

følge konventionsbestemmelsernes rækkefølge ved udformningen af lovudkastets bestemmelser.

Til § 171.

Denne bestemmelse gengiver de i de to konventioner i art. 1 angivne definitioner.

Stk. 1. Bortfragter omfatter ifølge passagerkonventionens (PK) art. 1 a og bagagekonventionens (BK) art. 1 a den ejer, reder, befragter eller anden, der benytter skibet i ejerens sted („operator of the ship“), som har indgået en transportaftale, således som dette er defineret i PK art. 1 b og i BK art. 1 a. Ifølge denne definition er det afgørende, om der er indgået en aftale om befordring af passageren og/eller hans rejsegods. Bortfragteren kan derfor principielt være enhver, som ovenfor passageren giver det udseende af, at han disponerer over et skib til befordring, uanset at dette måske ikke ved aftalens indgåelse endnu er tilfældet. Der kan her f. eks. være tale om rejsebureauer, såfremt bureauet selv har påtaget sig befordringen. Rejsebureauer vil dog som oftest optræde som agent for en reder (bortfragter), men i de tilfælde, hvor et rejsebureau slutter aftale om befordring af passagerer med et skib, som bureauet agter at chartre, har man fundet det rimeligt at lade bureauet være omfattet af definitionen på „bortfragter“, hvilket har til følge, at passagererne kan gøre samme ansvar gældende mod bureauet som mod en reder.

Når det yderligere til definitionen er anført, at aftalen skal være indgået „erhvervsmæssigt eller mod vederlag“, skyldes dette, at der under de nordiske drøftelser har været enighed om, at reglerne ikke skal finde anvendelse på sådanne tilfældige transporter med mindre fartøjer, f. eks. lystfartøjer eller fiskefartøjer, for hvilke der ikke ydes noget vederlag, og som ikke udføres erhvervsmæssigt. På den anden side vil transport med sådanne mindre fartøjer falde ind under bestemmelserne, såfremt der ydes betaling for transport, eller der er tale om en erhvervsmæssig virksomhed.

Om udstrækningen af det tidsrum — forskelligt for henholdsvis passageren, hans håndbagage og øvrige rejsegods —, hvori reglerne om befordringsaftalen er ufravigelige, kan henvises til lovudkastets § 197.

Stk. 2. definerer „passager“ i overensstemmelse med PK art. 1 c og BK art. 1 b, der afgrænser dette som en person, der transporteres med et skib i henhold til en transportaftale.

Stk. 3. BK art. 1 d(1) definerer bagage, der i lovudkastet benævnes „rejsegods“, som enhver genstand eller køretøj, som transporteres i forbindelse med en aftale om passagerbefordring. Der er fra denne definition i konventionen gjort tre undtagelser, nemlig for det første genstande eller køretøjer, som transporteres i henhold til et certeparti eller konnossement, der er omfattet af de almindelige befragtningsregler herom i sølovens kap. 5. For det andet genstande eller køretøjer, såfremt transporten er underkastet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane, jfr. lovudkastets § 173, og for det tredje levende dyr, som imidlertid ifølge nærværende lovudkast som rejsegods principielt falder ind under bestemmelserne i dette kapitel, idet man dog, jfr. lovudkastets § 197, stk. 2, har undtaget sådan transport fra de ufravigelige ansvarsregler.

Håndbagage, der defineres som et underbegreb til rejsegods, omfatter rejsegods, som passageren har i sin kahyt, eller som i øvrigt er i hans varetægt. Desuden regnes det, som befinder sig i eller på passagerens køretøj, som håndbagage, idet der dog gælder et særligt begrænsningsbeløb for denne bagage, jfr. lovudkastets § 194, stk. 1, nr. 2.

Udover håndbagage og køretøjer omfatter rejsegods således det, man ved jernbanetransport ville benævne som „indskrevet rejsegods“, jfr. lovudkastets § 197, stk. 1, nr. 3, „rejsegods . . . (der) overgives til bortfragteren“.

For så vidt angår køretøjer, der for tydelighedens skyld er nævnt særskilt under definitionen af rejsegods, indeholder BK ingen nærmere afgrænsning overfor køretøjer, der hovedsagelig er indrettet til godstransport, altså egentlige vare- og lastbiler. Imidlertid angiver BK i sin preambel, at formålet med konventionen er at fastsætte visse regler angående transport af passagerbagage til søs, hvilket klart indicerer, at konventionens udgangspunkt er befordring af passagerer og i tilslutning hertil befordring af passagerens bagage. Ved befordring af vare- og lastbiler er køretøjet og det medfølgende