

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 erstatter 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 culpa-ansvar 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 erstatter. 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