

end 150.000 francs (svarende til ca. 68.700 kr.), hvilket beløb på den ene side vil sikre mod helt urimeligt lave ansvarsbeløb, således som det er forekommet under den gældende sølov, og på den anden side næppe kan medføre nogen uoverkommelig forsikringsmæssig byrde for rederen. Disse synspunkter er fuldt ud anerkendte af de finske, norske og svenske komiteer, og disse komiteers respektive lovudkast er affattet i overensstemmelse hermed.

Det danske udvalg har vedrørende spørgsmålet om mindsteansvarsgrænsen ved tings-skade været i forbindelse med repræsentanter for fiskerierhvervets og den mindre skibsfarts organisationer. Man skal herom bl. a. henvise til de som bilag 5-7 optrykte skrivelser fra Dansk Fiskeriforening, Vestjysk Fiskeriforening og Forsikringen af danske Fiskefartøjer af 11. august 1960, fra Rederiforeningen af 1895 af 1. august 1960 samt fra Rederiforeningen for mindre Skibe af 2. juli 1960. Endvidere har spørgsmålet været drøftet mundtligt med en fyldig repræsentation for de nævnte organisationer, hvorunder der fra disses side blev givet udtryk for betænkelighed ved den foreslåede tonnagegrænse på 150 tons.

Fra nogle sider inden for udvalget har det synspunkt været gjort gældende, at man, når talen er om tings-skade, ikke bør fastsætte nogen minimumsgrænse for mindre skibe, der anvendes til fiskeri, men lade skibets faktiske tonnage være afgørende. Man har herved navnlig henvist til, at den engelske „Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act“ af 1958, hvorved konventionens regler er gennemført i engelsk lovgivning, ikke har fastsat nogen mindstegrænse for ansvaret ved tings-skade, men ligesom efter de tidligere gældende regler beregner ansvarsgrænsen på grundlag af skibets virkelige tonnage.

Man gør fra de pågældendes side gældende, at dansk fiskeri i betydelig grad udøves i farvande, der grænser til England og med benyttelse af engelske havne, og at det derfor er af stor betydning, at der gælder samme ansvarsregler for danske fartøjer som for engelske. Man har videre peget på, at den bestående ordning, hvorefter danske fiskefartøjer i alt overvejende grad er forsikrede gennem de gensidige forsikringsforeninger, har virket meget tilfredsstillende

bl. a. som følge af, at der efter stiltiende aftale normalt aldrig rejses krav om erstatning for næringstab eller lignende. Hvis der gennemføres højere ansvarsgrænser, må dette befrygtes at ville give anledning til, at mange krav om erstatning for tidstab etc. bliver rejst, og dette ville kunne føre til højere præmier og i det hele betyde en belastning af administrationen af fiskeriforsikringen.

Andre medlemmer af udvalget er imidlertid af den opfattelse, at man bør følge den samme linje som de øvrige nordiske lovudkast og fastsætte den laveste ansvarsgrænse ved tings-skade til 150.000 francs. Man lægger herved vægt på hensynet til, at den nordiske retsenhed også på dette punkt søges opretholdt, i hvilken forbindelse man tillige henviser til, at små fragtskibe under 150 tons normalt ikke anvendes udenfor et snævrere fartsområde, der for en stor del udgøres af de farvande, der omgiver de nordiske lande, og at også en betydelig del af det danske fiskeri foregår i de samme områder, hvori f. eks. svenske fiskere har deres virksomhed. Man er endvidere af den opfattelse, at den gældende ansvarsbegrænsningsregel, hvorefter skibets faktiske tonnage lægges til grund selv for de mindste fartøjer, i adskillige tilfælde har ført til en i forhold til skadelidte urimelig begrænsning af ansvaret. Dette forhold gør sig i særlig grad gældende med hensyn til mindre specialfartøjer som f. eks. bugserbåde o. l. skibe, der med deres relativt store maskinkraft kan forvolde betydelig materiel skade, men som normalt har en meget lav nettotonnage. En erstatningsgrænse på 150.000 francs (ca. 68.700 kr.) vil på den ene side give et mere rimeligt grundlag for erstatningsberegningen og kan på den anden side næppe antages at medføre en for de pågældende rederier uoverkommelig forøgelse af deres forsikringsudgifter. Hvis man, som fra anden side inden for udvalget ønsket, kun stryger mindstetonnagegrænsen for så vist angår fiskefartøjer, der i almindelighed må antages at have relativ ringe maskinkraft, gør det fornævnte misforhold mellem fartøjers skadevoldende evne og begrænsningen af ansvaret sig måske knapt så stærkt gældende, men det kan dog ikke udelukkes, at også et sådant fiskefartøj i nogle tilfælde kan volde skade af betydeligt øko-