

Bemærkninger til lovforslaget.

Det af handelsministeriet i 1957 nedsatte udvalg, der har til opgave i samarbejde med tilsvarende udvalg i Norge, Sverige og Finland at revidere visse dele af den gældende sølov har i maj 1972 afgivet sin 4. betænkning (Betænkning nr. 642/1972), der omfatter forslag om en ændret affattelse af de i den gældende sølovs femte kapitel (Om befragtning) indeholdte regler vedrørende henholdsvis befordring af gods og befordring af passagerer og rejsegods. Endvidere indeholder 4. betænkning forslag om ændringer i enkelte andre sølovsbestemmelser bl. a. i ottende kapitel (Om skade ved sammenstød) og i ellefte kapitel om forældelse af visse fordringer.

De i udvalgets tre tidligere delbetænkninger indeholdte forslag til ændringer i søloven er gennemført ved lov nr. 159 af 27. maj 1964, lov nr. 227 af 8. juni 1966 samt lov nr. 205 af 24. maj 1972. Sidstnævnte lov, der omhandler en fuldstændig revision af kapitlerne om partrederi samt om søpanteret m.v., forventes sat i kraft den 1. januar 1973 samtidig med ikrafttræden af tilsvarende ændringer i den norske sølov.

De i sølovsudvalgets 4. betænkning indeholdte lovforslag, der er resultatet af et snævert nordisk samarbejde, har for så vidt angår godsbefordring i første række haft til formål i dansk sølovgivning at indarbejde reglerne i den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i februar 1968 vedtagne tillægsprotokol til konventionen af 1924 om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer for derigennem at muliggøre en hurtig og samtidig nordisk tilslutning til denne tillægsprotokol, de såkaldte „Visby-regler“. Disse regler indebærer i første række en væsentlig forhøjelse af 1924-konventionens begrænsningsbeløb med hensyn til redernes ansvar for tab af eller skade på godset, ligesom tillægsprotokollens regler gør konventionen bedre anvendelig på moderne transportformer, hvor der anvendes containere og lignende indretninger.

Som der nærmere er redegjort for i udvalgets bemærkninger til forslaget vedrørende befordring af gods (bilag 2), har der under de nordiske drøftelser været enighed om at indarbejde den ændrede konnossementskonvention (Haag-Visby-reglerne) i søloven, uanset at man i 1937 i samtlige nordiske lande fulgte den metode at indarbejde konventionen ved en særlig lov (lov nr. 150 af 7. maj 1937 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer). Udvalget har dog ikke ment at burde foreslå konnossementsloven af 1937 ophævet og 1924 konventionen (Haag-reg-

lerne) opsagt samtidig med gennemførelsen af nærværende lovforslag og tiltrædelsen af tillægsprotokollen af 1968, idet man påpeger, at det af skibsfartspolitiske grunde kan være hensigtsmæssigt i en overgangsperiode at opretholde 1937-loven og Haag-reglerne, idet en opsigelse af Haag-reglerne overfor de lande, der ikke har ratificeret tillægsprotokollen, kunne medføre risiko for, at sådanne lande overfor danske skibe ville føle sig frit stillet med hensyn til at fastsætte strengere regler end de gældende.

For så vidt angår udvalgets lovforslag om befordring af passagerer og rejsegods har det nordiske lovsamarbejde om disse spørgsmål oprindeligt været baseret på gennemførelse af to internationale konventioner om henholdsvis passagerbefordring af 1961 og befordring af passagerers bagage af 1967. Som det vil fremgå af udvalgets bemærkninger til denne del af forslaget (bilag 3) er det på grund af visse uoverensstemmelser mellem de 2 konventioner blevet nødvendigt at søge dem harmoniseret, og arbejdet hermed er internationalt endnu ikke tilendebragt. De nordiske sølovsrevisionsudvalg har derfor anset det for påkrævet, navnlig af hensyn til at få gennemført en ajourføring af de gældende erstatningsbegrænsninger for passagerer og for køretøjer, at fremkomme med forslag om nye lovregler på dette område uden yderligere at afvente en afklaring af spørgsmålet om vedtagelse af en ny international konvention.

Nærværende lovforslag følger i det væsentlige de af udvalget udarbejdede lovudkast. Der er dog i samarbejde med justitsministeriets lovafdeling foretaget en del redaktionelle ændringer i lovtæksten af lovteknik og sproglig art.

Endvidere er der under møder med repræsentanter for de departementer i Norge, Sverige og Finland, hvorunder sølovgivningen henhører, foretaget en bearbejdelse af de foreliggende nordiske komitéudkast med henblik på at opnå den størst muligt nordiske retsenhed. Dette har medført visse ændringer og omredigeringer i det danske lovforslag i forhold til udvalgets udkast, hvoraf de vigtigste er, at man har medtaget reglerne om bortfragterens ansvar for forsinkelse under de ufravigelige ansvarsbestemmelser, samt at man med hensyn til erstatningsansvaret for en passagers død eller personskade i øvrigt har fastsat ansvarsbegrænsningen til 700.000 Poincaré francs. Der er i bemærkningerne til de enkelte paragraffer i lovforslaget gjort nærmere rede for de foretagne ændringer.

Som bilag I har man medtaget en skematisk over-