

skulle basere sig på de nye Hamburg-regler fra 1978 eller om man fortsat endnu i en vis periode skulle bibeholde Haag-Visby-reglerne fra 1968, der er en revideret udgave af den i 1924 vedtagne konnossementkonvention, som grundlaget for transportansvaret i stykgodsbestemmelserne.

Det har for alle de nordiske udvalg været anset for vigtigt fortsat at bevare den 100-årige nordiske retsenhed på sølovens område. Da der ikke i nogen af de nordiske udvalg kunne opnås enighed om at basere sig på de nye Hamburg-regler, valgte man indtil videre at opretholde Haag-Visby-reglerne som grundlag for transportansvaret.

Baggrunden for denne beslutning er blandt andet, at kun et fåtal af stater, og heriblandt ingen af Danmarks typiske handelspartnere inden for OECD, hidtil har ratificeret Hamburg-reglerne. Blandt de nordiske lande var der dog enighed om at forberede sig på Hamburg-reglernes gennemførelse, når de får større international udbredelse. Forslaget fra Sølovsudvalget har derfor, i det omfang tilslutningen til Haag-Visby-reglerne tillader det, udformet reglerne, således at de svarer til Hamburg-reglerne. Endvidere medtog Sølovsudvalget i betænkningen en række bestemmelser, de såkaldte »Hamburg-alternativer«, som illustration af hvorledes de pågældende bestemmelser kan udformes ved en senere gennemførelse af Hamburg-reglerne.

Lovforslaget indfører med meget få ændringer Sølovudvalgets forslag i betænkning nr. 1215 om befording af gods, idet man også for nuværende har valgt at fastholde Haag-Visby-reglerne. Under bemærkningerne til de enkelte bestemmelser er der henvist til Sølovsudvalgets detaljerede bemærkninger, som er optrykt som bilag 1, mens de få afvigelser i lovforslaget fra Sølovsudvalgets forslag er beskrevet.

Der er endvidere foretaget enkelte redaktionelle og sproglige ændringer, hvor der ikke er tilsigtet nogen realitetsændring.

3. De nuværende passagererbestemmelser er baseret på Athen-konventionen fra 1974, som de nordiske lande hovedsagelig har fulgt i lovgivningen, men aldrig ratificeret, da man har fundet, at de i konventionen fastsatte maksima for erstatningsstørrelserne (begrænsningsbeløbene) var utilstrækkelige. De nordiske lande gennemførte således en ændring af sølovene i 1982, hvor man stort set indarbejdede Athen-konventionen fra 1974 i nordisk ret, men som fastsatte højere begrænsningsbeløb.

Ved en revision af Athen-konventionen i 1990 blev der blandt andet under kraftig medvirken fra de nordiske lande foretaget en forhøjelse af begrænsnings-

beløbene, der rakte ud over de nordiske beløb. Denne protokol er dog endnu ikke trådt i kraft.

De nordiske lande har på baggrund af 1990-protokollen påny drøftet spørgsmålet om ratifikation, der dog imidlertid vil kræve et vist nordisk samarbejde, idet de nordiske regler på flere punkter ikke er ganske sammenfaldende med Athen-konventionen. Da der imidlertid i de nordiske lande, bl.a. som følge af Scandinavian Star ulykken, var et ønske om en snarlig forhøjelse af de gældende beløb for bortfragtens ansvar blev man enige om, at man i første omgang udelukkende ville lave en forhøjelse af begrænsningsbeløbene.

I lighed med de øvrige nordiske lande stilles derfor forslaget om forhøjelse af begrænsningsbeløbene som et første trin i en fuldstændig implementering af Athen-konventionen som revideret i 1990.

4. Sverige har netop her i efteråret 1993 fremlagt lovforslag, der indfører den aftalte nye struktur, nye regler for befording af gods samt de forhøjede begrænsningsbeløb efter 1990-protokollen til Athen-konventionen. Norge forventes at fremsætte lovforslag om struktur og nye regler for befording af gods i foråret 1994, mens de forhøjede begrænsningsbeløb efter 1990-protokollen til Athen-konventionen blev vedtaget den 4. juni 1993, dog således at tidspunktet for ikrafttræden først fastsættes senere. Finland forventes at fremlægge forslag i januar 1994, der indfører den aftalte nye struktur, nye regler for befording af gods samt de forhøjede begrænsningsbeløb efter 1990-protokollen til Athen-konventionen.

For at sikre at de nye sølove træder i kraft samtidig i de nordiske lande foreslås det i det danske, såvel som i de øvrige nordiske landes lovforslag, at tidspunktet for ikrafttræden fastsættes senere. På nuværende tidspunkt forventes det, at alle lande kan have et vedtaget forslag klar til sommeren 1994, hvorefter ikrafttræden kan ske forholdsvis hurtigt.

5. Erhvervets parter, der er medlemmer af Sølovsudvalget, kan alle støtte det foreliggende forslag.

6. Moderniseringen af reglerne om befording af gods indebærer på nogle punkter en lettere praksis for erhvervet. Det er vanskeligt at skønne over de erhvervsøkonomiske konsekvenser af moderniseringen. Det må formodes at have en begrænset, men i givet fald, positiv effekt.

Lovens statsfinansielle og administrative konsekvenser skønnes begrænset.