

Bilag 2

Udvalgets bemærkninger til lovudkastet om befordring af passagerer og rejsegods.

Ved lov nr. 294 af 23. maj 1973 fik bestemmelserne om befordring af passagerer og rejsegods deres nugældende formulering; ved lovændringen blev regelsættet endvidere udklaret i et selvstændigt 6. kapitel.

Lovændringen var baseret på den 4. betænkning afgivet af udvalget til revision af søloven, betænkning nr. 642/1972. Som det fremgår af denne betænkning (side 35/36), byggede lovudkastet på den på den 11. diplomatiske søretskonference i 1961 i Bruxelles vedtagne konvention om passagerbefordring, den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 vedtagne konvention om befordring af passagerbagage, og endelig et inden for den private internationale søretsorganisation CMI på en konference i 1969 i Tokyo udarbejdet udkast med fælles bestemmelser for passagerer og deres rejsegods.

Ved sølovsændringen i 1973 var CMI-udkastet under behandling i IMCO's Legal Committee, og i 1974 blev der på en diplomatisk søretskonference i Athen, sammenkaldt af IMCO, vedtaget en konvention om befordring til søs af passagerer og deres bagage.

Udformningen af gældende kapitel 6 byggede i øvrigt på et nordisk samarbejde. Når man fra nordisk side ikke ønskede at afvente vedtagelsen af en ny konvention om passagerer og deres rejsegods skyldtes det, at man følte et stærkt behov for at revidere de nationale regler om passagerbefordring, hvortil kom, at en række af de bestemmelser, som kom ind ved sølovsændringen i 1973, ikke kunne forventes reguleret af den nye konvention. Det drejer sig først og fremmest om bestemmelserne i §§ 175-187 om bortfragterens og passagerernes pligter, om farligt rejsegods, om bortfragterens sikkerhed i rejsegodset, om ophold under rejsen, krigsfare samt afstandsfragt.

2. Athen-konventionen, der blev vedtaget den 13. december 1974, svarer stort set til de

tilsvarende bestemmelser, der blev indsat i søloven 1973. Konventionens ansvarsgrundlag er ligesom efter sølovens § 191 et culpaansvar. Sølovens § 191 fastsætter, at for så vidt angår personskade og skade på håndbagage påhviler *bevisbyrden* for, at der er udvist culpa, passageren, medmindre tabet står i forbindelse med skibbrud, kollision, strandning, eksplosion eller ildebrand; i konventionen udstrækkes den for bortfragterens gældende omvendt bevisbyrde til – ved siden af de netop nævnte tilfælde – også at gælde de tilfælde, hvor skaden er en følge af mangler ved skibet.

Ved tab eller skade på andet rejsegods har bortfragterens – både efter sølovens § 191 og efter konventionen – bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Konventionens begrænsningsbeløb er ca. 320.000 kr. for hver passager, der dør eller kommer til skade, 5.700 kr. pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj, 23.000 kr. pr. køretøj for tab eller skade på køretøjet samt håndbagage i eller på køretøjet og 8.200 kr. pr. passager for tab eller skade på andet rejsegods, medens de tilsvarende beløb i sølovens § 192 er ca. 320.000 kr., 4.600 kr., 23.000 kr. og 7.300 kr.

Der henvises i øvrigt til beretningen fra den danske delegation ved konferencen i Athen i 1974, der er medtaget i uddrag som *bilag 2*, samt til konventionsteksten i den originale engelske og franske version samt i dansk oversættelse, *bilag 1*.

3. Sølovsudvalget har sammen med de øvrige nordiske udvalg drøftet, hvorvidt man kan anbefale en ratifikation af 1974-konventionen.

1974-konventionens ansvarsgrænser skal ses i sammenhæng med domstolens udmålinger af personskadeerstatninger inden for de seneste år. Det indtil i dag højeste erstatningsbeløb for 100 pct. invaliditet ved danske domstole er på 350.000 kr. Ved svensk