

retskonference i Bruxelles, hvorunder man kunne foretage den nødvendige harmonisering af de to konventioner, for tiden er ret usikre, har udvalgt dog i lighed med de øvrige nordiske sølovskomiteer ment, at man burde fremkomme med et udkast til ændring af de gældende bestemmelser på nuværende tidspunkt baseret på de to konventioner, men således at bagagekonventionens principper er lagt til grund i de tilfælde hvor der er afvigelser mellem de to konventioner. Begrundelsen for at fremsætte udkastet nu er ikke mindst et ønske om at ajourføre de gældende erstatningsbegrænsninger, der for passagerer, jfr. den gældende sølovs § 171, stk. 3, er fastsat til 20.000 kr. og for køretøjer til 1.800 kr., jfr. § 122, stk. 2.

Den i 1961 vedtagne Passagerkonvention, der er optrykt som bilag 8, bygger på et af Comité Maritime International i Madrid i 1955 udarbejdet udkast, der første gang blev behandlet på den 10. diplomatiske søretskonference i 1957, hvor udkastet foreløbigt blev vedtaget, men med så store ændringer i forhold til det oprindelige udkast, at man vedtog, at udkastet på ny skulle forelægges en diplomatisk søretskonference, hvilket så fandt sted i 1961. Uddrag af den danske delegations beretning er optrykt som bilag 7.

Hovedpunkterne i konventionen er, at rederen er ansvarlig efter culpå-reglen, og at han er ansvarlig for de af ham beskæftigede folks fejl, der fører til personskade for skibets passagerer. Ansvar er begrænset til 250.000 Poincaré-francs (ca. 125.000 danske kr.) for hver passager, og aftaler, der fritager bortfragteren for ansvar overfor passagereren, eller som fastsætter lavere ansvarsbeløb end konventionen, er ugyldige.

Allerede i forbindelse med udarbejdelsen af det ovennævnte CMI-udkast til en passagerkonvention fra 1955 var der indføjet bestemmelser om passagerbagage. På Bruxelles-konferencerne i 1957 og 1961 blev disse bestemmelser imidlertid på grund af tidnød ikke optaget i passagerkonventionen.

I stedet udarbejdede CMI på en konference i Athen i 1962 og i Stockholm i 1963 udkast til en konvention om befordring af passagerbagage, der dannede grundlag for den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 vedtagne bagagekonvention, der er optrykt som bilag 10.

Denne konvention ligger meget nær op af passagerkonventionen af 1961, idet der dog som nævnt ovenfor er tale om enkelte afvigelser, specielt for så vidt angår værnetingsbestemmelserne. Forpligtelsen til at sørge for, at skibet er sødygtigt, gælder som i passagerkonventionen ikke blot ved rejsens begyndelse, men også under hele rejsen. Endvidere er rederen kun ansvarsfri for sine folks nautiske fejl, når det drejer sig om biler, som passageren medtager, mens den almindelige culpa-regel om ansvar for folks fejl gælder transport af al anden bagage. Som ansvarsbegrænsningsbeløb er fastsat 10.000 Poincaré-francs for håndbagage, 30.000 Poincaré-francs for køretøjer og bagage i disse og 16.000 Poincaré-francs for al anden bagage, hvilket i danske kr. svarer til henholdsvis ca. 5.000 kr., 15.000 kr. og 8.000 kr. Uddrag af den danske delegations beretning er optrykt som bilag 9.

Som følge af de førnævnte afvigelser imellem de to konventioner har CMI fortsat arbejdet med henblik på en harmonisering, hvilket har resulteret i, at man på en CMI-konference i 1969 i Tokyo har udarbejdet udkast til en konvention med bestemmelser om transport til søs af passagerer og deres rejsegods, med henblik på at få denne behandlet og vedtaget på en diplomatisk søretskonference. Dette konventionsudkast, der er optrykt som bilag 11, har samarbejdet de to tidligere konventioner og svarer nøje til disse, dog har man forøjet ansvarsbegrænsningen for personskade fra 250.000 Poincaré-francs til 500.000 Poincaré-francs (ca. 250.000 kr.), og for så vidt angår de særlige værnetingsbestemmelser har man fulgt bestemmelserne i bagagekonventionen. Ved udarbejdelsen af lovudkastet er disse ændringer lagt til grund.

Ved udformningen af passagerafsnittet som et selvstændigt kapitel i søloven er der lagt vægt på, at dette kapitel i videst mulig omfang skal indeholde de fornødne bestemmelser i modsætning til den gældende sølovs afsnit om passagerbefordring, der i ret stor udstrækning alene henviser til bestemmelser i det øvrige befragtningskapitel.

Der er endvidere af hensyn til den internationale brug af reglerne lagt vægt på at samle de konventionsbestemte regler og de regler, der ikke bygger på konventionerne hver for sig, idet man samtidig har søgt at