

## Bilag 3

### Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om begrænsning af rederansvaret

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. Revisjonen 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 såkald-

te globalbegrænsning) der giver rederen adgang til at begrænse ansvaret først og fremmest 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. Begrænsningsbeløbene efter kapitel 12 virker selv som et katastrofeloft og har derved samme funktion, som begrænsningsbeløbene 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 begrænsningsbeløb, der følger af de specielle begrænsningsregler, 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 begrænsningsreglerne opnås der erstatningsretligt en ligestilling mellem rederier med flere skibe og rederier med kun et skib.