

lige grænser for så vidt angår boreskibe, hvorved bemærkes, at disse har en tonnage, der svarer til den, andre skibe af samme størrelse har, og således ikke en særlig lav tonnage som platforme.

I femte afsnit i bemærkningerne til § 20 udtales, at de om rederbegrænsning gældende internationale konventioner ikke gælder flytbare platforme. Der er grund til at påpege, at dette er tvivlsomt for så vidt angår Ansvarsbegrænsningskonventionen fra 1957. Vi er opmærksomme på, at retstilstanden vil blive en anden, når Ansvarsbegrænsningskonventionen fra 1976 måtte træde i kraft.

Med hensyn til boreskibes adgang til ansvarsbegrænsning bemærkes, at svensk retspraksis næppe alene kan være afgørende for spørgsmålet om, hvorvidt der uden at krænke Ansvarsbegrænsningskonventionen fra 1957 kan fastsættes afvigende begrænsningsbeløb for boreskibe under borefasen. Som udgangspunkt må det antages, at boreskibe har begrænsningsret i henhold til 1957-konventionen. Begrundelsen for de særlige ansvarsgrænser for platforme gør sig iøvrigt heller ikke gældende fore boreskibe.

I afsnittet på side 39, der begynder: "Er der sket personskade ...", må der sættes spørgsmålstegn ved bemærkningen i tredje punktum. Hvor vidt anlæggets ejer er ansvarlig for hjælpefartøjer, må afhænge af, om dette ansvar skal afgøres efter de almindelige regler om husbondansvar eller efter sølovens § 233.

Til § 20, stk. 3, bemærkes, at såfremt en dansk platforms-ejer, der samtidig er bevillingshaver, udlejer sin platform til en anden bevillingshaver, og platformen under lejemålet volder skade, er det urimeligt, at udlejeren af platformen ikke skulle kunne begrænse sit ansvar. Vi antager, at hensigten har været, trods ordlyden, at der skulle være begrænsningsret.

Vi må endvidere fortsat fastholde, at § 20, stk. 3 vil medføre en væsentlig ændring af de i dag gældende regler om adgang til at foretage ansvarsbegrænsning i henhold til sølovens regler. Indebærer bestemmelsen ikke nogen ændring af gældende ret, er den overflødig og bør derfor udgå.