

ten. Der er imidlertid i alle nordiske udvalg enighed om at anbefale, at der ikke gøres en undtagelse fra konventionens generelle begrænsningsfelt.

Udvalget har heller ikke fundet anledning til at foreslå særregler for krav i anledning af fjernelse eller uskadeliggørelse af et skibs ladning. Også sådanne krav vil, hvis de er baseret på en aftale mellem skibets redør og en trediemand, i medfør af lovudkastets § 236, jfr. konventionens artikel 2, stk. 2, være undtaget fra begrænsningsretten. Indgås aftalen om uskadeliggørelse af ladningen, f. eks. ladningen i et skib, der er sunket i havneområdet, mellem havnemyndighederne og en trediemand, vil havnemyndighedernes krav på at få dækket omkostningerne hos skibets reder eller ladningsejeren derimod være omfattet af begrænsningsretten. Rederen, henholdsvis ladningsejeren, vil dog efter omstændighederne være tilskyndet til selv at foranledige vraget eller ladningen fjernet.

f. Hverken 1976-konventionen eller 1957-konventionen indeholder regler, der undtager krigsskibe og andre statsskibe fra begrænsningsretten. Der er da heller ikke i gældende sølovs kapitel 10 særregler for så vidt angår krigsskibe.

I konventionen fra 1924 om begrænsning af rederens ansvar var der hjemmel for de kontraherende stater til at undtage krigsskibe m. v. fra begrænsningsretten. Udeladelsen af en sådan bestemmelse i 1957-konventionen og 1976-konventionen fortolkes i almindelighed således, at der ikke for de kontraherende stater vil være adgang til at fastsætte særregler for krigsskibe m. v. En sådan fortolkning finder yderligere støtte i, at visse specielle flydende indretninger, nemlig luftpuddefartøjer samt platforme og i en vis udstrækning boreskibe, udtrykkeligt (i artikel 15) undtages fra 1976-konventionen.

Det er dog blevet hævdet, at krav i anledning af skader, der skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, falder uden for konventionens anvendelsesområde, idet konventionen har til formål at regulere begrænsningsretten for skibe under normal sejlads, det vil først og fremmest sige handelsflådens skibe. Fra engelsk retspraksis kendes således eksempler på, at skade, der er forvoldt af u-både i neddykket tilstand, ikke

falder ind under begrænsningsretten. I den svenske højesteretsdom af 1. juni 1978 blev det fastslået, at staten ikke kunne begrænse ansvaret for skade i anledningen af, at en svensk u-båd (BÆVEREN) i neddykket tilstand kolliderede med et handelsskib.

Under hensyntagen til, at lov nr. 198 af 26. maj 1950 forbyder sagsanlæg eller andre rettlige skridt mod fremmede statsskibe, der benyttes i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, kan det ikke anses for at indebære et brud på Danmarks folkeretlige forpligtelser efter en eventuel ratifikation af konventionen at indføre eventuelle særregler for sådanne skibe.

Spørgsmålet om statsskibes begrænsningsret har været drøftet mellem de nordiske sølovsudvalg. Der er mellem udvalgene enighed om, at der i betragtning af den usikkerhed, der har hersket omkring spørgsmålet, vil være et behov for at få lovfæstet en regel, der udtrykkelig undtager statsskibe fra begrænsningsretten, når skibet anvendes i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, og når skaden samtidig skyldes skibets særlige indretning eller anvendelse. Med statsejede skibe sidestilles privatejede skibe, der benyttes i sådant øjemed af staten. Om den nærmere afgrænsning af bestemmelsen henvises endvidere til de specielle bemærkninger til § 243.

Udvalget anbefaler endvidere, at 1976-konventionens minimumstonnage på 500 brt forhøjes for så vidt angår de ovenfor omhandlede statsskibe, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed, men hvor skaden ikke skyldes skibets særlige egenskaber. De synspunkter, der har ført til at indrømme private redere ret til at begrænse ansvaret, jfr. ovenfor under c, finder ikke anvendelse, når det drejer sig om statslig skibsfart. Hertil kommer, at visse statsskibes, specielt krigsskibes, relativt beskedne tonnage ikke giver noget sandt billede af skibenes skadeevne, hvorfor det forekommer rimeligt at forhøje mindstestonnagegrænsen for at dække de tilfælde, hvor der er uenighed om, hvorvidt de opståede skader skyldes skibets »særlige indretning eller anvendelse«.

På denne baggrund foreslår udvalget, at minimumstonnagen i forbindelse med krav i anledning af skade, der er forvoldt af et krigsskib eller andet skib, der benyttes af staten i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, fastsættes til 5.000 brt.