

fare for besætning og eventuelt også anden last, især hvor der er tale om fare for en væsentlig del af den øvrige last.

*Til 12.*

§ 161. Her er samarbejdet udkastets §§ 161 og 162, idet udkastets § 162 er indgået i § 161 som nyt stk. 3. Den nye § 161 omfatter herefter konnossementets bevisværdi samt bortfragterens ansvar for fejl i konnossementet.

§ 162, der er en ny bestemmelse, regulerer forholdet til trediemand. Der har her under de nordiske drøftelser på departementsplan været enighed om at indføje en særlig bestemmelse om bortfragterens ansvar for det tab, trediemand lider ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af de oplysninger, som er optaget i dette. Dette ansvar er ikke et transportansvar og er derfor ubegrænset.

*Til 13.*

I § 167 er der foretaget en redaktionel omredigering.

I § 168 har man samlet de bestemmelser, der fremtræder som undtagelser fra bestemmelsen i § 72 om aftalefrihed.

Stk. 1 svarer til udkastets § 168, stk. 1, samt § 122, stk. 2.

Stk. 2 svarer til udkastets §§ 122, stk. 3, og 122 stk. 1.

Stk. 3 svarer til udkastets § 123, stk. 2.

Stk. 4 svarer til udkastets § 122, stk. 4.

§ 169. Spørgsmålet om hvilke regler, der skal gælde for anvendelsesområdet, har været indgående drøftet under de nordiske forhandlinger på departementsplan, idet der enten kunne være tale om at anvende en lex fori løsning, hvorefter domstolslandets lovgivning bliver afgørende, eller den løsning, der opnåedes enighed om, den såkaldte lovvalgsregel, hvorefter konventionslovgivningen, som det fremgår af stk. 1, i den stat, hvor konnossementet er udstedt, hvis dette er en konventionsstat, bliver afgørende. Problemet har dog en særdeles begrænset betydning, da langt hovedparten af alle konnossementer enten indeholder en såkaldt „paramount clause“ om, at befordringen skal være undergivet reglerne i konnossementskonventionen, eller henviser til en bestemt stats konventionslovgivning, for hvilke tilfælde, der som nævnt i stk. 5, er tale om en undtagelse fra reglerne i nærværende bestemmelse.

Stk. 2 svarer til udkastets § 168 stk. 3.

Stk. 3 svarer til udkastets § 168 stk. 2, nr. 3.

I stk. 4 er der givet en definition af, hvad man forstår ved en konventionsstat.

*Til 15.*

I sjette kapitel om befordring af passagerer og rejsegods er der under de nordiske drøftelser på departementsplan foretaget en generel omredigering for at bringe opbygningen af passagerkapitlet i nøjere overensstemmelse med godsbefordringskapitlet.

§ 171. Der er alene foretaget nogle sproglige rettelser.

§ 172. De i udkastets stk. 2 nævnte henvisninger til bestemmelser, der ikke kan fraviges til skade for passageren, er overflyttet til § 200.

§ 173. Udkastets bestemmelse, der alene vedrørte international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane, er udvidet til også at omfatte andre transportkonventioner, jfr. bemærkningerne foran til § 72, stk. 2.

§§ 174-187. Svarer bortset fra redaktionelle og mindre sproglige ændringer til udkastets §§ 175-188.

§ 188. I denne bestemmelse er samlet reglerne om bortfragterens ansvar for personskade og forsinkelse, der i udkastet var opdelt i to bestemmelser, nemlig udkastets §§ 189 og 191.

§ 189. Svarer til udkastets § 190, dog er den særlige undtagelse for nautisk fejl ved skade på køretøjer i udkastets § 190, stk. 2 udgået, idet man under nordiske drøftelser på departementsplan fandt denne regel mindre rimelig i passagerkapitlet og ikke forventer den optaget i en kommende ny international passagerkonvention, der samarbejder de foreliggende to konventionstekster.

§ 190. Svarer med visse sproglige rettelser til udkastets § 192.

§ 191. Svarer til udkastets § 193, idet dog udkastets § 193, stk. 5, er udgået som følge af, at man, jfr. bemærkningerne til § 189, har fjernet den særlige undtagelse for nautiske fejl.

§ 192. Spørgsmålet om begrænsning af bortfragterens ansvar for en passagers død eller tilskadekomst, der i udkastets § 194 var fastsat til 500.000 Poincaré francs, har indgående været forhandlet under de nordiske drøftelser på departementsplan, idet man specielt fra svensk side ønskede en forhøjelse dels under hensyn til det almindelige svenske erstatningsniveau, dels under hensyn til at der ved en i Guatemala i 1971 vedtagen ændringsprotokol til Warszawa-konventionen om international luftbefordring er fastsat en ansvarsgrænse på 1,5 mill. frcs. Da det må anses for at være af særdeles stor betydning med fælles nordiske ansvarsbegrænsningsbeløb på dette område som følge af den meget livlige interskandinaviske passagertrafik opnåedes der enighed om et ansvarsbegrænsningsbeløb på 700.000 frcs. svarende til ca. 350.000 kr. Rederens totale ansvar vil dog, uanset denne specielle an-