidestilles privatejede skibe, der benyttes i sådant øjemed af staten. Om den nærmere afgrænsning af bestemmelsen henvises endvidere til de specielle bemærkninger til § 243.

Udvalget anbefaler endvidere, at 1976-konventionens minimumstonnage på 500 brt forhøjes for så vidt angår de ovenfor omhandlede statsskibe, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, men hvor skaden ikke skyldes skibets særlige egenskaber. De synspunkter, der har ført til at indrømme private redere ret til at begrænse ansvaret, jfr. ovenfor under c, finder ikke anvendelse, når det drejer sig om statslig skibsfart. Hertil kommer, at visse statsskibes, specielt krigsskibes, relativt beskedne tonnage ikke giver noget sandt billede af skibenes skadeevne, hvorfor det forekommer rimeligt at forhøje mindstestonnagegrænsen for at dække de tilfælde, hvor der er uenighed om, hvorvidt de opståede skader skyldes skibets »særlige indretning eller anvendelse«.

På denne baggrund foreslår udvalget, at minimumstonnagen i forbindelse med krav i anledning af skade, der er forvoldt af et krigsskib eller andet skib, der benyttes af staten i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, fastsættes til 5.000 brt.

Udvalget har ikke foretaget nogen afgrænsning af den kreds af sagsøgere, der skal kunne påberåbe sig reglen. Da baggrunden for særreglen først og fremmest er at beskytte

danske borgere, under forudsætning af ensartede regler på området eventuelt tillige borgere i de øvrige nordiske lande, kunne det forekomme nærliggende, at man begrænsede reglens anvendelsesområde til det tilfælde, hvor disse står som sagsøgere. Reglen burde dog i givet fald også omfatte borgere i andre lande under forudsætning af, at danske statsborgere ved sagsanlæg mod vedkommende udenlandske lands statsfartøjer vil blive stillet på samme måde, som hvis sagen var blevet anlagt i Danmark. Vælger man en afgrænsning baseret på skadelidtes bopælsland, vil der imidlertid opstå praktiske problemer, hvor kredsen af skadelidte både rummer personer, for hvem ansvaret kan begrænses til 1976-konventionens begrænsningsbeløb, samt personer der vil være undergivet de højere ansvarsgrænser efter særreglen.

g. Efter konventionens artikel 10, stk. 1, er oprettelse af en begrænsningsfond som hovedregel ikke nogen betingelse for ansvarsbegrænsning. Dog kan en kontraherende stat i den nationale lovgivning gøre det til en betingelse for retten til at begrænse ansvaret, at der oprettes en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed. En række stater har fortolket 1957-konventionen således, at det kunne gøres til en betingelse for at begrænse ansvaret, at der oprettes begrænsningsfond. I konventionen fra 1969 om ansvar for skade ved olieforurening er det i selve konventionen gjort til en ufravigelig betingelse for begrænsningsretten, at der oprettes begrænsningsfond.

Efter den gældende danske sølov er det ingen betingelse for at begrænse ansvaret efter kapitel 10, jfr. kapitel 12, at skadevolderen stiller sikkerhed for det fulde begrænsningsbeløb. Udvalget har heller ikke fundet det ønskeligt, at der nu indføres en pligt til at oprette begrænsningsfond, da et sådant krav, specielt hvor der er tale om et beskedent begrænsningsbeløb, vil føles som et unødigt fordyrende bureaukrati, der langt nemmere i en arrestsituation klares gennem en bankgaranti eller anden sikkerhedsstillelse. Lovudkastet indeholder derfor ingen regler om pligt til at oprette begrænsningsfond, men skadevolderen vil dog have en tilskyndelse til at oprette en sådan fond, hvor kredsen af skadelidte er ukendt, da han i modsat fald vil risikere at komme til at betale mere

end begrænsningsbeløbet, da domstolen under en begrænsningssag, hvor **begrænsningsfond** ikke er oprettet, alene kan tage hensyn til krav, der gøres gældende under sagen.

I lovudkastet er de processuelle regler omkring oprettelse af og fordeling af en begrænsningsfond udskilt som et nyt kapitel 15. Det fastslås her, at en begrænsningsfond alene kan oprettes ved og fordeles af sø- og handelsretten i København. Baggrunden herfor er dels, at sø- og handelsretten med sin særlige ekspertise i behandlingen af såvel søsager som konkursboer må anses for bedst egnet til at behandle de specielle og meget vanskelige problemer, der opstår under fordelingen af begrænsningsfond, dels ønsket om, at der for sager vedrørende begrænsningsfonde opnås en så ensartet praksis som mulig, hvilket i betragtning af det beskedne antal begrænsningssager næppe kunne opnås, hvis fondsoprettelse blev undergivet de almindelige værnetingsregler.

Det er udvalgets opfattelse, at man under fondsmøderne, dvs. de af sø- og handelsretten indkaldte møder med deltagelse af de involverede parter om ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt om fordelingen af fonden, i høj grad vil kunne støtte sig til de principper, der gælder for behandlingen af konkursboer. Udvalget har dog i modsætning til udvalgene i de øvrige nordiske lande ikke fundet det nødvendigt at foreslå detaljerede processuelle regler, idet det er udvalgets opfattelse, at sø- og handelsretten ved anvendelse af almindeligt gældende retsprincipper vil kunne afvikle fondsmøderne på hensigtsmæssig måde. Reglerne har være drøftet med sø- og handelsretten.

h. Lige så lidt som 1957-konventionen behandler 1976-konventionen spørgsmålet om begrænsningsret for renter og sagsomkostninger. Gældende sølovs § 234 undtager således udtrykkeligt renter og sagsomkostninger fra begrænsningsretten. Også i lovudkastet er disse krav udtrykkeligt undtaget fra begrænsningsretten, jfr. lovudkastets § 236. Baggrunden for ikke at medtage disse krav i begrænsningsfeltet er, at en skadevolder ikke ville have nogen interesse i at undgå tidskrævende og unødige processer, såfremt de materielle krav i sagen overstiger begrænsningsbeløbet, medmindre der ved siden af begrænsningsbeløbet ville kunne kræves dæk-

ning for rentetab samt udgifter til sagsomkostninger.

i. Den eksisterende adgang for rederen til ensidigt at indbringe spørgsmålet om ansvarsgrænsen eller fordelingen af begrænsningsbeløbet for en **dispachør**, jfr. gældende § 239, er ikke medtaget i nærværende lovudkast. Indbringelse af disse spørgsmål for en dispachør vil derfor forudsætte, at parterne er enige herom.

Til lovudkastets enkelte bestemmelser skal følgende bemærkes:

Til § 234

I denne paragraf, der gengiver artikel 1 i 1976-konventionen, angives hvilke personer, der har ret til at begrænse ansvaret. I forhold til de tilsvarende bestemmelser i gældende § 234, stk. 1, og § 241, stk. 1, udvides kredsen af begrænsningsberettigede personer til også at gælde bjærgere, der ikke opererer fra et skib, eller som kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder.

Efter *stk. 1*, som svarer til konventionens artikel 1, stk. 1, 2 og 3, tilkommer begrænsningsretten rederen, en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt bjærgere. Udtrykket »reder« er ikke søgt defineret i udkastet, da en sådan definition kan frygtes at have afsmittende virkninger på andre bestemmelser i søloven, der vedrører en reder, f. eks. § 233. Udvalget har derfor fraveget systematikken i konventionens artikel 1, stk. 1 og 2, hvori der først angives, at »ship owners« har begrænsningsret, og derefter angives, hvad der forstås ved en »ship owner«. Konventionens udtryk kan formentlig både oversættes som »reder« og som »ejer«.

Udtrykkene »bruger, befragter, disponent« er taget fra gældende § 241; med disse udtryk har man søgt at dække konventionens udtryk »the charterer, manager and operator«.

Udtrykket »befragter« omfatter både en rejsebefragter og en tidsbefragter. Konventionens udtryk (**charterer**) er så vidt, at det også må antages at omfatte en stykgodsbefragter i det omfang, skaden er opstået om bord i skibet eller i forbindelse med skibets drift, jfr. formuleringen i art. 2, stk. 1 (a); ikke desto mindre er det ud fra forarbejderne til 1957-konventionen, der anvendte den samme ter-

minologi, blevet hævdet, at udtrykket skal forstås indskrænkende, men der er i relation til begrænsningsretten ingen iøjnefaldende forskel mellem en delbefragter og en stykgodsbefragter, da den kvantitative og kvalitative karakter af deres gods ikke nødvendigvis er forskellig, og da også en stykgodsbefragter i forbindelse med skibets anvendelse efter sit formål kan pådrage sig ansvar af en sådan størrelsesorden, at de grunde, som taler for, at rederen samt hel- eller delbefragteren skal kunne begrænse sit ansvar også taler for at lade stykgodsbefragteren begrænse sit ansvar.

En forskellig behandling af en stykgodsbefragter og en delbefragter vil ikke føre til et rimeligt resultat. Hvor eksempelvis såvel befragteren som bortfragteren er årsag til en skade, der er opstået om bord i skibet i forbindelse med skibets drift, og som rammer en trediemand, ville denne trediemand kunne få dækning for det fulde beløb hos en stykgodsbefragter, der derimod i regresomgangen måtte nøjes med at modtage begrænsningsbeløbet fra bortfragteren, medens omvendt en delbefragter vil være beskyttet mod arrest og udlæg af en af bortfragteren oprettet begrænsningsfond.

1976-konventionens forarbejder giver ikke noget entydigt svar på rækkevidden af begrebet **charterer**; i en rapport fra CMI til IMCO gives der dog udtryk for, at begrebet omfatter alle former for befragtning, både tidsbefragtning og rejsebefragtning, jfr. IMCO circular letter no 286, annex III, side 88.

I betænkning nr. 315/1962 om begrænsning af rederansvaret nævnes det side 30, at formålet med bestemmelsen er at gøre det klart, at enhver, som i rederens sted forestår driften af et skib, skal have samme ret til at begrænse ansvaret som rederen selv.

Som det fremgår af det netop anførte eksempel, vil det ikke påvirke ansvaret eller begrænsningsretten for de personer, der med sikkerhed er omfattet af 1976-konventionen, om man giver stykgodsbefragteren begrænsningsret. Det kan derfor ikke anses for konventionsstridigt, såfremt man betragter stykgodsbefragteren som omfattet af konventionens artikel 1, stk. 2, og dermed af udkastets § 234.

Befragterens adgang til at påberåbe sig ansvarsbegrænsningsretten gælder således over for krav, der rejses af andre ladningse-

jere, rederiet eller en udenforstående tredie-mand.

I 1957-konventionen var bjærgeren ikke udtrykkelig medtaget i kredsen af begrænsningsberettigede personer, jfr. herved også den gældende § 241. At bjærgeren i et vist omfang er omfattet af de gældende begrænsningsregler er utvivlsomt, idet en bjærger meget vel kan være reder, nemlig i de situationer, hvor bjærgningen foregår fra et skib. Det er imidlertid i engelsk retspraksis (TOJO-MARU-sagen, Lloyds law report 341 HL) fastslået, at begrænsningsretten ikke omfatter skader, der er opstået uden forbindelse med bjærgningsfartøjets drift, enten som det var tilfældet i den nævnte sag, fordi den, der forvolder skaden, har forladt bjærgningsfartøjet og er om bord i det bjærgede fartøj, eller fordi bjærgeren ikke på noget tidspunkt har benyttet et fartøj, men f. eks. udelukkende anvender helikopter eller kran.

Med 1976-konventionens artikel 1, stk. 1, sammenholdt med artikel 6, stk. 4, er det nu klart, at en bjærger også i de netop nævnte situationer har begrænsningsret.

Begrænsningsretten for skader under en bjærgningsoperation er uafhængig af, om skaden forvoldes af en erhvervsmæssig bjærger, eller om skaden forvoldes af en »tilfældig« bjærger.

Udtrykket »yder tjeneste i forbindelse med ... « er en direkte oversættelse af konventionens udtryk »rendering services«; udtrykket er allerede i dag anvendt i forbindelse med bjærgning, se § 224, stk. 4, men medens det dér anvendes i forbindelse med aftalt bjærgning, ligger der ikke i udkastets § 234, stk. 1, nogen begrænsning til aftalt bjærgning.

De bjærgningsoperationer, for hvilke der er begrænsningsret, er nærmere angivet i udkastet til § 235.

I stk. 2 fastsættes, at også personer, som rederen eller andre, der er nævnt i stk. 1, svarer for, kan begrænse deres ansvar. Bestemmelsen erstatter gældende § 241, stk. 1, 2. pkt. I forhold til den gældende regel indebærer udkastet den udvidelse, at også andre »selvstændige entreprenører« end lodser vil kunne påberåbe sig begrænsningsretten; dette gælder dog efter dansk ret som udgangspunkt kun selvstændige entreprenører, der er engageret af rederen, da det udvidede principansvar i § 233 alene gælder rederen.

Udvidelsen af kredsen af begrænsningsberettigede personer følger af 1976-konventionens artikel 1, stk. 4, hvori der tales om personer, for hvis handlinger, fejl eller forsømmelser rederen m. v. er ansvarlig; i 1957-konventionens artikel 6, stk. 2, var alene »servants«, ansat af rederen m. v., omfattet af denne »afledede« begrænsningsret.

Stk. 3. gengiver 1976-konventionens artikel 1, stk. 6, hvorefter en ansvarsforsikrer har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv; med udtrykket »den sikrede« angives, at det ikke er afgørende, hvorvidt skadevolder er forsikringstager, når det dog er ham, i hvis interesse forsikringen er tegnet. Der henvises herom til terminologien i forsikringsaftaleloven.

Det er ikke tanken med bestemmelsen i stk. 3 at instituere en adgang til direkte søgsmål mod ansvarsforsikrerens; bestemmelsen skal imidlertid tage højde for, dels at der inden for dansk ret i et vist omfang er adgang til direkte søgsmål mod forsikringsselskabet, dels den situation at der i et begrænsnings-søgsmål ved danske domstole vil blive lagt fremmed ret til grund, hvor der måtte findes en adgang til direkte søgsmål mod forsikringsselskaberne.

I 1976-konventionens artikel 1, stk. 5 og 7, findes bestemmelser, hvorefter konventionen også skal anvendes i det tilfælde, hvor der anlægges sag mod skibet selv (action in rem), således som det er tilfældet i visse udenlandske retssystemer, samt om at påberåbelse af begrænsningsretten ikke skal betragtes som erkendelse af ansvar. Tilsvarende bestemmelser fandtes i 1957-konventionen; ved indarbejdelse af denne konvention i søloven fandt man det ikke nødvendigt at medtage sådanne bestemmelser, idet dette er udtryk for gældende ret, og bestemmelserne er da heller ikke medtaget i nærværende udkast.

Til § 235

I bestemmelsens 1. stk. angives de seks kategorier af krav, for hvilke ansvaret skal kunne begrænses efter kapitel 10.

I bestemmelsens 2. stk. samt i udkastet til §§ 236 og 237 gøres der undtagelser fra begrænsningsretten i en række specielle situationer samt for så vidt angår en række specielle fordringer.

Stk. 1, der erstatte gældende § 234, stk. 1, gengiver konventionens artikel 2, stk. 1.

Fælles for de 6 kategorier af krav er, at begrænsningsretten ikke afhænger af ansvarsgrundlaget. Heri ligger dels, at begrænsningsretten er uafhængig af, om der er tale om et culpaansvar eller et objektivt ansvar; det er ligeledes uden betydning for begrænsningsretten, om ansvaret begrundes i en søpanteret uden personligt ansvar. Det får heller ingen betydning for begrænsningsretten, at kravet rejses som et regreskrav eller på grundlag af en indemnitetserklæring som nævnt i § 163.

Som udgangspunkt er begrænsningsretten ikke afhængig af, om kravet er baseret på en aftale eller på reglerne om erstatning uden for kontrakt, jfr. herved betænkning nr. 315/1962, side 21. Stk. 1, nr. 1 og 2, der dækker de mest almindeligt forekommende erstatningskrav, gælder således, uanset om ansvaret grunder sig på kontrakt. Nr. 3-6 vedrører derimod ikke krav på vederlag i henhold til kontrakt, jfr. for så vidt angår nr. 4-6, forslagens § 236, nr. 1.

Stk. 1 følger den samme struktur som i konventionens artikel 2, stk. 1; nr. 1 og nr. 2 er derfor noget bredere formuleret end gældende § 234, nr. 1-4, som de erstatte. Der er dog ikke herved tilsigtet nogen realitetsændring.

Det i indledningen til stk. 1 anvendte udtryk »krav i anledning af« dækker dels egentlige erstatningskrav, men også supplerende udgifter til forholdsregler som nævnt i stk. 1, nr. 4-6.

Nr. 1, der svarer til konventionens artikel 2, stk. 1a, vedrører krav i anledning af skade på person eller ejendom, der er opstået om bord i skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning. Det er ikke fundet nødvendigt at medtage en henvisning til konventionens udtryk »consequential loss«, da det følger af dansk rets almindelige regler, at personskade- og tingskadeerstatning også omfatter erstatning for følgeskade; dette fremgår endvidere også af den i indledningen til stk. 1 valgte formulering »i anledning af«.

Udtrykket »skade på person« dækker den engelske formulering »loss of life or personal injury«, der er blevet anvendt såvel i 1957-konventionen som i 1976-konventionen. Ansvar for personskade efter forslagens nr. 1 er ikke kun et ansvar for ulykkestilfælde,

men omfatter også ansvaret for f. eks. sygdom, der er fremkaldt af dårlige hygiejniske forhold om bord i skibet. Retten til at begrænse ansvaret for personskade omfatter også krav, som nævnt i lovbekendtgørelse nr. 277 af 30. juni 1965 med senere ændring om ikrafttræden af borgerlig straffelov, § 15, stk. 1 og 2, dvs. krav på erstatning for lidelse, tort, ulempe m.v. samt forsørgertabserstatning.

Begrænsningsretten gælder ikke for skade på person, der overgår personer ansat om bord i skibet, jfr. forslagens § 236, nr. 5.

Skade på ejendom omfattes af begrænsningsretten, uanset om de pågældende genstande befinder sig om bord i skibet, i et andet skib eller f. eks. på land.

Selv om 1976-konventionens artikel 2, stk. 1 a, hvorpå forslagens nr. 1 bygger, ikke anvender 1957-konventionens formulering »infringement of any right«, må det dog antages, at udtrykket »skade på ejendom« (loss of or damage to property) omfatter mere end de direkte tab såsom nedgang i en genstands værdi; også skadelidtes udgifter, f. eks. i forbindelse med erstatningskøb, er omfattet af begrebet. Som nævnt ovenfor omfatter udtrykket også følgeskader såsom forsinkelsestab.

Også skader på havneanlæg m. v. er omfattet af nr. 1. Det er dog ikke fundet nødvendigt at angive dette udtrykkeligt i lovteksten. Når en sådan udtrykkelig angivelse er sket i gældende § 234, skyldes det, at skader på havneanlæg m. v. i 1957-konventionen var medtaget som et selvstændigt punkt i begrænsningsfeltet; i 1976-konventionen er denne type skader derimod kun nævnt som en eksemplifikation på, hvad der forstås med skade på ejendom.

Begrænsningsret efter nr. 1 gives for det første, når skaden er sket om bord i skibet, endvidere når skaden er sket i direkte forbindelse med driften af skibet, og endelig når skaden er sket i direkte forbindelse med bjærgning. Af formuleringen i lovforslaget, der her nøje følger konventionens ordlyd, fremgår, at rederen kan begrænse ansvaret for en skade, der er opstået om bord i skibet, selv om den ikke har direkte forbindelse med driften af skibet. Normalt vil en skade om bord i skibet have forbindelse med driften af skibet; når 1976-konventionen alligevel har medtaget begge udtryk, skyldes det, at man

ikke har ønsket at indsnævre begrænsningsfeltet i forhold til 1957-konventionen, hvis komplicerede systematik man dog har forladt.

Vedrørende erstatning for skader opstået under bjærgning henvises til bemærkningerne ovenfor til forslaget § 234, stk. 1.

Nr. 2 omfatter krav på erstatning i anledning af forsinkelse med befordring af gods, passagerer eller rejsegods. En udtrykkelig bestemmelse om forsinkelsesansvaret var ikke medtaget i 1957-konventionen og er heller ikke udtrykkeligt nævnt i gældende § 234. Retspraksis har dog fortolket 1957-konventionen således, at også forsinkelsesansvaret omfattes af begrænsningsfeltet, jfr. også sølovens §§ 118, stk. 1 og 188. En medvirkende årsag til, at forsinkelsesansvaret udtrykkeligt er nævnt i 1976-konventionen, er, at udkastet til konventionen om befordring af gods til søs, der var under udarbejdelse på dette tidspunkt (de senere Hamburg-regler), havde en udtrykkelig bestemmelse om forsinkelsesansvar. Det følger af 1976-konventionens forarbejder, at begrænsningsretten for forsinkelsesansvaret omfatter hele den kontraktmæssige ansvarsperiode i henhold til de underliggende regler, der gælder for vedkommende transport, hvilket ikke nødvendigvis er sammenfaldende med den periode, hvor godset er om bord i skibet.

Medtagelse af en bestemmelse om forsinkelsesansvar kan fortolkes således, at kun de særlig fremhævede former for forsinkelse vil være inde i begrænsningsfeltet, hvorimod andre former for forsinkelse og tidstab, f. eks. krav fra en anden reder, hvis skib ankommer for sent til lastehavnen på grund af en kollision, ikke er omfattet af begrænsningsfeltet. Imidlertid er disse andre former for forsinkelse samt tidstab omfattet af begrænsningsfeltet, nemlig af nr. 1, idet det må betragtes som en »følgeskade«. Der henvises herved til systematikken, der er lagt til grund ved beskrivelsen af forsinkelsesansvaret i henholdsvis §§ 118 og 130 i søloven.

Nr. 3 vedrører krænkelse af ikke-kontraktmæssige rettigheder (infringement of rights other than contractual rights); bestemmelsen gengiver konventionens artikel 2, stk. 1 c. Konventionens formulering er snævrere end 1957-konventionen (infringement of any rights), hvilket dog ikke indebærer nogen realitetsændring i forhold til gældende ret,

da f. eks. krænkelse af en brugsret baseret på kontrakt, er dækket af ordlyden i nr. 1, jfr. bemærkningerne hertil. Medens 1957-konventionens udtryk ikke er gengivet i den gældende § 234, er den snævrere formulering i 1976-konventionen medtaget i forslaget for ikke at bryde med systematikken i 1976-konventionen, hvor dette punkt har fået et specielt nummer, hvilket ikke var tilfældet i 1957-konventionen.

Med en ikke kontraktmæssig rettighed forstås en rettighed, der ikke hviler på aftale mellem skadevolder og den skadelidte. En rettighed, der hviler på en aftale mellem den skadelidte og en trediemand, kan derimod meget vel være omfattet af nr. 3: Det antages således, at konventionens artikel 2 c dækker erstatning til en virksomhed på grund af tab forårsaget ved afbrydelse af strømmen som følge af, at et skib har påsejlet et kabel.

Da nr. 1 dækker formueskader i videste forstand, får nr. 3 kun selvstændig betydning i specielle tilfælde, f. eks. i den situation, hvor et skib er erstatningsansvarlig for at have blokeret en hel havn eller en kanal for et andet skib.

Nr. 4, der bygger på konventionens artikel 2, stk. 1 d, vedrører skader, som er opstået i forbindelse med hævning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib samt krav i anledning af udgifter for sådanne forholdsregler. Bestemmelsen gælder, både hvor kravet rettes mod ejeren af det skib, der skal hæves eller fjernes, og hvor kravet af en ejer af et sunket skib rettes mod en person omfattet af forslaget § 234. I den sidstnævnte situation vil der dog sjældent være det fornødne ansvarsgrundlag, men situationen kan f. eks. foreligge, hvor den skadelidte reder har en lovbestemt pligt til at fjerne skibet; forholdet ville i øvrigt også kunne henføres under nr. 1.

Efter gældende § 234 foreligger begrænsningsretten kun, såfremt hævningen, fjernelsen m. v. sker i henhold til en lovbestemt forpligtelse. Dette kriterium, der hidrører fra 1957-konventionen, er ikke gentaget i 1976-konventionen og heller ikke i udkastet til nr. 4. Udeladelse af dette kriterium indebærer dog ingen ændring af det samlede begrænsningsfelt, da udgifter i forbindelse med forholdsregler som nævnt i nr. 4, som sker i henhold til en aftale, ikke er undergivet begrænsning, jfr. udkastets § 236, nr. 1.

Nr. 5, som gengiver konventionens artikel 2, stk. 1 e, vedrører fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skibs ladning. Bestemmelsen fandtes ikke i 1957-konventionen; til forskel fra den i nr. 4 nævnte situation, der også kan indebære uskadeliggørelse m. v. af fartøjets ladning, er der i den i nr. 5 omhandlede situation ikke tale om, at det skib, der medfører ladningen, er sunket, strandet m. v.

På samme måde som nævnt ovenfor til nr. 4 kan rederen i den i nr. 5 omhandlede situation såvel være skadevolder som skadelidte, idet man nemlig dels kan tænke sig, at rederen i forbindelse med uskadeliggørelse af ladningen, påfører en trediemand skade, for hvilke han gøres ansvarlig, dels, at rederen over, for ladningsejeren rejser krav om dækning af udgifter i forbindelse med uskadeliggørelse af ladningen. Bestemmelsen tager som det ses ført og fremmest sigte på farligt gods.

Ligesom den i nr. 4 omhandlede situation vedrører nr. 5 ikke krav, der er baseret på vederlag i henhold til en aftale med den, mod hvem kravet rejses, jfr. udkastets § 236, nr. 1. Har rederen f. eks. på eget initiativ truffet aftale med trediemand om uskadeliggørelse af ladningen, og er der tale om, at den ansvarlige for den farlige situations opståen er ladningsejeren, vil aftalen mellem rederen og trediemand derfor ikke bevirke, at befragteren mister begrænsningsretten for udgifterne ved ladningens uskadeliggørelse, medmindre rederen betragtes som befragterens fuldmægtig i denne situation.

Nr. 6, der gengiver konventionens artikel 2, stk. 1 (0, er ny i forhold til 1957-konventionen og gældende § 234. Bestemmelsen vedrører dels udgifter til forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse tab, dels eventuelle skader som følge af disse forholdsregler. I modsætning til 1969-konventionen om ansvaret for skader ved olieforurening, der danner forbillede for nr. 6, indgår den ansvarliges egne udgifter til forebyggende eller afhjælpende forholdsregler ikke i begrænsningsfeltet. Den i indledningen til bestemmelsen anvendte formulering »krav i anledning af« vedrører alene krav *mod* den ansvarlige, ikke krav, der tilkommer den ansvarlige. Af samme grund kan den ansvarlige ikke rejse krav om andel i begrænsningsbeløbet i anledning af skade på hans ejendom,

der er forvoldt ved forebyggende forholdsregler. Såfremt en fordringshaver (»skadelidte«) har pådraget sig et ansvar over for rederen, kan der dog eventuelt blive tale om at anvende modregningsreglerne i udkastets § 235, stk. 2.

Det er ikke afgørende for anvendelsen af nr. 6, om de forholdsregler, der er taget med henblik på at afværge eller begrænse en skade, er lykkedes eller ej. Opmærksomheden skal dog i denne forbindelse henledes på, at 1976-konventionen ikke som i 1969-konventionen taler om »rimelige« forholdsregler, da der ikke i 1976-konventionen sker nogen regulering af ansvarsgrundlaget. Om der er basis for at rejse krav mod den ansvarlige i anledning af forebyggende foranstaltninger, må afgøres efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Stk. 2 gengiver 1976-konventionens artikel 5, der nøje svarer til 1957-konventionens artikel 1, stk. 5, jfr. gældende § 234, stk. 4, der derfor med enkelte redaktionelle ændringer er gengtaget i lovforslaget.

Til § 236

Denne bestemmelse følger ligesom § 235 så vidt muligt 1976-konventionens systematik. Bestemmelsen gengiver konventionens artikel 3. 1 forslagens nr. 1 er endvidere indarbejdet en del af stk. 2 i konventionens artikel 2. Forslagets nr. 6 er ikke konventionsbaseret.

I § 236 angives en række undtagelser fra det i § 235 angivne begrænsningsfelt, idet de i forslagens § 236, nr. 1-5, angivne krav er af en sådan art, at de ville være omfattet af kataloget i § 235, såfremt de ikke udtrykkeligt blev undtaget; dette gælder dog ikke ubetinget krav på bjærgeløn og groshaveribidrag.

Nr. 7 vedrører krav på bjærgeløn, groshaveribidrag samt udgifter til forholdsregler som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4-6, baseret på en aftale med den ansvarlige. Bestemmelsen gengiver konventionens artikel 3 a samt artikel 2, stk. 2, sidste sætning.

Allerede 1957-konventionen undtog bjærgeløn og krav på groshaveribidrag fra begrænsningsretten. Ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i søloven fandt man det dog ikke nødvendigt at medtage en udtrykkelig undtagelse for så vidt angår disse krav, da bjærgeløn i sin typiske form samt krav på

groshaveribidrag ikke uden videre er omfattet af det gældende begrænsningsfelt. De nævnte krav er medtaget i forslagets § 236, nr. 1, fordi det som nævnt ovenfor har været udvalgets ønske i så høj grad som muligt at følge konventionens systematik.

Undtagelsen for så vidt angår bjærgeløn vedrører såvel aftalt bjærgeløn som bjærgeløn efter uanmodet bjærgning.

Undtagelsen for så vidt angår groshavaribidrag omfatter ikke krav mod den ansvarlige for den hændelse, der førte til groshavaribehandlingen. Søger en af deltagerne i groshavariet, efter at den ansvarlige har modtaget groshavaribidrag, hos den ansvarlige dækning for tab i anledning af dennes fejl eller forsømmelser, kan den ansvarlige begrænse ansvaret uanset størrelsen af det modtagne groshavaribidrag. Skadelidte kan dog, i stedet for at indbetale hele groshavaribidraget, modregne sit erstatningskrav i den del af groshavaribidraget, som tilkommer skadevolder, jfr. forslagets § 235, stk. 2, og York-Antwerpen-reglerne af 1974, Regel D, sidste sætning.

Nr. 2 gengiver konventionens artikel 3, litra b, hvorefter olieforureningskrav omfattet af (»within the meaning of«) 1969-konventionen med eventuelle ændringer eller protokoller, undtages fra 1976-konventionens begrænsningsregler.

Når der i nr. 2 tales om olieskade af den art, som er nævnt i sølovens § 267, tænkes der altså herved på krav i anledning af forureningsskade forvoldt ved udslip af bestandig olie fra et tankskib, samt forebyggende foranstaltninger, der er taget med henblik på at undgå sådan forureningsskade.

Med henvisningen til § 282, stk. 1, der angiver, hvor forureningen skal være sket for at være omfattet af 1969-konventionens ansvarssystem, er det fastslået, at nr. 2 ikke omfatter forureningsskade af den her nævnte art, som er indtruffet i en stat, der ikke har ratificeret 1969-konventionen, da 1969-konventionen kun regulerer forureningsskade indtruffet i en kontraherende stat. Den i 1976-konventionens artikel, 3, litra b, anvendte formulering »claims within the meaning of« er ganske vist ikke helt entydig og forstås bl. a. af den norske sølovskomité således, at hensigten med bestemmelsen er at sikre, at tingsskadekravenes andel i begrænsningsbeløbet ikke skal påvirkes af, om en

ved hændelsen samtidig indtruffen olieforureningsskade indtraf i en stat, der havde ratificeret 1969-konventionen, eller i en anden stat. I det omfang, disse krav ikke er omfattet af 1969-konventionens geografiske anvendelsesområde, foreslår det norske udvalg derfor fastsat et særligt begrænsningsbeløb.

Ved den i Storbritannien i 1979 gennemførte lovgivning til implementering af 1976-konventionen har man derimod lagt til grund, at bestemmelsen er medtaget i 1976-konventionen for at sikre, at olieskader i en stat, der har ratificeret 1969-konventionen, holdes uden for 1976-ansvarsgrænserne, selv om den stat, hvis lovgivning skal anvendes, eller hvor sagen anlægges, ikke selv har ratificeret 1969-konventionen.

Selv om den norske fortolkning vel nok stemmer bedst med konventionens forarbejder, finder det danske udvalg det - i betragtning af, at konventionsteksten er uklar - af konkurrencemæssige og retstekniske grunde mest hensigtsmæssigt at foreslå en bestemmelse, der kun undtager olieforureningsskade fra globalbegrænsningsreglerne i kapitel 10 i det omfang, ansvaret for sådan skade kan begrænses efter 1969-konventionens regler. Spørgsmålet kan efter udvalgets opfattelse tages op til fornyet overvejelse, såfremt andre lande, der er af betydning for dansk skibsfart, lægger en anden fortolkning til grund.

Som følge af den teknik, der er fulgt ved affattelsen af nr. 2, er der ikke henvist til eventuelle fremtidige ændringer i 1969-konventionens definition af olieforureningsskade. Henvisningen i nr. 2 skal dog også anses for at omfatte eventuelle fremtidige ændringer i § 267 som følge af en sådan ændring eller protokol til 1969-konventionen.

Det følger af nr. 3, at kapitel 10's begrænsningsregler ikke gælder for krav, der er reguleret i en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader. Undtagelsen i nr. 3 gælder kun i det omfang, de her nævnte krav faktisk er undergivet bestemmelserne i en konvention eller national lov. Regler herom findes for Danmarks vedkommende i lov nr. 332 af 19. juni 1974 om erstatning for atomskader.

I nr. 4 fastsættes det, at begrænsningsreglerne i kapitel 10 heller ikke skal gælde ved krav i anledning af atomskade, forvoldt af et atomdrevet skib. Dette forhold er for Dan-

marks vedkommende reguleret i ovennævnte lov nr. 332 af 19. juni 1974, § 39.

Baggrunden for bestemmelserne i nr. 3 og 4 er, at det internationale konventionsarbejde om atomansvar bygger på det princip, at ansvaret kanaliseres til ejeren af et atomanlæg, samt at ansvarsgrænserne, i det omfang ansvaret overhovedet kan begrænses, er væsentlig højere end i 1976-konventionen.

I nr. 5 er optaget en bestemmelse, hvorefter begrænsningsretten ikke gælder krav i anledning af skade, som påføres sådanne ansatte, som er nævnt i § 234, stk. 2, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning.

Bestemmelsen bygger på konventionens artikel 3 (e), hvorefter begrænsningsreglerne ikke kommer til anvendelse for så vidt angår krav af den her nævnte art, dersom den ansvarlige 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 konventionen.

§ 236, nr. 5, må ses i sammenhæng med § 243 a, stk. 1, 2. pkt., hvor det som en undtagelse fra *lex fori*-princippet i 1. pkt., er fastsat at hvis tjenesteaftalen reguleres af en anden konventionsstats lovgivning må denne lovgivning respekteres, selv om den giver begrænsningsret for de her nævnte krav. Omvendt indebærer forslaget i § 236, nr. 5, at der ikke er begrænsningsret for »mandskabskrav« for så vidt angår personer ansat i danske skibe og heller ikke andre tilfælde, hvor dansk lovgivning eller en ikke-konventionsstats lovgivning regulerer tjenesteaftalen.

Udtrykket »skade« omfatter både skade på person og på ejendom. Som skadelidt efter denne bestemmelse betragtes ikke alene det egentlige skibsmandskab, men også f. eks. personer, der er ansat hos en selvstændig forpagter af en færges restauration.

Gældende § 234, stk. 2, har udtrykkelig medtaget lodser, uden at der dog i 1957-konventionen findes en udtrykkelig hjemmel herfor. Udvalget har på baggrund af 1976-konventionens indsnævring af bestemmelsens anvendelsesområde i forhold til den tilsvarende bestemmelse i 1957-konventionen ikke forsøgt en præcisering af, hvorvidt udtrykket »servants« (ansatte) også dækker en lods, idet man finder, at spørgsmålet må afgøres på grundlag af den konkret indtrufne skade.

§ 236, nr. 5, omfatter ikke kun krav fra den ansatte selv, men f. eks. også fra hans arvinger og pårørende jfr. betænkning nr. 315/1962, side 24. Bestemmelsen vil formentlig også dække et selskab, der har overtaget en lovpligtig ulykkesforsikring, og som gør regres over for rederen i medfør af forsikringsaftalelovens § 25; på samme måde vil bestemmelsen formentlig dække et krav, der rettes mod rederen, fordi han ikke har opfyldt sin forpligtelse til at tegne en lovpligtig ulykkesforsikring for den skadelidte.

Det er i relation til nr. 5 ingen betingelse, at den ansvarlige er skadelidtes arbejdsgiver.

I nr. 6 er det udtrykkeligt fastsat, at krav på renter og sagsomkostninger ikke er undergivet begrænsning. En lignende bestemmelse findes i gældende § 234, stk. 3. Ved indarbejdelsen af 1957-konventionen blev det om denne bestemmelse anført, at 1957-konventionen ikke indeholdt bestemmelser vedrørende dette spørgsmål, og at man derfor frit måtte kunne regulere spørgsmålet i den nationale lovgivning. Af 1976-konventionen fremgår det imidlertid indirekte, at krav på renter ikke indgår i begrænsningsbeløbet, idet det i 1976-konventionens artikel 11, stk. 1, er nævnt, at en begrænsningsfond udover begrænsningsbeløbet skal omfatte rente for tiden fra den ansvarspådragende hændelse indtil fondens oprettelse.

Vedrørende spørgsmålet om renter for tiden efter fondsoprettelsen henvises til bemærkningerne i § 353.

Til § 237

Selv om kravet er af en sådan art, at det i medfør af § 235, jfr. § 236, kan begrænses, kan den ansvarlige dog have tabt retten til at gøre begrænsningsretten gældende på grund af hans subjektive forhold i forbindelse med den skadevoldende handling.

Dette følger af forslagets § 237, hvori det er fastsat, at retten til at begrænse ansvaret bortfalder, såfremt den ansvarlige har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Formuleringen er en næsten ordret oversættelse af 1976-konventionens artikel 4.

En sådan bestemmelse blev første gang indført i den i 1968 vedtagne ændring af konnossementskonventionen af 1924, der benæv-

nes Visby-reglerne, artikel 4, stk. 5 (e), der er indarbejdet i sølovens § 120, stk. 5. Endvidere blev formuleringen anvendt i Athen-konventionen fra 1974 om ansvar for passagerer og deres rejsegods, jfr. sølovens § 194.

1976-konventionens artikel 4 samt forslagets § 237 adskiller sig dog fra de netop nævnte bestemmelser ved at opstille en formelt lidt strengere adækvansbestemmelse; således anvendes her udtrykket »sådan skade«.

Med kravet om, at den skadevoldende handling skal være forårsaget af den ansvarlige *selv*, jfr. 1976-konventionens formulering »personal act or omission«, er der ikke taget stilling til identifikationsspørgsmålet, det vil sige spørgsmålet om, hvorvidt en ansvarspådragende handling foretaget af en ansat kan betragtes som udført af rederen personligt. Udtrykket må forstås i overensstemmelse med Visby-protokollens artikel 4, stk. 5 (e), og 1974-konventionens artikel 13, selv om disse konventioner ikke medtager ordet »personal«. Som nævnt i betænkning nr. 642/1972, side 22 og side 49, må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at tegne rederiet normalt vil være begrænset til de i sølovens 4. kapitel specificerede områder.

Såfremt ansatte, med hvem rederen efter det ovenfor anførte ikke skal identificeres, har forårsaget skaden på den i bestemmelsen nævnte måde, får dette ikke betydning for rederens begrænsningsret, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar.

Til § 238

Bestemmelsen angiver ansvarsgrænserne for forskellige slags fordringer. Udover hvad der er anført nedenfor, henvises der til de indledende bemærkninger til dette kapitel, pkt. d.

Bestemmelsen, der erstatter gældende § 235, gengiver 1976-konventionens artikel 6 og 7.

Som nævnt i de generelle bemærkninger opereres der med 3 forskellige ansvarsgrænser, dels vedrørende personskade på skibets egne passagerer (bestemmelsens stk. 1), dels

vedrørende skade på andre personer (bestemmelsens stk. 2), og dels vedrørende andre krav samt en eventuel udækket del af krav, som nævnt i stk. 2 (bestemmelsens stk. 3).

I stk. 1 fastsættes det, at ansvarsgrænsen for krav i anledning af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade er 46.666 specielle trækningsrettigheder (SDR) svarende til ca. 325.000 d. kr. multipliceret med det antal passagerere, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mill. SDR, svarende til ca. 175 mill. d. kr.

Bestemmelsen vedrører alene passagerer om bord i det skib, hvorfra den ansvarlige opererer. Sker der skade på passagerer om bord i et andet skib, f. eks. som følge af at et skib tilhørende den ansvarlige person kolliderer med et passagerskib, vil krav i anledning heraf være undergivet grænserne i stk. 2 og eventuelt stk. 3.

Som passagerer i § 238, stk. 1, anses personer, der er omfattet af definitionen i lovudkastets § 171, stk. 2. Denne definition bygger på passagerkonventionen fra 1974, artikel 1, stk. 4, og svarer til 1976-konventionens artikel 7, stk. 2. Personer, der er om bord i et lystfartøj som ejerens gæster, betragtes ikke som passagerer, da der ikke her foreligger en »befordringsaftale«.

Ansvarsgrænsen for passagerskadekrav afhænger af, hvor mange passagerer skibet efter sit certifikat har tilladelse til at medføre. At skibet faktisk medfører færre passagerer får derfor ingen indflydelse på ansvarsgrænsen.

Efter de for udvalget foreliggende oplysninger vil ansvarsgrænsen for passagerskadekrav kun undtagelsesvis ligge under det i bestemmelsen fastsatte maksimum på 25 mill. SDR, idet flertallet af danske færges har certifikat til at medtage over 500 passagerer. Per capita-begrænsningen på 46.666 SDR pr. passager ifølge certifikatet vil derfor kun være aktuel ved de helt små færges.

I 1976-konventionens definition af »passager« er det ikke gjort til et kriterium, at befordringen sker med et »passagerskib«, jfr. herved skibstilsynslovgivningen, hvoraf det fremgår, at som passagerskibe betragtes alene skibe, der befordrer flere end 12 passagerer. Skibe, der medbringer et lavere antal passagerer, behøver således intet passagercertifikat. Ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen for et sådant skib bør man efter udvalgets opfat-

telse behandle det, som om det havde »certifikat« til at medtage 12 passagerer, medmindre der ud fra specielle regler er fastsat et lavere antal passagerer, idet konventionens henvisning til certifikatets angivelser må betragtes som udtryk for, at begrænsningsbeløbet ikke afhænger af det faktiske antal medførte passagerer.

En passagers krav på erstatning i anledning af forsinkelse eller skade på rejsegods vil være omfattet af ansvarsgrænsen i stk. 3.

I stk. 2 fastsættes ansvarsgrænsen for krav i anledning af skade på andre personer end skibets egne passagerer. Som nævnt ovenfor til forslaget § 236, nr. 5, vil ansvaret ikke kunne begrænses for krav fra personer, der tilhører besætningen. Stk. 2 vedrører derfor i første række krav fra personer om bord i et andet skib eller personer i land. Krav fra ansatte, der er omfattet af § 243 a, stk. 1, 2. pkt., vil dog også være omfattet af § 238, stk. 2.

I stk. 3 fastsættes ansvarsgrænsen for krav i anledning af tingsskadekrav og andre krav som nævnt i § 235, bortset fra krav, der er omfattet af stk. 1 i nærværende paragraf, samt personskadekrav, der er blevet fuldt ud dækket inden for ansvarsgrænsen, som nævnt i stk. 2 i nærværende paragraf. I § 239, stk. 2, er det angivet, hvorledes en udækket del af et krav som nævnt i § 238, stk. 2, konkurrerer med andre krav, som er nævnt i § 238, stk. 3, inden for den her fastsatte ansvarsgrænse.

Stk. 4, der gengiver 1976-konventionens artikel 9, stk. 1 og 2, fastslår for det første, at ansvarsgrænserne i stk. 1-3 gælder summen af alle krav, der opstår ved en og samme hændelse. Udtrykket »hændelse« (distinct occasion) er ikke defineret i 1976-konventionen; i 1969-konventionen om ansvar for olie-skader, artikel 1, stk. 8, defineres »hændelse« (incident) som »enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse ...«. Denne definition må ganske vist ses i sammenhæng med 1969-konventionens artikel 1, stk. 6 og 7, men kan dog formentlig tages som udgangspunkt ved den konkrete afgørelse af, om flere skader, der indtræffer umiddelbart efter hinanden, kan anses for at hidøre fra den samme hændelse.

For det andet fastslås det i stk. 4, at såfremt kravet rettes mod flere af de i § 234 nævnte personer, der er ansvarlige for den

skadevoldende hændelse, gælder ansvarsgrænsen for de sammenlagte krav mod disse personer. En solidarisk hæftelse gælder med andre ord alene begrænsningsbeløbet, ikke det fulde erstatningsbeløb. Har en af de ansvarlige betalt begrænsningsbeløbet, er de medansvarlige frigjort over for den skadelidte. Det følger af § 234, stk. 3, samt af konventionens artikel 1, stk. 6, at en ansvarsforsikrer er beskyttet på samme måde som den sikrede selv.

Er der flere skibe involveret i den skadevoldende hændelse, og påhviler ansvaret for hændelsen ikke kun det ene skib, vil skadelidte sideløbende kunne rette krav mod alle ansvarlige skibe op til skibenes respektive begrænsningsbeløb.

Aggregeringen af kravene gælder også ved den indbyrdes regres mellem de ansvarlige. Ved opgørelsen af det endelige ansvar mellem de ansvarlige vil man således skulle anvende skyldbrøken på ansvarsgrænsen. Dette må også gælde, hvor den ansvarlige, der gør regreskravet gældende, i medfør af § 237 har mistet retten til at begrænse sit ansvar.

Stk. 5 gengiver konventionens artikel 6, stk. 4, samt artikel 9, stk. 1 (c).

Af den første sætning følger, at for bjærgere, der ikke opererer fra et skib, men f. eks. fra en helikopter, eller som kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Denne bestemmelse er et nødvendigt supplement til stk. 2 og stk. 3, idet de her fastsatte ansvarsgrænser er afhængige af skibets tonnage.

Ansvarsgrænsen efter stk. 5 anvendes ikke, når bjærgeren opererer fra eget skib, uanset om han, som det var tilfældet i TOJO-MARU-sagen, faktisk befinder sig uden for bjærgningsfartøjet på tidspunktet for den skadevoldende hændelse.

Af den 2. sætning i stk. 5 følger, at ansvarsgrænsen, udregnet på basis af en tonnage på 1.500 tons, skal anvendes på de aggregerede krav om den eller de af den 1. sætning omfattede bjærgere samt disses folk.

I tilfælde, hvor den ansvarspådragende hændelse ikke alene skyldes fejl fra den af stk. 5 omfattede bjærger, men f. eks. også fejl fra rederen af det skib, der bjærges, vil der ikke ske aggregering af kravene mod henholdsvis bjærgeren og rederen; dette følger af, at der for hver af disse er fastsat selvstæn-

dige aggregeringsregler i henholdsvis stk. 5 og stk. 4, jfr. konventionens artikel 9, stk. 1 (a) og (c).

Opererer bjærgeren fra et skib, følger det af konventionens artikel 9, stk. 1, (b), at krav mod rederen af det bjærgende fartøj heller ikke aggregeres med krav mod f. eks. rederen af et bjærget fartøj.

Udvalget har ikke anset det for nødvendigt at medtage en udtrykkelig bestemmelse svarende til artikel 9, stk. 1 (b), idet en bjærger, som opererer fra eget skib, må betragtes som en reder, og i det omfang der tillige måtte være tale om fejl fra f. eks. rederen af det bjærgede skib, er det princippet i 1976-konventionen, at hver reder hæfter selvstændigt op til den for ham gældende ansvarsgrænse, udregnet på grundlag af skibets tonnage, uden aggregering af kravene.

I stk. 6 findes en definition af, hvad der forstås ved skibets tonnage. Skibets ansvarstonnage er således bruttotonnagen udmålt på grundlag af målingskonventionen fra 1969. Målingskonventionen skal anvendes, uanset om vedkommende skib er hjemmehørende i en stat, for hvilken målingskonventionen ikke er i kraft, og uanset om skibet efter sin alder falder ind under de i målingskonventionen givne overgangsbestemmelser.

Endvidere er der i stk. 6 en henvisning til § 366, der indeholder en definition af SDR samt en angivelse af tidspunktet for omregning af SDR til national valuta. Den hidtidige bestemmelse om den i sølovens kapitel 10 anvendte regneenhed var placeret i selve kapitel 10; da regneenheden imidlertid optræder andre steder i søloven end i kapitel 10, har udvalget fundet det rigtigst at placere bestemmelsen i lovens slutningsbestemmelser. Dette indebærer konsekvensrettelser i §§ 120, stk. 2, 192, stk. 5 samt § 270, stk. 4.

Til § 239

Bestemmelsen, der gengiver 1976-konventionens artikel 12 og artikel 6, stk. 2, erstatter gældende § 236 om fordelingen af ansvarsbeløbene og om **subrogationsret**.

Bestemmelsen gælder, uanset om der oprettes en begrænsningsfond, jfr. herved konventionens artikel 10, stk. 2.

Stk. 1 gengiver artikel 12, stk. 1. Efter bestemmelsen skal hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold

til deres krav. Kravets størrelse afhænger i sidste ende af, hvad der ville blive tilkendt ved en domstol, jfr. formuleringen i artikel 12, stk. 1: »established claims«; der er således ikke tilsigtet nogen realitetsændring af det i gældende § 236, stk. 3, anvendte udtryk: »I forhold til de pågældende fordringers størrelse«.

Det følger af sammenhængen med forslaget § 238, at kun krav, der efter deres art kan begrænses, jfr. forslaget § 235 og § 236, skal tages i betragtning ved fordelingen af begræsningsbeløbet. Også krav, for hvilke begræsningsretten er bortfaldet i medfør af § 237, vil skulle medtages ved beregningen af de enkelte fordringshaveres andel i begræsningsbeløbet.

Som nævnt i de generelle bemærkninger har udvalget ikke ønsket at benytte den i konventionens artikel 6, stk. 3, givne adgang til at give krav i anledning af skade på havneanlæg, bassiner m. v. fortrinsstilling i begræsningsbeløbet.

Den forholdsmæssige fordeling af begræsningsbeløbet, som er fastslået i stk. 1, gælder endvidere også på krav i anledning af fjernelse af vrag. Som nævnt i de generelle bemærkninger afsnit e, punkt 8, foreslås disse krav også undergivet begræsningsret, selv om der efter konventionens artikel 18 er mulighed for at undtage sådanne krav.

I stk. 2 er det fastsat, at såfremt beløbet i medfør af § 238, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til fuldt ud at dække de af § 238, stk. 2, omfattede personskadekrav, skal den udækkede del af sådanne personskadekrav medregnes ved fordelingen af det i § 238, stk. 3, nævnte begræsningsbeløb. Bestemmelsen svarer til gældende § 236, stk. 2, der dog også omfatter passagerskadekrav.

Stk. 3 og stk. 4, erstatter gældende § 236, stk. 4, og bygger på konventionens artikel 12, stk. 2, 3 og 4.

Stk. 3 fastsætter, at såfremt en person helt eller delvist har betalt et krav, inden ansvarsbeløbene er fordelt, indtræder han i fordringshaverens ret til dækning i forhold til det betalte beløb. Bestemmelsen vedrører dels betalinger, der er udredet af en af § 234 omfattet person, dels, til forskel fra gældende § 236, stk. 4, betalinger, der er udredet af en tredjemand, hvilket følger af konventionens artikel 12, stk. 3.

Stk. 3 skal forstås med den begrænsning, at såfremt en solidarisk medansvarlig har indfriet et krav fra en fordringshaver, kan han ikke i regres-omgangen gøre det fulde krav gældende over for sin medansvarlige, idet kravet vil skulle reduceres med den del, der skal bæres af ham.

En yderligere modifikation ligger i, at selv om rederen ved indfrielsen af et krav har reduceret erstatningsbeløbet i forhold til den forventede dividende ved fordelingen af begrænsningsbeløbet, kan han dog mod den af ham oprettede begrænsningsfond anmelde det fulde erstatningskrav uden hensyntagen til den foretagne reduktion.

Efter stk. 4 skal der ved fordelingen af begrænsningsbeløbet også tages hensyn til krav, som en ansvarlig på et senere tidspunkt kan blive nødt til at betale helt eller delvis. Bestemmelsen gælder ligesom stk. 3, hvortil den henviser, krav, der er undergivet samme ansvarsgrænse, jfr. herom bemærkningerne til § 239, stk. 1, samt § 240, stk. 2. Når det er anført, at retten kan beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, er der taget højde for, at stk. 4 som udgangspunkt også gælder i de tilfælde, hvor der ikke er oprettet begrænsningsfond. Når det i § 242, der regulerer de tilfælde, hvor der ikke er oprettet begrænsningsfond, i stk. 1 er anført, at der under en retssag alene skal tages hensyn til de krav, der gøres gældende under sagen, må dette forstås med den modifikation, at der dog skal tages hensyn til krav, som den ansvarlige kan godtgøre, at han har eller vil få subrogationsret for i medfør af § 239.

Til forskel fra gældende § 236, stk. 4, er det ikke i udkastets stk. 3 og 4 gjort til en betingelse for at anerkende subrogationskravet, at det beløb, som anmelderen »har betalt« eller »kan blive nødt til at betale«, er et krav, »der kunne gøres gældende her i riget«. Det må dog fortsat kræves, at betalingen efter udkastets stk. 3, respektive den forventede betaling efter stk. 4, bygger på en formodning om, at der efter dansk eller udenlandsk lov foreligger en retlig forpligtelse. Som udkastets stk. 3 og 4 er formuleret, stilles der strengere krav for at anerkende Subrogationen, når der er tale om krav, som først betales efter fondens fordeling, men der vil også i stk. 3-situationen være anledning til at vurdere, om den foretagne betaling var rimelig.

Til § 240

§§ 240 og 241 vedrører specielt de tilfælde, hvor der er oprettet en begrænsningsfond. I § 240 findes betingelserne for oprettelse af en begrænsningsfond i Danmark, samt visse retsvirkninger af en i Danmark oprettet begrænsningsfond, medens § 241, der specielt vedrører beskyttelse af den eller de ansvarlige, for hvem fonden anses for oprettet, mod arrest m. v., ikke er begrænset til fonde oprettet i Danmark.

Det følger af stk. 1, at en **begrænsningsfond** kun kan oprettes her i landet, såfremt der begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retlige skridt ved en domstol her i landet i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses. Et sådant andet retligt skridt kan f. eks. være et udlæg på grundlag af et frivilligt forlig.

Bestemmelsen indeholder endvidere den værnetingsregel, at uanset hvor i landet det retlige skridt er foretaget, skal fonden oprettes ved sø- og handelsretten i København. Der er ikke i lovudkastet foreslået undtagelse fra de tilfælde, hvor retlige skridt tages på Grønland eller Færøerne.

Bestemmelsen, der gengiver konventionens artikel 11, stk. 1, 1. sætning, må forstås således, at den ansvarlige ikke selv, ved at anlægge et anerkendelsesspørgsmål, kan tilvejebringe betingelserne for en fondsoprettelse, da en sådan adgang for den ansvarlige ville gøre konventionens betingelser for fondsoprettelse illusoriske.

Også en indbringelse af kravet for en voldgiftsret her i landet vil berettigede den ansvarlige til at oprette en fond.

En begrænsningsfond kan også oprettes af andre end den umiddelbart ansvarlige, f. eks. af den ansvarliges forsikringsselskab; efter den i dag fulgte praksis foretages en sikkerhedsstillelse dog normalt i den ansvarliges navn, uanset om midlerne eller garantien er tilvejebragt af f. eks. hans ansvarsforsikrer.

En begrænsningsfond kan oprettes uanset, om fordringshaveren gør gældende, at begrænsningsretten er bortfaldet i medfør af forslagens § 237. Dette er angivet med formuleringen »krav, der efter deres art kan begrænses«. 1976-konventionens udtryk »claims subject to limitation« er ganske vist ikke entydig; således omfatter det ikke alle af artikel 2 omfattede krav, om end udtryk-

ket bruges som overskrift på artikel 2, men må indsnævres i medfør af de undtagelser fra art. 2, som er gjort i art. 3. Det forekommer imidlertid ikke hensigtsmæssigt at udelukke fondsoprettelse, hvor begrænsningsretten er bortfaldet i medfør af forslagens § 237, da en sådan afgrænsning ville forudsætte, at domstolen præjudicielt skulle afgøre, om der forelå en begrænsningsret, hvilket ville kunne forsinke selve fondsproceduren urimeligt, da en sådan præjudiciel afgørelse under ingen omstændigheder kunne forventes at få bindende virkning for senere tilkomne kreditorer. Det bemærkes i den forbindelse, at § 241, stk. 1 og 2, er formuleret ud fra den forudsætning, at fonden kan oprettes, selv om begrænsningsretten er bortfaldet, hvilket fremgår af, at de af disse bestemmelser flydende retsvirkninger ikke kun er gjort afhængige af, om der er oprettet en begrænsningsfond, men tillige af, om den ansvarlige har mistet retten til at begrænse ansvaret.

I begrænsningsfonden kan indgå begræsningsbeløb fra både stk. 1, 2 og 3 i forslagens § 238, selv om det krav, der gav anledning til fondsoprettelsen, kun vedrører én af de i § 238 omhandlede kategorier af krav. Den ansvarlige er frit stillet med hensyn til, om der i fonden også skal indgå begræsningsbeløbet i medfør af § 238, stk. 2, såfremt det krav, der giver anledning til fondsoprettelsen, alene er et tingsskadekrav, omfattet af § 238, stk. 3. Det kan f. eks. tænkes, at erstatning i anledning af personskaade som nævnt i § 238, stk. 2, ikke vil nå op på ansvarsgrænsen i § 238, stk. 2, og rederen vil da ikke have anledning til at oprette en begræsningsfond for så vidt angår dette krav. Er det omvendt et personskaadekrav efter § 238, stk. 2, der giver anledning til fondsoprettelsen, og ønsker den ansvarlige at opnå den af fondsoprettelsen følgende beskyttelse, jfr. udkastets § 241, må der i fonden indbetales såvel det af § 238, stk. 2, som det af § 238, stk. 3, følgende begræsningsbeløb.

Efter stk. 2 anses fonden for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig samme ansvarsgrænse, og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for. Dette indebærer, at disse personer nyder den beskyttelse mod arrest eller udlæg m. v., som følger af § 241.

Bestemmelsen, der bygger på konventionens artikel 11, stk. 3, omfatter efter formule-

ringen ikke sådanne medansvarlige, som i medfør af forslagens § 237 har mistet begræsningsretten, jfr. udtrykket ». . personer, der kan påberåbe sig den samme ansvarsgrænse«. Som nævnt i bemærkningerne til § 239, stk. 1, skal der dog ved fordelingen af begræsningsbeløbet også tages hensyn til krav, der i medfør af § 237 ikke kan begrænses. Den begræsnning, som ligger i det netop citerede udtryk, har derfor i praksis næppe stor betydning, idet en domstol ved udmålingen af den sikkerhed, som en ansvarlig skal stille for derved at undgå en arrest for et ubegrænset krav, formentlig efter almindelige regler vil tage hensyn til, at arrestrekvirenten har sikkerhed for en del af kravet i fonden.

Det fremgår af det netop nævnte, at udtrykket »krav, som ansvarsgrænsen gælder for« skal forstås som krav, der efter deres art kan begrænses, og som er undergivet samme ansvarsgrænse.

Efter stk. 3 er den, der har oprettet en fond ved sø- og handelsretten, beskyttet mod, at der her i landet anlægges sag om krav, der er undergivet ansvarsbegræsnning, eller om, hvorvidt fondsopretteren har ret til ansvarsbegræsnning. Formålet med bestemmelsen er at kanalisere alle retssager, hvis udfald får betydning for fordelingen af fonden, hen til den domstol, nemlig sø- og handelsretten i København, der skal afgøre fondens fordeling. Søgsmål anlagt før fondsoprettelsen fortsætter dog. Da sø- og handelsretten også skal afgøre spørgsmålet om fondsopretterens adgang til at begrænse ansvaret, omfatter forbudet mod sagsanlæg i stk. 3 også anerkendelsessøgsmål vedrørende dette spørgsmål. Beskyttelsen mod anerkendelsessøgsmål er endvidere af praktiske årsager udstrakt til også at gælde evt. medansvarlige.

Konventionen indeholder ingen til stk. 3 svarende litispændsregel. Bestemmelsen hindrer derfor ikke, at der efter en fondsoprettelse i udlandet anlægges sag her i landet. Sagsøgerens interesse i et sådant sagsanlæg vil dog være begrænset på grund af beskyttelsen mod arrest, udlæg m. v., som fondsoprettelsen efter § 241 giver de ansvarlige.

Til § 241

Bestemmelsen angiver sammen med § 240, stk. 2 og 3, betydningen for andre, forudgående som efterfølgende, retlige skridt af, at

en begrænsningsfond er oprettet. De procesuelle regler omkring fondens oprettelse og fordeling er angivet i kapitel 15, jfr. § 240, stk. 4.

§ 241 gælder i modsætning til § 240 også begrænsningsfonde, der er oprettet uden for Danmark.

De retsvirkninger, som er angivet i § 241, svarer i store træk til de retsvirkninger, som følger af gældende § 237 og § 238. Forslaget går dog videre, idet en fondsoprettelse efter forslaget også beskytter mod udlæg, medens gældende §§ 237 og 238 alene vedrører arrest samt sikkerhedsstillelse til afværgelse af arrest.

Efter forslaget indtræder beskyttelsen mod arrest, udlæg m. v. kun, såfremt der oprettes en begrænsningsfond ved en domstol eller, jfr. konventionens artikel 12, stk. 1, ved en anden kompetent myndighed, medens den i medfør af gældende §§ 238 og 239 følgende beskyttelse ikke er afhængig af, at visse formelle betingelser for sikkerhedsstillelsen er opfyldt. Efter forslaget vil f. eks. en bankgaranti, der stilles direkte over for en arrestrekvirent, således ikke beskytte en medansvarlig mod arrest m. v., ligesom den, der stiller en sådan bankgaranti, ikke kan være sikker på, at den vil blive godtaget i udlandet som en beskyttelse af ham selv mod arrest.

Den af forslagens § 241 følgende beskyttelse indtræder kun, såfremt den, mod hvem kravet gøres gældende, har ret til ansvarsbegrænsning. Dette fremgår ganske vist ikke klart af 1976-konventionen, men er derimod udtrykt i 1957-konventionens artikel 5, stk. 1, jfr. også 1969-konventionens artikel VI, stk. 1, og det har ikke været tanken i 1976-konventionen at ændre på dette forhold. Det skal herved erindres, at det som nævnt i bemærkningerne til § 240, stk. 1, muligvis kan indfortolkes i artikel 11, stk. 1, 1. sætning, at kun krav, for hvilke ansvaret rent faktisk kan begrænses, kan udløse en fondsoprettelse. Som nævnt dér har udvalget dog af praktiske grunde ikke fundet det rimeligt at fortolke artikel 11, stk. 1, 1. sætning, så snævert.

Stk. 1 bygger på konventionens artikel 13, stk. 1, og regulerer beskyttelsen i forhold til de kreditorer, der har anmeldt et krav over for begrænsningsfonden.

Stk. 2 gælder uanset, om der faktisk er anmeldt et krav mod begrænsningsfonden. Beskyttelsen efter stk. 2 indtræder i og med,

at der er oprettet en begrænsningsfond her i landet, i Finland, Norge eller i Sverige. Da beskyttelsen efter stk. 2 ligesom efter stk. 1 er absolut, dvs. uafhængig af en domstols skøn, er der til en vis grad tale om en overlapning mellem stk. 1 og stk. 2. Denne overlapning bundet imidlertid i selve konventionens tekst, idet artikel 13, stk. 2, om bortfald af arrest eller sikkerhedsstillelse vedrører alle krav, uanset om de er anmeldt i fonden eller ej.

Stk. 2 medfører, at der ikke kan foretages arrest eller udlæg m. v., efter at en begrænsningsfond er oprettet her i landet, eller i Finland, Norge eller Sverige. Af 2. sætning i stk. 2 følger det, at en arrest eller sikkerhedsstillelse altid bortfalder, når fonden oprettes i et nordisk land. Er der derimod gjort udlæg for kravet, bortfalder dette udlæg ikke, jfr. konventionens udtryk »arrested or attached«, der ikke kan forstås som omfattende udlæg. Hertil kommer, at såfremt et allerede foretaget udlæg kunne ophæves efter § 241, ville det udhule den i udkastets § 242 foreskrevne procedure for begrænsningssøgsmål uden fondsoprettelse. Udlægshavere vil dog ikke kunne sætte det udlagte på tvangsauktion, da udøvelsen af en sådan rettighed hindres af 1. sætning i stk. 2.

Når der i § 241, stk. 2, henvises til § 242, stk. 2, skyldes det, at det af sidstnævnte bestemmelse følger, at oprettelse af en begrænsningsfond ikke har den i § 241 angivne retsvirkning for en person, der inden fondsoprettelsen er blevet sagsøgt, og som ikke i rette tid under retssagen får indsat et forbehold om, at der ved fordelingen af begrænsningsbeløbet også skal tages hensyn til andre krav end dem, der er gjort gældende under sagen.

Stk. 3 regulerer det forhold, at begrænsningsfonden er oprettet i en ikke-nordisk konventionsstat. I denne situation *kan* domstolen afslå en begæring om arrest eller udlæg og *kan* bestemme, at en foretagen arrest skal hæves, eller en sikkerhed herfor skal frigives; i visse specielt nævnte tilfælde *skal* arresten dog hæves, eller sikkerheden frigives, såfremt fonden er oprettet, inden de nævnte forholdsregler er truffet.

I de tilfælde, hvor afgørelsen af, om en foretaget arrest eller sikkerhedsstillelse skal ophæves, er overladt til domstolens skøn, må der lægges vægt på de konkrete omstændigheder; forholdet kan f. eks. være det, at en

fordringshaver har haft væsentlige udgifter ved at forfølge sin ret, f. eks. ved gennem arresten at skabe sig et værning her i landet; vælger den ansvarlige i denne situation alligevel at oprette en begrænsningsfond i et andet land, (hvilket forudsætter at der indledes retlige skridt imod ham dér, jfr. konventionens artikel 11, stk. 1), kan det tænkes, at specielt kreditorer for mindre krav vil opgive at forfølge deres ret uden for landets grænser, dels fordi de derved kan blive tvunget gennem et nyt søgsmål, dels fordi de - uden at der dog klart foreligger en »stk. 5-situation« - kan forudse praktiske problemer med at få et eventuelt erstatningsbeløb ud af vedkommende land. Domstolen bør herved tillige tage i betragtning, at rederen kunne have valgt at oprette en fond her i landet straks i stedet for i første omfang blot at stille sikkerhed for den enkelte fordring. Var det fra starten til at forudse, at de samlede krav ville overstige ansvarsgrænsen, er der ikke det samme hensyn at tage til rederens generelle interesse i at undgå dobbeltprocesser. Omvendt vil det tale til fordel for en ophævelse af arresten eller sikkerhedsstillelsen, at fonden er oprettet på et sted, der er praktisk for et flertal af fordringshaverne.

I sidste sætning i stk. 3 er angivet en række specielle situationer, hvor en efter fondsoprettelsen foretagen arrest *skal* hæves, og sikkerhedsstillelsen til afværgelse af sådan arrest frigives, uanset at fonden er oprettet i en ikke-nordisk konventionsstat. I de her nævnte tilfælde, der svarer til konventionens artikel 13, stk. 2, sidste sætning, litra a-c, er kreditorerne beskyttet derved, at en sådan *obligatorisk* ophævelse af arresten m. v. kun gælder i de tilfælde, hvor arresten er foretaget efter fondens oprettelse. Konventions teksten er ganske vist ikke entydig på dette punkt, idet det fra visse sider er hævdet, at artikel 13, stk. 2, sidste sætning, også omfatter de tilfælde, hvor arresten er foretaget, eller sikkerheden stillet, inden fondsoprettelsen. 1976-konventionen indeholder imidlertid ingen til 1957-konventionens artikel 5 tidsmæssig fiksering (jfr. 1957-konventionens artikel 5: »if established that the shipowner has *already* given satisfactory bail or security«) og må derfor antages at stille konventionsstaterne frit. Udvalget har herved taget i betragtning, at fordringshavernes forventning om, at en stillet sikkerhed opretholdes, ikke

er undergivet nogen definitiv beskyttelse, jfr. konventionens udtryk: »may be released by order of the court«. Man er derfor under drøftelser mellem de nordiske sølvsudvalg blevet enige om at foretage en afvejning af hensynet til de skadelidte og hensynet til den beskyttelse, som skadevolderen har krav på i medfør af konventionen, således at fondsoprettelse i et nordisk land også bevirker bortfald af en arrest foretaget før fondsoprettelsen, jfr. forslagens stk. 2, medens en sådan arrest kan bevares, hvis fonden oprettes i en ikke-nordisk konventionsstat, jfr. 2. sætning i stk. 3.

Den forskellige behandling af fonde oprettet i en nordisk stat og i en ikke-nordisk konventionsstat har de nordiske udvalg anset sig berettiget til på baggrund af konventionens artikel 13, stk. 2 (d), hvor der er foreskrevet obligatorisk bortfald af arrest m. v., foretaget i den samme stat, som fonden er oprettet i. Denne obligatoriske retsvirkning er de fundet naturligt at udstrække til fonde, der oprettes i de nævnte nordiske lande, som kan betragtes som ét retsområde i søretlig henseende. Forslaget er i overensstemmelse med gældende § 237, stk. 4.

Udvalget er opmærksom på, at den omstændighed, at en arrest m. v. foretaget her i landet ikke altid bortfalder ved en fondsoprettelse i en konventionsstat, kan skabe visse procesmæssige problemer, idet en arrestsag efter retsplejelovens § 636 ikke vil være undergivet litispændens i forhold til proceduren omkring fordelingen af den i udlandet oprettede begrænsningsfond. Det bør dog herved erindres, at § 240 kun hindrer sagsanlæg her i landet, efter at en begrænsningsfond er oprettet, hvorfor en inden fondsoprettelsen anlagt sag under alle omstændigheder vil kunne føres igennem uafhængig af fondsproceduren, medmindre retsplejelovens almindelige regler i det konkrete tilfælde foreskriver en samordning af processkridtene. Endvidere bemærkes, at såfremt skadevolder under en arrestsag begærer optaget et forbehold efter § 242 om, at der skal tages hensyn til andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, følge det da af forslagens § 242, stk. 2, der gælder uanset, i hvilken konventionsstat en begrænsningsfond er oprettet, at dommen ikke kan fuldbyrdes.

Stk. 4 om virkningen af fondsoprettelse i en ikke-kontraherende stat har ingen parallel

i 1976-konventionen, men bygger på gældende § 238, stk. 1, hvorefter domstolen kan hæve en arrest eller frigive en sikkerhed, hvis det godtgøres, at den ansvarlige allerede har stillet betryggende sikkerhed. Bestemmelsen i gældende § 238 bygger på 1957-konventionens artikel 5, stk. 1, der ikke er begrænset til sikkerhedsstillelse i en stat, der har ratificeret 1957-konventionen. Med henvisningen i forslagets § 241, stk. 4 til stk. 3, ligger det klart, at en domstol også *kan* træffe beslutning om ophævelse af en arrest eller frigivelse af en sikkerhed, selv om vedkommende begrænsningsfond først er oprettet i ikke-konventionsstaten efter, at der her i landet er foretagets arrest eller stillet sikkerhed herfor.

Denne omstændighed, at en domstol finder det godtgjort, at en begrænsningsfond, oprettet i en ikke-konventionsstat, kan side-stilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 240, medfører ikke automatisk, at dommeren skal frigive sikkerheden eller ophæve arresten, jfr. ordene »reglerne kan anvendes tilsvarende . . .«. Dette stemmer da også med gældende § 238, der alene indebærer en *automatisk* ophævelse af den stillede sikkerhed eller foretagne arrest i de tilfælde, hvor sikkerheden er stillet inden for en konventionsstat.

Det praktiske anvendelsesområde for forslagets stk. 4 vil være de tilfælde, hvor en stat har baseret sin lovgivning på 1976-konventionen uden dog at ratificere denne.

Stk. 5, der bygger på konventionens artikel 13, stk. 3, opstiller 3 betingelser for, at en ansvarlig skal kunne påberåbe sig den beskyttelse, der følger af stk. 1-4. For det første skal den skadelidte have adgang til at deltage i proceduren omkring fordelingen af fonden. For det andet skal han kunne regne med, at det beløb, der bliver ham tilkendt ved domme, også faktisk bliver udbetalt til ham. For det tredje skal det være muligt for ham at overføre det ham tilkomne beløb til sit hjemland uden valutarestriktioner.

Som eksempel på vanskeligheder, der kan opstilles for den skadelidtes deltagelse i fondsproceduren, kan nævnes, at der i vedkommende lands nationale lovgivning findes præklusions- og forældelsesregler, der i praksis virker diskriminerende i forhold til udlændinge.

Retsvirkningerne i § 241 for så vidt angår arrest gælder også for arrestforbud, jfr. retsplejelovens kapitel 57.

Til § 241 a

Bestemmelsen giver ligesom § 240, stk. 3, regler om kanalisering af alle retssager til sø- og handelsretten og er herved at betragte som en ren værnetingsregel.

Bestemmelsen i *stk. 1* gælder uanset, om begrænsningsfonden er oprettet i Danmark eller i udlandet. Bestemmelsen gælder endvidere uanset, om den afgørelse, som arrestrekvirenten ønsker at kære, vedrører en begæring om arrest udover begrænsningsbeløbet - enten fordi rekvisitus påstår at have mistet retten til ansvarsbegrænsning i medfør af § 237, eller fordi det omhandlede krav efter sin art ikke anses for omfattet af begrænsningsretten - eller om rekvirentens arrestbegæring bygger på, at betingelserne i § 240, stk. 2, samt § 241, for at opnå beskyttelse mod arrest m. v. af en allerede oprettet begrænsningsfond ikke er til stede.

Stk. 2 gælder ligesom stk. 1 både, hvor begrænsningsfonden er oprettet i Danmark og i udlandet. Bestemmelsen vedrører både den situation, hvor fogden har imødekommet en begæring om arrest for et beløb udover begrænsningsbeløbet, og den situation, hvor fogden har imødekommet en begæring om arrest inden for begrænsningsbeløbet med den begrundelse, at betingelser i § 240, stk. 2, og/eller § 241, for at være omfattet af den af fondsoprettelsen følgende beskyttelse ikke er til stede.

Efter retsplejelovens regler har rekvisitus ikke adgang til at kære en foretagen arrest eller den af fogden fastsatte sikkerhed, der stilles til afværgelse af en arrest, idet hans interesser er tilgodeset gennem kravet om, at rekvirenten skal anlægge justificationssag; også i den situation, hvor den sikkerhed, der stilles *på grund af* den fremsatte begæring om arrest, har form af en begrænsningsfond, fører retsplejelovens regler efter udvalgets opfattelse til, at der skal anlægges en justificationssag; er der på den anden side tale om, at arrestbegæringen afvises, fordi der uden sammenhæng med netop denne begæring, jfr. herved forslagets § 240, stk. 1, i forvejen var oprettet en begrænsningsfond, har den sidst tilkomne fordringshaver som ud-

gangspunkt ikke pligt til at anlægge justifikationssag. Dette er baggrunden for, at den i stk. 3 omhandlede parallel til en justifikationssag kun vil være aktuel, såfremt arresten nægtes eller bortfalder, *fordi* der oprettes en begrænsningsfond efter § 240, altså her i landet.

Der er ikke i stk. 3 taget stilling til, hvorvidt en justifikationssag efter retsplejelovens almindelige regler skal gennemføres, uanset at arresten bortfalder, henholdsvis sikkerhedsstillelsen frigives, som følge af en fondsoprettelse i udlandet. Der er dog efter udvalgets opfattelse intet behov for at kanalisere en sådan justifikationssag til sø- og handelsretten.

Medens stk. 2 må ses som en modifikation af den i forslagets § 240, stk. 3, fastsatte regel om forbud mod sagsanlæg i visse tilfælde, er der ikke i den i stk. 3 omhandlede situation tale om et egentligt selvstændigt sagsanlæg, idet sø- og handelsrettens afgørelse af **arrest**-begæringens lovlighed m. v. vil blive truffet i forbindelse med de øvrige opgaver, som påhviler sø- og handelsretten efter § 359 jfr. henvisningen hertil i forslagets § 241 a, stk. 3.

Til § 242

Det følger af *stk. 1, 1. sætning*, der gengiver konventionens artikel 10, stk. 1, 1. sætning, at den ansvarlige kan begrænse ansvaret, selv om der ikke er oprettet en begrænsningsfond.

Efter *stk. 1, 2. sætning*, skal retten, når der ikke oprettes begrænsningsfond, alene tage hensyn til de krav, som er gjort gældende under sagen. Denne bestemmelse må ses i sammenhæng med forslagets § 239, stk. 3 og 4, der, jfr. konventionens artikel 10, stk. 2, også finder anvendelse på de tilfælde, hvor der ikke er oprettet en begrænsningsfond. Bestemmelsen i stk. 1, 2. sætning, skal derfor forstås i overensstemmelse med gældende § 236, stk. 4; bestemmelsen er i overensstemmelse hermed formuleret således, at den ikke kun angår krav mellem sagsøger og sagsøgte, idet »krav, der er gjort gældende under sagen«, også omfatter krav, hvis eksistens og størrelse er godtgjort af den *ansvarlige*.

I *1. stk., 3. sætning*, findes en regel, der i sin form er af processuel karakter, men som dog i medfør af stk. 2, 2. sætning, har en ma-

teriel betydning. Efter bestemmelsen skal der efter den ansvarliges påstand i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen. Den seneste frist for fremsættelse af en sådan anmodning om optagelsen af et forbehold i dommen følger retsplejelovens almindelige regler om, hvor længe der kan fremsættes nye påstande. Stk. 1, 3. sætning, tager først og fremmest sigte på de situationer, hvor den ansvarlige ikke kender eksistensen af andre krav end de, der er gjort gældende under sagen, men hvor han på grund af skadens, art, f. eks. forurening hidrørende fra farligt gods, ikke kan udelukke, at der vil blive rejst yderligere krav imod ham. I visse tilfælde vil det dog også være nødvendigt at anmode om optagelse af et forbehold i dommen, selv om den ansvarlige kender eksistensen af alle krav; det kan f. eks. tænkes, at størrelsen af et eller flere krav ikke lader sig angive med en sådan præcision, at den ansvarlige kan siges at have løftet den ham i medfør af forslagets § 239, stk. 4, påhvilende bevisbyrde; efter § 239, stk. 4, jfr. konventionens artikel 12, stk. 4, hvortil der henvises i artikel 10, stk. 2, har skadevolderen intet *krav* på, at der sættes et beløb til side til dækning af de af § 239, stk. 4, omfattede krav, jfr. ordene »kan domstolen bestemme, at der reserveres et tilstrækkeligt beløb ... « (the Court ... may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside). Det følger af den anvendte formulering, at når der ikke oprettes begrænsningsfond, skal den ansvarlige give domstolen et vist grundlag for dens vurdering af, hvor stort et beløb, der skal sættes til side efter § 239, stk. 4. Kan et sådant grundlag ikke tilvejebringes, vil det være nødvendigt for den ansvarlige at anmode om optagelse af et forbehold efter § 242 i dommen.

Efter stk. 2, 2. sætning, vil den ansvarlige kun kunne påberåbe sig beskyttelsen i § 241, såfremt der i dommen er optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og der tillige, inden dommen er blevet retskraftig, er oprettet en begrænsningsfond. En sådan **begrænsningsfond** vil også have virkning for de af dommen omfattende krav, selv om begrænsningsfonden er oprettet i udlandet, uanset om den er oprettet af den domfældte eller en af hans medansvarlige, og uanset om den medansvarlige har oprettet fonden på grund af et

krav, der ikke har været gjort gældende i den første sag.

Til § 243

I § 243 er fastsat særegler for så vidt angår statsskibe og visse flydende indretning.

Det følger af *stk. 1*, at uanset § 238, *stk. 2* og *3*, skal ansvarstonnagen for et skib, der anvendes af staten i ikke-kommercielle øjemed, mindst udgøre 5.000 brt.

I de generelle bemærkninger, pkt. f, er der redegjort for baggrunden for denne bestemmelse, specielt for udvalgets overvejelser omkring bestemmelsens overensstemmelse med de forpligtelser, som en stat påtager sig ved at ratificere 1976-konventionen.

Selv om *stk. 1, 7. sætning*, forhøjer konventionens minimumstonnage, fastsætter den dog forudsætningsvis, at der som udgangspunkt tilkommer også ikke-kommercielle statsskibe en adgang til at begrænse ansvaret. Efter *stk. 1, 2. sætning*, bortfalder imidlertid denne begrænsningsret for ikke-kommercielle statsskibe i de tilfælde, hvor det efter en konkret bedømmelse af skaden og den ansvarspådragende handling kan fastslås, at skaden skyldes skibets særlige indretning eller anvendelse. Bestemmelsen kodificerer efter udvalgets opfattelse alene gældende retstilstand, jfr. den i de generelle bemærkninger nævnte **BÆVER-dom**.

Ved bedømmelsen af, om et skib kan siges udelukkende at blive anvendt i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, jfr. herved både *1. og 2. sætning i stk. 1*, er det ikke afgørende, om skibet efter sin indretning eller anvendelse frembyder specielle risici for den øvrige skibsfart m. v. Udover de i forslaget specielt fremhævede krigsskibe betragtes eksempelvis også toldbåde samt skibe, der anvendes til kystovervågning, som ikke-kommercielle statsskibe. I lovteksten er udtrykkeligt undtaget isbrydere samt skibe, der anvendes i forbindelse med bjærgning. De af miljøstyrelsen anvendte forureningsbekæmpelsesskibe vil

være undergivet mindstetonnagen på 5.000 brt, uanset om de måske i det konkrete tilfælde optræder som bjærgere af et nødstedt skib.

Med skibets særlige egenskaber eller anvendelse, jfr. *stk. 1, 2. sætning*, tænkes der på egenskaber eller anvendelse, som hænger sammen med skibets egenskab af at være et statsskib. Skader, som forårsages af en skydeøvelse fra et krigsskib eller af, at et krigsskib i forbindelse med en natøvelse sejler med slukkede lanterne eller af, at en u-båd sejler i undervandsposition, er typiske eksempler på tilfælde, hvor der ikke vil være ret til at begrænse ansvaret. Heller ikke skader, der er forvoldt af en told- eller politibåd under udrykning, er undergivet begrænsningsret.

Om *stk. 2* henvises til de generelle bemærkninger, pkt. e, 5.

Til § 243 a

Bestemmelsen indeholder bl. a. visse inter-legale regler.

Det følger af *stk. 1*, at der gælder et »lex fori-princip«, idet reglerne i kapitel 10 skal anvendes i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved danske domstole, uanset om fremmed ret i øvrigt skal anvendes. Også reglerne i forslaget til kapitel 15 vil finde anvendelse, jfr. henvisningen hertil i forslagets § 240, *stk. 4*, der er omfattet af henvisningen i § 243 a.

En undtagelse fra lex fori-princippet findes dog i sidste sætning i forslagets § 243 a, *stk. 1*, der gengiver konventionens artikel 3, *stk. 5*, in fine, jfr. bemærkningerne til forslagets § 236, nr. 5.

I *stk. 2* er det fastsat, at reglerne i kapitel 10 kan fraviges for så vidt angår krav, der er undergivet en almindelig regel om lempelse af skadevolders ansvar. Nogle almindelige lempelsesregler findes ikke i dansk ret, men bestemmelsen er medtaget af hensyn til de tilfælde, hvor interlegale regler gør anden national lovgivning anvendelig.

IV

Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om ansvaret for olieskader

1. I § 270, stk. 4 affattes 7. og 2. pkt. således:

»Ved særlige trækingsrettigheder forstås den i § 366 omhandlede regneenhed. Ved drægtighed forstås skibets nettotonnage med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregningen af nettotonnage er trukket fra bruttotonnage.«

2. § 271 affattes således:

»§ 271. Såfremt der her i landet anlægges sag i anledning af krav, som ejeren ønsker at begrænse sit ansvar for i medfør af § 270, må han oprette en begrænsningsfond ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. § 239, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har foretaget med henblik på at afværge eller begrænse skade som nævnt i § 267, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m. v. følger af kapitel 15.

Stk. 5. Har ejeren oprettet en begrænsningsfond i overensstemmelse med Bruxelles-

les-konventionen af 29. november 1969 om ansvar for skade ved olieforurening eller konventionen som ændret ved protokol af 19. november 1976 (ansvarskonventionen) i en fremmed stat, som har tilsluttet sig konventionen, har det samme virkning for hans ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved sø- og handelsretten i København«.

3. § 279, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden stat, der har tilsluttet sig ansvars-konventionen.«

4. § 280, stk. 1, 2 og 3, ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 280. Når dansk domstol er kompetent efter § 279, skal sagen anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Sag mod den internationale erstatningsfond skal her i landet anlægges ved sø- og handelsretten i København«.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

5. I § 282, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 10.«

Bemærkninger til lovudkastet

Reglerne i kapitel 12 om ansvar for olieskader blev indsat i søloven ved lov nr. 227 af 24. april 1974. Ved denne lov indarbejdedes i søloven konventionen om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 29. november 1969 (ansvarskonventionen) og konventionen om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening af 18. december 1971 (fondskonventionen). Endvidere fastsattes i § 282, stk. 2 en regel om objektivt ansvar for visse olieforureningsskader, der ikke er omfattet af de

nævnte konventioner; § 282, stk. 2, gælder kun ved skade på dansk område.

I forbindelse med indarbejdelsen af 1976-konventionen om begrænsning af rederens ansvar i sølovens kapitel 10 samt et nyt kapitel 15 foreslår udvalget visse ændringer i sølovens kapitel 12 (om ansvar for olieskader).

De processuelle regler i gældende § 271 om oprettelse af og fordeling af en begrænsningsfond foreslås endvidere overført til kapitel 15, således at begrænsningsfonde undergives ens processuelle regler, uanset om de er

oprettet i medfør af soloovens kapitel 10 eller kapitel 12.

Til § 270, stk. 4

Som nævnt i bemærkningerne til udkastets § 238, stk. 6 foreslås en bestemmelse om den i soloovens kapitel 6, 10 og 12 anvendte regneenhed, jfr. gældende § 235, stk. 3, placeret i en bestemmelse i lovens slutning. Dette har nødvendiggjort en anden affattelse af første sætning i stk. 4.

1976-konventionen og ansvarskonventionen bygger på forskellige principper for målingen af ansvarstonnagen, idet 1976-konventionen henviser til reglerne i den i 1969 vedtagne målingskonvention, jfr. herved udkastet til § 238, stk. 6. Som følge heraf, er det fundet nødvendigt at erstatte henvisningen i § 270, stk. 4 til gældende § 235, stk. 4 med gengivelse af indholdet i gældende § 235, stk. 4.

Til § 271.

Gældende § 271 gengiver de i ansvarskonventionens artikel V, stk. 3-8 anførte regler om oprettelse og fordeling af en begrænsningsfond.

Som nævnt i de indledende bemærkninger til dette kapitel foreslås de processuelle regler omkring fondens oprettelse samt proceduren i forbindelse med fordelingen af fonden placeret i det ny kapitel 15 i et fælles regelsæt for både kapitel 10- og kapitel 12-fonde.

I konsekvens heraf ophæves andet og tredje punktum i stk. 1 samt stk. 2, endvidere erstattes stk. 3 med en henvisning til de tilsvarende Subrogationsregler i udkastets § 239, stk. 3 og 4. De ophævede bestemmelser i stk. 1 vil være dækket af udkastets §§ 351 og 352; gældende stk. 2 vil være dækket af udkastets §§ 354, 357, 359 og 364.

Stk. 1 gengiver gældende § 271, stk. 1, første punktum, men er omformuleret, så det i overensstemmelse med den i lovudkastets § 280, stk. 1 foreslåede specielle værnetingsregel fremgår, at en begrænsningsfond altid skal oprettes ved so- og handelsretten i København. Udkastets § 271, stk. 1 adskiller sig fra udkastets § 240, stk. 1 derved, at adgangen til at oprette en fond efter § 271 kun indtræder ved sagsanlæg, medens en kapitel 10-

fond kan oprettes i tilfælde af f. eks. arrest; forskellen er konventionsbestemt.

Den ændrede affattelse af gældende § 271, stk. 1, første punktum, indebærer derimod ingen realitetsændring i forhold til ejerens muligheder for at oprette begrænsningsfond i udlandet i de tilfælde, hvor sagen samtidig er anlagt i flere lande, jfr. Solovsudvalgets betænkning nr. 694/1973 side 18.

Stk. 2 gengiver gældende § 271, stk. 1 sidste punktum; bestemmelsen erstatter endvidere, med henvisningen til § 239, stk. 3 og 4, gældende § 271, stk. 3.

Stk. 3 gengiver gældende § 271, stk. 4.

Stk. 4 indeholder en generel henvisning til de processuelle regler omkring fondens oprettelse og fordeling i kapitel 15.

Stk. 5 svarer til gældende § 271, stk. 5, idet dog ordene »en dansk domstol« er ændret til »sø- og handelsretten i København«.

Til § 279, stk. 3.

Ændringen af § 279, stk. 3 er affodt af forslagens specielle værnetingsregel i lovudkastets § 280, stk. 1, hvorefter søgsmål i anledning af krav, der er omfattet af ansvarskonventionen samles ved so- og handelsretten i København. Dette har nødvendiggjort en omformulering af den gældende § 279, stk. 3, idet den gældende affattelse af bestemmelsen (»sag om fordeling af og udbetaling af den i § 271 nævnte begrænsningsfond kan kun anlægges ved dansk domstol, når fonden er oprettet ved dansk domstol«) ikke i tilstrækkelig grad gengiver den foreslåede kanalisering til sø- og handelsretten. Da bestemmelsen allerede i dag fungerer som en international værnetingsregel, vil den foreslåede præcisering ikke medføre nogen realitetsændring af bestemmelsen.

Til § 280.

Gældende § 280 fastsætter visse specielle nationale værnetingsregler. Det foreslås, at stk. 1 ændres, således at sager om krav, der er omfattet af ansvarskonventionen, altid skal anlægges ved so- og handelsretten i København. Forslaget har baggrund i, at der altid skal oprettes begrænsningsfond, såfremt den ansvarlige vil begrænse ansvaret for de her omhandlede krav, og en sådan begrænsningsfond skal oprettes ved so- og handels-

retten i København, jfr. lovudkastets § 271, stk. 1 og § 350, stk. 2. Bestemmelsen sonderer ikke mellem de tilfælde, hvor der oprettes begrænsningsfond, og de tilfælde, hvor begrænsningsretten ikke påberåbes, da den ansvarliges stilling til dette spørgsmål formentlig først vil foreligge oplyst efter sagens anlæg.

En tilsvarende enkel værnetingsregel er ikke foreslået for så vidt angår sager om krav omfattet af kapitel 10, dels fordi det i disse sager ikke er en betingelse for at påberåbe sig begrænsningsret, at der oprettes en begrænsningsfond, dels fordi kapitel 10 omfatter så mange forskellige typer krav, at en sådan regel ville indebære, at hovedparten af de sager, der i dag behandles som sosager, ville skulle anlægges ved so- og handelsretten.

Gældende stk. 2 foreslås ophævet, da bestemmelsen er dækket af lovudkastets kapitel 15.

Den ændrede affattelse af gældende stk. 3, der herefter bliver *stk. 2*, er en konsekvens af, at sager om krav omfattet af ansvarskon-

ventionen kanaliseres til so- og handelsretten i København.

Til § 282, stk. 2.

Som nævnt i de indledende bemærkninger til dette kapitel blev der ved solovsændringen i 1974 fastsat et særligt ansvarsgrundlag for visse typer af olieforureningsskade, som ikke er direkte omfattet af 1969-konventionen. Det drejer sig om forurening med bunkersolie (»bestandig olie«, jfr. § 267, stk. 2) fra skibe, der ikke sejler med olie som last i bulk.

Sådanne krav falder ikke ind under undtagelsesbestemmelsen i 1976-konventionens artikel 3 litra b, og vil derfor være omfattet af 1976-konventionens begrænsningsbeløb. For at tydeliggøre dette, foreslår udvalget indsat en udtrykkelig henvisning til begræsningsreglerne i kapitel 10. Opmærksomheden henledes på, at efter lovudkastets kapitel 10 vil ejeren ikke kunne kræve egne udgifter til forebyggende foranstaltning m. v. medregnet ved fordelingen af begrænsningsbeløbet.

Udkast til lovbestemmelser om begrænsningsfonde

Femtende kapitel affattes således:

FEMTENDE KAPITEL

Om begrænsningsfonde

§ 350. Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 240 og 271.

Stk. 2. En begrænsningsfond skal oprettes ved sø- og handelsretten i København.

§ 351. En begrænsningsfond efter § 240 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter § 238 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den til enhver tid værende officielle diskonto med tillæg af 2 pct. p.a.

Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 271 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 270.

§ 352. Den, som fremsætter begæring om oprettelse af begrænsningsfond, skal deponere fondsbeløbet, jfr. § 351, kontant ved retten eller stille anden tilstrækkelig sikkerhed herfor.

Stk. 2. Han skal tillige give retten meddelelse om alle, der må antages at ville gøre krav gældende mod fonden, samt en redegørelse om baggrunden for fondens oprettelse.

§ 353. Retten træffer ved kendelse afgørelse om fondsbeløbets størrelse samt om, hvorvidt en eventuel tilbudt sikkerhed kan godkendes.

Stk. 2. I kendelsen skal fastsættes, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden, herunder sagsomkostninger, samt til dækning af eventuelle rentekrav. I forbindelse med en begrænsningsfond efter § 240 kan der kun kræves sikkerhed for renter efter fondens oprettelse.

Stk. 3. Fremgår det af kendelsen, at beløbene efter § 351 og 353, stk. 2, er deponeret kontant, eller at der er stillet anden tilstrækkelig sikkerhed herfor, anses fonden for op-

rettet ved kendelsens afsigelse. I øvrigt anses fonden for oprettet, når retten ved påtegning på kendelsen bekræfter, at indbetalingen er sket eller sikkerheden er stillet.

Stk. 4. Retten kan ved senere kendelse forhøje sikkerhedsstillelsen for tillægsbeløbet efter stk. 2.

§ 354. Retten skal straks indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelsen i Statstidende, hvorved man indkalder eventuelle fordringshavere til inden en i indkaldelsen fastsat tid, der ikke må være kortere end 2 måneder, at anmelde krav om andel i fonden. I indkaldelsen skal der gøres opmærksom på indholdet af §§ 240, stk. 3, 357 og 364.

Stk. 2. Indkaldelsen kan tillige kundgøres her i landet på en anden af retten fastsat måde og bør, når forholdene tilsiger det, kundgøres i stater, hvor skade eller tab kan være opstået. Særskilt indkaldelse bør ved anbefalet brev tilstilles alle kendte fordringshavere.

§ 355. Retten kan udnævne en fondsbestyrer.

§ 356. Den, der anmelder et krav, skal give retten de nødvendige oplysninger om kravet, herunder om kravets grundlag og størrelse, og om det er eller har været genstand for særskilt søgsmål.

§ 357. For krav, som retten ikke har fået meddelelse om, inden fordelingen af fonden tages op til dom i første instans, gælder § 364.

§ 358. Retten kan ved kendelse frigive fonden, såfremt fristen for anmeldelse af krav er udløbet, og samtykke gives fra den, der har oprettet fonden, og fordringshaverne for de anmeldte krav.

§ 359. Efter anmeldelsesfristens udløb skal retten efter begæring fra den, der oprettede fonden, den, der forsikrer mod ansvaret, eller den, der har krav på dækning i fonden, indkalde de interesserede parter til retsmøde (fondsmøde) til behandling af spørgsmål

vedrørende ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt størrelsen af de i § 351 nævnte beløb og de krav, der er anmeldt.

§ 360. Ved afgørelsen af fondsbeløbets størrelse kan sø- og handelsretten omgøre beslutningen efter § 353, stk. 1.

§ 361. Indsigelse mod retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af sø- og handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

§ 362. Efter anmeldelsesfristens udløb kan retten beslutte, at der skal ske en foreløbig udlodning.

§ 363. Når samtlige tvister er afgjort, skal

retten ved dom fordele fonden efter § 239 eller § 271.

Stk. 2. Fonden og tillægsbeløbet skal fordeles, selv om der ikke er ret til ansvarsbegrænsning. Retten kan på begæring afsige fuldbyrdelsesdom for den del af fordringen, som ikke bliver dækket af fonden.

§ 364. Når retten har taget spørgsmålet om fondens fordeling op til dom, får de af retten trufne afgørelser vedrørende begrænsningsret, fondens størrelse, anmeldte krav og fondens fordeling bindende virkning for alle, som kan gøre krav gældende mod fonden, uanset om de har anmeldt krav i fonden.

§ 365. Anke og kære af sø- og handelsrettens afgørelser sker til højesteret efter retsplejelovens regler herom.

Bemærkninger til lovudkastet

I kapitel 15 er samlet reglerne om fremgangsmåden ved oprettelse af en begrænsningsfond, herunder om fondens størrelse, samt fordelingen af fonden.

Kapitlet vedrører også begrænsningsfonde, der er oprettet i medfør af kapitel 12 om ansvar for skade ved olieforurening. Baggrunden herfor er dels, at visse bestemmelser i gældende kapitel 12 foreslås ændret, f. eks. den i gældende § 271, stk. 2, indeholdte regel om præklusiv proklama, dels at udvalget har fundet det naturligt, at de processuelle regler for henholdsvis kapitel 10 og kapitel 12-fonde tilpasses hinanden i videst muligt omfang.

Til § 350

I stk. 1 er det fastsat, at reglerne i kapitel 15 gælder for »globalbegrænsningsfonde« oprettet i medfør af forslagets § 240, og »olieskade-fonde« i medfør af gældende § 271.

I stk. 2 er det anført, at en begrænsningsfond skal oprettes ved sø- og handelsretten i København. Tilsvarende bestemmelse findes i forslagets § 240, stk. 1, og § 271, stk. 1.

Denne specielle værnetingsregel for begrænsningsfonde er for så vidt angår globalbegrænsningsfonde efter kapitel 10 suppleret med regler i § 241 a, der kanaliserer en ræk-

ke afgørelser, som ikke er direkte forbundet med fondens oprettelse og fordeling til sø- og handelsretten. I overensstemmelse hermed foreslås det i udkastets § 280, stk. 1, at sager om ansvar for forureningsskade af den i sølovens § 267 nævnte art, der er indtruffet i Danmark, skal anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Til § 351

Bestemmelsen fastsætter størrelsen af en begrænsningsfond, »fondsbeløbet«. Det bemærkes, at de i henholdsvis kapitel 10 og kapitel 12 angivne retsvirkninger af en fondsoprettelse er betinget af, at der udover fondsbeløbene efter § 351 tillige indbetales et tillægsbeløb efter § 353, stk. 2, jfr. forslagets § 353, stk. 3.

I stk. 1 er det angivet, at en begrænsningsfond efter § 240 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter § 238 for de krav med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Som nævnt i bemærkningerne til § 240 skal fondsbeløbet efter § 351, stk. 1, ikke nødvendigvis omfatte begrænsningsbeløbene for alle de kategorier af krav, som kan være opstået i anledning af den samme ansvarspå-

dragende hændelse; er det klart for den ansvarlige, at de samlede krav i anledning af passagerskade eller anden personskade, jfr. henholdsvis § 238, stk. 1 og stk. 2, ikke vil overstige de her nævnte ansvarsgrænser, kan han vælge alene at oprette en begrænsningsfond for tingsskadekravene, jfr. § 238, stk. 3. Den omstændighed, at der kun indbetales begrænsningsbeløb svarende til én af de i § 238, stk. 1-3, nævnte tre kategorier af krav, vil dog ikke afskære den sagsøgte fra i medfør af § 242 at påberåbe sig begrænsningsretten også i forhold til de skadestyper, for hvilke der ikke er oprettet begrænsningsfond.

Det følger af stk. 1, 2. sætning, at fondsbeløbet udover begrænsningsbeløbet eller begrænsningsbeløbene efter § 238 også skal omfatte renter af begrænsningsbeløbet eller begrænsningsbeløbene fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden. Bestemmelsen, der gengiver konventionens artikel 11, stk. 1, 2. sætning, gælder uanset, om der efter de almindelige regler ville tilkomme fordringshaver rente regnet fra et så tidligt tidspunkt.

Baggrunden for bestemmelsen i stk. 1, 2. sætning, er, at man ønsker at opmuntre den ansvarlige til at oprette begrænsningsfond på et så tidligt tidspunkt som muligt fremfor at afvente det tidspunkt, hvor der i anledning af en række enkeltstående arrestbegæringer er stillet sikkerhed for beløb, der sammenlagt svarer til fondsbeløbet.

Ved beregningen af den enkelte fordrings andel i fondsbeløbet tages der ikke hensyn til, om vedkommende fordring efter almindelige regler er blevet rentebærende inden fondsoprettelsen. En sådan kreditor må antages ikke at kunne rejse krav om renter for tiden indtil fondsoprettelsen ved siden af det rentebeløb, der indgår i fondsbeløbet.

I stk. 2 er det fastsat, at en begrænsningsfond efter § 271 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 270. Fondsbeløbet for en § 271-fond omfatter således i modsætning til en § 240-fond ikke renter indtil fondsoprettelsen. Skulle en fordring, der kan anmeldes i en § 271-fond i medfør af de almindelige renteregler, være rentebærende inden fondsoprettelsen, vil domstolen skulle tage dette i betragtning ved fastsættelsen af tillægsbeløbet i medfør af § 353, stk. 2.

Til § 352

Bestemmelsens *stk. 1*, der bygger på konventionens artikel 11, stk. 1, 1. sætning, og stk. 2, fastsætter, at fonden enten kan bestå i en kontant indbetaling eller have form af en sikkerhedsstillelse. Sikkerhedsstillelsen kan f. eks. være en bankgaranti, jfr. herved gældende § 271, stk. 1, 3. sætning, eller en forsikringsgaranti fra en P&I-klub, et såkaldt »klubbrev«.

Selve sikkerhedsstillelsen eller indbetalingen af fondsbeløbet kontant konstituerer ikke en fondsoprettelse, da fonden først anses for oprettet, når retten har afsagt kendelse herom, eventuelt senere, jfr. forslagets § 353, stk. 3. Dette fremgår også af formuleringen i § 352, stk. 1, »den, der fremsætter begæring om . . .«. Sikkerhedsstillelsen bestemmer heller ikke tidspunktet for omregningen fra SDR til dansk valuta, jfr. udkastets § 366. Sikkerhedsstillelsen kan endvidere efter omstændighederne skabe grundlag for, at arretsen i det konkrete tilfælde ophæves. Den person, i hvis navn begrænsningsfonden begæres oprettet, behøver ikke at være identisk med den person over for hvem, det retlige skridt foretages, som udløser adgangen til fondsoprettelse, jfr. herved udkastets § 240, stk. 1, men kan f. eks. være en medansvarlig eller et forsikringsselskab.

I *stk. 2* er det fastsat, at den, der fremsætter begæring om fondsoprettelse, også skal give retten meddelelse om alle, der må antages at ville gøre krav gældende mod fonden, samt en redegørelse om baggrunden for fondens oprettelse. Denne redegørelse skal give retten grundlag for at beregne størrelsen af fondsbeløbet. Der skal derfor gives oplysninger om størrelsen af det skadevoldende skib, om dets nationalitet, om ejere og forsikringsselskab. Oplysningen om fordringshaverens identitet vil retten bl. a. skulle bruge ved underretning om fondsoprettelsen samt ved indkaldelsen efter forslagets § 354.

Til § 353

I *stk. 1* er det fastsat, at beslutningen om fondsoprettelse træffes ved kendelse. I kendelsen skal der tages stilling til fondsbeløbets størrelse samt til, om den sikkerhed, der eventuelt tilbydes i stedet for en kontant ind-

betaling, er tilstrækkelig efter sin størrelse og beskaffenhed.

I kendelsen skal der derimod ikke tages stilling til, hvorvidt ansvaret for de krav, der har givet anledning til fondsoprettelsen, kan begrænses, altså om kravet er af en sådan art, at det er omfattet af § 236, eller om begrænsningsretten er bortfaldet efter § 237. Der henvises herved til bemærkningerne til udkastets § 240, stk. 1. Selv uden en udtrykkelig regel om, at der skal tages stilling til adgangen til at oprette begrænsningsfond, må det dog antages, at retten vil kunne afslå en begæring om at oprette en begrænsningsfond, såfremt det er åbenbart, at det krav, der foranlediger fondsoprettelsen, ikke er undergivet ansvarsbegrænsning; dette følger forudsætningsvis af, at det i udkastets § 240, stk. 1, er angivet, at der kun kan oprettes begrænsningsfond i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses.

Bestemmelsen om, at beslutninger efter § 353, stk. 1, skal træffes ved kendelse, indebærer for så vidt angår beslutningen om fondsbeløbets størrelse i overensstemmelse med retsplejelovens § 218, at beslutningen skal ledsages af grunde.

Kendelsen vedrørende fondsbeløbets størrelse vil kunne kædes til højesteret af enhver, over for hvem kendelsen indeholder en afgørelse, jfr. retsplejelovens § 393, stk. 1. Retten til at kære denne afgørelse tilkommer således enhver, der sandsynliggør, at han vil kunne gøre krav gældende mod fonden; men efter kærefristens udløb vil senere tilkomne kreditorer være afskåret fra at få spørgsmålet taget op til bedømmelse, før det behandles på et fondsmode, jfr. § 359.

Ved bedømmelsen af, om sikkerheden er tilstrækkelig, må man kunne følge den praksis, der foreligger ved fogdens afgørelse af, om en sikkerhed efter retsplejelovens § 615 efter sin art og størrelse er tilstrækkelig til, at arrest kan ophæves eller afværges. Der henvises endvidere til bemærkningerne herom i betænkning nr. 694/1973 angående ansvar for olieskader, s. 18 in *fine*.

I stk. 2 er det bestemt, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden samt til dækning af eventuelle rentekrav. Også gældende § 237 indeholder en bestemmelse om sikkerhedsstillelse for et ef-

ter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og omkostninger.

En fond anses først for oprettet, når ikke alene fondsbeløbet, men også tillægsbeløbet, er indbetalt, eller der er stillet sikkerhed herfor, jfr. stk. 3. En sådan bestemmelse findes hverken i 1969-konventionen eller 1976-konventionen. Hverken 1976-konventionen eller 1969-konventionen kan antages at være til hinder for, at der i national lov sker en regulering af de processuelle regler omkring godkendelse af en fond i forbindelse med en regulering af ansvaret for omkostninger og for renter af de enkelte krav, jfr. herved udtrykkeligt 1976-konventionens artikel 14, udkastets § 236, nr. 6, og gældende § 270, stk. 3. Gældende § 272, stk. 1, synes da også at forudsætte, at den fulde virkning af fondsoprettelsen først opnås, såfremt der stilles sikkerhed for renter jfr. formuleringen »for krav, der kan gøres gældende mod fonden«, de må forstås således, at der trods fondsoprettelsen kan gøres arrest for rentekrav.

Betydningen af stk. 2 er først og fremmest, at den sikkerhed, der stilles for tillægsbeløbet, også vil få virkning i forhold til andre fordringshavere end den fordringshaver, der er den direkte anledning til fondsoprettelsen. Dette indebærer for fordringshaverne den fordel, at de ikke hver for sig vil være nødsaget til gennem foretagelse af arrest og efterfølgende anlæggelse af justificationssøgsmål at sikre deres rentekrav i den periode, hvor proceduren omkring fordelingen af fonden løber.

Som bestemmelsen er formuleret, skal retten altid kræve sikkerhed for et tillægsbeløb (ligesom for fondsbeløbet) uden at behøve at vurdere fondsopretterens økonomiske situation.

Såfremt fondsbeløbet indbetales kontant, må retten drage omsorg for, at det placeres således, at det afkaster rente, og dette rentefkast må tages i betragtning ved fastlæggelsen af tillægsbeløbet. Udvalget har ikke fundet det rigtigt at anvende princippet i deponeringsloven, hvorefter en deponering af det skyldige beløb i Nationalbanken indebærer, at der ikke påløber yderligere renter, da der ikke i de her omhandlede tilfælde som ved deponering efter deponeringsloven er tale om en situation, hvor risikoen for den forsinkede udbetaling til fordringshaveren bør overgå til denne. Efter det for udvalget oply-

ste vil det ikke kunne forventes, at retten kan anbringe indbetalte kontante midler til en rente, der svarer til procesrenten.

Som eksempel på omkostninger ved administration af fonden, for hvilke der skal stilles sikkerhed, nævnes udtrykkeligt sagsomkostninger; herved tænkes der bl. a. på retsafgifter samt andre sagsomkostninger, som den ansvarlige kan blive pålagt over for fordringshavere i fonden; også udgifter til fondsbestyreren skal der stilles sikkerhed for.

Som nævnt i bemærkningerne til § 351, stk. 1, vil en fordringshaver for en **fordring**, der er blevet rentebærende inden fondens oprettelse, næppe kunne kræve renter for tiden inden fondens oprettelse ved siden af den rente, der i alle tilfælde i medfør af § 351, stk. 1, indgår i selve **fondsbeløbet**. Det er derfor i sidste sætning i § 353, stk. 2, præciseret, at for så vidt angår kapitel 1 O-fonde, vil en sikkerhedsstillelse for et rentekrav alene vedrøre renter i tiden efter fondsoprettelsen.

I stk. 3 er angivet fra hvilket tidspunkt, fonden anses for oprettet. Er beløbene efter §§ 351 og 353, stk. 2, indbetalt eller sikkerhed herfor stillet ved kendelsens afsigelse, anses fonden for oprettet ved afsigelsen af kendelsen. I øvrigt anses fonden for oprettet, når retten ved påtegning på kendelsen bekræfter, at indbetalingen er sket eller sikkerheden stillet. Selv om afgørelsen kæres, regnes oprettelsen dog fra tidspunktet for afsigelsen af den første kendelse. Men indbetales en af kæreinstansen fastsat forhøjelse af det tidligere fastsatte fondsbeløb eller tillægsbeløb ikke inden et i karemålskendelsen fastsat tidspunkt, bortfalder virkningen af fondsoprettelsen; dette indebærer dog ikke, at den ansvarlige kan kræve det indbetalte beløb tilbagebetalt eller den stillede sikkerhed frigivet, jfr. princippet i § 358.

I stk. 4 er det angivet, at retten ved en senere kendelse kan forhøje sikkerhedsstillelsen for tillægsbeløbet efter stk. 2. Som nævnt i bemærkningerne til stk. 2 og 3 indtræffer de af fondsoprettelsen følgende retsvirkninger kun, såfremt der stilles sikkerhed for tillægsbeløbet, herunder evt. forhøjelse besluttet af en appelinstans. Udvalget har drøftet, om undladelse af at indbetale en forhøjelse i medfør af stk. 4 skulle have den virkning, at retsvirkningerne af fondsoprettelsen ophæves, men mener dog ikke at kunne tillægge

en undladelse denne virkning; dels fordi indbetalingen af forhøjelsen af tillægsbeløbet i den i stk. 4 omhandlede situation er isoleret fra indbetalingen af fondsbeløbet, hvorfor det er tvivlsomt, om hjemlen i konventionerne til at fastsætte særlige nationale procedurerer regler omkring fondsbehandlingen også er vid nok til at ophæve retsvirkningen af en ved retskraftig dom oprettet fond, jfr. 1969-konventionens artikel VI: »har ejeren oprettet en fond . . .«; dels fordi en efterfølgende ex officio ophævelse af fondsoprettelsens retsvirkninger vil kunne give anledning til forviklinger mellem fordringshavere om den prioritet, hvormed deres fordringer er sikrede i det hidtidige fondsbeløb.

Selv om en kendelse efter stk. 4 således ikke er sanktioneret på samme måde som en kendelse efter stk. 1 og 2, jfr. stk. 3, har stk. 4 dog den betydning, at den enkelte fordringshaver med kendelsen om forhøjelsen i hånden lettere vil kunne gennemføre en individuel arrestforfølgning for det beløb, hvorved tillægsbeløbet er forhøjet, medens omvendt den ansvarlige lettere vil kunne afvise en arrest ved at henvise til en foretagen indbetaling af den af den behandlede domstol fastsatte forhøjelse.

Til § 354

I § 354, stk. 1, er det fastsat, at retten straks, d.v.s. ved afsigelsen af kendelsen, resp. når fondsbeløbet og tillægsbeløbet er indbetalt, jfr. § 353, stk. 3, skal indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelsen i Statstidende samt opfordre fordringshavere til at anmelde deres krav inden en vis frist. I forbindelse med indkaldelsen gøres fordringshavere opmærksomme på, at der ikke længere vil kunne foretages individuelle retsskridt mod den ansvarlige, jfr. § 240, og på, at en dom om fondens fordeling også får bindende virkning for de, der ikke rettidigt har anmeldt deres krav, jfr. udkastets §§ 357 og 364.

Den i forslaget valgte fremgangsmåde adskiller sig fra konkurslovens § 108 derved, at der ikke i første omgang indkaldes til et forberedende møde til valg af en bestyrer samt kreditorudvalg, da fondens midler i modsætning til konkursboer i almindelighed er så overskuelige, at der ikke skønnes at være behov for en udtrykkelig regel om kreditor-

indflydelse fra dette tidlige tidspunkt. Af samme grund anser udvalget det ikke for nødvendigt, at fordringshaverne medvirker ved udnævnelsen af fondsbestyreren, der kan udnævnes efter forslaget § 355. Udvalget har i denne forbindelse noteret sig, at skifteretten efter konkurslovens § 112 kan beslutte, at der ikke skal vælges en kurator, og i stedet kan ansætte en medhjælper uden fordringshaverens medvirken, jfr. konkurslovens § 117.

Stk. 2 vedrører anden kundgørelsesform end indrykkelse i Statstidende. Indrykkelse i Statstidende skal dog altid ske. Det vil være op til domstolens skøn, hvorvidt der i det enkelte tilfælde skal ske kundgørelse også uden for Danmark i stater, hvor skade kan være opstået; ved olieforureningsskader med mange skadelidte i udlandet bør kundgørelse også ske i udlandet.

Anmeldelsesfristen efter gældende § 271, stk. 2, er mindst 6 måneder; efter udkastets stk. 2 må anmeldelsesfristen ikke være kortere end 2 måneder. Forslaget om at ændre anmeldelsesfristens længde må ses i sammenhæng med, at manglende anmeldelse efter udkastet ikke vil medføre præklusion, jfr. herved gældende § 271, stk. 2, samt bemærkningerne til § 357.

Bestemmelsen i sidste punktum i stk. 1 om, at der i indkaldelsen skal gøres opmærksom på indholdet af §§ 240, stk. 3, 357 og 364, er af ordensmæssig karakter; udeladelse af disse oplysninger vil således efter udvalgets opfattelse ikke kunne begrunde en genoptagelse af sagen, ligesom den næppe heller vil kunne påføre retten erstatningsansvar. Det samme gælder den særskilte **indkaldelse** af de kendte fordringshavere, jfr. ordet »bør«, der også anvendes i konkurslovens § 129, stk. 2.

Til § 355

Udvalget har ikke ønsket at give udtrykkelige regler for fondsbestyrerens pligter. Som eksempler herpå skal dog nævnes, at han skal sørge for anbringelsen af fondens evt. kontante midler samt fremskaffe oplysninger til brug ved prøvelsen af de anmeldte fordringer, jfr. konkurslovens § 115; sø- og handelsretten kan ligeledes overlade det til fondsbestyreren at udarbejde en fortegnelse over anmeldte fordringer med indstilling om, hvorvidt de bør anerkendes, jfr. konkurslo-

vens § 131, samt repræsentere fonden i retstvister efter udkastets § 361 i de tilfælde, hvor der rejses indsigelse mod indstillingen, såfremt fonden som sådan betragtes som part i sagen.

Efter udvalgets opfattelse vil retten ved udnævnelsen af en fondsbestyrer kunne kræve sikkerhedsstillelse, jfr. herved princippet i konkurslovens § 118. Om sikkerheden skal stilles, må bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde. Således vil der næppe være behov for en sikkerhedsstillelse fra fondsbestyrerens side, hvor fonden ikke rummer kontante indbetalinger, men alene en sikkerhedsstillelse fra den, der har oprettet fonden.

Til § 356

I § 356 er fastsat visse regler om indholdet af en anmeldelse af et krav i fonden. Bestemmelsen, der er ny, må betragtes som en ordensforskrift. Det må anses for vigtigt, at retten allerede inden det første fondsmøde modtager detaljerede oplysninger om grundlaget for kravet, da det vil gøre det muligt, at der inden det første fondsmøde udarbejdes en liste indeholdende en indstilling af, hvilke krav der kan anerkendes, jfr. herved princippet i konkurslovens § 131. Udvalget har dog ikke ønsket at foreslå udtrykkelige regler om, hvorvidt og hvornår en sådan indstilling skal afgives, jfr. herved bemærkningerne til udkastets § 359.

Fordringshaverne skal efter udkastets § 356 endvidere underrette sø- og handelsretten om, hvorvidt kravet er eller har været gjort til genstand for særskilt søgsmål; det følger af udkastets § 240, stk. 3, at der ikke kan anlægges særskilt søgsmål mod en person, der har oprettet begrænsningsfond her i Danmark, men efter bestemmelsen vil fondsoprettelse her i Danmark ikke være til hinder for, at der anlægges sag i udlandet, jfr. bemærkningerne til § 240. Som nævnt i bemærkningerne til udkastets § 241, stk. 3, indebærer forbudet mod sagsanlæg efter § 240, stk. 3 ikke, at der vil kunne ske en fuldstændig kanalisering til sø- og handelsretten af sager vedrørende begrænsningsret efter kapitel 10; såfremt der er anlagt en retssag ved danske domstole inden fondens oprettelse, bevirker selve fondsoprettelsen ikke, at sagsøgeren er forpligtet til at hæve sagen og

anmelde sit krav i fonden. En sådan ex officio ophævelse ville virke som en urimelig økonomisk udgift for sagsøgeren i den først anlagte retssag. Den foreslåede bestemmelse i udkastets § 280, stk. 1, som vedrører krav omfattet af 1969-konventionen vil derimod hindre, at der sideløbende føres flere retssager om krav i anledning af den samme forureningsskade.

Til § 357

§ 357 er en af de centrale bestemmelser, idet det af denne bestemmelse fremgår, at hvis et krav først anmeldes efter, at fondens fordeling er taget op til dom i første instans, vil fordringshaveren ikke få andel i fonden; kravet kan heller ikke rettes mod fondsopretterens øvrige formue, jfr. herved udkastets § 241, stk. 2, der også gælder efter, at fonden er fordelt. Disse retsvirkninger er angivet ved henvisningen til udkastets § 364.

Efter gældende § 271, stk. 2, forældes et krav mod fonden, og dermed også mod ejeren, jfr. artikel VI, litra a, i 1969-konventionen, såfremt kravet ikke er anmeldt inden en af retten fastsat frist, der ikke må være mindre end 6 måneder. De gældende regler i sølovens kapitel 10 opererer ikke med et præklusivt proklama; det fremgår imidlertid modsætningsvis af gældende § 240, stk. 1, at krav, der først anmeldes efter, at begrænsningsbeløbet m. v. er fordelt, ikke vil kunne rejses mod rederens øvrige formue, medmindre han har handlet svigagtigt; der opstilles ikke i gældende kapitel 10 regler om, hvornår begrænsningsbeløbet tidligst kan udbetales.

Efter udvalgets opfattelse er 1976-konventionen lige så lidt som 1969-konventionen til hinder for, at der udarbejdes regler om en faktisk præklusion ved siden af de almindelige forældelsesfrister; ganske vist kunne artiklerne V, stk. 7, samt 12, stk. 4, i henholdsvis 1969- og 1976-konventionen, hvorefter fondsopretteren ved fondens udlodning kan kræve et beløb sat til side til dækning af krav, som han på et senere tidspunkt kan blive forpligtet til at betale, isoleret set læses som om den, der har oprettet fonden, vil være selvstændigt retligt forpligtet over for en eller flere fordringshavere ved siden af fonden (efter fondens fordeling); heroverfor står, at det efter 1976-konventionens artikel

14 er op til de enkelte kontraherende stater at fastsætte de processuelle regler omkring fondens fordeling, hvorfor udvalget finder det berettiget at strukturere fondsproceduren således, at krav, der ikke anmeldes, inden fondens fordeling tages op til dom i første instans, betragtes som faktisk forældede (prækluderede).

Hjemlen til at foreskrive en sådan faktisk præklusion fremgik tydeligere af 1957-konventionens artikel 5, stk. 5, hvori det udtrykkeligt er anført, at procedurespørgsmål vedrørende bl. a. de tidsfrister, inden hvilke »begrænsningssøgsmål« skal være anlagt eller fremmet, afgøres i overensstemmelse med den nationale lovgivning.

Som nævnt ovenfor har udvalget ikke ønsket at knytte denne faktiske præklusion sammen med indkaldelsen, jfr. gældende § 271, stk. 2, men foreslår, at præklusionen i lighed med gældende § 240 først indtræder, når fonden er ved at være klar til udlodning. Udvalget har også her lagt vægt på at tilpasse reguleringen til konkurslovens regler, hvorefter der skal tages hensyn til krav, der anmeldes, inden regnskabets stadfæstelse, jfr. konkurslovens § 134, stk. 2. Herved undgås det, at det efteranmeldte krav, på grund af ringe overskridelse af en i indkaldelsen fastsat frist, blev betragtet som prækluderet i en situation, hvor de øvrige krav ikke nåede op på begrænsningsbeløbet, således at et overskydende beløb kunne tilbagebetales til den, der har oprettet fonden; et sådant resultat ville være særlig grelt i lyset af, at retssager omkring fordelingen af en begrænsningsfond under tiden vil kunne strække sig over mere end 2 år.

Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at der ikke efter udkastet vil være mulighed for at rette krav mod fondsopretteren for et krav, der er prækluderet, uanset om han måtte være bekendt med kravets eksistens, inden udlodningen fandt sted, jfr. bemærkningerne ovenfor.

I de tilfælde, hvor retten måtte komme til den afgørelse, at der ikke er begrænsningsret for kravet på grund af fondsopretterens grove fejl, vil en for sen anmeldelse af en fordring ikke medføre fordringens bortfald efter reglerne i kapitel 15, men fordringen kan naturligvis være forældet efter sølovens § 291. Den sene anmeldelse kan imidlertid få den virkning, at fordringshaveren ikke får

del i den sikkerhedsstilling, som fonden repræsenterer, jfr. § 363, stk. 2, men må søge sit fulde krav inddrevet i fondsopretterens øvrige midler.

Til § 358

Efter udkastets § 358 kan begrænsningsfonden frigives efter anmeldelsesfristens udløb, når samtlige anmeldte kreditorer samt fondsopretteren giver samtykke hertil. Bestemmelsens formål er at give fondens interessenter mulighed for at ophæve fonden, når det ikke kan anses for nødvendigt at føre fondsproceduren igennem, enten fordi det har vist sig muligt at nå frem til en forhandlingsløsning uden rettens mellemkomst, eller fordi det efter en nærmere undersøgelse af skadernes omfang viser sig, at summen af krav i anledning af skaden ikke vil overstige begrænsningsbeløbene efter udkastets § 238, henholdsvis gældende § 270. Bestemmelsen har derimod ikke den store betydning i forhold til fordringshaverne, idet disse i medfør af udkastets § 362 har mulighed for at få en foreløbig udbetaling, hvorfor det for dem ikke vil betyde den store ulempe, at selve den endelige fondsudlodning trækker i langdrag på grund af tvister omkring enkelte fordringer; det erindres herved, at også procesrenten vil være sikret i medfør af udkastets § 353, stk. 2. Inddirekte har bestemmelsen dog den betydning også i forhold til fordringshaverne, at den vil være til hinder for en aftale mellem fondsopretteren og enkelte fordringshaver om at ophæve fonden inden anmeldelsesfristens udløb; der er således tale om en præcisering af princippet i § 240, hvorefter fonden anses for oprettet med virkning for alle potentielle fordringshavere. Samtidig giver bestemmelsens eksistens alle fordringshavere en tilskyndelse til at anmelde deres krav i fonden snarest muligt for at undgå, at andre fordringshavere efter anmeldelsesfristens udløb deler fondens midler imellem sig.

En frigivelse af fonden efter udkastets § 358 vil medføre, at beskyttelsen mod arrest m. v. efter udkastets § 240 og § 241 ophæves; fondsopretteren bør derfor være relativt sikker på, at de samlede krav ikke vil overstige fondsbeløbet, forinden han søger fonden frigivet. Viser hans beslutning sig at have været forhastet, må han dog have mulighed for at oprette en ny begrænsningsfond, såfremt der

foretages nye retlige skridt imod ham; i denne begrænsningsfond vil han kunne anmelde de krav, som han allerede har dækket fuldt ud i forbindelse med frigivelse af den første begrænsningsfond, jfr. udkastets § 239, stk. 3, men hans udlæg vil kun kunne dækkes med samme procent som øvrige anmeldte krav.

Til §§ 359/360/361

Som nævnt i bemærkningerne til § 354 udløser selve fondsoprettelsen ikke automatisk en indkaldelse af fordringshavere til fondsmøde. Det følger derfor af § 359, at der kræves en begæring fra den, der har oprettet fonden, hans ansvarsforsikrer eller fra en skadelidt til at starte fondsproceduren.

Tilsvarende regel findes i gældende § 271, stk. 2. I sølovsudvalgets betænkning nr. 694/1973, side 19, er denne 2-trins behandling kædet sammen med præklusionsreglen, der ligeledes er placeret i gældende § 271, stk. 2; efter den her givne begrundelse synes baggrunden for reglen at have været en beskyttelse af den enkelte fordringshaver mod, at fondens fordeling i urimelig grad blev udsat i afventen på anmeldelse af nye krav; sådanne nye krav blev derfor afskåret gennem et præklusivt proklama, der blev udstedt i forbindelse med begæringen om fondens fordeling. Nærværende lovudkast er opbygget således, at indkaldelsen, der ikke er præklusiv, sker automatisk uden begæring herom, jfr. § 354. Udvalget finder dog fortsat, at der er behov for en 2-trins behandling; den overvejende del af sager vedrørende rederens globalbegrænsning løses direkte i forhandlinger mellem parterne uden domstolsafgørelse; en sådan forhandlingsløsning vil blive vanskeliggjort, såfremt fondsproceduren automatisk går i gang ved rettens godkendelse af fondens oprettelse; en udsættelse kunne formentlig kun ske, såfremt samtlige fordringshavere gav deres samtykke hertil.

Forsikringsselskabet er medtaget i mod sætning til gældende § 271, idet også forsikringsselskabet må antages at have en selvstændig interesse i en så hurtig fordeling af fonden som muligt, da forsikringsselskabet formentlig i sidste instans vil være den, der skal udrede renter under fondsproceduren.

Kravet om fordelingen af fonden rejses over for sø- og handelsretten, der herefter skal indkalde de interesserede (potentielle)

parter til fondsmøde; udvalget forestiller sig ikke, at det vil være nødvendigt med udfærdigelse af en egentlig stævning mod de andre interessenter i fonden.

Fondsbestyreren eller retten, såfremt der ikke er udnævnt en fondsbestyrer, bør i god tid inden fondsmødet udarbejde en redegørelse for, hvorvidt begrænsningsretten og ansvarsgrundlaget bestrides samt en indstilling af, hvorvidt de anmeldte krav bør anerkendes.

På fondsmødet bør retten danne sig et overblik over, hvilke spørgsmål der er omtvistede. Selve beslutningen om at oprette fonden kan der ikke rejses indsigelser imod; rettens afgørelse herom må betragtes som endelig. Derimod kan fordringshaverne kræve, at spørgsmålet om fondsbeløbets størrelse tages op til ny overvejelse, jfr. udkastets § 360. Spørgsmålet herom kan retten udskille til selvstændig prøvelse, hvor den, der har oprettet fonden, er part.

Som nævnt i bemærkningerne til udkastets § 352 skal retten ikke ved sin afgørelse om oprettelse af fonden tage stilling til, om ansvaret kan begrænses. Bestrides begrænsningsretten, må domstole udskille dette spørgsmål til selvstændig prøvelse; også her vil fondsopretteren være part.

I øvrigt bør alle fordringshavere have mulighed for at indtræde som parter, men det kan være hensigtsmæssigt at tilrettelægge processen således, at tvister om de enkelte fordringers størrelse afgøres efter en procedure, hvor fordringshaveren, hvis krav omtvistes, procederer mod fondsbestyreren, der optræder på de øvrige fordringshavers vegne. Bortset fra de ovenfor nævnte tilfælde vil det således ikke være muligt for en fordringshaver at indstævne den, der har oprettet fonden, da en dom for en fordring i forbindelse med fondens fordeling ikke vil få virkning på andre midler end de, der findes i fonden; konkurslovens § 203, hvorefter en **fordringshaver** kan indstævne skyldneren for skifteretten, bygger i modsætning hertil på den forudsætning, at en ufyldstgjort del af et tilkendt beløb på et senere tidspunkt vil kunne inddrives i skyldnerens formue. Omvendt må den, der har oprettet fonden, kunne vælge at indtræde som part i en tvist om en eller flere af fordringerne. Rettens afgørelse i et spørgsmål, der er udskilt til selvstændig prøvelse vil binde fondsopretteren,

såfremt han er indtrådt som part; dette vil få betydning, såfremt han ikke har ret til at begrænse sit ansvar, jfr. bemærkningerne til § 363, stk. 2.

I § 360 er det fastsat, at sø- og handelsretten kan omgøre beslutningen efter § 353, stk. 1 om fondsbeløbets størrelse. Bestemmelsen giver fordringshaverne mulighed for at få omstødt en urigtig beregning af begrænsningsbeløbets størrelse. Det følger af formuleringen af § 364, at senere tilkomne fordringshavere ikke vil være bundne af rettens afgørelse vedr. fondsbeløbets størrelse (eller andre spørgsmål, der er særskilt afgjort) forudsat de anmelder deres krav inden fondens fordeling tages op til dom. **Omgørelsesadgangen** efter § 360 vedrører derfor især de tilfælde, hvor nye oplysninger kan begrunde en ændring af fondsbeløbet, selv om der ikke er kommet nye fordringshavere til.

I § 361 er der fastsat, at retsplejelovens regler om borgerlige sager skal lægges til grund ved rettens afgørelse af de enkelte spørgsmål, jfr. herved konkurslovens § 202.

Rettens afgørelse af indsigelser mod ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse, eller et anmeldt krav, træffes ved dom. Beslutningen om frigivelse af fonden efter udkastets § 358 træffes ved kendelse. Udvalget har ikke anset det for nødvendigt at foreskrive, i hvilken form andre af rettens afgørelser skal træffes, jfr. herved retsplejelovens §§ 217 og 218; en kendelse vil f. eks. skulle anvendes ved afgørelsen af spørgsmål efter retsplejelovens §§ 178, stk. 2, 187,200, stk. 2, samt 320.

I henvisningen i lovudkastets § 361 til retsplejelovens regler om borgerlige sager ligger bl. a., at sagsomkostninger kan gives, hvor et stridspunkt undergives egentlig procedure under et særskilt fondsmøde. Det bemærkes, at sagsomkostninger i givet fald må pålægges de enkelte fordringshavere, respektive den, der har oprettet fonden, hvis han er part; sagsomkostninger kan derimod ikke belaste fondsbeløbet som sådant, da fondsbeløbet fuldt ud vil skulle anvendes til dækning af de anmeldte krav.

Det kan ikke generelt kræves, at der udtales stævning i forbindelse med de enkelte spørgsmål, der udskilles til et selvstændigt fondsmøde, jfr. herved princippet i **konkurslovens** kapitel 14 og kapitel 16. Skifteretten bør i overensstemmelse med princippet i

konkurslovens § 119 foretage indkaldelse ved bekendtgørelse i Statstidende samt give alle, der har særlig interesse, særskilt underretning.

Til § 362

Efter § 362 kan retten beslutte, at der skal ske en foreløbig udlodning til delvis dækning af de anmeldte krav. Bestemmelsen er indsat for at undgå, at tvister omkring enkelte fordringer skal kunne stille sig hindrende i vejen for udbetaling af de krav, der ikke er omtvistede. Retten vil ved en forlods udlodning kunne tage forbehold om, at der skal ske tilbagebetaling, såfremt anmeldelsen af nye krav kraftigt forrykker udlodningsprocenten.

Til § 363

Efter udkastets § 363 skal retten, når samtlige tvister er afgjort, foretage den endelige fordeling af fonden. Anmeldelse af nye krav kan ikke ske, når retten har optaget fondens fordeling til dom, jfr. udkastets § 357. Udvalget foreslår således ikke bestemmelsen i gældende § 271, stk. 2, gentaget, hvorefter der ved fondens fordeling kan sættes et beløb til side til dækning af senere anmeldte krav. En sådan afgørelse ville under alle omstændigheder være baseret på et noget usikkert skøn.

Såfremt en fordringshaver har anmeldt, at han har et krav, men at kravets størrelse endnu ikke kan opgøres, kan retten udsætte sin beslutning om at optage fondens endelige fordeling til dom, og i stedet benytte sig af den i udkastets § 362 omhandlede adgang til at foretage en forlods udbetaling til de kendte fordringshavere. Det samme gælder, hvor fondsopretteren godtgør, at han senere vil blive nødt til at betale et krav helt eller delvis, jfr. § 239, stk. 4, der dog efter sin formulering »at der skal *reserveres* et tilstrækkeligt beløb« også giver mulighed for, at retten trods tilstedeværelsen af det ikke-endeligt opgjorte krav ved dom fordeler fonden, hvilket de anmeldte fordringshavere vil have interesse i, fordi det vil afskære yderligere fordringshavere fra at anmelde deres krav. En beslutning om ikke at optage fondens fordeling til dom kan kares.

Det følger af *stk. 2*, at fonden og tillægsbeløbet skal fordeles, selv om der ikke er ret til

ansvarsbegrænsning. Baggrunden herfor er, at fondsoprettelsen erstatter den almindelige sikkerhedsstillelse mod arrest, hvorfor det ville indebære en urimelig forringelse af fordringshavernes stilling, såfremt fonden blot blev ophævet og midlerne tilbagebetalt til den, der har oprettet fonden. Det ligger da også i bestemmelsen, at en eventuel sikkerhedsstillelse for fondsbeløbet, f. eks. i form af en bank- eller forsikringsgaranti, ikke automatisk bortfalder fordi den, der har oprettet fonden, ikke findes at have ret til at begrænse ansvaret. En sådan garanti må derfor udformes på en måde, så det klart er specificeret, om den kun dækker fondsbeløbet plus tillægsbeløbet efter udkastets § 353, stk. 2, eller om den generelt dækker alle krav i anledning af den skadevoldende handling.

Bestemmelsen i *stk. 2* må læses i sammenhæng med udkastets § 357 og § 363, *stk. 1*; som følge heraf vil fordringshavere, der først anmelder deres krav efter, at fondens fordeling er taget op til dom, ikke kunne søge fyldestgørelse i fondens midler, medmindre fonden undtagelsesvis overstiger kravene fra de anmeldte fordringshavere, og rederen har mistet retten til at begrænse ansvaret, jfr. § 363, *stk. 2*. Denne retstilstand vil harmonere med, at hvis den ansvarlige i stedet for at oprette en begrænsningsfond havde afværget en arrest gennem en sikkerhedsstillelse på normal vis, ville arrestkriveren gennem et efterfølgende udlæg have fået en fortrinsstilling i forhold til de senere tilkomne kreditorer. Fondsoprettelsen giver også visse fordringshavere en fortrinsstilling, men alle fordringshavere, der anmelder deres krav inden et fikseret tidspunkt, nemlig sagens optagelse til dom, bliver ligestillede.

Med ovenstående bemærkninger er der ikke taget stilling til forholdet mellem reglerne om fondsoprettelse i relation til konkurslovens regler om omstødelse af sikkerhedsstillelse, idet dette spørgsmål efter udvalgets opfattelse må løses af domspraksis i overensstemmelse med de almindelige regler.

I *stk. 2*, 2. sætning, er der foreslået den afvigelse fra de almindelige værnetingsbestemmelser, at domstolen skal kunne afsige fuldbyrdsesdom for det fulde beløb, såfremt fondsopretteren ikke har ret til at begrænse ansvaret. En sådan fuldbyrdsesdom kan dog kun afsiges, såfremt enten skyldneren eller vedkommende fordringshaver frem-

sætter begæring herom. 1969-konventionens og 1976-konventionens internationale værnetingsregler tager ganske vist kun direkte sigte på sager vedrørende fondens fordeling. Det er dog på den anden side efter udvalgets opfattelse omkostningsbesparende for alle parter, at der afsiges fuldbyrdelsesdom, fordi en fortsættelse af søgsmålet ved sø- og handelsretten vil holde de øvrige sagsomkostninger nede, da en gentagelse af den under fondsbehandlingen stedfundne bevisførelse vil kunne undgås i det omfang, de spørgsmål, som har fundet sin afgørelse under fondsproceduren, kan betragtes som afgjort ved en delafgørelse. Dette vil dog ikke fuldt ud gælde, fordi rederen i visse tilfælde ikke kan betragtes som bundet af, at en fordring under fondsproceduren er blevet anerkendt; forholdet kan f. eks. være dette, at han ikke har fremsat indsigelser mod en fordring under fondsproceduren, fordi han, så længe han har troet at have begrænsningsret, ikke har haft en økonokisk interesse i, hvorledes **fondsbeløbet** blev delt mellem de forskellige

fordringshavere.

Til § 364

Bestemmelsen er dels en præklusionsregel, for så vidt som den sammenholdt med udkastets § 357 indebærer, at krav, der først anmeldes efter, at fondens fordeling er taget op til dom i 1. instans, bortfalder, dels en retskrafts-bestemmelse, hvis formål det er at præcisere, at efter fondens fordeling er fordringshaverne bundet af rettens afgørelse, uanset om de direkte eller indirekte har indtaget en partsstilling i forbindelse med rettens afgørelser omkring fondens fordeling.

Indtil fondens fordeling tages op til dom, er en fordringshaver, der ikke har indtaget en partsstilling under rettens behandling af et spørgsmål, der er udskilt til selvstændig prøvelse, ikke bundet af rettens afgørelse af dette spørgsmål. En senere anmeldt fordringshaver kan derfor kræve rettens afgørelse af en anden fordrings størrelse taget op til fornyet prøvelse.

VI

Udkast til lovbestemmelser om de som regneenhed anvendte særlige trækingsrettigheder (SDR)

1. § 120, stk. 2 affattes således:

»Stk. 2. Erstatningen skal dog ikke overstige 666,67 særlige trækingsrettigheder (SDR) for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængig af, hvad der giver det højeste beløb. Ved særlige trækingsrettigheder forstås den i § 366 omhandlede regneenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.

2. Efter § 365 indsættes:

»SEKSTENDE KAPITEL

Om de særlige trækingsrettigheder

§ 366. Ved SDR forstås de af Den internationale Valutafond anvendte særlige træk-

ningsrettigheder (SDR). Omregning af SDR til dansk mont foretages efter kursen på den dag, da der stilles sikkerhed for ansvaret, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på betalingsdagen. Såfremt der oprettes begrænsningsfond efter kapitel 10 eller 12 sker omregningen dog efter kursen på den dag, hvor begrænsningsfonden anses for oprettet efter § 353, stk. 3, med mindre der inden fondsoprettelsen er stillet sikkerhed for ansvaret.«

3. §§ 314–321 a bliver §§ 367–375 og får denne overskrift: »Syttende kapitel. Om straf.«

4. §§ 323 og 324 bliver §§ 376 og 377 og får følgende overskrift: »Attende kapitel. Om lovens område og ikrafttræden samt ældre lovbestemmelers ophævelse«.

Bemærkninger til lovudkastet

Til § 120, stk. 2

Ved lov nr. 645 af 13. december 1978 ændredes regneenhederne i sølovens kapitel 6 og 12 fra Poincare francs til SDR. Værdibestemmelserne i sølovens kapitel 5 og 10 var imidlertid ikke omfattet af lovændringen, fordi Danmark ikke på tidspunktet for lovændringen havde tiltrådt ændringer i de konventioner, hvorpå disse kapitler hvilede, henholdsvis Haag-Visby reglerne fra 1968 og begrænsningskonventionen fra 1957.

Ved indarbejdelsen af 1976-konventionen i kapitel 10, jfr. ovf. under afsnit III, ændres regneenheden i dette kapitel til SDR, se udkastets § 238.

Efter vedtagelsen af en protokol til Haag-Visby reglerne den 21. december 1979 er der ligeledes skabt grundlag for, at regneenheden i solovens kapitel 5 ændres til SDR.

Med ovennævnte lovændring fra 1978 blev der skabt hjemmel for, at der i en bekendtgørelse, bekg. nr. 104 af 16. marts 1979, blev foreskrevet, at 10.000 francs, jfr. § 120, stk. 2, svarer til 667 SDR.

Efter lovudkastet svarer 10.000 francs til 666,67 SDR, hvilket er i overensstemmelse med den nævnte protokol fra 1979.

Til § 366

Bestemmelsen indeholder en definition af de særlige trækingsrettigheder (SDR) som anvendes eller foreslås anvendt som regneenhed i kapitel 5, 6, 10 og 12. Om baggrunden for indførelsen af SDR som international regneenhed henvises til de indledende bemærkninger til udkastets kapitel 10 samt bemærkningerne til udkastets § 238, stk. 6. I bestemmelsens 2. og 3. pkt. er gengivet de tre omregningskriterier, der er anført i 1976-begrænsningskonventionens art. 8, der næsten ordret gengiver de tilsvarende tre omregningskriterier i 1957-konventionens art. 3, stk. 6. Konventionsteksten giver ikke noget grundlag for at afgøre, hvorvidt tidspunktet for den »simple« sikkerhedsstillelse også skal være afgørende i den situation, hvor den ansvarlige erstatter en stillet sikkerhed med en egentlig begrænsningsfond, jfr. bl. a. udka-

stets § 241, stk. 2. Såfremt den ansvarlige successivt stiller sikkerhed til afværgelse af arrest for enkelte krav, vil der ikke være tale om sikkerhedsstillelse omfattet af 2. pkt. i udkastets § 366, selv om summen af de beløb, for hvilke der stilles sikkerhed, efterhånden når op på vedkommende ansvarsgrænse. Ved sikkerhedsstillelse i 2. pkt. forstås således alene en samlet og samtidig stillet sikkerhed, der svarer til vedkommende ansvarsgrænse. På denne baggrund foreslås det i 3. pkt., at tidspunktet for fondsoprettelsen alene anvendes som omregningstidspunkt, såfremt der ikke inden fondsoprettelsen er stillet en sikkerhed omfattet af 2. pkt. Opmærksomhe-

den henledes på, at bestemmelsen i bestemmelsens 2. pkt. vedr. omregningstidspunktet ikke uden videre vil gælde begrænsningssager, omfattet af kapitel 5, med mindre sagen er anlagt ved danske domstole, jfr. § 120, stk. 2, 3. pkt.

Til §§ 367-375, 376 og 377

Bortset fra ændringerne i overskrifterne er der ikke ved den nye placering af de tidligere §§ 314-321 a og 323-324 foretaget nogen ændringer. Den nye placering er en konsekvens af udkastet til et nyt kapitel 15 om begrænsningsfonde samt til § 366.

**Convention d'Athènes de 1974
relative au transport par mer
de passagers et de leurs baga-
ges**

Les Etats parties à la présente Convention,

AVANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,

ONT DECIDE de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

Article 1
Définitions

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1. a) « transporteur » désigne une personne qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué ;

b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrètement ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ;

2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages :

**Athens Convention Relating to
the Carriage of Passengers
and their Luggage by Sea,
1974**

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Article I
Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage concluded, is actually performed by him or by a performing carrier;

b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;

2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;

**Athen konvention angående
transport af passagerer og de-
res bagage til søs 1974**

De kontraherende stater,

SOM HAR ERKENDT ønskeligheden af, at der ved overenskomst fastsættes visse regler angående transport af passagerer og deres bagage til søs,

HAR BESLUTTET at afslutte en konvention med dette formål og er derfor enedes om følgende:

Artikel 1
Definitioner

I denne konvention har de nedenstående udtryk den nedenfor angivne betydning:

1. a) »bortfragter« betyder en person, af hvem eller på hvis vegne en transportaftale er blevet afsluttet, uanset om transporten faktisk udføres af ham eller af en udførende bortfragter;

b) »udførende bortfragter« betyder en person, bortset fra bortfragteren, være sig ejeren, rederen, befragteren eller anden, der i øvrigt benytter skibet i ejerens sted, som faktisk udfører transporten eller en del af denne;

2. »transportaftale« betyder en kontrakt indgået af bortfragteren eller på dennes vegne vedrørende transport til søs af en passager, henholdsvis af en passager og hans bagage;

3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air ;

4. « passenger » signifie toute personne transportée sur un navire :

a) en vertu d'un contrat de transport, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention ;

5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception :

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissance ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants ;

6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci ;

7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée sur lequel les bagages ont été transpor-

3. "ship" means only a sea-going vessel, excluding an air-cushion vehicle;

4. "passenger" means any person carried in a ship,

a) under a contract of carriage, or

b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

a) articles and vehicles carried under a charter-party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage goods, and

b) live animals;

6. "cabin luggage" means luggage the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include

3. »skib« betyder alene et søgående skib, med undtagelse af et luftpudefartøj;

4. »passager« betyder enhver person, der transporteres med et skib

a) i henhold til en transportaftale, eller

b) som med bortfragterens samtykke ledsager et køretøj eller levende dyr, som er dækket af en kontrakt om godstransport, der ikke omfattes af nærværende konvention;

5. »bagage« betyder enhver genstand eller ethvert køretøj, som transporteres af bortfrakteren i henhold til en transportaftale med undtagelse af:

a) genstande og køretøjer, som transporteres i henhold til et certeparti, konnossement eller anden kontrakt, som primært vedrører transport af gods, og

b) levende dyr;

6. »håndbagage« betyder bagage, som passageren har i sin kahyt, eller som på anden måde er i hans besiddelse, varetægt eller under hans kontrol. Med undtagelse af anvendelsen af denne artikels stk. 8 og art. 8 omfatter håndbagage sådan bagage, som passageren har i eller på sit køretøj;

7. »tab af eller skade på bagage« omfatter økonomiske tab, som hidrører fra, at bagagen ikke udleveres til passageren indenfor en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket bagagen har eller skulle have været befordret, men omfatter ikke forsinket-

tés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail ;

8. « transport » concerne les **périodes**, suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire ;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager ;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire ;

delays resulting from labour disputes;

8. "carriage" covers the following periods:

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on quay or on any other port installation;

b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

ser som følge af arbejdskonflikter;

8. »transport« omfatter følgende perioder;

a) med hensyn til passageren og hans håndbagage, den periode hvor passageren og/eller hans håndbagage er om bord på skibet eller under indskibning eller udskibning, og den periode, under hvilken passageren og hans håndbagage transporteres ad søvejen fra land til skib og omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport, eller hvis det dertil anvendte fartøj stilles til passagerens disposition af bortfrakteren. For så vidt angår passageren, omfatter »transport« dog ikke den periode, hvor han befinder sig i en havneterminal eller på kaj eller i anden havneinstallation;

b) med hensyn til håndbagage også den periode, under hvilken passageren befinder sig i en havneterminal eller på kaj eller i anden havneinstallation, hvis håndbagagen er blevet taget i varetægt af bortfrakteren eller hans folk eller agent og ikke er blevet tilbageleveret til passageren;

c) med hensyn til anden bagage, som ikke er håndbagage, perioden fra det tidspunkt den blev taget i varetægt af bortfrakteren eller hans folk eller agent i land eller om bord indtil det tidspunkt, hvor den tilbageleveres af bortfrakteren eller hans folk eller agent;

9. « transport international » signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat ;

9. "International carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

9. »international transport« betyder enhver transport, hvor ifølge transportaftalen afskibningsstedet og bestemmelsesstedet er beliggende i to forskellige stater, eller i samme stat, hvis skibet i henhold til transportaftalen eller den fastlagte sejlplan undervejs anløber en havn i en anden stat;

10) « Organisation » désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

10. »organisation« betyder Den mellemstatlige rådgivende sofartsorganisation.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque :

a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, insofar as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

Artikel 2

Anvendelse

1. Denne konvention skal finde anvendelse på enhver international transport, såfremt;

a) skibet forer en kontraherende stats flag eller er registreret i en kontraherende stat, eller

b) transportaftalen er indgået i en kontraherende stat, eller

c) afskibningsstedet eller bestemmelsesstedet ifølge transportaftalen er beliggende i en kontraherende stat.

2. Uanset stk. 1 i denne artikel skal konventionen ikke finde anvendelse, såfremt transporten i henhold til nogen anden international konvention om transport af passagerer eller bagage med andre transportmidler er undergivet et civilretligt ansvarssystem efter reglerne i en sådan konvention, for så vidt disse bestemmelser finder bindende anvendelse på sotransport.

*Article 3**Responsabilité du transporteur*

1. Le transporteur responsable du **préjudice** résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du **préjudice** subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la **négligence** du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du **préjudice** est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du **préjudice**, incombe au demandeur.

3. La faute ou la **négligence** du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la **mort** ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la **négligence** en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la **négligence** incombe au demandeur.

*Article 3**Liability of the carrier*

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

*Artikel 3**Bortfragterens ansvar*

1. Bortfragteren er ansvarlig for skade, som hidrører fra passagerens død eller legemsskade, og for tab af eller skade på bagage, hvis den begivenhed, som foranledigede skaden, fandt sted under transporten og skyldtes fejl eller forsømmelse fra bortfragterens eller hans folks eller agents side under udøvelsen af deres tjeneste.

2. Bevisbyrden for, at den begivenhed, som foranledigede tabet eller skaden, fandt sted under transporten, og for omfanget af tabet eller skaden, ligger hos ansøgeren.

3. Fejlen eller forsømmelsen skal anses at ligge hos bortfragteren, hans folk eller agenter, om ikke det modsatte bevises, såfremt passagerens død eller legemsskade eller tab af eller skade på håndbagage opstod ved eller i forbindelse med skibbrud, kollision, stranding, eksplosion eller brand eller som følge af mangler ved skibet. For så vidt angår tab af eller skade på anden bagage skal sådan fejl eller forsømmelse anses at foreligge, medmindre det modsatte bevises, uden hensyn til karakteren af den begivenhed, der forårsagede tabet eller skaden. I alle andre tilfælde ligger bevisbyrden for fejl eller forsømmelse hos sageren.

*Article 4**Transporteur substitué*

1. Si tout ou partie du

*Article 4**Performing carrier*

1. If the performance of the

*Artikel 4**Udførende bortfragter*

1. Hvis udførelsen af trans-

transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de faon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

porten eller en del af denne er blevet overladt til en udførende bortfragter, forbliver bortfragteren alligevel ansvarlig for hele transporten i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention. I tillæg hertil skal den udførende bortfragter være underkastet og berettiget i henhold til bestemmelserne i denne konvention for så vidt angår den del af transporten, han har udført.

2. Bortfragteren skal med hensyn til den transport, der er udført af den udførende bortfragter, være ansvarlig for handlinger og undladelser begået af den udførende bortfragter og hans folk og agenter under udøvelsen af deres tjeneste.

3. Enhver særlig aftale, i henhold til hvilken bortfragteren påtager sig forpligtelser, der ikke følger af denne konvention, eller giver afkald på rettigheder, der følger af konventionen, skal kun berøre den udførende bortfragter, såfremt han har tiltrådt den udtrykkeligt og skriftligt.

4. Hvor og i det omfang bortfragteren og den udførende bortfragter er ansvarlige, er deres ansvar solidarisk.

5. Intet i denne artikel skal afskære nogen ret til regres i forholdet mellem bortfragteren og den udførende bortfragter.

Article 5 *Biens de valeur*

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommage survenus à des espèces, des titres négociables, de Tor, de l'argenterie,

Article 5 *Valuables*

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewelry, ornaments, works of art,

Artikel 5 *Værdigenstande*

Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, omsættelige værdipapirer, guld, sølv, juveler, smykker, kunstgenstande eller

de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été **déposés** auprès du transporteur qui a convenu de les garder en **sûreté**, 1e transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins **qu'une** limite plus élevée **n'ait** été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

andre værdigenstande, bortset fra sådanne, der er deponeret hos bortfragteren med det udtrykkelige formål at lade dem opbevare i sikkerhed, i hvilket tilfælde bortfragteren skal være ansvarlig indtil den i stk. 3 i art. 8 fastsatte grænse, medmindre en højere grænse er aftalt i overensstemmelse med stk. 1 i art. 10.

Article 6

Faute du passager

Si 1e transporteur établit que la mort ou les **lésions** corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la **négligence** du passager, 1e tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

Artikel 6

Egen skyld

Hvis bortfragteren kan bevise, at passageren ved egen fejl eller forsømmelse har forårsaget eller medvirket til, at dødsfaldet eller legemsskaden indtraf eller til tabet eller beskadigelsen af bagagen, kan domstolen i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor sagen pådømmes, helt eller delvis fritage bortfragteren for ansvar.

Article 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700.000 francs par transport. Si **d'après** la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, 1e capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer

Article 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are na-

Artikel 7

Begrænsning af ansvar for personskade

1. Bortfragterens erstatningsansvar for en passagers død eller legemsskade skal i intet tilfælde overstige 700.000 francs pr. transport. Såfremt erstatningen ifølge domstolslandets lov fastsættes i form af periodiske udbetalinger, skal disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

2. Uanset stk. 1 i denne artikel kan den nationale lovgivning i en kontraherende stat, for så vidt angår bortfragtere som er den pågæl-

er, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

Article 8

Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12.500 francs par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 50.000 francs par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18.000 francs par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.750 francs en cas de dommages causés à un véhicule et 200 francs par passager en cas de perte ou de dommage survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

Article 9

Unité monétaire et conversion

1. Le franc mentionné dans

tionals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Monetary unit and conversion

1. The francs mentioned in

dende stats borgere, fastsætte højere ansvarsgrænser *per capita*.

Artikel 8

Begrænsning af ansvar for tab af eller skade på bagage

1. Bortfragterens erstatningsansvar for tab af eller skade på håndbagage skal i intet tilfælde overstige 12.500 francs pr. passager pr. transport.

2. Bortfragterens erstatningsansvar for tab af eller skade på koretojer inklusive al bagage i eller på disse skal i intet tilfælde overstige 50.000 francs pr. koretojer pr. transport.

3. Bortfragterens erstatningsansvar for tab af eller skade på anden bagage end den, som er nævnt under stk. 1 og 2 i denne artikel, skal i intet tilfælde overstige 18.000 francs pr. passager pr. transport.

4. Bortfragteren og passageren kan aftale, at erstatningsansvar først skal indtræde, efter at der er foretaget et fradrag på højst 1.750 francs ved skader på køretøj og højst 200 francs pr. passager i tilfælde af tab af eller skade på anden bagage, således at beløbet skal fratrækkes tabet eller skaden.

Artikel 9

Monetær enhed og omregning

1. Ved franc forstås i denne

la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2. Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'il considère comme la parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

Article 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de faon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Article 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce pré-

this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Article 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11

Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if

konvention en enhed, som består af 65,5 milligram guld af ni hundrede tusindedels finhed.

2. De i art. 7 og 8 nævnte beløb skal omregnes til domstolslandets nationale valuta på grundlag af denne valutas officielle værdi i forhold til den i stk. 1 i denne artikel nævnte enhed på datoen for dommen eller den mellem parterne aftalte dato. Hvis der ikke findes nogen sådan officiel værdi, skal den pågældende stats kompetente myndigheder bestemme, hvad der skal anses for den officielle værdi ved anvendelsen af denne konvention.

Artikel 10

Supplerende bestemmelser om grænser for erstatningsansvar

1. Bortfragteren og passageren kan ved udtrykkelig og skriftlig aftale fastsætte højere grænser for erstatningsansvaret end foreskrevet i artiklerne 7 og 8.

2. Renter af erstatningsbeløb samt retsomkostninger er ikke omfattet af de grænser for erstatningsansvaret, som foreskrives i artiklerne 7 og 8.

Artikel 11

Fritagelse og begrænsninger for bortfragterens folk

Såfremt krav rejses mod en af bortfragterens eller den udførende bortfragters folk vedrørende skader, som omfattes af denne konvention, skal han, hvis han godtgør, at han

posé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

har handlet i udøvelsen af sin tjeneste, kunne påberåbe sig de samme fritagelser eller begrænsninger af ansvar, som bortfragteren eller den udførende bortfragter er berettiget til at påberåbe sig i medfør af denne konvention.

Article 12

Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire, du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des

Article 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability

Artikel 12

Sammenkædning af krav

1. Hvor de i artiklerne 7 og 8 foreskrevne grænser for erstatningsansvar gælder, skal de finde anvendelse på summen af de beløb, der kan opnås i henhold til alle krav, der opstår på grund af en passagers død eller legemsskade eller på grund af tabet af eller skaden på hans bagage.

2. For så vidt angår transport udført af en udførende bortfragter skal summen af de beløb, der kan opnås fra bortfragteren og den udførende bortfragter og fra deres folk under udførelsen af deres tjeneste, ikke kunne overstige det højeste beløb, der kunne opnås fra enten bortfragteren eller den udførende bortfragter i henhold til denne konvention, men ingen af de nævnte personer skal være ansvarlige for et beløb, der overstiger den grænse, der er anvendelig for ham.

3. I alle tilfælde, hvor en af bortfragterens eller den udførende bortfragters folk i henhold til art. 11 i denne konvention er berettiget til at påberåbe sig de i art. 7 og 8 fo-

limites de responsabilité visées aux article 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Article 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 14

Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

reskrevne grænser for erstatningsansvar, skal summen af de beløb, der kan opnås fra ham, henholdsvis bortfragteren og den udførende bortfrakter, ikke kunne overstige de nævnte grænser.

Artikel 13

Tab af retten til at begrænse erstatningsansvar

1. Bortfragteren skal ikke være berettiget til at påberåbe sig de i art. 7 og 8 samt stk. 1 i art. 10 fastsatte ansvarsbegrænsningsregler, såfremt det bevises, at skaden skyldes bortfragterens handling eller undladelse, begået forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

2. Bortfragterens eller den udførende bortfragters folk skal ikke være berettiget til at påberåbe sig de nævnte begrænsninger, såfremt det bevises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af vedkommende begået forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Artikel 14

Grundlag for erstatningskrav

Intet krav om skadeserstatning for en passagers død eller legemsskade eller for tab af eller skade på bagage, skal kunne rejses mod bortfragteren eller den udførende bortfrakter på anden måde end i overensstemmelse med denne konvention.

*Article 15**Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages*

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement ;

ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison ;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

*Article 16**Délai de prescription pour les actions en responsabilité*

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

*Article 15**Notice of loss damage to luggage*

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

a) in the case of apparent damage to luggage:

i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection

*Article 16**Time-bar for actions*

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

*Artikel 15**Underretning om tab af eller skade på bagage*

1. Passageren skal give skriftlig underretning til bortfrakteren eller hans agent:

a) i tilfælde af åbenbar skade på bagage:

i) for håndbagage, før eller samtidig med passagerens udskibning;

ii) for al anden bagage, før eller samtidig med udleveringen.

b) for skade på bagage, som ikke er åbenbar, eller for tab af bagage, inden 15 dage efter dagen for udskibningen eller udleveringen eller fra det tidspunkt, da udleveringen skulle have fundet sted.

2. Hvis passageren undlader at iagttage reglerne i denne artikel, skal han, medmindre det modsatte bevises, antages at have modtaget bagagen i uskadt stand.

3. Skriftlig underretning er ikke fornøden, såfremt bagagens tilstand har været genstand for en fælles undersøgelse ved modtagelsen.

*Artikel 16**Forældelse af krav*

1. Krav om skadeserstatning på grund af en passagers død eller legemsskade eller for tab af eller skade på bagage forældes efter en periode på 2 år.

2. Le délai de prescription court :

a) dans 1e cas de lésions corporelles, à partir de 1a date du débarquement du passager ;

b) dans 1e cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de 1a date à laquelle 1e passager aurait du être débarqué et, dans 1e cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné 1e décès du passager après son débarquement, à partir de 1a date du décès; 1e délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de 1a date du débarquement ;

c) dans 1e cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de 1a date du débarquement ou de 1a date à laquelle 1e débarquement aurait du avoir lieu, à compter de 1a date 1a plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de 1a date débarquement du passager ou de 1a date à laquelle débarquement aurait du avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, 1e délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après 1a surveillance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

2. Forældelsesfristen beregnes som følger:

a) i tilfælde af legemsskade fra dagen for passagerens udskibning;

b) i tilfælde af dødsfald indtrådt under transporten fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet, og i tilfælde af legemsskade, som indtræffer under transporten, og som medfører passagerens død efter udskibningen fra den dag, dødsfaldet fandt sted, dog skal denne periode ikke overstige 3 år fra udskibningen;

c) i tilfælde af tab af eller skade på bagage fra dagen for udskibningen eller fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted, alt eftersom hvilken dag er den seneste.

3. Domstolslandets lovgivning skal være afgørende for forlængelse eller afbrydelse af forældelsesfrister, men i intet tilfælde skal krav i medfør af denne konvention kunne rejses efter udløbet af en periode på 3 år fra den dag, da passageren blev udskibet eller fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted, alt eftersom hvilken dag er den seneste.

4. Uanset stk. 1, 2 og 3 i denne artikel kan forældelsesfristen forlænges ved en erklæring fra bortfragterens side eller ved aftale mellem parterne efter, at årsagen til kravet er opstået. Erklæringen eller aftalen skal være skriftlig.

*Article 17**Jurisdiction compétente*

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention :

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur ;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci ;

d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

*Article 18**Nullité de clauses contractuelles*

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir

*Article 17**Competent jurisdiction*

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that court is located in a State Party to this Convention:

a) the court of the place of permanent residence of principal place of business of the defendant, or

b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

*Article 18**Invalidity of contractual provisions*

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to

*Artikel 17**Værnetingsregler*

1. Et krav om erstatning i henhold til denne konvention kan efter sagsøgerens valg indbringes for en af de nædennævnte domstole for så vidt denne har sit sæde i en kontraherende stat:

a) domstolen på det sted, hvor sagsogte har sin faste bopæl eller hovedforretningssted, eller

b) domstolen i afskibningshavnen eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen, eller

c) en domstol i den stat, hvor sagsøgeren har domicil eller fast bopæl, såfremt sagsogte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat, eller

d) en domstol i den stat, hvor transportkontrakten blev afsluttet, såfremt sagsogte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

2. Efter at den hændelse er indtruffet, som har foranlediget tabet eller skaden, kan parterne frit indgå aftale om et hvilket som helst værneting eller om indbringelse for voldgift.

*Artikel 18**Ugyldighed af aftaler*

Enhver aftale, som indgås før den hændelse er indtruffet, som har foranlediget en passagers død eller legemsskade eller tab af eller skade på hans bagage, og som har til formål at fritage bortfragteren for hans ansvar over for passageren eller at foreskrive la-

une limite de responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 20

Domage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 re-

prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 19

Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident;

a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

vere ansvarsgrænser end fastsat i denne konvention, bortset fra bestemmelsen i stk. 4 i art. 8, såvel som enhver aftale, som har til formål at flytte bevisbyrden fra bortfragteren eller har den virkning at begrænse den i stk. 1 i art. 17 fastsatte valgfrihed, skal være ugyldig; en sådan aftales ugyldighed skal imidlertid ikke medføre, at selve transportaftalen bliver ugyldig, men denne skal forblive underkastet bestemmelserne i denne konvention.

Artikel 19

Andre konventioner om begrænsning af erstatningsansvar

Denne konvention skal ikke have nogen indflydelse på de rettigheder eller forpligtelser, som tilkommer eller påhviler bortfragteren, den udførende bortfragter og deres folk i medfør af bestemmelserne i internationale konventioner om begrænsning af ansvaret for ejere af søgående skibe.

Artikel 20

Nuklear skade

Intet erstatningsansvar skal opstå under denne konvention for skade forårsaget ved nuklear hændelse:

a) hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for sådan skade enten i henhold til Paris-konventionen af 29. juli 1960 om trediemandsansvar inden for det nukleare energiområde, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller i henhold til Wien-konventionen af 21. maj 1963 om civilt ansvar for nuklear skade, eller

lative å 1a responsabilité civile
en matière de dommage
nucléaire ;

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de 1a législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que Tune ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

b) hvis den, der driver et nukleart anl g, er ansvarlig for s dan skade i henhold til en national lov, der regulerer erstatningsansvaret for s dan skade, forudsat at loven i alle henseender er lige s  gunstig for personer, der lider skade, som enten Paris- eller Wienkonventionerne.

Article 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à Particle premier.

Article 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

Artikel 21

Kommerciel transport udf rt af offentlige myndigheder

Denne konvention finder anvendelse p  transport udf rt af stater eller offentlige myndigheder i kommercielt  jemed i henhold til transportaftaler, der falder inden for rammerne af, hvad der er angivet i art. 1.

Article 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de 1a présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Article 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

Artikel 22

Erkl ring om ikke-anvendelse

1. Enhver kontraherende part kan ved undertegnelsen eller ratifikationen af eller tilslutningen til denne konvention skriftligt erklære, at den ikke vil anvende konventionen, n r såvel passageren som bortfragteren er den kontraherende stats unders tter eller statsborgere.

2. Enhver erklæring, afgivet i henhold til stk. 1 i denne artikel, kan trækkes tilbage til enhver tid ved skriftlig notifikation til organisationens generalsekret r.

*Article 23**Signature, ratification et adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'application ;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation ; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

*Article 24**Entrée en vigueur*

1. La présente Convention entre en vigueur le quarante-deuxième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le

*Article 23**Signature, ratification and accession*

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31 December 1975 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may become Parties to this Convention by:

a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

*Article 24**Entry into force*

1. This Convention shall enter into force on the ninety-second day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninety-second

*Artikel 23**Undertegnelse, ratifikation og tiltrædelse*

1. Denne konvention skal være åben for undertegnelse ved organisationens hovedsæde indtil 31. december 1975 og skal derefter være åben for tiltrædelse.

2. Stater kan blive deltagere i denne konvention ved:

a) undertegnelse uden forbehold af ratifikation, antagelse eller godkendelse,

b) undertegnelse med forbehold af ratifikation, antagelse eller godkendelse, efterfulgt af ratifikation, antagelse eller godkendelse,

c) tiltrædelse.

3. Ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos organisationens generalsekretær af et formelt instrument herom.

*Artikel 24**Ikrafttrædelse*

1. Denne konvention træder i kraft på den halvfemsindstyvende dag efter den dato, på hvilken ti stater enten har undertegnet den uden forbehold af ratifikation, antagelse eller godkendelse eller har deponeret det fornødne ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument.

2. For enhver stat, som senere undertegner denne konvention uden forbehold af ratifikation, antagelse eller godkendelse, eller som deponerer sit ratifikations-, antagelses-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, træder konventionen i kraft den

quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

day after the date of such signature or deposit.

halvfemsindstyvende dag efter datoen for sådan undertegnelse eller deponering.

Article 25
Dénunciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Article 25
Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation; or after such longer period as may be specified in the instrument.

Artikel 25
Opsigelse

1. Denne konvention kan opsiges af en deltagende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken konventionen trådte i kraft for den stat.

2. Opsigelsen sker ved deponering af et opsigelsesinstrument hos organisationens generalsekretær, der skal underrette alle andre deltagerlande om modtagelsen af instrumentet og om datoen for dets deponering.

3. En opsigelse får virkning et år efter deponeringen af et opsigelsesinstrument, eller efter en sådan længere periode, som måtte være angivet i instrumentet.

Article 26
Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée

Article 26
Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in ac-

Artikel 26
Revision og ændringer

1. Organisationen kan indkalde en konference med det formål at revidere eller ændre denne konvention.

2. Organisationen skal indkalde til en konference mellem de i denne konvention deltagende stater om revision eller ændring af konventionen, når det begæres af mindst en trediedel af de deltagende stater.

3. Enhver stat, der bliver deltager i denne konvention efter ikrafttrædelsen af en ændring vedtaget af en i overensstemmelse med denne årti-

conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

cordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

kel indkaldt konference, skal være bundet af den ændrede konvention.

Article 27
Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus ;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;

iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet ;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Des l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 27
Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;

ii) the date of entry into force of this Convention;

iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States which have acceded to this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Artikel 27
Deponering

1. Denne konvention skal deponeres hos organisationens generalsekretær.

2. Organisationens generalsekretær skal:

a) underrette alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen om:

i) hver ny undertegnelse og hver deponering af instrument med angivelse af datoen, herfor,

ii) datoen for konventionens ikrafttrædelse,

iii) enhver opsigelse af denne konvention med angivelse af datoen fra hvilken, den får virkning;

b) fremsende bekræftede genparter af denne konvention til alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen.

3. Når denne konvention træder i kraft, skal organisationens generalsekretær oversende teksten til De forenede Nationers sekretariat til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers pagt.

Article 28
Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et

Article 28
Languages

This Convention is established in a single original in the English and French lan-

Artikel 28
Sprog

Denne konvention er udfordiget i et enkelt originaleksemplar på engelsk

française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT A ATHENES ce treize décembre mil neuf cent soixantequatorze.

guages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General of the Organization and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

DONE AT ATHENS this thirteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.

og fransk, hvilke to tekster er lige autentiske. Organisationens generalsekretær skal lade udarbejde officielle oversættelser til russisk og spansk, og disse deponeres sammen med den underskrevne original.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

UDFÆRDIGET I ATHEN den trettende dag i december nittenhundredefireoghalvfjerds.

Uddrag af beretning fra den danske delegation til IMCO's internationale søretskonference om befordring af passagerer og deres bagage, Athen 1974

1. Til drøftelse på konferencen forelå et af IMCO's Legal Committee udarbejdet konventionsudkast vedrørende indførelse af ensartede regler angående befordring af passagerer og deres bagage til søs. Dette konventionsudkast byggede på et af CMI i 1969 udarbejdet forslag, det såkaldte »Tokyo-udkast«, hvori man havde samarbejdet og harmoniseret de 2 i Bruxelles i 1961 og 1967 vedtagne konventioner om henholdsvis passagerer og passagerbagage, som på grund af visse afvigende bestemmelser aldrig havde fået den for en ikrafttræden fornødne tilslutning.

Fra nordisk side var konferencen blevet forberedt ved et møde i Helsingfors for medlemmer af de nordiske delegationer den 25. september 1974. Ved dette møde gennemgik man det fremlagte konventionsudkast med henblik på fremlæggelse af særlige nordiske ændringsforslag og stillingen til de bestemmelser i udkastet, der indeholdt alternative forslag. På baggrund heraf fremkom de nordiske lande med stort set ensartede skriftlige bemærkninger til det fremlagte konventionsudkast som svar på IMCO's forespørgsel herom inden konferencens afholdelse.

Ved konferencens åbningsmøde valgtes den græske transportminister A. Papadogonas til præsident for konferencen og som den reelt fungerende såkaldte »alternative præsident« Walter Müller fra Schweiz. Endvidere valgtes fem vicepræsidenter fra henholdsvis Argentina, Canada, Indonesien, Nigeria og USSR.

Udover plenarforsamlingen, hvor konventionens materielle bestemmelser blev behandlet, nedsattes en særlig komité til behandling af Final Clauses med Mr. R. Cleton fra Holland som formand samt en særlig Drafting komité med Mr. F. L. Wiswall, Liberia, som formand.

Ved konferencens afslutning vedtoges en konvention om befordring af passagerer og deres bagage, med 22 stemmer for, ingen

imod, mens 6 afholdt sig fra at stemme, nemlig Australien, Canada, Frankrig, Italien, USA og, til almindelig forundring, Norge. Endvidere vedtoges en særlig resolution som resultat af nogle langvarige drøftelser vedrørende konventionens guld klausulbestemmelse, for hvilken der nærmere er redegjort nedenfor ad art. 9.

2. Som nævnt ovenfor indeholdt det fremlagte konventionsudkast på flere områder alternative forslag, hvilket skyldtes, at man ikke under forberedelserne i IMCO's Legal Committee havde kunnet opnå enighed om fælles indstilling og derfor ville overlade afgørelsen til konferencen. Dette gjaldt specielt problemerne omkring ansvarsgrundlaget, hvor hele tre alternativer afspejlede de forskellige synspunkter vedrørende, hvor strengt et ansvar man ønskede at pålægge rederen. Endvidere havde man dels fra nordisk side støttet af Frankrig fremsat et særligt forslag om ansvar for forsinkelse dels fra USA's side fremsat forslag om tvungen ansvarsforsikring.

Foruden disse alternative forslag, der alle hidrørte fra forberedelserne i Legal Committee, forelå imidlertid yderligere en række ændringsforslag, der var indkommet som svar fra de enkelte deltagerlande på IMCO's høring over konventionsudkastet, og for de landes vedkommende, der ikke havde nået at besvare denne høring, blev adskillige ændringsforslag fremsat i de første dage af konferencen. Uagtet at meget få af disse ændringsforslag fandt den fornødne støtte, gik der megen tid med at drøfte disse, som for en stor dels vedkommende retteligen burde have været fremsat og behandlet under det forberedende arbejde i IMCO's Legal Committee.

3. Resultatet af konferencen, konventionen om rederens ansvar for passagerer og deres

bagage, som kort er beskrevet i det følgende, kom stort set til at svare til det førnævnte Tokyo-udkast fra 1969 og dermed til indholdet af de nordiske sølove, der bygger på dette udkast. For den danske sølovs vedkommende er der her tale om den ved lov nr. 294 af 23. maj 1973 gennemførte ændring af sølovens 6. kapitel, der trådte i kraft den 1. juli 1974. Ved den efterfølgende gennemgang af den nye Athen-konventions enkelte artikler, er der derfor særligt taget hensyn til de bestemmelser, hvor konventionen adskiller sig fra den ovennævnte sølovsrevision fra 1973.

Art. 1 indeholder i lighed med tidligere søretskonventioner en række definitioner. Af særlig interesse kan nævnes, at man i art. 1,1, har foretaget en sondring mellem »contracting« - og »performing carrier«, der efter et forslag herom fra de nordiske landes side, jfr. art. 4, skal pålægges et solidarisk ansvar. Med »performing carrier« forstås den **fragtfører**, der rent faktisk udfører befordringen, jfr. i øvrigt sølovens § 171, stk. 1, sidste pkt.

Når man i art. 1,2 i definitionen af »contract of carriage« udtrykkeligt har anført »carriage by sea«, er det for at sikre sig imod, at konventionen skal finde anvendelse på transport af passagerer og deres bagage på indre vandveje, for hvilke man er i færd med at udarbejde en særlig konvention.

I art. 1,3 har man udtrykkelig undtaget befordring med »air-cushion vehicle« fra konventionens anvendelsesområde, idet problemerne omkring luftpude fartøjernes ansvarsretslige stilling endnu er uafklaret. Dette spørgsmål er derfor, indtil der foreligger en international konvention herom, hvilket for tiden forberedes i UNIDROIT, overladt til national lovgivning.

Definitionen på en passager i art. 1,4, er i forhold til de tidligere passagerkonventioner blevet suppleret med en særlig bestemmelse i (b), der udtrykkeligt medtager førere af køretøjer, der ikke er omfattet af konventionen, f. eks. køretøjer, der hovedsagelig er indrettet til godsbefordring, medmindre de i det enkelte tilfælde anvendes som personbiler. Endvidere medtager denne bestemmelse personer, der følger med for at føre opsyn med levende dyr, som, jfr. art. 1,5 (b), ikke er omfattet af konventionen.

Art. 1,5, der definerer bagage, undtager i øvrigt genstande eller køretøjer, der transporteres i henhold til certeparti eller konnosse-

ment samt endvidere i henhold til en kontrakt, der hovedsagelig vedrører godstransport.

I forbindelse med art. 1,7, forsøgte de nordiske lande støttet af Frankrig, forgæves at få gennemført en bestemmelse, der pålægger bortfragtereren ansvar for de skader, en passager påføres som følge af, at han kommer for sent frem til bestemmelsesstedet, det såkaldte forsinkelsesansvar, jfr. sølovens § 188, 2. pkt. Uanset at man ikke kunne få støtte herfor, vil konventionen dog ikke være til hinder for, at regler om ansvar for forsinkelse reguleres i national lovgivning, således som det er tilfældet i de nordiske sølove. Art. 1,7, indeholder derfor alene en bestemmelse om ansvar for det økonomiske tab, en passager, lider ved, at hans bagage ikke bliver udleveret indenfor en rimelig tid efter ankomsten af det skib, på hvilket bagagen er blevet eller burde være transporteret, dog med undtagelse af forsinkelse som følge af »Labour disputes«.

Art. 1,8, angiver regler for beregningen af den periode, som omfattes af konventionens ansvarsregler, der indholdsmæssigt svarer til sølovens § 201, stk. 1. D.v.s. for passagerers og håndbagages vedkommende er det tiden, mens passageren er om bord på skibet eller i færd med at blive bragt om bord eller fra borde. Derudover under transport over vandet fra land til skib eller omvendt, hvis omkostningerne herved er inkluderet i billetprisen, eller hvis rederen har stillet skib til disposition for denne transport for passageren. Endvidere for så vidt angår håndbagagen, tiden, mens bagagen er i rederens eller hans agents varetægt på kajen eller i en havnebygning og ikke er blevet til tilbageleveret til passageren.

Med hensyn til anden bagage drejer det sig om tiden fra overleveringen til rederen eller hans agent i land eller om bord indtil tilbageleveringen.

I art. 1,9, defineres den internationale transport, som konventionen finder anvendelse på, nemlig transport, som i henhold til transportaftalen foregår mellem to havne i forskellige stater eller mellem to havne i samme stat, hvis der i henhold til transportaftalen eller sejlplanen anløbes en havn i en anden stat undervejs. Henvisningen til sejlplanen er medtaget for at gøre det helt klart, at benyttelse af nødhavne eller andre uforudse-

te anløb af havne i et fremmed land ikke medfører, at konventionen finder anvendelse.

Art. 2,1 vedrørende konventionens anvendelsesområde svarer nøje til Tokyo-udkastet, der her bygger på bagagekonventionen, hvorefter konventionen er bindende for deltagerstaterne, såfremt skibet er hjemmehørende i en kontraherende stat, eller befordringsaftalen er indgået i en sådan stat, samt når afskibningshavnen eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsaftalen er beliggende i en kontraherende stat.

I art. 2,2 er der gjort undtagelser for befordring, der er underkastet bestemmelser i andre internationale transportkonventioner om befordring med andre transportmidler, jfr. sølovens § 173, i det omfang. sådanne bestemmelser finder tvingende anvendelse på søtransport.

Reglerne om rederens ansvar findes i art. 3. Der forelå her, som nævnt foran, 4 forskellige forslag. Resultatet blev, at et flertal gik ind for basisteksten, der svarer til Tokyo-udkastet og sølovens 6. kapitel, dog med en mindre tilføjelse til bevisbyrder reglerne. Hovedreglen er herefter, at rederen er ansvarlig efter culpa-reglen samt for sine folks fejl. Bevisbyrden for skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte skaden, er indtrådt i forbindelse med transporten, påhviler passageren.

Hvad angår bevisbyrden for, at der er udvist culpa, sonderer konventionen mellem personskade, håndbagage og anden bagage. For så vidt angår personskade og skade på håndbagage påhviler bevisbyrden passageren, medmindre tabet opstår i forbindelse med skibbrud, kollision, stranding, eksplosion eller ildebrand samt - efter forslag herom fra norsk side - også »defect in the ship«. I disse sidste tilfælde samt for anden bagages vedkommende formodes skaden at være forårsaget ved culpa, medmindre det modsatte bevises.

Art. 4 indeholder en særlig bestemmelse, der oprindeligt efter forslag fra de nordiske lande regulerer forholdet, når befordringen udføres helt eller delvist af en anden end den kontraherende fragtfører. Bestemmelsen svarer stort set til sølovens § 197. Herefter vil ikke alene den kontraherende fragtfører f. eks. et rederi, der charter et skib, eller et rejsebureau der selv har påtaget sig befor-

dringen, blive ansvarlig efter konventionen og i øvrigt være omfattet af dennes bestemmelser, men også den reder, hvis skib rent faktisk udfører befordringen. Enhver afvigelse fra konventionens bestemmelser, i det omfang dette er muligt, som er aftalt mellem den kontraherende fragtfører og passageren, vil dog kun kunne gøres gældende overfor den, der udfører befordringen, såfremt noget sådant skriftligt og udtrykkeligt er aftalt mellem den kontraherende fragtfører og den, der udfører befordringen. Disse vil endvidere hæfte solidarisk i det omfang, de begge er ansvarlige med adgang til rekurs.

Uanset at man under det forberedende arbejde i IMCO fra nordisk side også forsøgte at få indføjet en bestemmelse svarende til sølovens § 201, stk. 2, hvorefter den kontraherende fragtfører i visse nærmere angivne tilfælde kan forbeholde sig ansvarsfrihed, hvor befordringen udføres af en anden, var det ikke muligt at opnå tilstrækkelig støtte herfor.

Art. 5, der indeholder den særlige ansvarsfrihedsregel for tab af penge, værdipapirer, guld, sølv, juveler, kunstgenstande og andre værdigenstande, blev efter et canadisk forslag ændret i forhold til Tokyo-udkastet og sølovens § 189, stk. 2. Rederen vil fortsat ikke være ansvarlig for sådanne værdigenstande, medmindre andet er udtrykkeligt aftalt, idet dog den pågældende aftale skal gå ud på, at disse værdigenstande deponeres hos rederen med det formål at beskytte disse. Det maksimale ansvar, som rederen i givet fald vil blive pålagt, er det i art. 8,3 anførte begrænsningsbeløb for håndbagage, medmindre man i henhold til art. 10 har aftalt et højere beløb. Baggrunden herfor er dels at gøre det lettere for passageren overfor sit forsikringselskab at hævde, at han har gjort, hvad der var muligt for at beskytte sådanne værdigenstande, dels at motivere rederen til om bord på passagerskibe at have rimelige deponeringsfaciliteter.

Efter art. 6 afgøres spørgsmålet om egen skyld efter *lex fori* svarende til Tokyo-udkastet og sølovens § 190.

Art. 7 og 8 indeholder reglerne om erstatningsansvarets begrænsning, hvilket var et af de få virkelig store udestående problemer, som denne konference var stillet over for. Der var ikke under det forberedende arbejde i IMCO opnået enighed om begrænsningsbe-

løbene. Specielt for så vidt angår personskader var der ret divergerende opfattelser, der også kom til udtryk under selve konferencen. Her fik man som den ene yderlighed et forslag om 400.000 Poincaré francs (Grækenland) og som den anden yderlighed 5 mill. francs (USA) svarende til henholdsvis ca. 200.000 og 2,5 mill. kroner med Tokyo-udkastets 500.000 frcs. om ikke i midten så dog over det laveste »bud«. Resultatet blev nogle begrænsningsbeløb, der stort set svarer til, hvad man under de nordiske forhandlinger nåede frem til skulle gælde i de nordiske sølove, jfr. lovens § 192.

For personskader andrager begrænsningsbeløbet 700.000 frcs. svarende til ca. 350.000 kr. og for køretøjer inklusive bagage i eller på disse 50.000 frcs. eller ca. 25.000 kr. Disse beløb svarer nøje til de tilsvarende begrænsningsbeløb i de nordiske sølove, hvorimod der for så vidt angår de øvrige begrænsningsbeløb var tale om mindre forhøjelser i forhold til, hvad man fra nordisk side er blevet enige om. For håndbagage fra 10.000 frcs. eller ca. 5.000 kr. til 12.500 frcs. eller ca. 6.125 kr. og for andet rejsegods fra 16.000 frcs. eller ca. 8.000 kr. til 18.000 frcs. eller ca. 9.000 kr. Fra norsk side forsøgte man at få udskilt den håndbagage, som medføres i eller på køretøjet fra det begrænsningsbeløb, der er fastsat for køretøjer ud fra det rigtige synspunkt, at dette beløb, 50.000 frcs., ikke vil være tilstrækkeligt til at dække tab af såvel køretøjet som håndbagage i eller på dette, såfremt der f. eks. er tale om 4-5 personer i køretøjet alle med bagage. Da dette forslag imidlertid først blev fremsat i slutningen af konferencen var det ikke muligt at opnå den fornødne støtte for på ny at drøfte dette spørgsmål, som allerede da var færdigbehandlet. Det må dog anses for meget sandsynligt, at selv om man havde haft mulighed for at få en ny drøftelse af dette spørgsmål, ville en støtte til dette forslag antagelig have medført, at begrænsningsbeløbet for biler var blevet nedsat, hvilket formentlig ikke alt taget i betragtning ville have været en fordel.

De nævnte begrænsningsbeløb gælder alle for hver enkelt rejse, og der er således ikke som i sølovens § 192, stk. 3, en undtagelse for så vidt angår håndbagage, hvor begrænsningsbeløbet gælder pr. hændelse.

Art. 7,2 åbner mulighed for, at en kontraherende stat kan fastsætte et højere begræns-

ningsbeløb for personskader, der skal gælde for rederier hjemmehørende i det pågældende land.

Ligesom efter sølovens § 193 er der som en undtagelse fra de ovennævnte begrænsningsbeløb givet mulighed for at aftale en vis selvrisiko, som pr. køretøj andrager 1.750 frcs. eller ca. 875 kr., hvilket er en mindre forhøjelse i forhold til sølovens 1.500 frcs., og 200 frcs., eller ca. 100 kr. for andet rejsegods, hvilket svarer til søloven. I modsætning til Tokyo-udkastet, hvorefter en sådan aftale for at være bindende skulle være skriftlig og udtrykkelig, skal der nu blot foreligge en aftale, hvilket vil sige, at man må kunne benytte standardformularen på billetten.

Art. 9 definerer i lighed med andre tilsvarende søretskonventioner den møntenhed, Poincaré-francen, der benyttes som møntenhed ved angivelsen af begrænsningsbeløbene. Ved omregning til den nationale valuta skal Poincaré-francens officielle værdi i forhold til guld lægges til grund og ikke dens værdi i forhold til markedsværdien på guld. Danmarks Nationalbank har senest beregnet 1 Poincaré-franc til 0,502708 kr.

Som følge af den usikkerhed, der for tiden, efter at USA i 1971 suspenderede dollarens guldkonvertibilitet, råder omkring Poincaré-francen som en fælles værdigrænse, der, idet den bygger på en bestemt guldværdi, skulle være upåvirket af valutakursen, rejste man fra UK's side spørgsmålet om at benytte en anden værdienhed ved angivelse af begrænsningsbeløbene. Det man her foreslog fra UK's side var, at begrænsningsbeløbet skulle angives i Transactions Special Drawing Rights (SDR), hvor SDR fastsættes af den internationale valutafond på basis af »a basket« af 16 valutaer i den vestlige verden. Uanset af flere lande udtrykte sympati herfor, var det den almindelige opfattelse, at tiden endnu ikke var moden til noget sådant.

Med henblik på, at man dog inden længe måtte forvente en udvikling på dette område, der ville føre til, at man opgav brugen af Poincaré-francen, foreslog man fra de nordiske landes side, at man i konventionen skulle have en særlig bestemmelse på dette specielle område, der gav mulighed for en hurtigere ændringsprocedure, nemlig den såkaldte »tacit acceptance procedure«, end den der ellers skulle benyttes ved ændring af konventionen, jfr. art. 26. Uanset at adskillige lande i prin-

cippet var positivt indstillet overfor denne tanke, var det ikke muligt at opnå den fornødne støtte. Dette skyldtes i særlig grad, at u-landene og østlandene, for de sidstnævntes vedkommende mere af politiske end egentlig juridiske grunde, var modstandere af et sådant forslag. Efter langvarige forhandlinger enedes man endelig om den i *bilag 3* gængsne resolution, der blev vedtaget med 22 stemmer for, mod 0, mens 4 afholdt sig fra at stemme. Som det fremgår af denne resolution undgår man ikke den normale ændringsprocedure med indkaldelse af en konference m. v., blot er det antal stater, der kan kræve det, antagelig mindre, end det der ellers ville være krævet efter konventionsn art. 26.

Art. 10 giver mulighed for, at der kan træffes aftale mellem rederen og passageren om en højere ansvarsgrænse.

Art. 11 udvider begrænsningsretten til også at gælde sager mod rederens folk.

Art. 12 vedrører sammenkædning af flere krav.

Art. 13 indeholder en bestemmelse om, at rederen ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningsreglerne, hvis det bevises »that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result«. Bestemmelsen svarer stort set til sølovens § 194.

Art. 15 giver visse bestemmelser om skriftlig reklamation, hvis betydning er, at der opstilles en formodning om, at passageren har modtaget bagagen ubeskadiget, såfremt de særlige **reklamationsfrister** ikke er opfyldt.

Art. 16 fastsætter forældelsesfristerne med angivelse af, fra hvornår de begynder at løbe.

Art. 17 indeholder en jurisdiktionsklausul, hvorefter passageren kan vælge mellem følgende fora:

1. Sagsøgtes domicil eller hovedforretningssted,
2. afskibningshavnen eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsaftalen,
3. sagsøgerens domicil, hvis sagsøgte har et forretningssted der og er underkastet den pågældende stats jurisdiktion eller
4. stedet, hvor befordringsaftalen er indgået, hvis sagsøgte har et forretningssted der og er underkastet den pågældende stats jurisdiktion.

Disse regler om valg af fora svarer for så vidt angår 1-3 til Tokyo-udkastet og sølovens § 199, mens der ved nr. 4 er tale om en udvidelse, der findes tilsvarende i det udkast til en ny konossementskonvention, der for tiden forberedes i UNCITRAL.

Når først hændelsen, der foranlediger skaden, er indtrådt, kan parterne træffe en hvilken som helst aftale om jurisdiktion eller voldgift.

I art. 18 fastslås det på samme måde som i Tokyo-udkastet og sølovens § 200, at aftaler, som indgås før den hændelse, som medfører tabet, og som har til formål at befri rederen for ansvar eller foreskrive lavere ansvarsgrænser end konventionens eller forbedre rederens bevismæssige stilling, skal betragtes som uskrevne.

Art. 19 vedrører det vigtige spørgsmål om forholdet mellem bestemmelser i nærværende konvention om begrænsning af rederens ansvar overfor passageren og tilsvarende bestemmelser i den internationale konvention fra 1957 om begrænsning af rederes ansvar, der for tiden er under revision i IMCO, jfr. sølovens kap. 10. Problemet er i korthed dette, at 1957-konventionens begrænsningsregler fastsætter et loft på 1.000 Poincaré francs, der dog forhøjes til 3.100 francs ved personskader eller henholdsvis ca. 500 kr. og 1.550 kr. pr. tons for alle krav, der rejses mod rederen, herunder for krav, som skyldes ansvar overfor passagererne. Dette kan få betydning i en katastrofesituation, hvor 1957-konventionens begrænsningsbeløb, den såkaldte globalbegrænsning, kan blive opbrugt, hvis de efterladte efter omkomne passagerer hver skal have 700.000 francs.

De muligheder, der forelå, var enten som foreslået af Frankrig helt at se bort fra 1957-konventionen, således at den ikke fik gyldighed ved passagerskader, hvilket ved større passagerskibe ville give meget alvorlige forsikringsmæssige problemer, eller som foreslået af UK, at alene passagerkonventionens begrænsningsregler skulle finde anvendelse, men at stater, som havde ratificeret denne og 1957-konventionen, skulle have ret til at benytte 1957-konventionens globalbegrænsning overfor stater, som alene havde ratificeret sidstnævnte konvention, hvorved man løste problemet vedrørende en stats konventionsmæssige forpligtelser overfor lande der alene havde ratificeret 1957-konventionen. Endelig

var der den løsning, som fandt størst tilslutning, nemlig at fastsætte, at passagerkonventionen ikke modificerer rettigheder eller forpligtelser efter 1957-konventionen, men efter forslag fra Sverige ikke som tidligere foreslået tillige rettigheder og forpligtelser efter national lov, der ikke bygger på 1957-konventionen. Denne indskrænkning i forhold til det oprindelige forslag skyldes, at man fandt, at problemerne omkring globalbegrænsning af passagerkrav bedst blev løst i forbindelse med 1957-konventionen. Inden man nåede dertil, stillede man fra UK's side et særligt forslag om i passagerkonventionen at indsætte et særligt katastrofeloft på ca. 500-600 mill. Poincaré-francs, hvorved man løste det ovennævnte forsikringsproblem.

Som nævnt ovenfor er 1957-konventionen under revision i **IMCO**, hvor man påregner at kunne afholde en diplomatisk konference herom i 1976, hvilket antagelig vil medføre, at mange stater vil vente med at ratificere passagerkonventionen, til man har set resultatet af den reviderede 1957-konvention. Det vil f. eks. være nødvendigt i den reviderede 1957-konvention at fastsætte et særligt »katastrofeloft« for passagerskader, da dette som nævnt ovenfor ikke er blevet reguleret i passagerkonventionen.

Art. 20 regulerer forholdet, hvis tabet skyldes atomskader, hvor de særlige atomansvarskonventioner fra 1960 og 1964 eller national lovgivning, der bygger på disse konventioner, skal finde anvendelse.

Endelig fastsætter *art. 21*, at konventionen skal finde anvendelse på befordring, som udføres af stater eller offentlige myndigheder i kommercielt øjemed.

Art. 22-28 indeholder de særlige tiltrædelses- og ikrafttrædelsesbestemmelser; konventionen vil således træde i kraft 90 dage efter, at den er ratificeret af 10 stater. Ændringer af konventionen vil kræve en ny konference, der skal indkaldes, hvis 1/3 af de kontraherende stater ønsker dette, jfr. dog her den særlige resolution om Poincaré-francen, som er gengivet i *bilag 3*.

4. Sammenfattende kan det anføres som nævnt ovenfor, at den nye passagerkonvention stort set svarer til de ændringer i sølovens 6. kapitel, som blev gennemført i 1973. En ratifikation vil dog kræve visse mindre ændringer i sølovens bestemmelser. Således må

der foretages justeringer i begrænsningsbeløbene i § 192 og bestemmelserne om selvrisiko i § 193. I bestemmelsen om bevisbyrden i § 191, stk. 2, må for så vidt angår håndbagage tilføjes »fejl ved skibet« og endelig må § 200 om anvendelsesområdet ændres i overensstemmelse med den nye konvention.

I betragtning af, at »Athen-konventionen«, som bliver dens officielle betegnelse, således på de væsentligste punkter, nemlig for så vidt angår ansvarsgrundlaget og begrænsningsbeløbet for personskader, svarer til de gældende danske regler, skulle der ikke være væsentlige indvendinger imod en dansk ratifikation. Da imidlertid forholdet til reglerne om begrænsning af rederes ansvar efter 1957-konventionen ikke kan anses for tilfredsstillende løst, førend revisionen af denne er tilendebragt, ville det antagelig være rigtigst at afvente en sådan revision, førend man tager endelig stilling til ratifikations-spørgsmålet.

Om selve konferencens forløb kan det nævnes, at den blev gennemført i en meget saglig atmosfære, men at den ikke var tilstrækkeligt forberedt til at kunne gennemføres på 14 dage. Dette skyldtes ikke mindst, som tidligere anført, den mængde af ændringsforslag, som visse lande fremkom med ved konferencens start, ændringsforslag, som retteligen burde have været fremført - og behandlet - under det forberedende arbejde i **IMCO's** Legal Committee. Et andet problem, som bør nævnes i denne forbindelse, var den manglende deltagelse fra u-landenes side, hvoraf kun et fåtal deltog i konferencen, nemlig alene Algeriet, Argentina, Indien, Indonesien, Liberia, Libyen, Nigeria, Syd-Vietnam og Thailand. Konferencen fik derfor i nogen grad slagside i den forstand, at den blev helt domineret af de vestlige lande og øststaterne, hvilket føltes så meget stærkere som følge af de deltagende u-landes passivitet på nær Liberia, som var særdeles aktiv. Når dette fremhæves, skyldes det særligt, at man fra **IMCO's** side i de seneste år har forsøgt at skabe et mere realistisk modstykke til de gamle søretlige Bruxelles-konferencer, end det, der med hensyn til visse andre søretlige spørgsmål, f. eks. vedrørende regler om intermodale transporter og certepartier, har været forsøgt med ringe held i et andet af F.N.'s specialorganer, **UNCTAD**, hvor politiske synspunkter helt overskygger de juridiske

realiteter. IMCO's fortrin skulle her være at bevise, at det er muligt at samle såvel i- som u-lande i rimeligt omfang som i UNCTAD, men til mere realistiske og meningsfulde forhandlinger.

I øvrigt var synspunkterne inden for de vestlige lande nok så delte mellem de typiske redernationer og afskibarnationerne, hvoraf

ikke mindst Australien, USA og Canada ønskede mere vidtgående regler til beskyttelse af passagererne, end der var flertal for på konferencen. De nordiske lande befandt sig i denne konfrontation ofte i en midterposition, baseret på de nye nordiske reglers forsøg på at afbalancere de modstridende **synspunkter**.

Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

Les Etats Parties à la présente Convention

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes ;

ONT DECIDE de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I

LE DROIT A LIMITATION

Article 1er

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur, l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par «assistant», on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent celles que vise l'article 2, paragraphe 1 (d), (e) et (f).

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2

Convention on Limitation of Liability for maritime claims, 1976

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relation to the limitation of liability for maritime claims;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I

THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against

Konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav

De stater, der er deltagere i denne konvention, og som har erkendt ønskeligheden af, at der ved overenskomst fastsættes visse ensartede regler om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, har besluttet at afslutte en konvention med dette formål og er derfor blevet enige om følgende:

KAPITEL I

RETTE TIL BEGRÆNSNING

Artikel 1

Personer, der er berettigede til at begrænse ansvaret.

1. Redere og bjærgere som defineret nedenfor kan i overensstemmelse med reglerne i denne konvention begrænse deres ansvar for så vidt angår de i artikel 2 angivne krav.

2. Med udtrykket reder forstås ejeren, befragteren, disponenten eller andre, der i rederens sted benytter et søgående skib.

3. Med bjærger forstås enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsoperationer. Bjærgningsoperationer omfatter også de i artikel 2, stk. 1 (d), (e) og (f) nævnte operationer.

4. Hvis krav som angivet i artikel 2 rejses over for en

est formée contre toute personne dont les faits, **négligences** et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

5. Dans la présente Convention, l'expression « responsabilité du propriétaire de navire » comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'**assuré** lui-même.

7. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

person, for hvis handling, fejl eller forsømmelse rederen eller bjærgeren er ansvarlig, er denne person berettiget til at påberåbe sig adgangen til ansvarsbegrænsning efter reglerne i denne konvention.

5. I denne konvention skal rederens ansvar omfatte ansvar under en retssag anlagt mod skibet selv.

6. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der kan begrænses efter reglerne i denne konvention, kan påberåbe sig fordelene efter konventionen i samme udstrækning som den forsikrede selv.

7. Den omstændighed, at ansvarsbegrænsning påberåbes, anses ikke for en indrømmelse af ansvar.

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité :

(a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que tout autre **pré-**

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability;

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways) and aids to navigation occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential

Artikel 2

Krav, der er undergivet begrænsning

1. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 3 og 4 er følgende krav uanset ansvarsgrundlaget undergivet ansvarsbegrænsning:

(a) Krav i anledning af tab af liv eller personskade eller tab af eller skade på ejendom (herunder skade på havneanlæg, bassiner og vandveje og hjælpemidler ved navigationen), som opstår om bord på eller i direkte forbindelse med skibets drift eller bjærgningsoperationen, samt deraf føl-

judice en résultant ;

(b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;

(c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;

(d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord ;

(e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ;

(f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e), et f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

However, claims set out under paragraphs 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

gende tab;

(b) Krav i anledning af tab som følge af forsinkelse med befordring til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods;

(c) Krav i anledning af andre tab som følge af krænkelse af ikke-kontraktsmæssige rettigheder, som finder sted i direkte forbindelse med skibets drift eller bjærgningsoperationen.

(d) Krav i anledning af hævnning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib, som er sunket, forlist, strandet eller forladt, herunder alt det, som er eller har været om bord på et sådant skib;

(e) Krav i anledning af fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning;

(f) Krav, der tilkommer en anden end den ansvarlige, i anledning af forholdsregler, der tages for at afværge eller begrænse tab, for hvilke den ansvarlige person kan begrænse sit ansvar i overensstemmelse med denne konvention, og yderligere tab forårsaget af sådanne forholdsregler.

2. De i stk. 1 angivne krav skal være undergivet ansvarsbegrænsning, selv om de rejses som regreskrav eller på grundlag af en indemnitetserklæring i henhold til kontrakt eller på anden måde. Dog er de i stk. 1 (d), (e) og (f) anførte krav ikke undergivet ansvarsbegrænsning, såfremt de grunder sig på et vederlag i henhold til en kontrakt med den ansvarlige person.

*Article 3**Créances exclues de la limitation*

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

(a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune ;

(b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969 ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur ;

(c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;

(d) aux créances contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires ;

(e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants-cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

*Article 3**Claims exempted from limitation*

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November 1969, or of any amendment or Protocol thereto which is in force.

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

*Artikel 3**Krav, der er undtaget fra begrænsning*

Reglerne i denne konvention finder ikke anvendelse på

(a) Krav på bjærgeløn eller groshavaribidrag;

(b) Krav i anledning olieforureningsskader som omhandlet i den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, dateret 29. november 1969 eller i nogen ændring eller protokol dertil, som er i kraft;

(c) Krav undergivet internationale konventioner eller national lovgivning, som regulerer eller forbyder ansvarsbegrænsning ved atomskader;

(d) Krav mod rederen af et atomskib i anledning af atomskade;

(e) Krav, der tilkommer ansatte hos rederen eller bjærgeren, der udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgningsoperationer, herunder krav fra deres arvinger, personer der var afhængige af dem, eller andre personer, der er berettiget til at rejse sådanne krav, såfremt rederen eller bjærgeren efter den lovgivning, der regulerer tjenestaftalen mellem rederen eller bjærgeren og sådanne ansatte, ikke er berettiget til at begrænse ansvaret for disse krav, eller dersom han efter denne lovgivning kun kan begrænse sit ansvar til et beløb, der er højere end det i artikel 6 fastsatte.

*Article 4**Conduite supprimant 1a limitation*

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

*Article 4**Conduct barring limitation*

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

*Artikel 4**Handlinger, der udelukker begrænsning*

Den, som er ansvarlig, skal ikke være berettiget til at begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at tabet skyldtes hans egen handling eller undladelse, begået forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelsen af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

*Article 5**Compensation des créances*

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

*Article 5**Counterclaims*

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

*Artikel 5**Modkrav*

Når en person, der er berettiget til at begrænse sit ansvar efter reglerne i denne konvention, har et krav mod fordringshaveren, der er opstået ved den samme hændelse, skal deres respektive krav modregnes, og bestemmelserne i denne konvention skal kun finde anvendelse på den eventuelle forskel.

CHAPITRE II LIMITES DE LA RESPONSABILITE

CHAPTER II LIMITS OF LIABILITY

KAPITEL II ANSVARSGRÆNSER

*Article 6**Limites générales*

1. La limite de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, est calculée comme suit :

(a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles,

i) 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux ;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant

*Article 6**The general limits*

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7 arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition

*Artikel 6**De almindelige ansvarsgrænser*

1. Ansvarsgrænserne for krav, der er opstået ved en og samme hændelse, bortset fra krav, der er nævnt i artikel 7, skal beregnes således:

(a) for så vidt angår krav i anledning af tab af liv eller personskade:

(i) for et skib med en tonnage på ikke over 500 tons, 333.000 beregningsenheder,

(ii) for et skib med en større tonnage, forhøjes det under (i) nævnte beløb således: for

indiqué à l'alinéa i) :

pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonnes, 500 unités de compte ;

pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonnes, 333 unités de compte ;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 250 unités de compte ;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 167 unités de compte,

(b) à l'égard de toutes les autres créances,

i) 167.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonnes ;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonnes, 167 unités de compte ;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 125 unités de compte ;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a), du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa (a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dom-

to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1 (b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in re-

hver ton fra 501-3.000 tons, med 500 beregningsenheder,

for hvert ton fra 3.001-30.000 tons, med 333 beregningsenheder,

for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 250 beregningsenheder, og

for hvert ton udover 70.000 tons, med 167 beregningsenheder;

(b) for så vidt angår andre krav:

(i) for et skib med en tonnage på ikke over 500 tons, 167.000 beregningsenheder

(ii) for et skib med en større tonnage forhøjes det under (i) nævnte beløb således:

for hvert ton fra 501-30.000 tons, med 167 beregningsenheder,

for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 125 beregningsenheder, og

for hvert ton udover 70.000 tons, med 83 beregningsenheder.

2. Såfremt det i medfør af stk. 1 (a) beregnede beløb ikke er tilstrækkelige til fuldt ud at betale de der nævnte krav, kan beløbet beregnet i medfør af stk. 1 (b) anvendes til betaling af de ubetalte restkrav efter stk. 1 (a) og sådanne ubetalte restkrav skal indgå på lige fod med de i stk. 1 (b) nævnte krav.

3. En kontraherende stat kan dog, såfremt der ikke herved sker en forringelse af retsstillingen for krav i anledning af tab af liv eller personskade i medfør af stk. 2, i sin nationale lovgivning fastsætte,

images causes aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1 qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1.500 tonneaux de jauge.

5. Aux fins de la présente Convention, le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut révisées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

spect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

at krav i anledning af skade på havneanlæg, bassiner og vandveje samt hjælpemidler ved navigation skal have en sådan fortrinsstilling i forhold til andre krav i stk. 1 (b), som fastsættes i vedkommende lov.

4. Ansvarsgrænserne for en bjærg, der ikke opererer fra et skib eller kun opererer på det skib, i forhold til hvilket han yder bjærgningsbistand, skal beregnes på grundlag af en tonnage på 1.500 tons.

5. Ved anvendelsen af denne konvention er skibets tonnage lig med bruttotonnagen beregnet i overensstemmelse med målingsreglerne indeholdt i Annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969.

Article 7 (nouveau)

Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de 46.666 unités de compte multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le certificat du navire, sans pouvoir excéder 25 millions unités de compte.

2. Aux fins du présent article « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire » signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le

Article 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person car-

Artikel 7

Ansvarsgrænsen for passagerkrav

1. For krav, der hidrører fra en og samme hændelse, i anledning af, at passagerer på et skib dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen for vedkommende reder et beløb på 46.666 beregningsenheder multipliceret med det antal passagerer, som skibet har tilladelse til at medføre ifølge skibets certifikat, dog højst 25 mill. beregningsenheder.

2. Ved anvendelsen af denne artikel betyder »krav i anledning af, at passagerer dør eller kommer til skade«, ethvert krav af denne art, som rejses af eller på vegne af en person, der befordres med

compte de cette personne :

(a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

(b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des vivants animaux faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

ried in that ship;

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

skibet:

(a) i henhold til en aftale om passagerbefordring, eller

(b) som med bortfragterens samtykke ledsager et køretøj eller levende dyr, der er omfattet af en aftale om godsbe-
fordring.

Article 8

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 ci-dessus est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée ; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international

Article 8

Unit of account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary

Artikel 8

Beregningsenhed

Beregningsenheden, som anvendes i artikel 6 og 7, er den særlige trækningsrettighed, således som denne er defineret af Den internationale Valutafond. Beløbene nævnt i artikel 6 og 7 skal omregnes til national valuta i den stat, hvor begrænsningen søges, i overensstemmelse med kursværdien på det tidspunkt der er oprettet en begrænsningsfond, foretaget betaling eller stillet en sikkerhed, som i henhold til vedkommende stats lovgivning modsvarer sådan betaling. For en kontraherende stat, der er medlem af Den internationale Valutafond, beregnes værdien af den nationale valuta, udtrykt i den specielle trækningsrettighed, i overensstemmelse med den af Den internationale Valutafond anvendte beregningsmetode, der bruges ved dens virksomhed og transaktioner den pågældende dag. For en kontraherende stat, der ikke er medlem af Den internationale Valutafond, beregnes værdien af den nationale valuta, udtrykt i de specielle trækningsrettigheder efter regler, der fastsættes af vedkommende stat.

2. Stater, som ikke er medlem af Den internationale Valutafond, og hvis lovgivning

et dont 1a législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par 1a suite, déclarer que 1a limite de 1a responsabilité prévue dans 1a présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée de 1a manière suivante :

(a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de :

i) 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont 1a jauge ne dépasse pas 500 tonneaux ;

ii) pour un navire dont 1a jauge dépasse 1e chiffre ci-dessus, 1e montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 7.500 unités monétaires ;

pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 5.000 unités monétaires ;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 3.750 unités monétaires ;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires, et

(b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de :

i) 25 millions d'unités monétaires pour un navire dont 1a jauge ne dépasse pas 500 tonneaux ;

ii) pour un navire dont 1a jauge dépasse 1e chiffre ci-dessus, 1e montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1 (a), at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 2,5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

ikke tillader anvendelse af bestemmelserne i stk. 1, kan dog ved undertegnelse uden forbehold om ratifikation, antagelse eller godkendelse, eller på tidspunktet for ratifikationen, antagelsen, godkendelsen eller tiltrædelsen, eller når som helst derefter erklære, at ansvarsgrænserne fastsat i denne konvention, når de anvendes på deres territorier, skal fastsættes som følger:

(a) for så vidt angår artikel 6, stk. 1 (a) til et beløb på:

(i) for et skib med en tonnage på ikke over 500 tons, 5 mill. monetære enheder,

(ii) for et skib med en større tonnage forhøjes det under (i) nævnte beløb således:

for hvert ton fra 501-3.000 tons, med 7.500 monetære enheder,

for hvert ton fra 3.001-30.000 tons, med 5.000 monetære enheder,

for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 3.750 monetære enheder, og

for hvert ton udover 70.000 tons, med 2.500 monetære enheder; og

(b) for så vidt angår artikel 6, stk. 1 (b) til et beløb på:

(i) for et skib med en tonnage på ikke over 500 tons, 2,5 mill. monetære enheder,

(ii) for et skib med en større tonnage forhøjes det under (i) nævnte beløb således:

pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 2.500 **unités monétaires** ;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 1.850 **unités monétaires** ;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 1.250 **unités monétaires**, et

c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7 à une somme de 700.000 **unités monétaires** multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en **conséquence** aux **alinéas** a) et b) du **présent** paragraphe.

3. L'unité monétaire mentionnée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectue conformément à la **législation** de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de **façon** à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur **réelle**, dans la mesure du possible, que celle exprimée en **unités** de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans **réserve** quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du **dépôt** de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par **rap-**

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of

for hvert ton fra 501-30.000 tons, med 2.500 monetære enheder,

for hvert ton fra 30.001-70.000 tons, med 1.850 monetære enheder, og

for hvert ton udover 70.000 tons, med 1.250 monetære enheder; og

(c) for så vidt angår artikel 7, stk. 1, til et beløb på 700.000 monetære enheder multipliceret med antallet af passagerer, som skibet har til ladelse til at medføre ifølge dets certifikat, dog højst 375 mill. monetære enheder.

Stk. 2 og 3 i artikel 6 gælder tilsvarende for bestemmelserne i (a) og (b) i dette stk.

3. Den monetære enhed, der anvendes i stk. 2, svarer til 65½ milligram guld af nihundredetusindedels finhed. Omregningen af dette beløb til national valuta sker i overensstemmelse med den pågældende stats lovgivning.

4. Den i stk. 1 sidste sætning anførte beregning og den i stk. 3 anførte omregning skal foretages på en måde, der i den nationale valuta i den kontraherende stat så vidt muligt udtrykker den samme reelle værdi af beløbene i artikel 6 og 7 som den, der er udtrykt i de specielle trækningsrettigheder. Kontraherende stater skal underrette depositaren om beregningsmåden efter stk. 1, henholdsvis om resultatet af omregningen efter stk. 3 ved undertegnelse uden forbehold om ratifikation, accept, godkendelse eller ved

port à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon 1e cas.

the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

deponeringen af et instrument som nævnt i artikel 16, og når som helst der måtte ske ændring af bergningsmåden eller omregningen.

Article 9 (auparavant 7)

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensem-

Article 9

Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the

Artikel 9

Sammentælling af krav

1. De ansvarsgrænser, som er beregnet i henhold til artikel 6, skal anvendes på summen af de krav, der er opstået ved en og samme hændelse:

(a) mod personen eller personer som nævnt i stk. 2 i artikel 1 og mod enhver person, for hvis handlinger, fejl eller forsømmelser den eller de pågældende er ansvarlige, eller

(b) mod rederen af et skib, fra hvilket der ydes bjærgningsbistand, og mod bjærgeren eller bjærgerne, der opererer fra et sådant skib, og mod enhver person, for hvis handlinger, fejl eller forsømmelser han eller de pågældende er ansvarlige, eller

(c) mod bjærgeren eller bjærgerne, som ikke opererer fra et skib eller som alene opererer på det skib, i forhold til hvilket der ydes bjærgningsbistand, og mod enhver person for hvis handlinger, fejl eller forsømmelser, den pågældende er ansvarlig.

2. Ansvarsgrænserne beregnet i overensstemmelse med artikel 7 skal anvendes på

ble de toute les créances pouvant **naître** d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait **référence** à l'article 7 et de toute personne dont les faits, **négligences** ou fautes **entraînent** la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

summen af alle de der nævnte krav, som hidrører fra den samme begivenhed, mod den eller de i art. 1, stk. 2, nævnte personer i relation til det i art. 7 nævnte skib, og mod nogen person, for hvis handlinger, fejl eller forsømmelser, den eller de pågældende er ansvarlige.

Article 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être **invoquée** même si le fonds de limitation vise à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa **législation** nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable n'a le droit d'invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.

3. Les règles de **procédure** pour l'application du **présent** article sont **régies** par la **législation** nationale de l'Etat Partie dans lequel l'**action** est intentée.

Article 10

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

Artikel 10

Ansvarsbegrænsning uden oprettelse af begrænsningsfond

1. Ansvarsbegrænsning kan påberåbes, selv om begrænsningsfond som nævnt i artikel 11 ikke er oprettet. En kontraherende stat kan dog i sin nationale lovgivning bestemme, at når der anlægges sag ved dens domstole til inddrivelse af et krav, der er undergivet begrænsning, kan ret til ansvarsbegrænsning kun påberåbes, såfremt en begrænsningsfond er oprettet efter reglerne i denne konvention eller oprettes, når retten til ansvarsbegrænsning påberåbes.

2. Hvis ansvarsbegrænsning påberåbes, uden at et begrænsningsfond er oprettet, finder bestemmelserne i artikel 12 tilsvarende anvendelse.

3. Processuelle - spørgsmål, der opstår ved anvendelsen af bestemmelserne i denne artikel, afgøres efter den nationale lovgivning i den kontraherende stat, hvor sagen anlægges.

CHAPITRE III LE FONDS DE LIMITA- TION

Article 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité **peut** être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre **autorité** compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du **montant** tel qu'il est calculé selon les dispositions des **articles** 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la **législation** de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constituée, et considéré comme **adéquate** par le tribunal ou autre **autorité** compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux **alinéas** a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est **réputé** constitué par toutes les personnes visées aux **alinéas** a), ou c) du paragraphe 1 ou au **paragraphe** 2 respectivement.

CHAPTER III THE LIMITATION FUND

Article 11

Constitution of the Fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

KAPITEL III BEGRÆNSNINGSFON- DEN

Artikel 11

Oprettelse af fonden

1. Enhver, der påstås ansvarlig, kan oprette en fond ved en domstol eller anden kompetent myndighed i enhver kontraherende stat, hvor det retlige skridt foretages, for så vidt angår krav, der er undergivet begrænsning. Fonden skal oprettes, så den svarer til summen af de i artikel 6 og 7 nævnte beløb, der vedrører krav, for hvilke vedkommande person kan være ansvarlig, tillige med renter heraf fra tidspunktet for den ansvarspådragende handling og indtil tidspunktet for oprettelsen af fonden. En således oprettet fond skal kun være tilgængelig for betaling af krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning.

2. En fond kan oprettes enten ved at deponere beløbet eller ved, at der stilles en garanti, som kan accepteres efter lovgivningen i den kontraherende stat, hvor fonden oprettes, og som anses for tilstrækkelig af domstolen eller anden kompetent myndighed.

3. En fond oprettet af en af personerne nævnt i artikel 9, stk. 1 (a), (b) eller (c) eller stk. 2, eller af vedkommandes forsikringsgiver, skal anses for at være oprettet af alle de dér nævnte personer.

Article 12
Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la **répartition** du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a **réglé** un **créance** contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le **bénéficiaire** de ce **règlement** aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de **subrogation** prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de **réparation**, mais seulement dans la mesure ou une teile **subrogation** est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de **réparation** une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre **autorité** compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Article 12
Distribution of the Fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6, and Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

Artikel 12
Fordeling af fonden

1. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, 2 og 3 og artikel 7, skal fonden fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres godtgjorte krav mod fonden.

2. Hvis den ansvarlige person eller hans forsikringsgiver, inden fonden fordeles, har fyldestgjort et krav mod fonden, indtræder vedkommende op til det beløb, han har betalt, ved subrogation i de rettigheder, som efter denne konvention tilkommer den person, som blev fyldestgjort.

3. Den i stk. 2 fastsatte ret til subrogation tilkommer også andre personer end de der nævnte, for så vidt angår erstatningsbeløb, som de måtte have betalt, men kun i den udstrækning, en sådan subrogation er tilladt i medfør af den nationale lovgivning, der finder anvendelse.

4. Hvor den ansvarlige person eller nogen anden person godtgør, at han på et senere tidspunkt kan blive nødt til helt eller delvist at betale et erstatningsbeløb, hvorved han, hvis erstatningen var blevet betalt, før fonden blev fordelt, ville have erhvervet en **subrogationsret** efter stk. 2 og 3, kan vedkommende domstol eller anden kompetent myndighed i den stat, hvor fonden er blevet oprettet, bestemme, at et passende beløb indtil videre skal reserveres for at sætte den pågældende i stand til på et sådant senere tidspunkt at **inddrive** sit krav mod fonden.

Article 13
Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une **créance** contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette **créance** sur d'autres biens d'une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. **Après** constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans la juridiction d'un Etat Partie pour une **créance** qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre **autorité** compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué :

(a) au port ou l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant ;

(b) au port de débarquement pour les **créances** pour **mort** ou **lésions** corporelles ;

(c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison ; ou

(d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le **créancier** peut

Article 13
Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be **barred** from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim

Artikel 13
Udelukkelse af andre retlige skridt

1. Når en begrænsningsfond er blevet oprettet i overensstemmelse med artikel 11, er enhver, der har anmeldt et krav over for fonden, afskåret fra at udøve nogen rettighed i anledning af kravet over aktiver tilhørende personer, af hvem eller på hvis vegne fonden er oprettet.

2. Efter at en begrænsningsfond er blevet oprettet i overensstemmelse med artikel 11, kan et skib eller anden ejendom tilhørende en person, på hvis vegne fonden er oprettet, og hvori der er gjort arrest eller foretaget lignende rådighedsindskrænkning indenfor en kontraherende stats jurisdiktion for et krav, der kan gøres gældende mod fonden, eller sikkerhed, der er blevet stillet herfor, frigives ved beslutning af en domstol eller anden kompetent myndighed. Beslutning om frigivelse skal dog altid træffes, såfremt begrænsningsfond er blevet oprettet:

(a) i den havn, hvor hændelsen fandt sted, eller, hvis den ikke fandt sted i havn, i den første anløbshavn derefter.

(b) i landsætningshavnen for så vidt angår krav i anledning af tab af liv eller personskade.

(c) i lossehavnen for så vidt angår skade på ladning, eller

(d) i den stat, hvor arresten fandt sted.

3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 finder kun anvendelse, såfremt fordringshaveren kan

produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Article 14
Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

CHAPITRE IV
CHAMP D'APPLICATION
Article 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1 cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou de faire lever tout autre bien saisi ou toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat Partie. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1 qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à l'égard duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir

against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

Article 14
Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV
SCOPE OF APPLICATION
Article 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party, or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose re-

fremsætte et krav mod begrænsningsfonden over for den domstol, som administrerer fonden, og denne fond faktisk er tilgængelig og frit kan overføres, for så vidt angår det pågældende krav.

Artikel 14
Den lovgivning, der skal anvendes

1. Med undtagelse af bestemmelserne i dette kapitel skal bestemmelserne om oprettelse og fordeling af en begrænsningsfond og alle processuelle regler i forbindelse hermed være underkastet lovgivningen i den kontraherende stat, hvor fonden oprettes.

KAPITEL IV
ANVENDELSESOMRÅDE
Artikel 15

1. Denne konvention skal finde anvendelse i alle tilfælde, hvor en person som nævnt i artikel 1 søger at begrænse sit ansvar ved domstolen i en kontraherende stat eller søger at få frigivet et skib eller anden ejendom eller nogen form for sikkerhed, der er stillet inden for en sådan stats jurisdiktion. En kontraherende stat kan dog helt eller delvist undlade at anvende denne konvention på en i artikel 1 nævnt person, såfremt han på det tidspunkt, hvor reglerne i denne konvention påberåbes ved domstolen i vedkommande stat, ikke har sin bopæl i en kontraherende stat eller ikke har sit hovedforretningssted i en kontraherende stat, eller på et skib, i forhold til hvilket der påberåbes ansvarsbegrænsning, eller som søges

1a libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de Tun des Etats Parties.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux navires qui sont :

(a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau voies d'eau intérieures ;

(b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au depositaire les limites de responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations :

(a) lorsque cet Etat établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6 ; ou

(b) lorsque cet Etat est de-

lease is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, "drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has be-

frigivet, og som ikke på det ovenfor nævnte tidspunkt fører en kontraherende stats flag.

2. En kontraherende stat kan ved særlige bestemmelser i national lovgivning regulere det ansvarsbegrænsningssystem, som skal anvendes på skibe, som

(a) i overensstemmelse med vedkommende stats lovgivning er beregnet til sejlads på indre vandveje;

(b) er mindre end 300 tons.

En kontraherende stat, som gør brug af den i dette stk. anviste ret, skal underrette depositaren om de i den nationale lovgivning fastsatte ansvarsgrænser eller om, at sådanne ikke er fastsat.

3. En kontraherende stat kan ved særlige bestemmelser i national lovgivning regulere det ansvarsbegrænsningssystem, der skal finde anvendelse på krav, der opstår i tilfælde, hvor interesser hos personer, der er statsborgere i en anden kontraherende stat, ikke på nogen måde er berørt.

4. Domstolene i en kontraherende stat skal ikke anvende denne konvention på skibe, der er bygget eller indrettet til borevirksomhed og beskæftiget hermed,

(a) når vedkommende stat i sin nationale lovgivning har fastsat en højere ansvarsgrænse end den, der er fastsat i artikel 6, eller

(b) når vedkommende stat

venu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa a) ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas :

- (a) aux aéroglisseurs ;
- (b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

come party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which subparagraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

- (a) air-cushion vehicles;
- (b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the seabed or the subsoil thereof.

er blevet deltager i en international konvention, der regulerer spørgsmålet om ansvar for sådanne skibe.

Finder bestemmelsen i stk. 1 (a) anvendelse, skal vedkommende kontraherende stat underrette depositaren herom.

5. Denne konvention gælder ikke for

- (a) luftpudefartøjer
- (b) flydende platforme bygget til undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske naturforekomster.

CHAPITRE V CLAUSES FINALES

Article 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation ») du 1^{er} février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la Présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ;
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire-

CHAPTER V FINAL CLAUSES

Article 16

Signature, Ratification and Accession

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-

KAPITEL V AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 16

Undertegnelse, ratifikation og tiltrædelse

1. Denne konvention er åben for undertegnelse for alle stater i hovedkvarteret i Den mellemstatlige rådgivende Søfartsorganisation (herefter kaldet organisationen) fra 1. februar 1977 til 31. december 1977 og er derefter åben for tiltrædelse.

2. Alle stater kan blive deltagere i konventionen ved:

- (a) undertegnelse uden forbehold om ratifikation, accept eller godkendelse, eller
- (b) undertegnelse med forbehold om ratifikation, accept eller godkendelse, efterfulgt af ratifikation, accept eller godkendelse, eller
- (c) tiltrædelse.

3. Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos organisationens generalsekretær (herefter kaldet generalsekretæ-

re général de l'Organisation (ci-après dénommé « 1e Secrétaire général »).

General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

ren) af et formelt instrument herom.

Article 17
Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont **signée** sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont **déposé** un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui **dépose** un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation **après** que les conditions régissant son **entrée** en vigueur ont été remplies mais avant la date de l'entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour **après** la date de la signature ou du **dépôt** de l'instrument, si cette **dernière** date est postérieure.

3. Pour tout Etat qui **ultérieurement** devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une **période** de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a **déposé** son instrument.

Article 17
Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

Artikel 17
Ikrafttrædelse

1. Denne konvention træder i kraft på den første dag i måneden, der følger efter tidspunktet, hvor tolv stater enten har undertegnet uden forbehold om ratifikation, accept eller godkendelse, eller har deponeret de fornødne instrumenter til ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse.

2. For en stat, der med hensyn til denne konvention deponerer et instrument til ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse eller underskriver uden forbehold om ratifikation, accept eller godkendelse, efter at ikrafttrædelsesbetingelserne er opfyldt, men før ikrafttrædelsestidspunktet, får ratifikationen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen eller undertegnelsen uden forbehold om ratifikation, accept eller godkendelse virkning fra den dag, konventionen træder i kraft, eller, om denne dag indtræder senere, fra den første dag i måneden, der følger efter den halvfemsindstyvende dag efter undertegnelsen eller deponeringen af instrumentet.

3. For en stat, som senere bliver deltager i nærværende konvention, træder konventionen i kraft den halvfemsindstyvende dag efter denne stats deponering af instrumentet.

4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou y adhèrent, la **présence** Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

4. I forholdet mellem stater, som ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder nærværende konvention, skal den træde i stedet for og ophæve den internationale konvention om begrænsning af rederens ansvar, udfærdiget i **Brussel** den 10. oktober 1957 og den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler angående begrænsningen af ansvaret for ejere af søgående skibe, undertegnet i **Brussel** den 25. august 1924.

Article 18

Réserve

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, **réserver** le droit d'exclure l'application des **alinéas** d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre **réserve** portant sur une question de fond de la présente Convention ne sera recevable.

2. Une **réserve** faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une **réserve** à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au **Secrétaire général**. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est **recue**. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une **réserve** prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la **réception** de la notification par le **Secrétaire**

Article 18

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1 (d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon **ratification**, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect to the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-

Artikel 18

Forbehold

1. En stat kan ved undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse forbeholde sig ret til ikke at lade artikel 2, stk. 1 (d) og (e) finde anvendelse. Ingen andre forbehold i denne konvention er tilladt, for så vidt angår de materielle bestemmelser.

2. Forbehold, der tages ved undertegnelsen, skal bekræftes ved ratifikation, accept eller godkendelse.

3. En stat, som har taget forbehold angående denne konvention, kan når som helst trække dette tilbage ved en meddelelse til generalsekretæren. En sådan tilbagetrækning træder i kraft, når meddelelsen modtages. Hvis meddelelsen angiver, at tilbagetrækningen af et forbehold først træder i kraft på et nærmere angivet tidspunkt, og et sådant tidspunkt falder senere end tidspunktet for generalsekretærens modtagelse af medde-

général, 1e retrait prend effet à cette dernière date.

General, the withdrawal shall take effect on such later date.

leisen, træder tilbagetrækningen først i kraft fra dette senere tidspunkt.

Article 19
Denonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment un an **après** la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par 1e **dépôt** d'un instrument auprès du **Secrétaire général**.

3. La dénonciation prend effet 1e premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du **dépôt** de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Article 19
Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Artikel 19
Opsigelse

1. Denne konvention kan opsiges af en kontraherende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken konventionen træder i kraft for denne stat.

2. Opsigelse sker ved deponering af et opsigelsesinstrument hos generalsekretæren.

3. Opsigelse træder i kraft fra den første dag i måneden, der følger efter udløbet af et år efter datoen for deponeringen af instrumentet eller et sådant senere tidspunkt, som måtte være angivet i instrumentet.

Article 20
Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une **conférence** ayant pour objet de **réviser** ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une **conférence** des Etats Parties à la présente Convention ayant pour objet de la **réviser** ou de l'amender à la demande du tiers à moins des Parties.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'**adhésion déposé après** la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention s'applique au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

Article 20
Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for revising or amending it as the request of not less than one-third of the Parties.

3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession, deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

Artikel 20
Revision og ændring

1. Organisationen kan indkalde en konference med det formål at revidere eller ændre denne konvention.

2. Organisationen skal indkalde til en konference mellem de i denne konvention deltagende stater, om revision eller ændring af denne, når begæring herom fremkommer fra mindst en tredjedel af de kontraherende stater.

3. Efter at en ændring til denne konvention er trådt i kraft, betragtes ethvert instrument til ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse, der deponeres, som omfattende konventionen i dens ændrede form, medmindre der gives udtryk for det modsatte i instrumentet.

*Article 21**Revision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire*

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 2 de cet article par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande d'un quart des Etats Parties au moins.

3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.

4. Tout Etat déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle qu'amendée.

*Article 21**Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit*

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purpose of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

*Artikel 21**Revision af begrænsningsbeløbene og beregningsenheden eller den monetære enhed*

1. Uanset bestemmelserne i artikel 20 skal organisationen i overensstemmelse med stk. 2 og 3 i nærværende artikel sammenkalde til en konference alene med de formål at ændre beløbene nævnt i artikel 6 og 7 og i artikel 8, stk. 2, eller at erstatte en af, eller begge, de i artikel 8, stk. 1 og 2 definerede enheder med andre enheder. En ændring af beløbene kan kun gennemføres, såfremt der er sket en væsentlig ændring i deres reelle værdi.

2. Organisationen skal sammenkalde til en sådan konference på begæring af mindst en fjerdedel af de kontraherende stater.

3. En beslutning om at ændre beløbene eller erstatte enhederne med andre beregningsenheder kan kun træffes med to tredjedels flertal af de kontraherende stater, der er tilstede og stemmer ved en sådan konference.

4. En stat, der deponerer sit instrument til ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse efter en ændring er trådt i kraft, skal anvende den ændrede konvention.

Article 22
Dépositaire

1. La présente Convention

Article 22
Depository

1. This Convention shall be

Artikel 22
Depositar

I. Denne konvention skal

est déposée auprès du Secrétaire général.

deposited with the Secretary-General.

deponeres hos generalsekretæren.

Le Secrétaire général :

2. The Secretary-General shall:

2. Generalsekretæren skal

a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les Etats qui adhèrent à la Convention ;

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(a) oversende bekræftede genparter af konventionen til alle stater, som var indbudt til at deltage i konferencen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav og til alle andre stater, som tiltræder denne konvention;

b) informe tous Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(b) underrette alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen om:

(i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus ;

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(i) hver ny undertegnelse og hver deponering af et instrument og ethvert forbehold i forbindelse hermed tillige med datoen herfor,

(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite convention ;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(ii) ikrafttrædelsestidspunktet for denne konvention eller for nogen ændring heraf,

(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet ;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iii) enhver opsigelse af konventionen og tidspunktet, fra hvilket den får virkning,

(iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21 ;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(iv) enhver ændring vedtaget i overensstemmelse med artikel 20 eller 21,

(v) de toute communications requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

(v) enhver meddelelse, som kræves efter denne konventions artikler.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisations des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

3. Så snart denne konvention træder i kraft, skal en bekræftet genpart overgives til De forenede Nationers sekretariat af generalsekretæren til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers pagt.

Article 23

Langues

La présente Convention est

Article 23

Languages

This Convention is esta-

Artikel 23

Sprog

Denne konvention udfærdi-

établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mille neuf cent soixante-seize.

EN FOIT DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

published in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

ges i et enkelt originaleksemplar på engelsk, fransk, russisk og spansk, hvilke tekster er lige autentiske.

UDFÆRDIGET I LONDON den nittende november nittenhundredeseksothalvfjerds.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, behørigt befuldmægtiget hertil, underskrevet denne konvention.

Uddrag af beretning fra den danske delegation til IMCO's internationale søretskonference om begrænsning af rederes ansvar, London 1976

1. Til drøftelse på hovedkonferencen forelå et af IMCO's Legal Committee udarbejdet konventionsudkast om ansvarsbegrænsning af søretslige krav. Dette udkast byggede på et af CMI (Comité Maritime International) på en konference i Hamburg i 1974 udarbejdet udkast. Fra CMI's side var der oprindeligt stillet forslag om to forskellige løsninger, hvoraf den ene var, den såkaldte »minidraft«, om alene at revidere den eksisterende begrænsningskonvention fra 1957 ved en ændringsprotokol, mens det andet forslag, den såkaldte »maxidraft«, indebar en helt ny konvention til afløsning af 1957-konventionen. Af disse to forslag valgte man i Legal Committee at basere sig på den sidstnævnte løsning, således at der til behandling på konferencen forelå et udkast til en helt ny konvention.

Om baggrunden for ønsket om at revidere konventionen fra 1957, der er indarbejdet i sølovens 10. kaptitel, ved lov nr. 214 af 12. juni 1964 og optaget i Lovtidende C 1968 nr. 24 af 16. februar, kan det kort anføres, at de begrænsningsbeløb, man dengang fastsatte, ikke mindst for de mindre skibes vedkommende, efterhånden var blevet alt for små set i relation til den udvikling, der siden da har fundet sted i det almindelige erstatningsniveau. Hertil kom, at uanset at man havde benyttet den såkaldte Poincaré franc som en værdifast møntenhed, der byggede på guldets upåvirkethed af ydre omstændigheder, så var dog den værdi, som Poincaré francen repræsenterede i 1957, siden blevet ca. halveret, hvilket bl. a. skyldes, at den officielle guld-værdi indtil 1971 var knyttet til den amerikanske dollar. De utilstrækkelige begrænsningsbeløb førte endvidere til, at man i 1969 vedtog en særlig konvention om ansvar for olieskader med særlige og i forhold til 1957-konventionen højere begrænsningsbeløb for

tankskibe. Dette accenturede yderligere behovet for at få revideret 1957-konventionen.

Ved konferencens afslutning vedtoges en konvention om ansvarsbegrænsning af søretslige krav med 34 stemmer for, ingen imod, mens 6 afholdt sig fra stemme, nemlig Frankrig, Grækenland, Indonesien, Iran, Schweiz og USA.

2. Som nævnt ovenfor var der af IMCO's Legal Committee til brug for konferencen udarbejdet et konventionsudkast baseret på den af CMI udarbejdede »maxidraft«, der indebar udformningen af en helt ny konvention til afløsning af 1957-konventionen. Det foreliggende konventionsudkast var blevet behandlet på 4 møder i Legal Committee, hvor det dog ikke var lykkedes at nå til enighed om alle centrale spørgsmål i forbindelse med udarbejdelsen af en ny konvention, hvorfor afgørelsen vedrørende disse spørgsmål var henlagt til konferencen. De udestående problemer var naturligt nok koncentreret omkring udformningen og omfanget af rederens adgang til ansvarsbegrænsning, herunder spørgsmålet om ansvarsbegrænsningsbeløbenes størrelse.

Hvad udformningen angik, var der i Legal Committee stort set enighed om at oprette et særligt fond til dækning af passagerkrav. Hvad derimod de øvrige krav angik, nemlig andre personkrav end passagerkrav og tingskadestyrker, var opfattelserne delte, hvorfor der her forelå en basic text og en alternativ løsning. Ifølge basic texten, der i Legal Committee havde fået beskedent flertal, skulle der alene oprettes ét fond til dækning af tingskadestyrker - samt andre personkrav end passagerkrav. Dette indebar, at man til dækning af tingskadestyrker kunne benytte hele fondet i de tilfælde - hvilket er langt de fleste - hvor der ikke forelå personkrav. Der var altså her reelt tale om en allerede af selve systemet følgende forøgelse af de begrænsningsbeløb,

der stilledes til rådighed for tingsskadekravene i forhold til 1957-konventionens system, som det alternative forslag byggede på. Efter dette forslag, der altså opretholdt den gældende retstilstand, skulle der til dækning af de ovennævnte krav oprettes to fonds, dog således at personkrav, hvor disse krav ikke kunne dækkes af det til dækning af personskadekravene oprettede fond, skulle have adgang til at søge dækning på lige fod med tingsskadekrav i det fond, der var oprettet til dækning af tingsskadekrav. Derimod skulle udækkede tingsskadekrav ikke have den samme adgang til at søge dækning i **personfonden**. Som det vil fremgå nedenfor i bemærkningerne til art. 6, viste det sig, at der på konferencen var klart flertal for det alternative forslag.

Nært knyttet til dette problem var spørgsmålet om, hvor kraftigt man skulle forhøje 1957-konventionens begrænsningsbeløb, samt om og i hvilket omfang, der skulle være mulighed for at tilsidesætte hele begrænsningssystemet i tilfælde af skadevolderens, in casu rederens culpa, herunder også hans folks egen skyld. Hvad det sidste spørgsmål angik, adgangen til at gennembyrde begrænsningssystemet, så lykkedes det, som det vil fremgå af bemærkningerne til art. 4, at opnå flertal for et system, der i forhold til 1957-konventionen, jfr. sølovens § 234, stk. 2, nærmest begrænser **adgangen** til at gennembyrde begrænsningssystemet. Indholdet af den nye art. 4 svarer derimod til de tilsvarende bestemmelser i konnossementskonventionen som ændret i 1968 ved Visby-protokollen og passagerkonventionen fra 1974, jfr. sølovens §§ 120, stk. 6, og 196, stk. 2, hvorefter adgangen til at udnytte bestemmelserne om ansvarsbegrænsning ikke kan påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget (»recklessly and with knowledge that such loss would probably result«).

Hvad endelig begrænsningsbeløbene angik opnåedes der enighed om for så vidt angår passagerkravene at basere sig på Athenkonventionens pr. capitabeløb, der svarer til ca. 350.000 kr. multipliceret med passagerantallet for det enkelte passagerskib ifølge dets **fartcertifikat**, men med et katastrofeloft som vil medføre, at ca. 500 passagerer vil kunne opnå det fulde begrænsningsbeløb ifølge

Athen-konventionen, mens pr. capitabeløbet, når skibet har flere passagerer end 500, vil blive lavere, jfr. nærmere herom i bemærkningerne til art. 7.

For de øvrige kravs vedkommende er der indført et noget mere differentieret system end efter 1957-konventionen med en undergrænse på 500 tons, hvor man tidligere havde 300 tons og med en graderet stigning pr. tons efter en faldende skala fra 500 tons og opefter med skæringspunkter ved henholdsvis 3.000, 30.000 og 70.000 tons.

I forhold til begrænsningsbeløbene efter 1957-konventionen vil der, når der bortses fra ændringen i tonnageberegningen, ved 500 tons blive tale om en forøgelse på 5 gange det nugældende ved tingsskadekrav og 4,7 ved personskadekrav, ved 1.000 tons vil de tilsvarende stigninger andrage 3,75 og 4,1. Ved 20.000 tons: 2,6 g 2,6, ved 30.000 tons: 2,5 og 2,5, ved 60.000 tons: 2,2 og 2,2 og ved de helt store skibe på 240.000 tons: 1,5 og 1,5. For de mindre skibe vil stigningen blive noget større som følge af, at undergrænsen er hævet fra 300 til 500 tons. For et skib på 300 tons vil således stigningen for henholdsvis tingsskade- og personskadekrav andrage 8,3 og 7,9. Svarende til 1957-konventionen er konventionsstaterne frit stillet med hensyn til at fastsætte særlige regler for skibe under 300 tons, hvor man ikke er bundet af den nye konventions bestemmelser, jfr. nærmere herom bemærkningerne til art. 15, 2 b. Man må i denne forbindelse være opmærksom på, at man efter den nye konvention ved beregning af begrænsningsbeløbene, jfr. art. 6,5, vil anvende bruttotonnagen efter den nye skibsmålingskonvention fra 1969, hvilket vil indebære en yderligere forøgelse af varierende størrelse for en række skibstyper. Uagtet der således er tale om ret betydelige stigninger ikke mindst for de mindre skibe, er der dog tale om langt mindre stigninger, end der fra en række lande, heriblandt Norge og Sverige, oprindeligt var rejst ønsker om, og som for skibe på 300 tons reelt kunne have medført stigninger for så vidt angår tingsskadekrav på 30 gange det nuværende. Der kan i øvrigt om de nye begrænsningsbeløb henvises til bemærkningerne til art. 6.

Det blev endvidere, som det vil fremgå af art. 8, besluttet at benytte den såkaldte SDR (Special Drawing Right) som defineret af IMF (Den Internationale Monetære Fond)

som værdienhed til afløsning af den såkaldte Poincaré franc, der dog fortsat kan benyttes af lande, der ikke er medlemmer af IMF, d.v.s. østlandene. Dette »kompromis« svarer til, hvad man fornylig har gjort i luftfarts-konventionerne.

Endelig kan det nævnes, at man fik reguleret visse problemer omkring bjærgernes adgang til at udnytte ansvarsbegrænsningsreglerne, jfr. bemærkningerne til bl. a. art. 1,3-2,1 (a) og 6,4.

3. Om den nye begrænsningskonventions enkelte bestemmelser kan der i øvrigt anføres følgende:

Art. 1 angiver, hvilke personer, der er berettiget til at begrænse deres ansvar svarende til 1957-konventionens art. 1,1 og 6,1-2, jfr. sølovens §§ 234, stk. 1, og 241.

I art. 1,1 (a) er foruden rederen også medtaget bjærgeren, der nærmere defineres i art. 1,3. Når bjærgeren udtrykkelig nævnes, uanset at bjærger-rederen også var omfattet af 1957-konventionen, selv om han ikke var udtrykkelig nævnt, skyldes dette, at der bl. a. i engelsk retspraksis (Tojo-Marusagen) har været rejst tvivl om, i hvilket omfang skader under bjærgningsoperationer var omfattet af begrænsningsreglerne. Specielt om bjærgningsvirksomhed, der ikke foregår fra et bjærgningsskib, kan henvises til art. 6,4.

I forbindelse med art. 1,2 forsøgte man bl. a. fra svensk side at få strøget ordet »sea-going«, således at konventionen principielt ville omfatte alle skibe, dog med mulighed for, at den enkelte kontraktsstat kunne få adgang til ved særlige nationale regler at regulere sejlad på indre vandveje efter art. 15,2. Dette forslag fik dog ikke den fornødne støtte som følge af modstand fra ikke mindst centraleuropæiske stater med indre vandveje.

Art. 1,3 definerer i tilslutning til art. 1,1 nærmere bjærgeren og hans virksomhed, hvorunder også er omfattet fjernelse af vrak m.v. jfr. henvisningen til art. 2,1 (d)-(f). Man har herved søgt at sikre rederen imod krav fra bjærgerens side om at underskrive indemnitetserklæringer, hvorved rederen, som betingelse for at få foretaget bjærgning, må påtage sig et ofte ubegrænset ansvar for eventuel skade i forbindelse med en bjærgningsoperation.

Til art. 1,4 var der fra de nordiske lande stillet et ændringsforslag, der skulle gøre det helt klart, at såfremt nationale regler, der regulerede de anstattes, herunder lodsernes forhold, fastsatte lavere begrænsningsbeløb, skulle dette ikke afskære konventionens anvendelse. Dette forslag blev trukket tilbage, da man fra bl. a. UK, Grækenland og CMI uimodsagt fik bekræftelse på, at en sådan »fortolkningstilføjelse« var overflødig. Spørgsmålet om udtrykkeligt at nævne lodsen, der havde været genstand for langvarige drøftelser i Legal Committee, blev på ny rejst, men fik ej den fornødne støtte, hvilket skyldes, at lodsen ikke efter alle retssystemer er omfattet af rederens husbondsansvar, således som det er tilfældet efter nordisk ret, jfr. sølovens § 233. Da lodsen ej heller udtrykkelig er nævnt i 1957-konventionen, er der altså ikke tale om en ændring af retstilstanden, og lodsen vil fortsat have adgang til at benytte sig af begrænsningssystemet, der hvor hans virksomhed er omfattet af rederens husbondsansvar.

Når man i art. 1,6 udtrykkelig har nævnt, at en forsikringsgiver er omfattet af adgangen til ansvarsbegrænsning, har dette sin begrundelse i, at man i USA i tilfælde af »direct action« mod forsikringsgiveren, har forsøgt at gennembryde begrænsningssystemet. Et forsøg på yderligere at styrke denne bestemmelse gennem en tilføjelse svarende til olie-ansvarskonventionens art. VII, 8, hvorefter et ubegrænset ansvar ikke skulle kunne gøres gældende mod forsikringsgiveren, hvor forsikringstageren - rederen - som følge af egen fejl, jfr. art. 4, mistede sin ret til ansvarsbegrænsning, fik intern støtte. Man fandt, at dette spørgsmål kunne og burde løses gennem de fornødne policevilkår.

Art. 1,5 og 1,7 opretholder de tilsvarende bestemmelser i 1957-konventionens art. 6,1 og 1,7.

Art. 2 angiver, hvilke fordringer der er omfattet af begrænsningsretten, og erstatter her 1957-konventionens art. 1,1 a-c, jfr. sølovens § 234, stk. 1, mens art. 3 angiver de fordringer, der ikke er omfattet. Der er i forhold til 1957-konventionen dels tale om en udvidelse ved, at forsinkelsesansvaret er medtaget, jfr. nærmere nedenfor ad art. 2,1 (b), dels, om en indskrænkning, idet olieansvar og ansvar for atomskader, jfr. art. 3 (b) og (d) er undtaget.

Som det fremgår af indledningen til art. 2,1, er adgangen til begrænsning uafhængig af ansvarsgrundlaget, som altså kan være et culpaansvar eller et objektivi ansvar. Der er heri ingen forskel fra 1957-konventionen.

Art. 2,1 (a) omfatter person- og tingsskader, som opstår om bord på eller i direkte forbindelse med skibets drift, og som noget nyt, jfr. bemærkningerne foran under afsnit 2, har man ex tuto tilføjet bjærgningsoperationer. Også konsekvensskader, der opstår som følge af person- eller tingsskader, vil være omfattet af begrænsningsretten. Når man endvidere udtrykkelig har nævnt skader på havneanlæg m.v., skyldes dette, at der under visse retssystemer har været rejst tvivl om, de var omfattet uden at være nævnt, som under 1957-konventionen. Spørgsmålet om skader på havneanlæg var i øvrigt, som i Legal Committee, genstand for langvarige drøftelser på konferencen, hvor ikke mindst Frankrig ønskede, at disse fik en særstilling. Dette kunne enten ske gennem en særlig prioritering af sådanne krav i art. 6 eller ved at undtage dem generelt ved at flytte sådanne fordringer fra art. 2 til art. 3 eller endelig ved som i 1957-konventionen (undertegningsprotokollens art. 2 (a) at give mulighed for reservation på dette område. Men som det vil fremgå af konventionsteksten fik alene forslaget om adgang til i national ret at fastsætte en vis prioritering for sådanne krav den fornødne støtte, jfr. art. 6,3.

Når man i art. 2,1 (b) har medtaget forsinkelseskrav, skyldes dette, at det af UNCITRAL udarbejdede udkast til en ny konnossementskonvention svarende til de nordiske sølove, har bestemmelser om ansvar for forsinkelse, jfr. sølovens §§ 118, 188 og 189. Det oprindelige udkast fra Legal Committee havde tilføjeisen »on board the ship«, hvilket blev ændret, således at der nu inde i teksten står »delay in the carriage by sea of ... « for at gøre det helt klart, at forsinkelsesansvaret omfatter hele den kontraktsmæssige ansvarsperiode ifølge de nævnte konventioner, hvad enten godset er om bord eller ej.

Art. 2,1 (c) har sit forbillede i 1957-konventionens art. 1,1 (b), idet man dog udtrykkeligt har begrænset bestemmelsen til ikke-kontraktsmæssige krav. Bestemmelsen har næppe stor praktisk betydning. Som eksempel på dens anvendelse har været nævnt erstatningskrav fra en reders side som følge af

tab foranlediget af, at et skib tilhørende et andet rederi har blokeret en kajplads.

Art. 2,1 (d) og (e) vedrørende fjernelse af vrug m.v. erstatter 1957-konventionens art. 1,1 (c), idet dog bestemmelsen ikke længere er begrænset til lovbestemte forpligtelser eller ansvar. Denne forskel vil dog næppe få større praktisk betydning, bl. a. fordi bjærgningskrav, jfr. art. 3 (a), er undtaget fra konventionens anvendelsesområde. Når bestemmelsen endvidere i forhold til 1957-konventionen er udvidet til at omfatte uskadelliggørelse af skib og last, skyldes dette et hensyn til problemerne omkring skibe med farlig last. Som det vil fremgå af art. 18, er der mulighed for at tage reservationer for så vidt angår art. 2,1 (d) og (e) ved tiltrædelse af konventionen.

Bestemmelsen i art. 2,1 (f) er inspireret af olieansvarskonventionen fra 1969, der i art. 1,6 og 7 vedrører forholdsregler til at forhindre eller formindske skader. Dette kan have betydning ved olieskader, der ej er omfattet af 1969-konventionen og i forbindelse med transport af farligt gods. For at gøre det helt klart, at art. 2,1 (f) alene omfatter omkostninger ved forebyggende forholdsregler af andre end den for skaden ansvarlige, blev ordene »other than the person liable« indføjet. Hvad den ansvarliges egne omkostninger angår indeholdt konventionsudkastet fra Legal Committee et forslag herom i art. 12,5, der dog ikke fik den fornødne støtte.

Art. 2,2 fastslår, at begrænsningsretten opretholdes, uanset om der er tale om regreskrav eller krav på grundlag af en indemnetterklæring. På et hollandsk forslag blev der endvidere føjet en sætning til i første omgang alene med henblik på art. 2,1 (f), men senere for at undgå uheldige modsætningslutninger også omfattende (d) og (e). Denne bestemmelse skal gøre det klart, at hvor en ansvarlig indgår kontrakt med en trediemand om at tage forholdsregler som f. eks. nævnt i art. 2,1 (0, skal krav på vederlag ifølge en sådan kontrakt ikke være undergivet begrænsningsreglerne; man skal kort sagt betale, det man har accepteret ifølge kontrakten.

Et liberiansk forslag om at gøre enhver aftale, der tilsidesatte begrænsningsreglerne til en nullitet, fik kun en beskeden støtte, da man følte, det ville være et for stærkt indgreb i kontraktfriheden og bl. a. ville begrænse den nuværende aftalefrihed i forbindelse med indgåelse af certepartiaftaler.

Art. 3 angiver som nævnt foran fordringer, der ikke er omfattet af begrænsningsreglerne. Art 3 (a) undtager svarende til 1957-konventionens art. 14 krav på bjærgeløn og grosha-varibidrag.

Art. 3 (b), der omfatter krav i forbindelse med olieforurening, gav anledning til langvarige forhandlinger og nedsættelse af en uformel arbejdsgruppe, der skulle søge at forlige synspunkterne. Udgangspunktet i Legal Committee var et forslag om at udelukke erstatningskrav som følge af olieforurening, der var omfattet af olieansvarskonventionen fra 1969 eller national lovgivning, der byggede på denne konvention, hvilket modsætningsvis førte til, at såfremt national lovgivning ikke byggede på 1969-konventionen, skulle sådanne krav være undergivet begrænsningsreglerne i den nye begrænsningskonvention. Heroverfor ønskede nogle stater, bl. a. Canada og USA, at al form for forurening skulle være undtaget, mens andre, der ikke fandt 1969-konventionen helt tilfredsstillende, følte, at de ved den fra Legal Committee foreslåede løsning fik trukket 1969-konventionen ned over hovedet. Andre fandt, at man ikke burde nøjes med 1969-konventionen, men burde medtage eventuelle fremtidige ændringer til denne for enkeltes vedkommende, end også hvis sådanne ændringer udvidede 1969-konventionens anvendelsesområde til at omfatte andre farlige stoffer end olie.

Resultatet blev et ikke særligt vellykket kompromis, der henviser til olieforureningskrav, som defineret i 1969-konventionen, eller eventuelle ændringer hertil, men fortsat kun vedrørende olieforurening, såfremt sådanne ændringer er trådt i kraft. Derved er alle olieforureningskrav, der falder indenfor 1969-konventionens definition heraf undtaget fra begrænsningsreglerne i nærværende konvention, selv om den pågældende konventionsstat ikke har ratificeret 1969-konventionen med dens ansvarsbegrænsningsregler og heller ikke selv har lovgivning, der indeholder ansvarsbegrænsningsregler. Dette åbner mulighed for, at der i national lovgivning kan fastsættes regler om væsentlig højere eller helt ubegrænset ansvar vedrørende forureningsskader som defineret i 1969-konventionen, uden at sådanne bestemmelser kommer i konflikt med den nye begrænsningskonvention, som ifølge art. 3 (b) ikke omfat-

ter sådanne krav. Et sidste forsøg på at forhindre dette gennem et forslag om på ny at få indføjet en henvisning til en »tilsvarende national lovgivning« faldt med 10 for, 12 imod og 9 abstentions.

De følgende bestemmelser art. 3 (c) og (d) gav også anledning til vanskelige forhandlinger, idet man ikke var tilfreds med det foreliggende konventionsudkast, der byggede på konventionen fra 1962 vedrørende ansvar for atomskibe. Efter udkastet skulle den nye begrænsningskonvention ikke omfatte krav mod »the operator of a nuclear ship« for atomskader, ved hvilke skibets atombæbrændsel eller radioaktive produktion eller atomaffald, som var udviklet på skibet, havde medvirket til skaden. Beggrundelsen herfor var, at de forventede begrænsningsbeløb ville være for små til at dække sådanne krav, som derfor måtte dækkes i henhold til enten konventionen vedrørende ansvar for atomskibe eller derpå byggede national lovgivning eller burde være undergivet ubegrænset ansvar. Hvad derimod angik ansvar for skader, der var forårsaget af »atom-gods«, som skibet transportererede, så skulle sådanne krav ifølge udkastet være omfattet af den nye begrænsningskonvention, såfremt et erstatningskrav rettedes mod rederen på trods af, at sådanne krav ifølge Wien- og Paris-konventionerne om ansvar overfor tredjemand og 1971-konventionen om søtransport af nukleart materiale lægger ansvaret på indehaveren af et nukleart anlæg. Fra japansk side var der stærk modstand mod dette forslag, som man ønskede mere generelt ved at fjerne henvisningen til »the operator of a nuclear ship« samt ved at medtage »atom-gods« under bestemmelsen. Der viste sig i første omgang at være flertal for dette forslag, men ved en »nødværgeforanstaltning« på det afsluttende plenarmøde lykkedes det den svenske delegerede at opnå flertal for det oprindelige af CMI stillede forslag. Dette indbærer, jfr. art. 3 (c), at i det omfang kravene vedrørende atomskader er reguleret af internationale konventioner eller ved særlig national lovgivning vedrørende atomansvar, så er sådanne krav undtaget, i modsat fald er de omfattet af den nye begrænsningskonvention med én undtagelse, jfr. art. 3 (d), nemlig krav mod rederen for et atomskib, for så vidt et sådant skib har forårsaget atomskade, i hvilken for-

bindelse der må erindres om, hvad begrebet rederen omfatter, jfr. art. 12.

Art. 3 (e) svarer nøje til 1957-konventionens art. 14 (b), der undtager krav vedrørende skader, der er påført rederens eller bjærgers ansatte, i det omfang national lovgivning enten holder sådanne krav udenfor begrænsningssystemet, jfr. sølovens § 234, stk. 2, 1. pkt., eller fastsætter et højere begrænsningsbeløb.

Art. 4 udgjorde sammen med art. 6 og 7 en del af det kompromis, som først efter langvarige forhandlinger skabte det nødvendige grundlag for vedtagelsen af en ny begrænsningskonvention. Som nævnt foran under afsnit 2 lykkedes det at opnå flertal for en løsning, der svarer til de tilsvarende bestemmelser i Visby-protokollen fra 1968, der ændrede konnossementskonventionen og passagerkonventionen fra 1974. Denne bestemmelse erstatter 1957-konventionens art. 1,1 og 6,2 og 3.

Ifølge 1957-konventionens bestemmelser mister rederen sin adgang til ansvarsbegrænsning, såfremt kravet skyldes rederens egen fejl eller forsømmelse, medmindre forsømmelsen er begået i hans egenskab af skibets fører eller som medlem af besætningen, den såkaldte »skipper-rederregel«, se sølovens § 234, stk. 2. På lige fod med rederen har skibets ejer, bruger, befragter eller disponent adgang til ansvarsbegrænsning, hvilket gælder tilsvarende for skibsfører og mandskab, lods samt nogen, der er ansat hos dem, der på rederens vegne varetager skibets drift, selv om ansvaret er opstået som følge af fejl eller forsømmelse hos den pågældende i forbindelse med udførelsen af tjenesten, se sølovens § 241, stk. 1.

Da 1957-konventionens bestemmelse om fejl og forsømmelse (»actual fault or privity« - »la faute personnelle«) har givet anledning til fortolkningstvivl og forskellig bedømmelse, alt efter om man bedømte spørgsmålet i fransktalende eller engelsktalende retssystemer, var det ønskeligt at finde en ny formulering. Dette skulle også indskrænke bl. a. amerikanske domstoles forsøg på at gennembyrde begrænsningssystemet ved at »konstruere« tilfælde af culpa fra rederens side.

Den løsning, man nåede frem til, indebærer i forhold til 1957-konventionen en begrænsning af de tilfælde, hvor rederen mister adgangen til begrænsning, idet 1957-konven-

tionens »fejl eller forsømmelse«, altså et almindeligt culpaansvar, indsnævres til »forsæt eller grov uagtsomhed med forståelse af, at skade sandsynligvis vil blive forårsaget« (»recklessly and with knowledge that such loss would probably result«). For de ansattes vedkommende er der til gengæld sket en udvidelse, idet disse efter 1957-konventionen bevarede begrænsningsretten, uanset om der var tale om fejl eller forsømmelse, som også omfattede det nye, men mere begrænsede uagtsomhedsbegreb i art. 4. Fra australsk side forsøgte man forgæves at få indføjet en bestemmelse, således at de ansattes egen fejl fortsat skulle være uden betydning for bevarelsen af begrænsningsretten. Endelig er den ovennævnte »skipper-rederregel« som konsekvens heraf bortfaldet.

Inden man nåede så langt var der gjort adskillige forsøg på at svække reglen. Fra japansk side med en tilføjelse om »or from his gross negligence« og fra fransk side gik de ud på, at rederen skulle identificeres med sine folks fejl samt senere med et forslag om, at i tilfælde af personskade skulle begrænsningsretten bortfalde »if it is proved that the loss resulted from his personal act or gross omission, though not from any fault«. Ingen af disse forslag fik dog den fornødne støtte, hvilket nok er en del af forklaringen på, at netop Frankrig ikke kunne stemme for den nye konvention ved den afsluttende afstemning.

Art. 5 svarer nøje til 1957-konventionens art. 15 og sølovens § 234, stk. 4, vedrørende adgang til modregning.

Art. 6 angiver begrænsningsbeløbene og deres udregning for så vidt angår tingsskadekrav og personskadekrav med undtagelse af passagerkrav, der er fastlagt i art. 7. I afsnit 2 er der gjort rede for, hvilke stigninger der bliver tale om i forhold til 1957-konventionen.

Art. 6,1 (a) omfatter personskadekravene, jfr. dog art. 7. Den værdienhed, man benytter, er den såkaldte SDR, der nærmere er defineret i art. 8. Hvor man i 1957-konventionens 3,1 anvendte et fast beløb pr. tons svarende til ca. 1.050 kr. pr. tons, dog mindst 315.000 kr. svarende til en minimumstønne på 300 tons, indeholder den nye begrænsningskonvention et mere differentieret system. Dette skyldes som nævnt foran ønsket

om specielt at hæve begrænsningsbeløbene for de mindre skibe.

For skibe, der ikke overstiger 500 tons, som er den nye minimumstonnage, er begrænsningsbeløbet i danske kr. ca. 2,5 mill., i

hvilken forbindelse der må erindres om be-
stemmelsen i art. 15,2 (b), hvorefter skibe
under 300 tons kan undergives særlige natio-
nale regler. For skibe herover skal anvendes
følgende skala:

For hver tons mellem 501 - 3.000 tons

forøges begrænsningsbeløbet med	ca. 3.750 kr.
mellem 3.001 og 30.000 tons med	ca. 2.500 kr.
mellem 30.000 og 70.000 tons med	ca. 1.875 kr.
samt over 70.000 tons med	ca. 1.250 kr.

I art. 6,1 (b) er de tilsvarende beløb for
tingsskadekrav. Her havde 1957-konvention-
en et fast beløb pr. tons svarende til ca. 500
kr. med en undergrænse på 300 tons svaren-
de til 150.000 kr. Jfr. sølovens § 235, stk. 1,
har man dog i de nordiske sølove benyttet

1957-konventionens adgang til at fastsætte en
lavere undergrænse på 150 tons svarende til
75.000 kr.

Efter den nye begrænsningskonvention er
begrænsningsbeløbene for tingsskadekrav
følgende:

For skibe, der ikke overstiger den nye minimumstonnage

på 500 tons i danske kr.	ca. 1,25 mill.
-------------------------------	----------------

For hver tons mellem 501 - 30.000 tons

forøges begrænsningsbeløbet med	ca. 1.250 kr.
mellem 30.001 - 70.000 tons med	ca. 925 kr.
samt over 70.000 tons med	ca. 625 kr.

Art. 6,2 giver som 1957-konventionens art.
3,1 (c), jfr. sølovens § 236, stk. 2, personska-
dekravene en fortrinsstilling i forhold til
tingsskadekravene. Er nemlig de i art. 6,1 (a)
fastsatte beløb ikke tilstrækkelige til at dæk-
ke personskadekravene, dækkes resten af
fordringen på lige fod med tingsskadekrave-
ne af de beløb, der, jfr. art. 6,1 (b), er afsat
til de sidstnævnte krav, mens tingsskadekrav
ikke har en tilsvarende fortrinsstilling i per-
sonfondet.

Art. 6,3 giver en adgang til i national ret
at give en særlig prioritet til krav, der skyldes
skade på havneanlæg m.v., uden at dette dog
skal berøre personskadekravenes fortrinsstil-
ling efter art. 6,2 til at konkurrere på lige fod
med tingsskadekravene. Dette var som nævnt
i bemærkningerne til art. 2,1 (a) det kompro-
mis man nåede frem til vedrørende skader
på havneanlæg m.v., og der er således ikke
som efter 1957-konventionen mulighed for
gennem reservationer helt at undtage sådan-
ne krav fra begrænsningsreglerne. En reser-
vationsret, som mange 1957-stater har taget,
men kun få har fulgt op ved nationale regler.

Art. 6,4 vedrører bjærgere, der ikke opere-
rer fra et bjærgningsskib, f. eks. fra en heli-
kopter, eller som alene opererer på det skib,
der har behov for bjærgningsassistance.

Spørgsmålet om bjærgerens stilling rejste
som nævnt i bemærkningerne til art. 1 og 2
visse problemer. Efter 1957-konventionen,
hvor bjærgeren ikke specielt er nævnt, be-
tragtes bjærger-rederen som enhver anden
reder og havde som sådan adgang til be-
grænsning baseret på bjærgningsfartøjets ton-
nage. »TOJOMARU-sagen« rejste som
nævnt foran visse problemer om, i hvilket
omfang alle bjærgningsoperationer var om-
fattet af begrænsningsretten, hvilket i den
nye begrænsningskonvention er løst ved be-
stemmelserne i art. 1,3 og 2,1 (a). Endvidere
opnåedes der flertal for at opretholde 1957-
konventionens system i det omfang, bjærg-
ningsoperationen foregår fra et bjærgnings-
fartøj. Her er bjærger-rederen altså fortsat
stillet som enhver anden reder. Et forslag fra
Liberia om at udregne begrænsningsbeløbet
på grundlag af samtlige bjærgningsfartøjer,
om flere måtte deltage i samme bjærgnings-
operation under samme ledelse, fik ikke den
fornødne støtte. Dette gjaldt også et vesttysk
og et fransk forslag, der på forskellig vis ville
sondre mellem professionelle og ikke-profes-
sionelle bjærgere.

Tilbage stod så spørgsmålet om bjærgeren,
der ikke opererer fra et bjærgningsfartøj. Når
det ikke er omfattet direkte af 1957-konventi-

onen, skyldes dette den tekniske udvikling siden da, hvor stadigt mere avancerede bjærgningsoperationer bl. a. ved hjælp af helikopter har vundet indpas. Spørgsmålet var her, hvordan man mest rimeligt kunne beregne et begrænsningsbeløb. En mulighed var at lade det bjærgede skib være beregningsgrundlaget, men da dette ville gøre det yderst vanskeligt for bjærger-rederne på forhånd at beregne deres ansvarsgrundlag, endte man med at følge et svensk forslag, der fastsætter et fast beløb baseret på størrelsen af et mellemstort bjærgningsfartøj, nemlig 1.500 tons. Dette fører ved anvendelse af art. 6,1 til, at begrænsningsbeløbet for personskadestyrerne vil andrage ca. 6 mill. kr., mens tingsskadestyrerne ca. 2,4 mill. kr.

Efter art. 6,5 defineres et skibs tonnage som bruttotonnagen, således som dette er beskrevet i Annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969. Når henvisningen sker til Annex I i stedet for til selve målingskonventionen, skyldes dette, at det alene er den i den nye konvention anvendte beregningsmetode og ikke selve konventionen som sådan, man vil benytte som grundlag for den nye begrænsningskonvention. Herved undgår man bl. a. fortolknings-spørgsmålet omkring reglen i målingskonventionens art. 3,2 (d), der udsætter målingskonventionens ikrafttræden i 12 år for eksisterende skibe.

Bestemmelsen erstatter 1957-konventionens art. 3,7, jfr. sølovens § 235, stk. 4, der fastsatte en særlig ansvarstonnage, der byggede på nettotonnagen. Som nævnt foran vil dette i sig selv betyde en forøgelse af ansvaret af forskellig størrelse for de forskellige skibstyper og især for de skibe, de udnyttede den gamle målingskonventions lempelige målingsregler.

Fra japansk side forsøgte man at få art. 6,5 strøget eller i hvert fald svækket gennem en reservationsbestemmelse. Da noget sådant ville være i strid med det ønske om uniformitet, der var formålet med en ny konvention, faldt dette forslag. Med henblik på eksisterende skibe, blev det fra sagkyndig side fremhævet, at en ommåling til brug for fastsættelsen af den nye ansvarstonnage hverken ville være særlig kostbar eller tidskrævende når man blot havde skibets tegninger.

Art. 7 udgjorde det sidste led i det »store kompromis«. Denne bestemmelse har en nær

forbindelse med den i Athen i 1974 vedtagne passagerkonvention. Athen-konventionen fastsætter et per capita-beløb svarende til ca. 350.000 kr. for rederens ansvar, men det lykkedes ikke på trods af forslag herom i Athen at få fastsat et maksimumsbeløb, et såkaldt »katastrofeloft«. Man henviste her til den forestående revision af begrænsningskonventionen.

Efter 1957-konventionen betragtes passagerskadekrav som ethvert andet personskadekrav, og når man i sølovens § 192, stk. 1, fastsætter bortfragterens ansvar til 700.000 francs svarende til ca. 350.000 kr. for hver passager, er denne ansvarsbegrænsning altså yderligere begrænset af den almindelige globalbegrænsning i sølovens § 235, stk. 2, vedrørende personskadekrav. Dette kan specielt ved et passagerskib med en beskeden tonnage gøre passagerskadekrav noget nær illusoriske. Herpå er der ved art. 7 nu rådet bod, idet denne bestemmelse fastsætter et særligt begrænsningsbeløb for passagerer som nævnt ovenfor svarende til Athen-konventionens per capita-beløb, der for det enkelte passagerskib skal multipliceres med skibets passagerantal ifølge dets fartcertifikat, men med et »katastrofeloft« svarende til ca. 187,5 mill. kr. Dette vil kunne give 535 passagerer det fulde begrænsningsbeløb på ca. 350.000 kr.

Således som bestemmelsen er udformet, vil disse særlige passagerbegrænsningsbeløb alene gælde for et skibs egne passagerer, mens personskader forårsaget af et skib på et andet skibs passagerer for det førstnævnte skibs vedkommende vil være omfattet af de almindelige personskadekrav i art. 6. Denne tilsyneladende forskelsbehandling har sin forklaring i det særlige ansvarssystem, som Athen-konventionen pålægger passagerskibe.

Art. 7,2 indeholder en definition på begrebet »passagerers krav om erstatning for personskader«, som bygger på Athen-konventionens art. 1,4, og fastslår som nævnt ovenfor, at den særlige **passagerbegrænsning** alene vedrører passagerer om bord i det skib, hvor spørgsmålet om ansvarsbegrænsning bliver aktuelt.

Art. 8 definerer den »Unit of Account«, som benyttes i art. 6 og 7. I 1957-konventionen anvendes den såkaldte Poincaré-franc, der er en fiktiv beregningsenhed, der nærmere defineres i 1957-konventionens art. 3,6, jfr. sølovens § 235, stk. 3. Hensigten med denne

møntenhed, der har været benyttet i en række internationale transportkonventioner, siden den første gang blev anvendt i 1955 i en ændring til den internationale luftfartskonvention, var at få en ensartet beregning af begrænsningsbeløbene, når disse blev omregnet til national valuta. Den skulle forhindre, at forandringer i et lands valuta skulle ændre størrelser af begrænsningsbeløbene. En forudsætning herfor var dog et internationalt valutasystem, der bygger på guldverdi. Efter som dette i stadig mindre grad er tilfældet, har der vist sig behov for at finde frem til en anden værdienhed. Det man så har fundet frem til som delvis erstatning for Poincaré-francen, er den såkaldte SDR (Special Drawing Right), som fastsættes af den internationale valutafond (IMF) på basis af »a basket« af en række valutaer i de vestlige lande. Problemet med benyttelsen af SDR er imidlertid, at bl. a. de østlige lande ikke er medlemmer af IMF og derfor hidtil har været modstandere af en sådan løsning. På den internationale luftfartskonference i Montreal i 1975 blev SDR dog indført til afløsning af Poincaré-francen i de lande, der ikke var medlemmer af IMF.

Som man vil se af art. 8, 2 og 3 har man i den nye begrænsningskonvention indført et tilsvarende system. Som noget nyt i forhold til Montreal-løsningen har man dog indføjet en tillægsbestemmelse i art. 8,4, hvor man efter forslag fra UK og Holland fik pålagt stater, der ikke er medlemmer af IMF, og som enten omregner deres valuta efter SDR eller benytter adgangen i stk. 2 til at anvende Poincaré-francen, at de skal underrette om, hvorledes de foretager denne omregning samt en forpligtelse til at sørge for, at den reelle værdi, så vidt det er muligt, er den samme, som hvis der var benyttet SDR.

Uagtet man kan finde, at det havde været en mere reel løsning kun at have SDR, må det nu foreliggende kompromis formentlig være det længste, man kan komme i dag med østlandene, som dog tydeligvis er på vej til fuldt ud at acceptere SDR som eneste beregningsenhed.

Tidspunktet for omregning blev som 1957-konventionen fastsat til den dag, begrænsningsfond er oprettet, betaling er sket, eller der er stillet sikkerhed herfor. Et forslag om at benytte tidspunktet for den ansvarspådragende hændelse fik ikke den fornødne

støtte. Til orientering vedrørende omregning til SDR, kan det nævnes, at:

1 SDR er = 1,20\$

1 SDR er = ca. 7,50 d.kr.

1 SDR er = 15 Poincaré franc.

Art. 9, der erstatter 1957-konventionens art. 2,1 og 6,2, jfr. sølovens § 236,1, fastsætter, at flere fordringer, der er opstået ved samme hændelse, skal være omfattet af den i art. 6 og 7 anførte ansvarsbegrænsning.

Art. 9,1 omfatter de i art. 6 anførte fordringer henholdsvis a) almindelige person- og tingsskadekrav, b) krav i forbindelse med bjærgning, hvor bjærgningsoperationen er foretaget fra et bjærgningsfartøj og c), hvor bjærgningen ikke er foretaget fra et bjærgningsfartøj, jfr. art. 6,4. Er der i »b)-situationen«, hvor »shipowner« omfatter alle de i art. 12 nævnte personer, tale om ansvar både fra det bjærgede skibs som fra bjærgningsfartøjets side, skal dette behandles ganske, som hvor 2 almindelige fartøjer har været indblandet i samme hændelse, nemlig at det samlede erstatningsbeløb, som kan gøres gældende mod rederen af det bjærgede skib, og den han svarer for, ikke skal kunne overstige det begrænsningsbeløb, der er fastsat for dette skib, og tilsvarende skal det beløb, der kan gøres gældende overfor bjærgningsrederen, og den han svarer for, ikke overstige bjærgningsfartøjets begrænsningsbeløb.

Ved at udskille c)-situationen har man sikret sig, at en bjærg, der ikke opererer fra et bjærgningsfartøj, og som efter art. 6,4 har et selvstændigt begrænsningsbeløb, hvad dette angår, behandles uafhængigt af det bjærgede skib.

Art. 9,2 vedrører passagerskadekravene.

Art. 10 fastslår som en hovedregel, at oprettelsen af en begrænsningsfond ikke er en betingelse for begrænsningsretten. Som en undtagelse herfra fastsættes det dog, at en kontraktstat i sin nationale lovgivning kan stille et sådant krav. Dette kompromis er udtryk for den forskellige måde, man har fortolket 1957-konventionens art. 2,2, der benytter ordvalget »may be constituted . . .«, som i visse lande har gjort etableringen af et fond obligatorisk, mens andre som f. eks. de nordiske lande har fundet, at dette kun fører til et unødigt fordyrende bureaukrati, der langt nemmere i arrestsituationen eller for at undgå arrest klares gennem en bankgaranti eller

anden sikkerhedsstillelse, jfr. sølovens §§ 237 ff. og nu art. 11.

Der er således ikke her tale om en ændring af den eksisterende retstilstand, der blot nu er tydeliggjort.

Dette gælder også art. 10,2, om hvorledes begrænsningsbeløbet skal fordeles, når der ikke er oprettet et begrænsningsfond, der henviser til fordelingsreglerne efter art. 12.

Endelig fastsætter art. 10,3, at processuelle spørgsmål skal afgøres efter lex fori.

Art. 11 vedrører oprettelsen af et begrænsningsfond og erstatter her 1957-konventionens art. 2,2 og 3. Til forskel heraf kan begrænsningsfond efter art. 11,1 dog kun oprettes i en kontraktstat. Bestemmelsen fastsætter endvidere, at fonden skal dække renter fra tidspunktet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil fondens oprettelse. Hensigten hermed er at opmuntre til en fondsoprettelse, snarest muligt efter at hændelsen er indtruffet.

Art. 11,1.-2. pkt. blev omformuleret i forhold til det foreliggende udkast for at gøre det klart, at i fald der ikke forelå passager-skadekrav, skulle der ikke være pligt til at oprette et passagerfond.

Art. 11,2 giver mulighed for, at et fond kan oprettes ved en garantistillelse, hvilket sikkert bliver det normale, i stedet for ved deponering af kantanter. Forbilledet for denne bestemmelse har været art. V,3, i olieansvarskonventionen fra 1969. I modsætning til stk. 1 indeholder stk. 2 ikke regler om renter. Det blev i denne forbindelse under konferencen fremhævet, at art. 11 i det hele indeholdt en række uafklarede problemer netop om rentespørgsmålet, som der var almindelig enighed om måtte reguleres efter national lov, jfr. art. 14.

Art. 11,3 løser de særlige problemer, der opstår, hvor, jfr. art. 9, flere fordringer er opstået ved en og samme begivenhed. Er i dette tilfælde et fond oprettet af en af de i hændelsen involverede, skal det anses for oprettet på alles vegne med tilsvarende rettigheder for alle, jfr. art. 13.

Art. 12 vedrører begrænsningsfondens fordeling, hvor 12,1-2 og 4 modsvarer 1957-konventionens art. 3,2-4. I art. 12,3 er desuden medtaget en bestemmelse svarende til art. V,6 i olieansvarskonventionen fra 1969 om, at også andre personer end den erstatningsskyldige og dennes forsikringsgiver har

ret til at indtræde i skadelidtes rettigheder med hensyn til erstatningsbeløb, som sådanne personer måtte have udbetalt, såfremt dette hjemlet i vedkommende nationale lovgivning.

Art. 12 indeholdt i det udkast, som Legal Committee forelagde for konferencen, en sidste paragraf, der inspireret af art. V,8 i olieansvarskonventionen fra 1969 fastslog, at krav, som rederen frivilligt havde påtaget sig for at forhindre eller formindske skaden, skulle sidestilles med andre krav imod fonden.

Dette forslag fik ikke den fornødne 2/3 støtte, men kun 15 for, 11 imod og 12 abstentions, idet man ikke mindst fra hollandsk til fransk side fandt, at uagtet denne bestemmelse kunne have en vis rimelighed, hvor det som i 1969-konventionen kun vedrørte en type af skader, gik den her for vidt og ville i for høj grad kunne lægge beslag på de erstatningsbeløb, der i øvrigt var til rådighed.

Et australsk forslag, der skulle medvirke til at lette eksekution mod et fond oprettet i et land på basis af domme afsagt i et andet land, fik ej herefter den fornødne støtte. Forslaget var i øvrigt en sidste udløber af et større australsk forslag om langt mere detaljerede processuelle regler.

Art. 13 vedrører spørgsmålet om beskyttelse af rederens øvrige formue imod arrest og lignende retsskridt efter oprettelsen af et fond. Tilsvarende bestemmelser findes i 1957-konventionens art. 2,4 og 5,1, jfr. sølovens §§ 237 og 238. Bestemmelsen i såvel 1957-konventionen som den nye begrænsningskonvention er her udtryk for et kompromis mellem på den ene side fordringshaverens ønske om sikkerhed for sit krav og på den anden side skyldnerens interesse i ikke at skulle oprette fonde i flere lande til sikkerhed for sit begrænsningsbeløb.

En fuldstændig beskyttelse kunne opnås, hvis konventionen indeholdt regler om, ved hvilket lands domstole retssager skulle rejses og om fuldbyrdelse af disse domstoles domme i de andre lande. Dette kan ikke gennemføres i en konvention, som den foreliggende, der omfatter en række forskellige krav, hvis retlige regulering findes i andre konventioner eller i national lovgivning. Det står i modsætning til f. eks. olieansvarskonventionen fra 1969, der i art. VI indeholder en bestemmelse, der regulerer såvel spørgsmålet om

jurisdiktion som om gennemførelse af domme. Dette har været muligt, fordi denne konvention alene vedrører én type af skader og tillige indeholder selve reglerne om ansvar for disse skader.

Art. 13,1, der erstatter 1957-konventionens art. 2,4, fastsætter, at den, der rent faktisk har rejst krav mod fonden, ikke skal have adgang til at søge fyldestgørelse i anden ejendom tilhørende den, der har oprettet fonden. Fra italiensk og schweizisk side blev det forsøgt at ændre bestemmelsen, således at fondsoprettelsen i højere grad skulle afskære al anden fyldestgørelse. Disse forslag fik dog ikke den fornødne støtte.

Art. 13,2 indeholder først en fakultativ regel om, at fondsoprettelse, uanset hvor den er sket, efter domstolens skøn kan medføre, at foretagen arrest hæves, eller såfremt der er stillet sikkerhed, at denne frigives.

Såfremt derimod fonden er oprettet i et af de under art. 13,2 (a)-(d) nævnte steder, som alle har en naturlig forbindelse med den ansvarspådragende handling, gælder der en obligatorisk forpligtelse til at hæve en stedfunden arrest m.v.

Schweiz fremkom her med et ændringsforslag om at medtage som et nyt (e) rederens hovedforretningssted. Det var bl. a. motiveret med, at det ellers ville være umuligt at oprette et fond i Schweiz, som ikke har havne. Adskillige lande var dog imod dette forslag, som kunne føre til fondsoprettelse under jurisdiktioner, som man ønskede at undgå. Forslaget fik derfor ikke den fornødne støtte.

Da der under forhandlingerne i Legal Committee havde været rejst tvivl om, hvorvidt reglerne om ophævelse af arrest eller frigivelse af sikkerhed også skulle gælde, såfremt arresten m.v. var foretaget før fondsoprettelsen, blev dette spørgsmål rejst fra dansk side, idet man uimodsagt fremhævede, at den rette forståelse af denne bestemmelse måtte være, at det var uden betydning, om fonden var oprettet før eller efter arresten m.v.

Art. 13,3, der erstatter 1957-konventionens art. 2,4 i.f. og 5,1 i.f., har til formål at sikre, at fordringshaveren virkelig har mulighed for at indfri sine krav mod begrænsningsfonden. Efter forslag herom fra svensk side blev bestemmelsen tydeliggjort i forhold til det foreliggende udkast fra Legal Committee. Fordringshaveren skal ikke blot som oprindelig

foreslået have »access to the court«, men »may bring a claim against the limitation fund before the court«. Endvidere blev det som en yderligere betingelse for anvendelsen af art. 13, 1 og 2, fastsat, at fondet ikke alene skulle være »actually available«, men også »freely transferable«.

Art. 14, der erstatter 1957-konventionens art. 4, fastsætter, at reglerne om oprettelse og fordeling af fonden og alle procedureregler skal være underkastet den nationale lovgivning i den kontraktstat, hvor fonden oprettes.

Art. 15, der vedrører konventionens anvendelsesområde, modsvarer for stk. 1's vedkommende 1957-konventionens art. 7, jfr. sølovens § 242.

Art. 15,2, der giver en kontraktstat ret til for visse skibe at fastsætte særlige nationale regler, var genstand for langvarige forhandlinger, jfr. foran i bemærkningerne til art. 12 bl. a. vedrørende »sea-going« i forbindelse med spørgsmålet om skibe, der er beregnet til at sejle på indre vandveje. Når disse kan holdes udenfor, skyldes det ikke mindst, at sejlads på indre vandveje vil være reguleret af særlige konventioner.

Spørgsmålet om, hvorvidt mindre skibe kan holdes udenfor konventionen, er reguleret i art. 13,2 (b). I 1957-konventionen indeholdes her i undertegningsprotokollens § 2 (b) en reservationsmulighed for så vidt angår skibe på under 300 tons. Der var her i udkastet fra Legal Committee stillet forslag om, at der skulle åbnes mulighed for at fastsætte særlige nationale regler for lystfartøjer og fiskeskibe, men efter forslag fra Frankrig opnåedes der flertal for at benytte den generelle tonnagegrænse fra 1957-konventionen, som omfatter alle typer af skibe under 300 tons. Da denne tonnagegrænse skal beregnes efter bestemmelserne i Annex I til den nye målingskonvention fra 1969, vil dette medføre, at der i realiteten er tale om en nedsættelse i forhold til 1957-konventionen, jfr. bemærkningerne til art. 6,4. Endvidere er der i modsætning til 1957-konventionen ikke tale om en reservation. Findes der ikke særlige nationale regler, som en kontraktstat ønsker at benytte, gælder konventionens almindelige bestemmelser for skibe under 300 tons.

Efter forslag fra Norge indsættes en bestemmelse om, at kontraktstater, der ønsker at udnytte art. 15,2, skal underrette »the de-

positary», d.v.s. IMCO herom, samt om hvilke ansvarsgrænser man i stedet har fastsat, eller såfremt der slet ikke er fastsat sådanne.

I art. 15,3 er der efter forslag fra japansk side indsat en særlig regel, der åbner mulighed for nationalt at regulere ansvarsbegrænsning ved skader, hvor ingen udenlandske interesser er involveret. En betingelse herfor er det dog, at der ikke er personer fra andre kontraktstater involveret i den samme ulykke. Man har herved søgt at undgå en uheldig forskelsbehandling.

Art. 15,4 vedrører boreskibe, mens boreplatforme er behandlet i 15,5. Også her var det først efter langvarige forhandlinger, man nåede frem til et resultat. Dette havde nok en vis forbindelse med, at regulering af borevirksomhed er noget forholdsvis nyt.

Boreskibe, i det omfang de er konstrueret eller indrettet til dette formål, er undtaget fra konventionen, såfremt de anvendes til borevirksomhed, men under sejlads til og fra borestedet er de underkastet konventionens almindelige bestemmelser. Det er dog en forudsætning for denne undtagelse, at der (a) enten i national lovgivning er fastsat højere begrænsningsbeløb end efter konventionen, eller (b) at den pågældende stat har tiltrådt en international konvention, der regulerer ansvarssystemet for sådanne skibe. Hvad det sidste angår, er der tænkt på eventuelle fremtidige internationale konventioner vedrørende borevirksomhed. Bl. a. CMI påtænker at udarbejde et udkast til en sådan konvention.

I (a)-situationen skal kontraktstaten underrette IMCO om de særlige begrænsningsbeløb.

Art. 15,5 fastsætter, at henholdsvis luftpudefartøjer, hvis virksomhed formentlig inden længe vil blive selvstændig reguleret, og boreplatforme ikke er omfattet af konventionen. For ikke at få fortolkningsproblemer i forbindelse med den igangværende havretskonference har man ved boreplatformenes virksomhed nævnt »the sea-bed or the subs-oil thereof«.

Art. 16-23 indeholder de sædvanlige Final-Clauses, hvoraf kun ikrafttrædelsesbestemmelsen art. 17, reservationsbestemmelsen art. 18 og revisionsbestemmelserne art. 20 og 21 gav anledning til drøftelse.

Art. 17,1 fastsætter konventionens ikrafttrædelse til et år, efter at 12 stater har tiltrådt konventionen. 1957-konventionens art. 11

kræver her 10 stater, hvoraf dog mindst 5 skal have en tonnage på mindst 1 mill. tons, og det forslag, som blev forelagt konferencen af den særlige Final-Clauses-komité, havde da også et tonnagekrav svarende til 1957-konventionens. Når dette ikke blev resultatet, skyldes det dels et ønske fra u-landenes side, hvor et tonnagekrav føles som en deklassering af visse stater i forhold til andre, dels at mange vestlige stater føler, at krav om 5 stater på mindst 1 mill. tons ikke længere har den store betydning, når f. eks. alene de nordiske lande hver opfylder dette kriterium. At det blev netop 12 lande, er et kompromis mellem 20 og 10, som var de to udgangspunkter.

Art. 18,1 vedrørende adgang til at tage reservationer gav på det afsluttende plenarmøde anledning til en længere debat. Problemet var ikke henvisningen til art. 2,1 (d) og (e), hvorved man som nævnt i bemærkningerne til disse bestemmelser ikke åbner adgang for reservation vedrørende skade på havneanlæg m.v. som i 1957-konventionen, men alene vedrørende fjernelse af vrak m.v. Der må i denne forbindelse erindres om den særlige mulighed i art. 6,3 for prioritering af krav, der skyldes skader på havneanlæg m.v.

Det, der gav anledning til debat, var forbudet mod at tage andre reservationer, som øststaterne ikke kunne gå med til. Efter visse underhåndsforhandlinger lykkedes det at opnå enighed om, at der ikke måtte tages reservationer vedrørende andre substantielle bestemmelser. Da man ikke har defineret dette begreb, er det pæneste man kan sige om denne i sig selv uklare bestemmelse, at den i hvert fald ikke går videre end art. 19 (c) i Wien-konventionen »On the Law of Treaties« der udelukker reservationer, som er »incompatible with the object and purpose of the treaty«.

Art. 20 indeholder en almindelig bestemmelse om revision af konventionen i almindelighed, når 2/3 af konventionsstaterne ønsker dette.

Art. 21 omhandler i tilslutning hertil spørgsmålet om revision af begrænsningsbeløb og beregningsenhed, hvortil der kun kræves 1/4 af konventionsstaterne til at indkalde en sådan konference, men 2/3 flertal af de deltagende stater i en sådan revisionskonference for at vedtage ændringer.

Når disse spørgsmål er taget op i en særlig bestemmelse, skyldes det de uheldige erfaringer fra 1957-konventionen, hvor, jfr. bemærkningerne til art. 8, den reelle værdi af 1957-beløbene siden er blevet halveret. Uanset at man nu vil benytte SDR som beregningsenhed i stedet for en guldmøntenhed, vil værdien af de fastsatte beløb fortsat forringes gennem den inflation, som rammer de valutaer, der danner basis for SDR. Derfor ønskede man en særlig let adgang til revision på dette område. Ikke mindst fra fransk side fremkom man med flere forskellige forslag til en sådan bestemmelse. Disse gik bl. a. ud på en fast revision hvert 5. år eller nedsættelse af en særlig valutakomité, som skulle sørge for indkaldelse af en revisionskonference, når beløbene var faldet 10 pct. Ikrafttrædelse skulle ske efter den såkaldte Tacit-Acceptance-metode, hvor passivitet reelt betyder godkendelse. Men trods store anstrengelser herfor lykkedes det ikke at få den fornødne 2/3 støtte, hvilket nok dels skyldes at de franske forslag var ret indviklede, dels og måske navnlig at der under det hele lå et ønske fra de staters side, **heriblandt** Frankrig, der var utilfredse med tallene i art. 6 om en hurtig og nem forhøjelse, helst inden konventionen trådte i kraft, mens andre, som anså de nye begrænsningsbeløb for rimelige, ikke ønskede denne ændret alt for raskt.

4. Sammenfattende kan det fremhæves, at det lykkedes at få vedtaget en ny begrænsningskonvention, som på adskillige punkter må betragtes som et fremskridt i forhold til 1957-konventionen. Således er mange af de

uklarheder, som retspraksis vedrørende den gamle konvention gav anledning til, nu fjernet. Endvidere er der sket en væsentlig forhøjelse af begrænsningsbeløbene ikke mindst for de mindre skibes vedkommende, hvilket også var et af hovedformålene med en ny konvention. For de helt små skibe og fiskefartøjerne kan forhøjelserne forekomme store, men dels vil en forhøjelse af begrænsningsbeløbene ikke automatisk medføre en tilsvarende forhøjelse af forsikringspræmierne, dels åbner art. 15,2 mulighed for, at det skønnes rimeligt at fastsætte særlige regler for skibe under 300 tons.

Konferencen var behagelig fri for det fra UNCTAD kendte gruppe-system med tilhørende konfrontation mellem u- og i-lande. Specielt omkring forhandlingerne vedrørende de nye begrænsningsbeløb tegnede der sig nogle interessante og delvis nye grupperinger. De lande, der ønskede de laveste beløb, var typiske nye redarnationer fra u-landene anført af Indien. De fik her følgeskab af østblokken anført af USSR og Polen. På den anden fløj med ønske om de største beløb fandt man USA, Canada, Australien, Frankrig samt Norge og Sverige, mens de øvrige vestlige lande grupperede sig i midten omkring det, der siden blev resultatet af forhandlingerne. Fra norsk og svensk side blev der, efter at man havde stemt for konventionen, afgivet stemmeforklaringer, hvorunder man pegede på, at man ved fastsættelsen af de nye begrænsningsbeløb næppe i tilstrækkelig grad havde taget hensyn til fremtidens krav til en begrænsningskonvention.

Bilag 5

Danmarks Havfiskeriforening
Kongensgade 59
 6700 Esbjerg

Dansk Fiskeriforening
 Studiestræde 3
 1455 København K.

Samarbejdsudvalget for de danske gensidige Skibsforsikringsforeninger
 Postbox 88
 9900 Frederikshavn

København, den 25. oktober 1979.

Handelsministeriets
 Sølovsudvalg
 Slotsholmsgade 12
 1216 København K.

1976-konventionens rederansvarsbegrænsning for fartøjer under 300 brt.

Hoslagt følger et af os udarbejdet notat, hvori vi nærmere redegør for fiskeriets syn på de problemer, der opstår, såfremt Danmark ikke benytter sin adgang til at indføre nedsatte **begrænsningsbeløb** for de mindre **fartøjer**.

Vi peger i notatet særlig på, at en forøgelse af begrænsningsbeløbene vil medføre øgede udgifter for fiskeriet.

at det er ønskeligt og **vigtigt** at Danmark indfører særregler **for** mindre fartøjer på linje med de særregler, vore nabolande ved Nordsøen og Østersøen måtte indføre,

at en fuld begrænsningsfond ikke vil stå i rimeligt forhold til de mindrefartøjers erfaringsmæssigt ringere skadevne samt på, at en forvoldsom indvidelse af de nugældende begrænsningsregler kan bringe fiskeriets mindre forsikringsforeninger i alvorlige vanskeligheder.

Endvidere skal det bemærkes, at de fangstbegrænsninger dansk fisker, i disse år pålægges medfører, at den økonomiske situation i fiskeriet er så anstrengt, at fiskeriet vanskeligt vil kunne bære de forøgede omkostninger der vil følge, såfremt der ikke indføres særregler for fartøjer under 300 brt.

Med venlig hilsen

A. Strandby Sørensen Niels Thomsen
 J. Madsen P. Michaelsen

NOTAT*)

vedrørende 1976-konventionens rederansvarsbegrænsning for fartøjer under 300 brt.

Af et den 8. oktober modtaget notat fra sølovsudvalget fremgår det, at mindstebeløbet for tingskade vil blive hævet fra ca. 70.000 kr. til ca. 1,1 mio, medmindre der indføres særregler for fartøjer på under 300 brt.

Det fremgår endvidere, at spørgsmålet om at udnytte konventionens art. 15, 2^b og indføre lempelser for de mindre fartøjer har været drøftet på nordisk plan. Fra svensk og norsk side har man ønsket, at der ikke indføres sådanne lempelser, og at der opnås nordisk enighed om spørgsmålet, medens danske og finske forhandlere vel var enige heri men tog forbehold om drøftelser med de berørte organisationer.

Samarbejdsudvalget har siden 1978 haft kontakt med de svenske ømsesidiga försäkringsbolagene, repræsenteret af advokat Lars Rahmn i Göteborg. Det fremgår, at de svenske fiskere og deres forsikringsforeninger ikke er enige med den svenske sølovskommission i, at der ikke bør indføres lempelser for de mindre fartøjer, samt at den svenske forsikringsinspektion ikke kån godkende, at de mindre forsikringsforeninger tegner ansvarsforsikringer til dækning af kollisionsansvar på ca. 900.000 svenske kroner.

Island ses ikke at have deltaget i London-konferencen. Ikke destomindre må nordisk fiskeri være interesseret i at få oplyst, om Island vil tiltræde konventionen, og om de

vil indføre særregler for de mindre fartøjer

Englands ende 1^{ge} stillingtagen til problemet synes ej heller oplyst.

Imidlertid er Departmoft Trade, et brev af 28^{de} februar 1971⁰ til British Tugowners Association gået ind for, at der for fartøjer under 300 brt. indføres en begrænsningsfond på 250.000 units of accounts fordelt med 166.667 units for personskade og 83.333 units for andre krav

Danske fiskere må endvidere i særdeles stor ft at det i hvilken stil- li Polen, Vesttyskland, Østtyskland, Holland, Belgien og Irland indtager til spørgsmålet. Med hensyn til Belgien har advokat Rahmn i et brev af 13. oktober 1978 oplyst, at dette land overvejer særregler.

Det fremgår ikke af sølovsudvalgets notat, hvorvidt de nordiske forhandlinger er indledt alene for at harmonisere de nordiske sølovgivninger eller om det tillige er hensigten, at det nordiske forhandlingsresultat skal influere på drøftelser i EF-regie.

Når lovudvalget i sit notat har oplyst, at norske og svenske undersøgelser har vist, at en forøgelse af de små fartøjers begrænsningsfond til ca. 1,1 mio kr. vil koste en årlig præmie på omkring 200 kr., synes dette ikke ganske holdbart for danske fiskere,

Der var i september 1978 i de danske foreninger forsikret 4.247 fartøjer, der fordelte sig således:

0- 49 brt	3.694 fartøjer	86,98 pct.
50- 99 brt	240 fartøjer	5,65 pct.
100-149 brt	175 fartøjer	4,12 pct.
150-199 brt	80 fartøjer	1,88 pct.
200-249 brt	20 fartøjer	0,47 pct.
250-299 brt	30 fartøjer	0,71 pct.
300- brt	8 fartøjer	0,19 pct.
I alt	4.247 fartøjer	100,0 pct.

Nyere opgørelser over kutterflådens antal og sammensætning findes endnu ikke, men

samarbejdsudvalget er klar over, at antallet af fartøjer senere er reduceret noget.

*)Fra Danmarks Havfiskeriforening m. fl., jfr. forrige side.

Et nyligt indhentet skøn hos en af foreningernes reassurandører siger, at forsikring af 1976-konventionens ansvarsbegrænsninger uden særregler for fartøjer under 300 brt. formentlig vil kunne dækkes ind for årlige præmiebeløb således:

indtil 49 brt	500,00 kr.
50–149 brt	750,00 kr.
over 150 brt	1.000,00 kr.

Lægges ovenstående statistik over fartøjerne antal og fordeling til grund, vil fiskeriets årlige præmie beløbe sig til omkring 2,3 mio kr.

Skønnet over præmiesatserne er usikkert, idet reassuranceselskaber og foreningerne ingen erfaringer har for, hvilke faktiske udgifter, der vil være forbundet med de nye ansvarsbegrænsningsregler, men skønnet bygger bl. a. på den betragtning, at de mindre fartøjer udgør et mindre faremoment end de større fartøjer. Man må derfor frygte, at en fuld ansvarsfond på ca. 1,1 mio kr. rent faktisk indeholder en overdækning og stort set kun bevirker en for høj ansvarspræmie for de mindre fartøjer.

Betragtninger om det mindre fartøjs mindre skadegørende evne må også formodes at ligge bag, når konventionen i art. 15, 2 b åbner mulighed for særregler.

Samarbejdsudvalget bør næppe lægge sig fast på, hvorledes småfartøjernes ansvar bør udformes, men tænker man sig en mindste grænse fastlagt ved 50 brt., vil op imod 90 pct. af fartøjerne være dækket af denne grænse.

Rederansvarsbegrænsninger for anden skade end personskaade for fartøjer under 300 brt. kunne tænkes udformet således:

Min. tonnage 50 brt. med en begrænsning på 22.750 SDR svarende til ca. 160.000 kr. for hvert brt. ud over 50 brt. øges begrænsningen med 577 SDR svarende til ca. 4.000 kr.

For så vidt angår personskaade kunne man foreslå lignende regler men med beløb, der er dobbelt så store.

Udformes undtagelsesreglerne efter sådanne retningslinier, undgår man at puste de små fartøjers ansvar urimeligt op, ligesom man sikrer en jævn overgang for ansvar for fartøjer på 299 brt. og på 300 brt.

Det må erkendes, at forslaget formentlig indeholder »rabat« for de mindre fartøjers extreme muligheder for skadegørende handlinger, men rabatten er sandsynligvis mindre, end den konventionen sikrer for alle andre fartøjer og især for de helt store fartøjers extreme ansvarsmuligheder.

Lovudvalget har i sit notat gjort bemærkninger om de små foreningers chancer for at overleve forhøjelse af begrænsningsfonden.

Spørgsmålet har telefonisk været drøftet med Forsikringsrådet, der udtalte betænkeligheder og frygt for, at det kunne blive vanskeligt for foreningerne at overbevise rådet om, at de fortsat vil være i stand til at sikre deres medlemmer.

Danske fiskere må anse det for uheldigt, om man via en urimelig forhøjelse af ansvarsreglerne spolerer fiskeriets mere end 100-årige tradition for at forsikre egne fartøjer.

De gensidige danske Skibsforsikringsforeningers Samarbejdsudvalg
Postbox 88
9900 Frederikshavn
Frederikshavn, den 10. december 1979.

Industriministeriets Sølovsudvalg
Slotsholmsgade 12
1216 København K

1976-konventionens rederansvarsbegrænsning for fartøjer under 300 brt.

I fortsættelse af behagelige drøftelser med Sølovsudvalget den 25. oktober 1979 følger hoslagt kopi af den i vort notat omtalte skrivelse af 28. februar 1977 fra Department of Trade til British Tugowners Association.

Til belysning af det under mødet berørte spørgsmål om, i hvilket omfang danske fiskere er omkommet som følge af påsejlingsulykker, har vi rettet henvendelse til Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Fiskeri, der har oplyst, at der i tidsrummet fra den 1. januar 1975 til den 31. oktober 1979 er omkommet 124 fiskere. 3 af disse er omkommet ved påsejlingsulykker, een i 1976, een i 1977 og een i 1979, medens resten 121 er omkommet ved

andre ulykker, f. eks. som følge af overisning og forlis.

Inden for det samme tidsrum har de af os forsikrede fartøjer i eet tilfælde forårsaget, at andre søfolk er omkommet. Uheldet indtraf, da et 290 brt. stort fiskefartøj den 1. april 1978 stødte sammen med en coaster i Nord-søen. Ved den lejlighed omkom 3 søfolk.

Jeg har i øvrigt som aftalt på mødet bedt forsikringsforeningerne oplyse, i hvilke tilfælde, deres forsikrede fartøjer har foranlediget skader, der ikke har kunnet dækkes af de skadevoldende fartøjers ansvarsbegrænsningsbeløb.

Tallene, der ser således ud, dækker perioden 1. januar 1975 - 31. oktober 1979. Skader forvoldt af fartøjer på under 50 brt.:

¹⁾ Antal	²⁾ Skader	³⁾ Begrænsningsbeløb	Pkt. 2 ÷ pkt. 3
8 af fartøjer på 50–100 brt.:	1.059.941 kr.	592.687 kr.	467.254 kr.
9 af fartøjer større end 100 brt.:	2.569.571 kr.	647.313 kr.	1.922.258 kr.
18	5.942.153 kr.	1.448.754 kr.	4.493.399 kr.
I alt 35	9.571.665 kr.	2.688.754 kr.	6.882.911 kr.

I eet tilfælde, der ikke er medtaget foran, har sagen endnu ikke kunnet gøres op. Det drejer sig om en 274 brt. stor kutter, der den 9. juli d.å. påsejlede og sænkede en anden kutter. Det totalforliste fartøj var forsikret for 554.100 kr. En ca. 65-årig fisker, der er medtaget i Ulykkesforsikringsforbundets opgørelse, omkom.

I den periode, som opgørelsen vedrører, er der af de gensidige skibsforsikringsforeninger i alt udbetalt erstatninger på ca. 228 mio kr.

Det fremgår af statistikken, at man i de forholdsvis få tilfælde, hvor fartøjer under 50 brt. har begrænset deres ansvar, har kunnet dække ca. 56 pct. af skaderne. For de 2 an-

dre kategorier af fartøjer er dækningsprocenten ca. 25.

Det er tidligere oplyst for udvalget, at ca. 90 pct. af de af foreningerne forsikrede fartøjer måler 50 brt. eller mindre.

Jeg må derfor fastholde det i notatet af 25.

oktober anførte synspunkt, at der ikke er behov for at hæve ansvarsbegrænsningen for alle vore fartøjer til ca. 1,1 mio kr., og at det er af vital betydning for foreningernes fortsatte eksistens, at der indføres særregler for fartøjer, der måler mindre end 300 brt.

Med venlig hilsen

Jørgen Madsen
direktør

