

domstol er der blevet tilkendt personskadeerstatning på mere end 1 mill. svenske kr. Det danske erstatningsniveau kan imidlertid forventes at stige i de kommende år at domme efter udviklingen i retspraksis. Endvidere overvejes i justitsministeriets erstatningslovudvalg, hvorvidt der bl. a. på baggrund af erstatningsniveauet i arbejdsskadeforsikringsloven, bør fremsættes forslag om en væsentlig almindelig forhøjelse af personskadeerstatningerne.

1974-konventionen indeholder endvidere ikke selv regler, der gør det muligt at regulere begrænsningsbeløbene i takt med inflationen. En ratifikation af konventionen vil derfor forpligte Danmark folkeretligt til at anvende begrænsningsbeløbene fra 1974, indtil en eventuel ændringsprotokol måtte træde i kraft. Der er imidlertid i udvalget enighed om, i overensstemmelse med de øvrige nordiske sølovskomiteer, at foreslå højere begrænsningsbeløb, end de der følger af 1974-konventionen.

Den omstændighed, at konventionens begrænsningsbeløb efter en ændringsprotokol fra 1976 er angivet i de såkaldte særlige trækingsrettigheder (SDR), indebærer ingen inflationssikring af beløbene, men tjener alene til en udligning af kurssvingninger mellem de kontraherende staters valutaer, jfr. hvad der herom er sagt i de generelle bemærkninger til lovudkastets kapitel 10.

I overensstemmelse med de øvrige nordiske sølovsudvalg finder udvalget på denne baggrund ikke at kunne anbefale en ratifikation af 1974-konventionen. Selv om der inden for de nordiske lande er tradition for at medvirke til den størst mulige retsenhed inden for det søretlige område, er der efter udvalgets opfattelse ikke det samme behov for internationalt ensartede begrænsningsbeløb vedrørende passagerbefordring, som der er, når det drejer sig om godsbefordring; 90 pct. af den danske handelsflådes tonnage er beskæftiget i sejlads (med godstransport) uden for danske havne, medens omvendt den overvejende del af godstransport til og fra danske havne foregår med udenlandske skibe; heroverfor står, at så godt som alle danske færgereederier betjener passagerer til eller fra danske havne.

Konventionen er pr. 1. november 1980 alene ratificeret af Yemen og Tonga. Til

ikrafttrædelse kræves ratifikation fra 10 stater.

4. Udvalget foreslår endvidere en række ændringer af gældende bestemmelser i sølovens kapitel 6 med det formål at bringe de i kapitlet anvendte retlige mekanismer i størst mulig overensstemmelse med 1974-konventionen. Som nævnt ovenfor er denne konvention i alt væsentligt i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser, der blev indsat ved sølovsændringen i 1973, og udvalget anser det for hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes størst mulig retsenhed i forhold til stater, der besejles af danske færgereederier, herunder stater, der måtte ratificere 1974-konventionen. Opnås retsenhed i forhold til vore nabo-stater, får lex fori-bestemmelsen i lovudkastets § 200 først og fremmest selvstændig betydning ved fastsættelse af begrænsningsbeløbene, medens de øvrige, i § 200 nævnte præceptive bestemmelser vedrørende forhold, der reguleres af 1974-konventionen, vil få nogenlunde samme indhold som tilsvarende bestemmelser i stater, der måtte ratificere 1974-konventionen.

Ud fra denne betragtning foreslår udvalget en ændring af gældende § 191 med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med konventionens ansvarsgrundlag (artikel 3, stk. 3). Med samme grundelse foreslås endvidere ændringer i § 171, stk. 2 (definition af passager, jfr. konventionens artikel 1, stk. 4), § 171, stk. 3 (definition af rejsegods, jfr. konventionens artikel 1, stk. 5), § 189, stk. 2 (bortfragterens ansvar for deponerede værdigenstande, jfr. konventionens artikel 5), § 192, stk. 3 (ophævelse af særregel for så vidt angår flere skader under samme rejse på håndbagage, jfr. konventionens artikel 8, stk. 1), § 194 (formel skærpelse af adækvanskravet, jfr. konventionens artikel 13), § 196, jfr. gældende § 197 (den faktiske fragtførers stilling ved en aftale mellem bortfragter og passagerer om udvidelse af bortfragterens pligter, jfr. konventionens artikel 4, stk. 3 samt § 201, stk. 1 (perioden for hvilken der kan tages forbehold om ansvarfrihed ved skader på håndbagage, jfr. konventionens artikel 1, stk. 6).

I forbindelse med forslaget om højere begrænsningsbeløb end de der følger af 1974-konventionen, foreslår udvalget, at der fastsættes et særligt begrænsningsbeløb for så vidt angår værdigenstande, jfr. udkastets §