

begrænsningsfond. En sådan begrænsningsfond vil også have virkning for de af dommen omfattende krav, selv om begrænsningsfonden er oprettet i udlandet, uanset om den er oprettet af den domfældte eller en af hans medansvarlige, og uanset om den medansvarlige har oprettet fonden på grund af et krav, der ikke har været gjort gældende i den første sag.

#### Til § 243

I § 243 er fastsat særregler for så vidt angår statsskibe og visse flydende indretning.

Det følger af *stk. 1*, at uanset § 238, *stk. 2* og *3*, skal ansvarstonnagen for et skib, der anvendes af staten i ikke-kommercielle øjemed, mindst udgøre 5.000 brt.

I de generelle bemærkninger, pkt. f, er der redegjort for baggrunden for denne bestemmelse, specielt for udvalgets overvejelser omkring bestemmelsens overensstemmelse med de forpligtelser, som en stat påtager sig ved at ratificere 1976-konventionen.

Selv om *stk. 1, 1. sætning*, forhøjer konventionens minimumstonnage, fastsætter den dog forudsætningsvis, at der som udgangspunkt tilkommer også ikke-kommercielle statsskibe en adgang til at begrænse ansvaret. Efter *stk. 1, 2. sætning*, bortfalder imidlertid denne begrænsningsret for ikke-kommercielle statsskibe i de tilfælde, hvor det efter en konkret bedømmelse af skaden og den ansvars-pådragende handling kan fastslås, at skaden skyldes skibets særlige indretning eller anvendelse. Bestemmelsen kodificerer efter udvalgets opfattelse alene gældende retstilstand, jfr. den i de generelle bemærkninger nævnte BÆVER-dom.

Ved bedømmelsen af, om et skib kan siges udelukkende at blive anvendt i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, jfr. herved både *1.* og *2. sætning* i *stk. 1*, er det ikke afgørende, om skibet efter sin indretning eller anvendelse frembyder specielle risici for den øvrige skibsfart m. v. Udover de i forslaget specielle fremhævede krigsskibe betragtes eksempelvis også toldbåde samt skibe, der anvendes til kystovervågning, som ikke-kommercielle statsskibe. I lovteksten er udtrykkeligt undta-

get isbrydere samt skibe, der anvendes i forbindelse med bjærgning. De af miljøstyrelsen anvendte forureningsbekæmpelsesskibe vil være undergivet mindstetonnagen på 5.000 brt, uanset om de måske i det konkrete tilfælde optræder som bjærgere af et nødstedt skib.

Med skibets særlige egenskaber eller anvendelse, jfr. *stk. 1, 2. sætning*, tænkes der på egenskaber eller anvendelse, som hænger sammen med skibets egenskab af at være et statsskib. Skader, som forårsages af en skydeøvelse fra et krigsskib eller af, at et krigsskib i forbindelse med en natøvelse sejler med slukkede lanterne eller af, at en u-båd sejler i undervandsposition, er typiske eksempler på tilfælde, hvor der ikke vil være ret til at begrænse ansvaret. Heller ikke skader, der er forvoldt af en told- eller politibåd under udrykning, er undergivet begrænsningsret.

Om *stk. 2* henvises til de generelle bemærkninger, pkt. e, *5*.

#### Til § 243 a

Bestemmelsen indeholder bl. a. visse interlegale regler.

Det følger af *stk. 1*, at der gælder et »lex fori-princip«, idet reglerne i kapitel 10 skal anvendes i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved danske domstole, uanset om fremmed ret i øvrigt skal anvendes. Også reglerne i forslaget til kapitel 15 vil finde anvendelse, jfr. henvisningen hertil i forslagets § 240, *stk. 4*, der er omfattet af henvisningen i § 243 a.

En undtagelse fra lex fori-princippet findes dog i sidste sætning i forslagets § 243 a, *stk. 1*, der gengiver konventionens artikel 3, *stk. 5*, in fine, jfr. bemærkningerne til forslagets § 236, nr. 5.

I *stk. 2* er det fastsat, at reglerne i kapitel 10 kan fraviges for så vidt angår krav, der er undergivet en almindelig regel om lempelse af skadevolders ansvar. Nogle almindelige lempelsesregler findes ikke i dansk ret, men bestemmelsen er medtaget af hensyn til de tilfælde, hvor interlegale regler gør anden national lovgivning anvendelig.