

herved skibstilsynslovgivningen, hvoraf det fremgår, at som passagerskibe betragtes alene skibe, der beforder flere end 12 passagerer. Skibe, der medbringer et lavere antal passagerer, behøver således intet passagercertifikat. Ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen for et sådant skib bør man efter udvalgets opfattelse behandle det, som om det havde »certifikat« til at medtage 12 passagerer, medmindre der ud fra specielle regler er fastsat et lavere antal passagerer, idet konventionens henvisning til certifikatets angivelser må betrages som udtryk for, at begrænsningsbeløbet ikke afhænger af det faktiske antal medførte passagerer.

En passagers krav på erstatning i anledning af forsinkelse eller skade på rejsegods vil være omfattet af ansvarsgrænsen i stk. 3.

I *stk. 2* fastsættes ansvarsgrænsen for krav i anledning af skade på andre personer end skibets egne passagerer. Som nævnt ovenfor til forslaget § 236, nr. 5, vil ansvaret ikke kunne begrænses for krav fra personer, der tilhører besætningen. *Stk. 2* vedrører derfor i første række krav fra personer om bord i et andet skib eller personer i land. Krav fra ansatte, der er omfattet af § 243 a, stk. 1, 2. pkt., vil dog også være omfattet af § 238, stk. 2.

I *stk. 3* fastsættes ansvarsgrænsen for krav i anledning af tingsskadekrav og andre krav som nævnt i § 235, bortset fra krav, der er omfattet af *stk. 1* i nærværende paragraf, samt personskadekrav, der er blevet fuldt ud dækket inden for ansvarsgrænsen, som nævnt i *stk. 2* i nærværende paragraf. I § 239, stk. 2, er det angivet, hvorledes en udækket del af et krav som nævnt i § 238, stk. 2, konkurrerer med andre krav, som er nævnt i § 238, stk. 3, inden for den her fastsatte ansvarsgrænse.

*Stk. 4*, der gengiver 1976-konventionens artikel 9, stk. 1 og 2, fastslår for det første, at ansvarsgrænserne i *stk. 1-3* gælder summen af alle krav, der opstår ved en og samme hændelse. Udtrykket »hændelse« (distinct occasion) er ikke defineret i 1976-konventionen; i 1969-konventionen om ansvar for olie-skader, artikel 1, stk. 8, defineres »hændelse« (incident) som »enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse . . .«. Denne definition må ganske vist ses i sammenhæng med 1969-konventionens artikel 1, stk. 6 og 7, men kan dog formentlig

tages som udgangspunkt ved den konkrete afgørelse af, om flere skader, der indtræffer umiddelbart efter hinanden, kan anses for at hidrøre fra den samme hændelse.

For det andet fastslås det i *stk. 4*, at såfremt kravet rettes mod flere af de i § 234 nævnte personer, der er ansvarlige for den skadevoldende hændelse, gælder ansvarsgrænsen for de sammenlagte krav mod disse personer. En solidarisk hæftelse gælder med andre ord alene begrænsningsbeløbet, ikke det fulde erstatningsbeløb. Har en af de ansvarlige betalt begrænsningsbeløbet, er de medansvarlige frigjort over for den skadelidte. Det følger af § 234, stk. 3, samt af konventionens artikel 1, stk. 6, at en ansvarsforsikrer er beskyttet på samme måde som den sikrede selv.

Er der flere skibe involveret i den skadevoldende hændelse, og påhviler ansvaret for hændelsen ikke kun det ene skib, vil skadelidte sideløbende kunne rette krav mod alle ansvarlige skibe op til skibenes respektive begrænsningsbeløb.

Aggregeringen af kravene gælder også ved den indbyrdes regres mellem de ansvarlige. Ved opgørelsen af det endelige ansvar mellem de ansvarlige vil man således skulle anvende skyldbrøken på ansvarsgrænsen. Dette må også gælde, hvor den ansvarlige, der gør regreskravet gældende, i medfør af § 237 har mistet retten til at begrænse sit ansvar.

*Stk. 5* gengiver konventionens artikel 6, stk. 4, samt artikel 9, stk. 1 (c).

Af den første sætning følger, at for bjærgere, der ikke opererer fra et skib, men f. eks. fra en helikopter, eller som kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Denne bestemmelse er et nødvendigt supplement til *stk. 2* og *stk. 3*, idet de her fastsatte ansvarsgrænser er afhængige af skibets tonnage.

Ansvarsgrænsen efter *stk. 5* anvendes ikke, når bjærgeren opererer fra eget skib, uanset om han, som det var tilfældet i TOJO-MARU-sagen, faktisk befinder sig uden for bjærgningsfartøjet på tidspunktet for den skadevoldende hændelse.

Af den 2. sætning i *stk. 5* følger, at ansvarsgrænsen, udregnet på basis af en tonnage på 1.500 tons, skal anvendes på de aggregerede krav om den eller de af den 1. sætning omfattede bjærgere samt disses folk.