

de for udvalget foreliggende oplysninger fra fiskeriets organisationer vil den totale ansvarsforsikringspræmie for et fiskefartøj på 150 brt være 1.000 kr. om året, såfremt man baserer sig på en mindstetonnage på 500 brt. Udvalget finder derfor ikke, at størrelsen af denne præmie kan begrunde særregler for så vidt angår fiskefartøjer. En forhøjelse af begrænsningsbeløbets størrelse vil næppe efter udvalgets opfattelse medføre nogen væsentlig forhøjelse af de samlede erstatningsudbetalinger fra skibsforsikringsforeningerne. I perioden 1. januar 1975-31. oktober 1979 var der ifølge oplysninger fra skibsforsikringsforeningerne en samlet udbetaling af erstatninger på ca. 228 mill. kr. I den samme periode medførte 1957-konventionens ansvarsgrænser, at krav på ca. 7 mill. kr. ikke kunne kræves dækket. Ansvarsbegrænsningen har således procentuelt kun ringe indflydelse på den samlede erstatningsudbetaling.

Udvalget har været opmærksom på, at man i England indfører særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 brt. Allerede i dag gælder der dog for skibe under 150 brt forskellige regler i Danmark og i England, uden at dette har givet anledning til særlige problemer, og udvalget kan derfor ikke tillægge denne forskel afgørende betydning. Nogen harmonisering af reglerne mellem alle de lande, hvis fiskefartøjer sejler i samme farvande som danske fiskefartøjer, vil næppe under nogen omstændigheder være mulig. I denne forbindelse skal udvalget dog pege på, at der under forhandlinger mellem de nordiske sølovsudvalg er opnået enighed om at anbefale, at ingen af de nordiske lande fastsætter særregler for skibe under 300 brt. I forholdet til skibe fra de øvrige nordiske lande vil der således gælde den samme ansvarsgrænse. I kraft af lovvalgsreglen i udkastets § 243a vil de i udkastet fastsatte ansvarsgrænser endvidere gælde for alle skibe uanset nationalitet, når sagen behandles ved danske domstole.

Også mindre fragtskibe (coastere) vil være omfattet af minimumstonnagen på 500 brt. Udvalget er opmærksom på, at en forhøjelse af minimumstonnagen for mindre skibe til 500 brt indbærer en større stigning i udgifterne til forsikringspræmier for de mindre handelskibe end for fiskefartøjer, dels fordi coasterne må antages at have en større skadeevne, dels fordi kredsen af potentielt skadelidte

vil være større i forbindelse med skader forårsaget af coastere, og bl. a. omfatte ladningsinteresser om bord i det skadevoldende skib. Udvalget finder imidlertid, at de samme hensyn, som har ført til forhøjelsen af begrænsningsbeløbene i 1976-konventionen i forhold til 1957-konventionen, taler imod, at der indføres særregler for så vidt angår coastere under 300 brt.

Også lystfartøjer vil være omfattet af mindstetonnagen på 500 brt.

4. Efter konventionens artikel 15, stk. 3, kan den kontraherende stat fastsætte særregler for krav, hvor hverken den ansvarlige eller skadelidte er statsborgere i en anden kontraherende stat. Udvalget finder dog ikke, at der er behov for at indføre særregler for disse forhold og henviser i øvrigt til bemærkningerne ovenfor til konventionens artikel 15, stk. 1.

5. Konventionens artikel 15, stk. 4, giver kontraherende stater adgang til at undtage boreskibe fra konventionens regelsæt, såfremt der i vedkommende kontraherende stats nationale lovgivning er fastsat højere ansvarsgrænser for sådanne boreskibe, eller såfremt vedkommende kontraherende stat har tilsluttet sig en konvention, der regulerer begrænsningsretten for sådanne boreskibe. Undtagelse kan dog kun gøres for så vidt angår krav, der opstår i forbindelse med boring, jfr. konventionens formulering: »Constructed for, or adapted to, and engaged in«.

Udvalget er bekendt med, at der i energiministeriet arbejdes med et lovforslag, hvori der fastsættes særligt høje ansvarsgrænser for boreskibe (og flytbare boreplatforme), medens de anvendes til efterforskning eller indvinding på dansk sokkelområde. Det er derfor *ex tute* i lovudkastets § 243, stk. 2, fastslået, at for boreskibe samt flytbare platforme gælder der særlige ansvarsgrænser, medens de bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på den danske kontinentalsokkel. Det følger heraf modsætningsvis, at boreskibe og flytbare platforme i andre situationer er omfattet af kapitel 10. Udvalget har dog ikke ønsket at foreslå en positiv bestemmelse herom, da det kunne lede til en modsætningslutning i relation til andre kapitler i søloven.