

svarsgrænse for passagerer, været begrænset i medfør af reglerne i sølovens 10. kapitel (§ 255), der fastsætter ansvarsgrænsen ved personskade til 3.100 frcs. pr. ton af skibets drægtighed.

Endvidere er der opnået enighed om at forhøje ansvarsgrænsen for tab af køretøj fra 30.000 til 50.000 frcs. idet de 30.000 frcs. der stammer fra 1967-konventionen ikke længere kan anses for tidsvarende.

Bestemmelsen, der som nævnt svarer til udkastets § 194, er i øvrigt blevet omredigeret, og begrænsningsbeløbet for forsinkelseskader er ændret fra to gange billetprisen til 16.000 frcs. svarende til, hvad der gælder for rejsegods. Som det fremgår af stk. 3 gælder begrænsningsbeløbene for forsinkelse pr. rejse, hvilket også gælder de for personskader angivne beløb. Køretøjer og rejsegods, som overleveres i bortfragterens varetægt, betragtes som rejsegods, hvor begrænsningen ligeledes gælder pr. rejse; derimod gælder begrænsningsbeløbene for håndbaggage pr. hændelse, idet bortfragteren her må være kontinuerlig ansvarlig.

Bortfragteren vil kun være forpligtet til at erstatte forsinkelse af rejsegods, når der foreligger et selvstændigt tab på grund af forsinkelsen. Der må således føres selvstændigt bevis for hver enkelt tabskategori.

§§ 193 og 194. Svarer med visse redaktionelle ændringer til udkastets §§ 198 og 195.

§ 195. Svarer til udkastets § 201, stk. 3.

§ 196. Svarer til udkastets § 200, idet man dog som i § 122, stk. 2, har foretaget en henvisning til § 233 for så vidt angår dem, som bortfragteren svarerfor.

§ 197. Er en ny bestemmelse svarende til godsbefordringskapitlets § 123, som man under de nordiske drøftelser på departementsplan fandt det rimeligt også at medtage her.

§ 198. Svarer til udkastets § 201, stk. 1 og 2, idet man dog i stk. 2 har strøget henvisningen til domstolslandets lov som overflødig, da de nordiske lande i forvejen anerkender den ret, der her er tale om.

§ 199. Svarer til udkastets § 202.

§§ 200 og 201 erstatter udkastets § 203, der byggede på den forudsætning, at en ny passager- og rejsegodskonvention var gennemført.

I § 200 er samlet de til udkastets §§ 172, stk. 2, og 203¹ svarende bestemmelser om ufravigelighed, og anvendelsesområde.

§ 201 angiver, hvor bortfragteren kan forbeholde sig ansvarsfrihed, uanset bestemmelserne i § 200, og svarer således til udkastets § 197. Uanset at det ikke direkte fremgår af § 201, stk. 1, vil bortfragteren dog være ansvarlig for indskrevet rejsegods fra modtagelsen til udleveringen. Han kan således ikke

fraskrive sig ansvaret for sådant rejsegods, mens det er i hans varetægt.

I stk. 2 er indføjet en ny bestemmelse svarende til godsbefordringskapitlets § 168, stk. 3, som man under de nordiske drøftelser på departementsplan har fundet det rimeligt at medtage også her. Bestemmelsen er suppleret med en særlig regel, som giver bortfragteren ret til at fraskrive sig ansvaret, også når passageren efter befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at benytte sig af en anden bortfragter. Spørgsmålet kan have en vis praktisk betydning bl. a. for de samsejlende rederier i Øresundstrafikken.

Stk. 3 svarer til udkastets § 197, stk. 2.

Til 16-20.

Der er her kun foretaget visse redaktionelle ændringer i forhold til udkastet.

Til de i lovforslagets § 2 angivne ændringsforslag skal følgende bemærkes.

Til 1.

Den foreslåede ophævelse af § 4, nr. 2, sidste stykke, skyldes, at man under de nordiske forhandlinger har fundet, at denne særlige bevisregel, der ikke findes i selve konnossementskonventionen af 1924, men alene i undertegnelsesprotokollen, var overflødig. Da man derfor ikke har medtaget bestemmelsen i sølovsforslagets § 118, har man under de nordiske forhandlinger på departementsplan fundet det rigtigst også at ophæve den her.

Til 2.

Som nævnt i indledningen er der nordisk enighed om i hvert fald foreløbig at opretholde de nordiske konnossementskonventionslove, der gengiver konnossementskonventionen fra 1924, uanset at disse for en stor del skulle blive overflødiggjort ved en indarbejdelse af den i 1968 ændrede konnossementskonvention i søloven. Overfor de lande, som imidlertid alene har tiltrådt 1924-konventionen, men ikke tillægsprotokollen fra 1968, vil konnossementskonventionsloven fra 1937 dog fortsat have betydning. Dette kræver imidlertid en ændring i § 8, der angiver lovens anvendelsesområde. Ved den nu foreslåede ændring sker der således en begrænsning af lovens anvendelsesområde i forhold til den gældende formulering, således at den kun finder anvendelse i de ovennævnte tilfælde. Bestemmelsen må ses i sammenhæng med sølovsforslagets §§ 168 og 169, der fastsætter anvendelsesområdet for de i søloven indarbejdede Haag-Visby-regler, der omfatter konnossementskonventionen fra 1924 som ændret i 1968.