

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 konossementskonventionen af 1924, der benævnes 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 forslagens § 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 »personale«. 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 personskaade 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 trækingsrettigheder (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.