

Begrænsningsbeløbene 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 betænkning 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:

Poincaré-francen er erstattet som beregningsenhed af den såkaldte SDR (Special Drawing Right) som fastsættes af den internationale valutafond (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 personskadekrav, 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 kroners 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 udækkede del af et sådant krav dog konkurrere på lige fod med