

stigning inden for erstatningsniveauet siden 1961 har det bl. a. på tilskyndelse fra USA været drøftet internationalt, om det i PK fastsatte ansvarsbegrænsningsbeløb ikke burde forhøjes. Ved flyvninger på USA er der f. eks. ved aftaler med de forskellige luftfartsselskaber fastsat et ansvarsbegrænsningsbeløb på US \$ 75.000 pr. passager for personskader svarende til ca. 562.500 d. kr. Disse drøftelser førte til, at man på den i indledningen nævnte CMI-konference i Tokyo i 1969 blev enige om at forhøje begrænsningsbeløbet til 500.000 Poincaré-francs svarende til 250.000 kr. i det såkaldte „Tokyo-udkast“.

Imidlertid er der i marts 1971 i Guatemala blevet vedtaget en ændringsprotokol til Warszawa-konventionen, hvorved man bl. a. har forhøjet ansvarsbegrænsningsbeløbet for personskader for luftbefordringen til 1,5 mill. francs, hvilket svarer til ca. 750.000 d. kr. Ændringsprotokollen vil formentlig træde i kraft i 1973. Der har fra norsk og svensk side været rejst spørgsmål om at ændre ansvarsgrænserne under hensyn hertil. Der kan i denne forbindelse også henvises til den ved lov nr. 162 af 28. april 1971 skete ændring af færdselsloven, hvor dækningspligten for den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der hidtil var begrænset til 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person, nu er ændret, således at forsikringspligten ovenfor de samlede personskader, der forårsages ved en enkelt begivenhed, er maksimeret til 10 mill. kr. Når man her har foretrukket ikke at sætte nogen grænse for dækningspligten ved hver enkelt personskade, skyldes dette, at man derved undgår revisioner som følge af prisudviklingen, ligesom domstolene stilles friere i udmålingen. Men når man samtidig reelt har foretaget en væsentlig forhøjelse af det tidligere begrænsningsbeløb, skyldes dette, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, jfr. Ft. T. 1970/71 Tillæg A sp. 2299, at man har fundet, at det hidtidige beløb på 150.000 kr., der blev fastsat i 1959, er for lavt under hensyn til den siden da stedfundne stigning i erstatningsniveauet.

Nr. 2-4, der svarer til BK art. 6,1-3 fastsætter begrænsningsbeløbene for passagerens håndbagage, køretøj og andet rejsegods. Disse bestemmelser erstatter i den

gældende sølov henvisningen i § 173, stk. 2, til den gældende § 122, stk. 2, hvorefter bortfragteren i indenrigsfart og, jfr. anordning nr. 392 af 31. december 1938, samt anordning nr. 502 af 30. december 1939, i nordisk fart kan begrænse sit ansvar til et beløb af 1.800 kr. for hver kollo eller anden enhed af godset (her dog rejsegodset). Denne regel, der har sin oprindelse i konnossementskonventionens art. 4,5 fastsætter altså i den gældende lov et begrænsningsbeløb på 1.800 kr. for enhver form for rejsegods. Som det fremgår af lovudkastets § 120 sker der en væsentlig forhøjelse af dette begrænsningsbeløb ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne.

De anførte begrænsningsbeløb er angivet i Poincaré-francs, og der kan herom henvises til bemærkningerne ovenfor under nr. 1. For håndbagagens vedkommende svarer begrænsningsbeløbet til ca. 5.000 kr. For køretøj, herunder sådan håndbagage, som medføres i eller på dette, svarer beløbet til ca. 15.000 kr. og for andet rejsegods til ca. 8.000 kr.

For køretøjernes vedkommende må henvises til bemærkningerne foran til lovudkastets § 171, stk. 3, hvorefter lastbiler og busser samt godset på disse, bortset fra passagerbagage, falder ind under de almindelige bestemmelser i sølovens befragtningskapitel.

I nr. 5 er fastsat et særligt begrænsningsbeløb på to gange billetprisen for tab som følge af de i lovudkastets § 191 nævnte tilfælde af tab som følge af forsinkelse. Ved benyttelse af denne bestemmelse på rejsegods må det erindres, at det særlige forsinkelsesansvar som følge af, at rejsegods, herunder eventuelle køretøjer, ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten til bestemmelsesstedet, jfr. lovudkastets § 190, stk. 1, 2. pkt., efter denne bestemmelse ligestilles med andet tab eller skade på rejsegods, hvilket medfører, at begrænsningsbeløbene i sådanne tilfælde vil være de under nr. 3 eller nr. 4 anførte beløb. I tilfælde, hvor tab som følge af forsinkelse falder ind under nr. 5, men hvor tabet enten udelukkende vedrører passagerens person eller alene hans rejsegods, og hvor der ikke er betalt et særligt beløb for transporten af rejsegodset, må der ved beregningen af ansvarsbeløbet ske en rimelig fordeling af den samlede billetpris for så vidt angår passage-