

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 forslagets § 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 tredjemand, 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 uskadelliggørelse 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 forslagets § 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.