

mulighed for at aftale en vis selvrisiko, der andrager 1.500 frcs. pr. køretøj, 200 frcs. for rejsegods og 200 frcs. for tab som følge af forsinkelse.

De særlige regler om begrænsning af rederens samlede ansvar, det såkaldte globalansvar, bygger på en i 1957 gennemført international konvention om begrænsning af rederens ansvar. Efter § 235 er rederens ansvar herefter begrænset til 1.000 frcs. pr. ton af skibets drægtighed, dog mindst 150.000 frcs. Denne begrænsning pr. ton forhøjes dog i tilfælde af personskade med 2.100 frcs. pr. ton, dog mindst 630.000 frcs.

Endelig indeholder § 270, stk. 1, nogle særlige begrænsningsregler, der bygger på en i 1969 gennemført konvention om det ansvar for olieskader, som påhviler ejeren af et skib, der transporterer olie i bulk som last. Ejeren kan her begrænse dette ansvar til 2.000 frcs. pr. ton af skibets drægtighed, idet dog det maksimale ansvar ikke skal kunne overstige 210 mill. frcs.

*Luftfartsloven* indeholder i § 111, stk. 1-3, bestemmelser om begrænsning af luftbefordrerens ansvar for skade på passagerer, indskrevet rejsegods og håndbagage. Ansvarsgrænserne hviler på en konvention angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929, som ændret ved Haag-protokollen af 28. september 1955. De beløb, der er anført i § 111, stk. 1-3, henholdsvis 124.205 kr., 126 kr. og 2.485 kr., repræsenterer en omregning via guldkroneværdi af de ansvarsgrænser, der indeholdes i Warszawa-konventionens art. 22, som ændret ved Haag-protokollens artikel XI, nemlig henholdsvis 250.000 francs, 250 francs og 5000 francs. Ved franc forstås herved Poincaréfrancs.

Oprindeligt var ansvarsgrænserne angivet i guldværdi. For at lette mulighederne for til enhver tid at få oplyst det hertil svarende beløb i danske kroner ændredes angivelserne ved lov nr. 178 af 30. april 1969 til kroner, og samtidig blev den nuværende bestemmelse i § 111, stk. 5, 2. punktum, indsat. Med hjemmel heri har ministeriet for offentlige arbejder ved bekg. nr. 345 af 24. juli 1975 bekendtgjort de da gældende ansvarsgrænser. Senere ændringer er ikke bekendtgjort.

Efter § 29 i *lov om fragtaftaler ved international vejtransport* er fragtførerens erstatningsansvar for hel eller delvis bortkomst af godset begrænset til 25 guldfranc for hvert kilogram manglende bruttovægt. Ved franc forstås guldfranc med en vægt af 10/31 gram af 0,900 finholdighed. Denne guldfranc kaldes Germinalfrancen. Loven om internationale fragtaftaler bygger på den såkaldte CMR-

konvention, der er afsluttet den 19. maj 1956 inden for De forenede Nationers økonomiske Kommission for Europa.

Reglerne om *international jernbanetransport* findes i to konventioner, der omhandler henholdsvis befording af gods (CIM) og befording af personer og rejsegods (CIV) samt i en tillægskonvention til CIV-konventionen vedr. jernbanens ansvar for rejsendes død og tilskadekomst. Bestemmelserne i disse konventioner er indkorporeret i dansk ret ved bekendtgørelse i Lovtidende, jfr. DSB-lovens § 2. En række af konventionernes regler indeholder guldfrancangivelser, navnlig om begrænsning af jernbanernes erstatningsansvar. Den guldfranc, der benyttes i jernbanekonventionerne, er Germinalfrancen.

*Lov om erstatning for atomskader (nukleare skader)*, der bygger på internationale konventioner, indeholder regler om begrænsning af anlægsindehaverens og statens erstatningsansvar. Ansvarsgrænserne er i loven i et vist omfang udtrykt i de afregningsenheder, som er angivet i Den europæiske Valutaoverenskomst af 5. august 1955, således som disse beregnedes den 29. juli 1960. En afregningsenhed består af 0,88867088 gram fint guld.

3. Det internationale valutasystem var oprindeligt et pariværdisystem, der var fastlagt ved den såkaldte Bretton-Woods-aftale af 1944, hvorved Den internationale Valutafond oprettedes. Efter aftalen var der for hver enkelt valuta fastsat en pariværdi, der var udtrykt i en given mængde guld for en enhed af den pågældende valuta. De fastsatte værdier kunne – bortset fra meget begrænsede udsving – kun ændres ved en officiel devaluering eller revaluering. Det var imidlertid kun USA, der købte og solgte guld til den fastsatte pris. De øvrige af Valutafondens medlemslande opfyldte deres pariværdiforpligtelse ved at holde en fast kurs i forhold til dollaren. Under dette system med faste kurser gav udregningen af modværdien af ansvarsbegrænsningsbeløbene i guldfranc i den nationale lovgivning ikke anledning til tvivl.

I 1968 ophørte USA imidlertid efter aftale med en række andre lande med at købe og sælge guld på markedet og erklærede, at det guld, som centralbankerne rådede over, alene skulle bruges til transaktioner mellem monetære myndigheder. Guldmarkedet blev således delt i et »officielt marked«, hvor transaktioner mellem myndigheder skete til den officielle pris som anmeldt til Valutafonden, og i et »frit marked«, hvor prisen blev bestemt af udbud og efterspørgsel. Guldprisen på det fri marked steg herefter kraftigt, og den har i perioder været ca. fem gange større end den offici-