

begrunde, at den enkelte skadevolders retsstilling skal afhænge af, hvorvidt hans hjemstat har ratificeret konventionen eller ej. Også hensynet til forudberegneligheden, herunder skadelidtes muligheder for at dække sig ind forsikringsmæssigt, taler for, at der anvendes ensartede regler på området, når en sag bringes for danske domstole.

2. Konventionens artikel 15, stk. 2, a, giver kontraherende stater adgang til at fravige konventionens regelsæt for så vidt angår de skibe, der alene er bestemt til sejlads ad indre vandveje. I betragtning af, at en sådan sejlads kun forekommer i særdeles begrænset omfang i Danmark, finder udvalget det ikke nødvendigt med en særregel herfor.

3. Efter konventionens artikel 15, stk. 2, b, kan der fastsættes særregler for så vidt angår skibe under 300 brt. En tilsvarende bestemmelse findes i den til 1957-konventionen knyttede signaturprotokol pkt. 2, b. Både denne protokol og 1976-konventionen henviser til særregler for så vidt angår ansvarsbegrænsningssystemet (system of limitation of liability). Dette udtryk dækker mere end blot begrænsningsbeløbenes størrelse, således f. eks. også begrænsningsfeltet samt reglerne om fortabelse af adgangen til ansvarsbegrænsning, men det er dog ved udarbejdelsen af 1957- og 1976-konventionerne samt under drøftelserne ved indarbejdelsen af 1957-konventionen i den danske sølov begrænsningsbeløbenes størrelse, man især har haft i tankerne. Artikel 15, stk. 2, b, i 1976-konventionen skal derfor ses i sammenhæng med artikel 6, stk. 1, hvoraf det følger, at for skibe under 500 brt skal der gælde en ansvarsgrænse svarende til et skib på 500 brt. I 1957-konventionen var mindstetonnagen 300 brt.

Ved udarbejdelsen af gældende § 235 benyttede man sig af hjemlen i 1957-konventionens signaturprotokol til at sænke minimumstonnagen ved tingsskadekrav til 150 brt.

Under udarbejdelsen af nærværende lovudkast har udvalget været i forbindelse med repræsentanter for fiskerierhvervets organisationer. Man skal herom bl. a. henvise til de som *bilag 5* og *6* optrykte skrivelser fra de gensidige danske skibsforsikringsforeningers samarbejdsudvalg af henholdsvis 25. oktober og 10. december 1979.

Fra fiskerierhvervets side blev der udtrykt betænkelighed ved, at man anvender begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen. Man gjorde herved bl. a. gældende, at det ikke vil være muligt for de danske gensidige skibsforsikringsforeninger at forsikre for et beløb svarende til 1976-konventionens mindstebegrænsningsbeløb, hvorfor det ville indebære en risiko for en opløsning af disse forsikringsforeninger, såfremt man anvender konventionens begrænsningsbeløb på fiskefartøjer. Man pegede i denne forbindelse på, at den langt overvejende del af den danske fiskeflåde er forsikret gennem disse skibsforsikringsforeninger, og at dette forsikringsystem indebar meget lave administrationsomkostninger. Fiskerierhvervets repræsentanter ville ikke lægge sig fast på et bestemt begrænsningsbeløb; man har imidlertid peget på, at op imod 90 pct. af fiskefartøjerne er under 50 brt, og at en minimumstonnage på 500 brt for disse skibe på grund af deres relativt ringe skadevoldende evne vil kunne give anledning til forsikringsmæssig overdækning. Endvidere peger man på, at præmier baseret på 1976-konventionens minimumstonnage vil være en urimelig økonomisk belastning for fiskerierhvervet. Fiskerierhvervets repræsentanter gør endelig gældende, at man bl. a. i England har indført særregler for skibe under 300 brt., hvilket medfører, at en skadelidt ved en engelsk domstol vil få mindre end en dansk domstol ville give ham i erstatning i anledning af skade forvoldt af et skib under 300 brt.

Sølovsudvalget har ikke kunnet tilslutte sig de fremførte synspunkter. Ifølge oplysninger, som udvalget har indhentet hos forsikringsrådet, vil det ikke berøre de gensidige skibsforsikringsforeningers eksistensgrundlag, såfremt en minimumstonnage på 500 brt også gælder for fiskefartøjer. Ganske vist vil foreningerne ikke kunne påtage sig på egen hånd at forsikre de fulde begrænsningsbeløb på grund af kravene til foreningernes egenkapital, men dette spørgsmål vil kunne løses gennem genforsikring. Efter udvalgets opfattelse vil en minimumstonnage på 500 brt heller ikke medføre en overforsikring af de mindre fiskefartøjer, specielt skibe under 500 brt, idet udvalget ikke finder grunde for at antage, at disse skibes mindre skadeevne ikke ville blive lagt til grund ved præmieberegningen i forbindelse med genforsikringen. Ifølge