

## Forslag

til

# Lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924.

Fremsat den 15. december 1972 af *handelsministeren*.

### § 1.

I søloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 163 af 12. maj 1967 foretages følgende ændringer:

**1. Overskrifter til femte kapitel og §§ 71-76** affattes således:

„Femte kapitel.

Om befordring af gods.

*I. Indledende bestemmelser.*

**§ 71.** Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, der ved aftale påtager sig befordring af gods med skib for en anden, befragter. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

*Stk. 2.* Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning, hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

*Stk. 3.* Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

**§ 72.** Med undtagelse af, hvad der følger af §§ 168 og 169 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

*Stk. 2.* Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

**§ 73.** Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

**§ 74.** Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

**§ 75.** Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbortfragtning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

*II. Rejsebefragtning.*

**§ 76.** Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtig, herunder at det er tilstrækkelig bemandet, provianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.“

**2. § 95** affattes således:

„**§ 95.** Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetægt, jfr. § 151.

*Stk. 2.* Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonnossement, der angiver, at lastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonnossement til afladeren, skal dette tilbageleveres, når han modtager ombordkonnossement. I stedet for udstedelse af nyt konnossement kan modtagelseskonnossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet lastet i, og om tiden for lastningen. Efter sådan påtegning betragtes det som et ombordkonnossement.

Handelsmin. j. nr. 716-3-1972.

199 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

*Stk. 3.* Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilt konnossementer for de enkelte dele af godset mod at betale bortfragterens udgifter herved.

*Stk. 4.* Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs herfor“.

### 3. §§ 97 og 98 affattes således:

„§ 97. Har gods forårsaget tab for bortfragteren eller skade på skibet, skal befragteren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

*Stk. 2.* Er ved stykgodsbefordring let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er befragteren ansvarlig for al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller er en følge af, at godset er lastet, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.

#### *Udførelse af rejsen.*

§ 98. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

*Stk. 2.* Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.“

### 4. § 101 affattes således:

„§ 101. Bortfragteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, stuvningen, behandlingen, befordringen, bevaringen og losningen af og omsorgen for godset og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra modtagelsen til afleveringen af godset.

*Stk. 2.* I tilfælde af skade på eller tab af gods af nogen betydning skal bortfragteren snarest muligt underrette ladingsejeren eller, såfremt denne ikke kan nås, afladeren.“

### 5. §§ 118-123. affattes således:

„§ 118. Bortfragteren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt eller bliver forsinket, medens det er i hans varetægt, om bord eller i land, medmindre han godtgør, at fejl eller forsømmelse af ham selv, eller nogen han svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

*Stk. 2.* Bortfragteren er ikke ansvarlig såfremt han godtgør at tab eller skade er en følge af

- a. fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,
- b. brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,
- c. farer og ulykker, der er særlige for søfarten,
- d. naturkatastrofer,
- e. krigshandlinger,
- f. sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,
- g. beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, såvel som retslig beslaglæggelse,
- h. karantænehindringer,
- i. handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,
- j. strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,
- k. oprør eller borgerlige uroligheder,
- l. redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå,
- m. godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,
- n. utilstrækkelig indpakning,
- o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,
- p. skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu.

*Stk. 3.* Uanset bestemmelserne i stk. 2 er bortfragteren dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at han selv eller nogen, han svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

*Stk. 4.* Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befragteren, eller nogen han svarer for, ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

§ 119. Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods lastet, uden af bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han

efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden på godset.

*Stk. 2.* Selv om bortfragteren ved lastningen kendte godsets beskaffenhed, kan han uden anden pligt til at erstatte skaden end der måtte følge af reglerne om almindelig havari efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, såfremt der senere opstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

**§ 120.** Erstatning efter § 118 fastsættes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været losset. Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

*Stk. 2.* Erstatningen skal dog ikke overstige 10.000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet, eller forsinket, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.

*Stk. 3.* Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller anden enhed, som er opført i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 2. Er antallet af kolli eller enheder ikke angivet i konnossement eller modtagelsesbevis anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

*Stk. 4.* Bortfragteren og afladeren kan aftale et højere maksimumsbeløb end nævnt i stk. 2 og 3 for bortfragterens ansvar. Såfremt afladeren har givet oplysning om godsets art og værdi, og oplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis dette fører til en

højere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 2 og 3. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

*Stk. 5.* Bortfragteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

*Stk. 6.* Bortfragteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 121.** Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfragteren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.

*Stk. 2.* Skriftlig meddelelse kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

*Stk. 3.* Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvisse sig om vægt, mål og stykketal.

**§ 122.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal anvendes hvad enten kravet bygger på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontraktsforhold.

*Stk. 2.* Hvis et sådant krav rejses mod nogen, for hvem bortfragteren svarer, jfr. § 233, skal denne have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfragteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

*Stk. 3.* Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han har forvoldt tabet eller skaden forsæt-

ligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 123.** Udføres en befording helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordingen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse. Dette gælder også efter at konnossement er udstedt.

*Stk. 2.* Ved befording som udføres med skib, er den som udfører befordingen ansvarlig for sin del af befordingen efter samme bestemmelser som bortfragteren. § 122 finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Bortfragteren og den som er ansvarlig efter stk. 2 hæfter solidarisk og det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.“

**6. § 128** affattes således:

„**§ 128.** Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for ustandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordingen.“

**7. § 129, stk. 1** affattes således:

„**§ 129.** Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordingen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.“

**8. § 130** affattes således:

„**§ 130.** Opstår der som følge af at skibet går tabt eller bliver erklæret ustandsætteligt eller i øvrigt som følge af forsinkelse på bortfragterens side tab som ikke omfattes af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse“.

**9. § 135** affattes således:

„**§ 135.** Viser det sig, efter at fragtaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skibet eller godset som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undla-

der han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

*Stk. 2.* Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i §§ 129 og 134, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.“

**10. Overskriften foran § 151 og §§ 151 og 152** affattes således:

„IV. Konnossement.

*Indhold.*

**§ 151.** Ved et „konnossement“ forstås et af bortfragteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befording eller indlastet samt hvori arten og mængden heraf er angivet, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering.

*Stk. 2.* Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombordkonnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for lastningen.

**§ 152.** I konnossementet skal på afladerens forlangende optages oplysninger om:

- 1) godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse,
- 2) de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, før lastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være læselige til rejsens slutning,
- 3) godsets synlige tilstand,
- 4) for modtagelseskonnossement, dagen da godset blev modtaget, og for ombordkonnossement, dagen da lastningen blev afsluttet,
- 5) hvor og til hvem godset skal udleveres, og
- 6) fragtens størrelse og de øvrige vilkår



for befordringen og udleveringen af godset.

*Stk. 2.* Bortfragteren er dog ikke forpligtet uden forbehold i konnossementet at optage oplysninger om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller som han ikke har haft rimelig mulighed for at undersøge.“

**11. § 159** affattes således:

„**§ 159.** Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.“

**12. §§ 161 og 162** affattes således:

„**§ 161.** Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.

*Stk. 2.* Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig den urigtighed, medmindre han i konnossementet har gjort utrykkelig bemærkning herom.

*Stk. 3.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

**§ 162.** Lider tredjemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af de oplysninger, som er optaget i dette, er bortfragteren ansvarlig, såfremt han har eller burde have indset at konnossementet på grund af disse oplysninger blev vildledende for tredjemand. § 161, stk. 2 og 3, gælder tilsvarende.“

**13. §§ 167-169** affattes således:

„**§ 167.** Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives, at befordringen af godset delvis skal udføres

ved en anden end bortfragteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

*Stk. 2.* Har bortfragteren udstedt gennemgangskonnossement og der bliver udstedt særskilt konnossement for en del af befordringen skal bortfragteren sørge for at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

#### V. Anvendelsesområde.

**§ 168.** §§ 95, 97, 98, stk. 2, 101, stk. 1, 118-123, 152, 161, 162 og 284, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. pkt., kan ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren, befragteren eller modtageren, i tilfælde hvor dansk ret skal anvendes efter § 169. Som en sådan aftale anses forbehold om at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfragteren og lignende forbehold.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 er ikke til hinder for, at der optages bestemmelser om fælleshavari, jfr. § 211, i fragtaftalen, eller at der tages forbehold om indskrænkninger i bortfragterens ansvar for godset i tiden forud for lastningens begyndelse efter losningens afslutning eller om fritagelse for ansvar for transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

*Stk. 3.* Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, medens godset er i den anden fragtførers varetægt.

*Stk. 4.* Hvis godset usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal findes sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

**§ 169.** Befordring i henhold til konnossement er undergivet konventionslovgivningen i den stat, hvor konnossementet er ud-

stedt, hvis dette er en konventionsstat. Er konnossementet udstedt i en stat, der ikke er konventionsstat, men befordringen finder sted fra en konventionsstat, er befordringen undergivet denne stats konventionslovgivning. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti gælder, hvad der er fastsat i 1. og 2. pkt., kun for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

*Stk. 2.* Befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og indenrigsfart i disse stater er undergivet konventionslovgivningen i den stat, hvorfra befordringen finder sted, uanset om konnossementet er udstedt eller omsat.

*Stk. 3.* Befordring i henhold til konnossement til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige fra en stat, som ikke er konventionsstat, er undergivet dansk konventionslovgivning.

*Stk. 4.* Med konventionsstat forstås en stat, som har tilsluttet sig den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968. Med konventionslovgivning forstås de i vedkommende konventionsstat gældende lovregler, som gengiver bestemmelserne i nævnte konvention og protokol.

*Stk. 5.* Uden hensyn til, hvad der er fastsat i nærværende paragraf, kan det i konnossementet bestemmes, at befordringen skal være undergivet reglerne i nævnte konvention og protokol eller en bestemt stats konventionslovgivning.“

14. § 170 ophæves.

15. *Sjette kapitel* affattes således:

„Sjette kapitel.

### Om befordring af passagerer og rejsegods.

§ 171. Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag ved aftale påtager sig befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

*Stk. 2.* Ved „passager“ forstås den person, der skal befordres eller bliver befordret med skib i henhold til en befordringsaftale.

*Stk. 3.* Ved „rejsegods“ forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i

tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Ved „håndbagage“ forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement.

§ 172. Med undtagelse af § 178 og af, hvad der følger af §§ 200 og 201 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

§ 173. Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

§ 174. Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 188-189, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 175. Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemanded, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Bortfragteren skal sørge for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

*Stk. 2.* Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

*Stk. 3.* Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 176. Angår aftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 177. Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

**§ 178.** Passageren skal overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte magtmidler mod besætningen og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

**§ 179.** Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

*Stk. 2.* Ved passageren, at rejsegods kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragterens herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af gods som nævnt i 1. og 2. pkt. skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

**§ 180.** Bortfragterens kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

*Stk. 2.* Er sådant rejsegods lastet, uden at bortfragterens har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet på godset. Det samme gælder, selv om bortfragterens ved indlastningen kendte rejsegodssets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

**§ 181.** Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragterens, skal passageren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

**§ 182.** Bortfragterens skal ikke udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Betaler passageren ikke, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens regning, og bortfragterens kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav og omkostninger bliver dækket.

**§ 183.** Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

*Stk. 2.* Blicher skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentligt forsinket, kan passageren hæve aftalen.

**§ 184.** Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, skal bortfragterens sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Undlader bortfragterens dette indenfor en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

*Stk. 2.* Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragterens sørge for passende logi og kost og bære de dermed forbundne omkostninger.

**§ 185.** Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragterens ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden rimelig grund, og bortfragterens underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages de besparelser, bortfragterens har eller burde have opnået.

**§ 186.** Viser det sig, efter at befordringsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skibet som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragterens som passageren hæve befordringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

**§ 187.** Afbryder passageren rejsen på grund af forhold, som ikke kan lægges ham til last, jfr. § 185, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 184, eller efter rejsen er

påbegyndt i medfør af § 186, har bortfragtereren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Har bortfragtereren modtaget betaling, udover hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

**§ 188.** Bortfragtereren er forpligtet til at erstatte tab som forvoldes ved at en passager dør eller kommer til skade på grund af en hændelse under befordringen, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragtereren selv eller nogen, som han svarer for. Tilsvarende gælder tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren.

**§ 189.** Bortfragtereren er forpligtet til at erstatte tab som forvoldes ved at rejsegods går tabt eller beskadiges, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Det samme gælder tab eller skade forvoldt ved forsinkelse med befordringen eller udlevering af rejsegods.

*Stk. 2.* Medmindre andet er udtrykkeligt aftalt, er bortfragtereren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

**§ 190.** Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis han beviser, at passageren ved fejl eller forsømmelse har medvirket til tab eller skade som nævnt i §§ 188-189.

**§ 191.** Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens størrelse og for, at tabet eller skaden er opstået ved en hændelse under transporten.

*Stk. 2.* Ved dødsfald eller personskade har den, som kræver erstatning også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragtereren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragtereren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

*Stk. 3.* For tab af eller skade på håndba-

gage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragtereren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

*Stk. 4.* For tab som følge af forsinkelse, har bortfragtereren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

**§ 192.** Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 700.000 francs for hver passager som dør eller kommer til skade. Ansvar for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passagerer kan ikke overstige 16.000 francs.

*Stk. 2.* Bortfragterens ansvar for tab som følge af at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige:

- 1) 10.000 franc pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj,
- 2) 50.000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøjet samt den håndbagage, som medføres i eller på køretøjet, og
- 3) 16.000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods.

*Stk. 3.* For så vidt angår tab af eller skade på rejsegods som nævnt i stk. 2, nr. 1 gælder begrænsningsbeløbet for hver enkelt hændelse og ellers for hver enkelt rejse.

*Stk. 4.* De i stk. 1 og 2 fastsatte grænser for erstatningens størrelse omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

*Stk. 5.* Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

*Stk. 6.* Ved udtrykkelig aftale mellem passageren og befragtereren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse, end den i stk. 1 og 2 anførte.

**§ 193.** Ved udtrykkelig aftale med passageren kan bortfragtereren forbeholde sig ret til i det opståede tab at foretage fradrag på højst:

- 1) 1.500 francs pr. køretøj for skade på køretøj,
- 2) 200 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods, og
- 3) 200 francs pr. passager for tab som følge af forsinkelse.

**§ 194.** Bortfragteren har ikke ret til at begrænse ansvaret i medfør af § 192 eller foretage fradrag som nævnt i § 193, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 195.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og om grænserne for hans ansvar finder anvendelse selv om kravet mod ham ikke grundes på befordringsaftalen.

**§ 196.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for efter § 233. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 197.** Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Ved befordring som udføres med skib, er den som udfører befordringen ansvarlig for sin del af befordringen efter samme bestemmelser som bortfragteren. § 196 finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Bortfragteren og den som er ansvarlig efter stk. 2 hæfter solidarisk, og det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 192 fastsatte ansvarsgrænser.

**§ 198.** Har en passager lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, kan erstatningskrav kun rejses af passageren selv eller af nogen, som er indtrådt i hans retsstilling.

*Stk. 2.* Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham.

**§ 199.** Enhver forhåndsaftale, som har til formål at begrænse sagsøgerens ret til at vælge værneting i retstvister om befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retstvister til voldgift, er ugyldig.

*Stk. 2.* Det kan dog aftales, at søgsmål efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller hovedforretningssted,
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- 3) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sin bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der i øvrigt kan søgges i den pågældende stat.

**§ 200.** §§ 181-198 kan ikke fraviges ved aftale til skade for passageren ved befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater, eller når afgang- eller ankomststedet ifølge befordringsaftalen ligger i en af disse stater. Dette gælder uanset om befordringen i øvrigt er undergivet fremmed ret.

**§ 201.** Uanset § 200 kan bortfragteren ved befordring af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden før passageren går om bord og efter han er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skib og land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren. For håndbagagens vedkommende kan bortfragteren ligeledes forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden før godset bliver bragt om bord og efter det er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som nævnt ovenfor eller for den tid godset er i bortfragterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.

*Stk. 2.* Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, medens godset er i den anden fragtførers varetægt. Det samme gælder såfremt passageren ifølge befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden end bortfragteren.

*Stk. 3.* Bortfragteren kan i alle tilfælde forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.“

**16. § 220, stk. 1, 2. pkt.** ophæves.

**17. § 220, stk. 4,** affattes således:

„*Stk. 4.* Har en af de ansvarlige måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som han ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktsforbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gældende i den udstrækning, det fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 118, 120, 188-194 eller tilsvarende regler i fremmed ret, som finder anvendelse i forholdet til skadelidte.“

**18. § 222** affattes således:

„**§ 222.** Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.“

**19. § 223** ophæves.

**20. Ellefte kapitel. II.** affattes således:

„*Om forældelse af visse fordringer.*“

**§ 284.** Forældelsesfristen for følgende fordringer er:

- 1) for fordring på bjærgeløn, to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet,
- 2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 222, to år fra den dag, da skaden blev voldt,
- 3) for fordring på erstatning efter § 188, 1. punktum to år fra den dag, da passageren gik i land, eller dersom dødsfald har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet. Har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted,

- 4) for fordring på erstatning efter § 189, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet, eller hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted,
- 5) for fordring på erstatning efter § 188, 2. punktum to år fra den dag, da passageren eller rejsegodset blev udskibet,
- 6) for fordring på erstatning efter § 118 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret,
- 7) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret,
- 8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 136 eller § 216, stk. 2, et år fra dispachens dato,
- 9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 234, nr. 5, tre år fra forfaldsdag,
- 10) for fordring på den, der er blevet personlig ansvarlig efter § 246 eller § 253, den for søpantretens forældelse fastsatte frist, jfr. §§ 248 og 254,
- 11) for regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i nr. 2, 6 og 7, et år fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personska- de, jfr. nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt.

*Stk. 2.* Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb, eller såfremt det tilkommer en dispatcher at træffe afgørelse om fordringen ved anmeldelse for dispatchøren.

*Stk. 3.* Enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere forældelsesfrister end de, der er nævnt i stk. 1, er ugyldig.

*Stk. 4.* Det afgøres efter loven i det land, hvor sagen er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i nr. 3, 4 og 5 senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted.

*Stk. 5.* I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse.“

## § 2.

I lov nr. 150 af 7. maj 1937 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer som ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951 foretages følgende ændringer:

1. § 4, nr. 2, sidste stykke ophæves.

2. § 8, stk. 1 affattes således:

„Denne lov kommer til anvendelse ved befordring af gods til søs i henhold til konnossement eller lignende adkomstdokument

udstedt i en stat, som har tiltrådt den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, men som ikke har tiltrådt tillægsprotokollen af 1968. Er et sådant dokument udstedt her i riget eller i en stat, som har tiltrådt konventionen og protokollen, kommer loven til anvendelse i det omfang, det følger af Danmarks konventionsmæssige forpligtelser overfor stater, som alene har tiltrådt konventionen, at dette dokument skal være underkastet konventionens bestemmelser.“

## § 3.

Tidspunktet for lovens ikrafttræden bestemmes af handelsministeren.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Det af handelsministeriet i 1957 nedsatte udvalg, der har til opgave i samarbejde med tilsvarende udvalg i Norge, Sverige og Finland at revidere visse dele af den gældende sølov har i maj 1972 afgivet sin 4. betænkning (Betænkning nr. 642/1972), der omfatter forslag om en ændret affattelse af de i den gældende sølovs femte kapitel (Om befragtning) indeholdte regler vedrørende henholdsvis befordring af gods og befordring af passagerer og rejsegods. Endvidere indeholder 4. betænkning forslag om ændringer i enkelte andre sølovsbestemmelser bl. a. i ottende kapitel (Om skade ved sammenstød) og i ellefte kapitel om forældelse af visse fordringer.

De i udvalgets tre tidligere delbetænkninger indeholdte forslag til ændringer i søloven er gennemført ved lov nr. 159 af 27. maj 1964, lov nr. 227 af 8. juni 1966 samt lov nr. 205 af 24. maj 1972. Sidstnævnte lov, der omhandler en fuldstændig revision af kapitlerne om partrederi samt om søpanteret m.v., forventes sat i kraft den 1. januar 1973 samtidig med ikrafttræden af tilsvarende ændringer i den norske sølov.

De i sølovsudvalgets 4. betænkning indeholdte lovforslag, der er resultatet af et snævert nordisk samarbejde, har for så vidt angår godsbefordring i første række haft til formål i dansk sølovgivning at indarbejde reglerne i den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i februar 1968 vedtagne tillægsprotokol til konventionen af 1924 om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer for derigennem at muliggøre en hurtig og samtidig nordisk tilslutning til denne tillægsprotokol, de såkaldte „Visby-regler“. Disse regler indebærer i første række en væsentlig forhøjelse af 1924-konventionens begrænsningsbeløb med hensyn til redernes ansvar for tab af eller skade på godset, ligesom tillægsprotokollens regler gør konventionen bedre anvendelig på moderne transportformer, hvor der anvendes containere og lignende indretninger.

Som der nærmere er redegjort for i udvalgets bemærkninger til forslaget vedrørende befordring af gods (bilag 2), har der under de nordiske drøftelser været enighed om at indarbejde den ændrede konnossementskonvention (Haag-Visby-reglerne) i søloven, uanset at man i 1937 i samtlige nordiske lande fulgte den metode at indarbejde konventionen ved en særlig lov (lov nr. 150 af 7. maj 1937 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer). Udvalget har dog ikke ment at burde foreslå konnossementsloven af 1937 ophævet og 1924 konventionen (Haag-reg-

lerne) opsagt samtidig med gennemførelsen af nærværende lovforslag og tiltrædelsen af tillægsprotokollen af 1968, idet man påpeger, at det af skibsfartspolitiske grunde kan være hensigtsmæssigt i en overgangsperiode at opretholde 1937-loven og Haag-reglerne, idet en opsigelse af Haag-reglerne overfor de lande, der ikke har ratificeret tillægsprotokollen, kunne medføre risiko for, at sådanne lande overfor danske skibe ville føle sig frit stillet med hensyn til at fastsætte strengere regler end de gældende.

For så vidt angår udvalgets lovforslag om befordring af passagerer og rejsegods har det nordiske lovsamarbejde om disse spørgsmål oprindeligt været baseret på gennemførelse af to internationale konventioner om henholdsvis passagerbefordring af 1961 og befordring af passagerers bagage af 1967. Som det vil fremgå af udvalgets bemærkninger til denne del af forslaget (bilag 3) er det på grund af visse uoverensstemmelser mellem de 2 konventioner blevet nødvendigt at søge dem harmoniseret, og arbejdet hermed er internationalt endnu ikke tilendebragt. De nordiske sølovsrevisionsudvalg har derfor anset det for påkrævet, navnlig af hensyn til at få gennemført en ajourføring af de gældende erstatningsbegrænsninger for passagerer og for køretøjer, at fremkomme med forslag om nye lovregler på dette område uden yderligere at afvente en afklaring af spørgsmålet om vedtagelse af en ny international konvention.

Nærværende lovforslag følger i det væsentlige de af udvalget udarbejdede lovudkast. Der er dog i samarbejde med justitsministeriets lovafdeling foretaget en del redaktionelle ændringer i lovtæksten af lovteknik og sproglig art.

Endvidere er der under møder med repræsentanter for de departementer i Norge, Sverige og Finland, hvorunder sølovgivningen henhører, foretaget en bearbejdelse af de foreliggende nordiske komitéudkast med henblik på at opnå den størst muligt nordiske retsenhed. Dette har medført visse ændringer og omredigeringer i det danske lovforslag i forhold til udvalgets udkast, hvoraf de vigtigste er, at man har medtaget reglerne om bortfragterens ansvar for forsinkelse under de ufravigelige ansvarsbestemmelser, samt at man med hensyn til erstatningsansvaret for en passagers død eller personskade i øvrigt har fastsat ansvarsbegrænsningen til 700.000 Poincaré francs. Der er i bemærkningerne til de enkelte paragraffer i lovforslaget gjort nærmere rede for de foretagne ændringer.

Som bilag I har man medtaget en skematisk over-



sigt over lovforslagets enkelte bestemmelser sammenholdt med de bestemmelser i udvalgets lovudkast, hvortil de svarer.

Til de enkelte ændringsforslag i lovforslagets § 1 skal følgende bemærkes:

*Til 1.*

§ 71. Der er alene foretaget en sproglig rettelse i stk. 1.

§ 72. Når henvisningerne i denne bestemmelse er ændret, har dette forbindelse med, at man i lovforslagets § 168 har samlet de bestemmelser, der fremtræder som undtagelse fra § 72, der i kommissionsudkastet fandtes i §§ 122, 123 og 168.

Til § 72 er føjet et nyt stk. 2 der undtager fra godsbefordringskapitlet den befordring, der er underkastet reglerne i international konvention om befordring med andet transportmiddel. Sådanne konventioner f. eks. om godsbefordring på vej (CMR) eller om befordring af gods på jernbane (CIM) omfatter nemlig på visse vilkår også de afsnit af jernbane eller landevejstransport, som sker med færge.

§ 76. I stk. 1 er ordene „med tilbørlig omhu“ udgået som overflødige.

*Til 2.*

§ 95. Der er alene foretaget nogle sproglige rettelser.

*Til 3.*

§ 97. Under de nordiske drøftelser på departementsplan er der opnået enighed om, at man, uden at dette ville være i strid med konnossementskonventionens art. 4,6, kunne begrænse det objektive ansvar i stk. 2 til stykgodsbefordring, som konnossementskonventionens regler hovedsagelig vedrører. Da afladeren og befragteren ved stykgodsbefordring er samme person, har man fundet det mere hensigtsmæssigt at anføre befragteren som den ansvarlige. For at få samme ansvarssubjekt i stk. 1 og 2 er afladeren i stk. 1 også ændret til befragteren. Da der i stk. 1 alene er tale om en culparegel, vil også afladeren efter dansk rets almindelige regler være ansvarlig for culpa efter samme regel, som gælder for befragteren, jfr. stk. 1.

Når der til stk. 1 er føjet „eller skade på skibet“, rkyldes dette at rederen ellers ikke ville få dækket sit tab i de tilfælde, hvor han ikke var befragterens medkontrahent. Begrænsningen i stk. 2 af det objektive ansvar til stykgodsbefordring medfører at ansvar herudover må bero på kontraktsforholdet. Endvidere vil anvendelse af objektivi ansvar, hvor dette følger af almindelige retsprincipper ikke være udelukket. Et ansvar overfor en udenforstående trediemand vil følge de almindelige erstatningsretlige regler.

*Til 4.*

§ 101. I stk. 2 er efter ordene „tab af eller skade på gods“ tilføjet „af nogen betydning“, hvorved bestemmelsen er bragt i nøjere overensstemmelse med § 301, nr. 7, der, jfr. udvalgets bemærkninger, angiver, hvornår der skal afgives søforklaring i tilfælde af skade på ladningen.

*Til 5.*

§ 118. Som nævnt i bemærkningerne til sølovsudvalgets lovudkast har man under de nordiske drøftelser på komitéplan indgående behandlet spørgsmålet om bortfragterens ansvar for forsinkelseskader. Der var her navnlig fra norsk side et stærkt ønske om, at man ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven udtrykkeligt skulle medtage hele forsinkelsesansvaret under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i § 118. Specielt fra dansk side blev det fremhævet, at konnossementskonventionen ikke gav nogen klar løsning på dette problem, hvorfor loven burde udformes på samme måde. Resultatet af disse drøftelser blev, at man for at få en ensartet nordisk lovtæst i de nordiske komiteers lovudkast gav den generelle forsinkelsesregel i § 130 en sådan udformning, at den mulighed blev holdt åben, at forsinkelse, der ikke medførte tab af eller skade på lasten, det såkaldte „rene forsinkelsesansvar“, kunne falde ind under § 118. Mens der således på komitéplan foreligger en fællesnordisk lovtæst her, gælder dette ikke bemærkningerne til §§ 118 og 130 i de forskellige nordiske betænkninger. Det fremgår således klart af de norske komitébemærkninger til disse to bestemmelser, at § 118 også omfatter ansvar for tab som følge af forsinkelse, mens man fra svensk side anfører, at man nærmest er af den opfattelse, at § 118 også omfatter forsinkelse. Heroverfor står det danske lovudvalgs bemærkninger, der anfører, at spørgsmålet er uafklaret og derfor må overlades til domstolene.

Spørgsmålet har herefter på ny været indgående drøftet under de nordiske departementsforhandlinger. Fra de øvrige nordiske landes side blev det fremhævet, at man fandt det meget utilfredsstillende ikke udtrykkeligt i lovtæksten at kunne anføre, at § 118 også omfattede forsinkelse, hvorfor man ønskede at ændre komitéudkastet på dette område. Da § 118 er en af de væsentligste bestemmelser i hele godsbefordringskapitlet, er det af stor betydning, at der også her fortsat findes en fællesnordisk lovtæst, der angiver ansvarsgrundlaget. På denne baggrund er spørgsmålet på ny blevet overvejet fra dansk side med det resultat, at man i det danske lovforslag på linie med de øvrige nordiske

lovforslag har ændret lovudvalgets udkast, således at hele forsinkelsesansvaret er omfattet af de ufravigelige bestemmelser i § 118. Konsekvenserne heraf vil dog blive begrænsede, dels fordi en række tilfælde af forsinkelse vil falde ind under de særlige undtagelser i § 118, stk. 2, litra a-p, dels fordi de erstatningsbeløb, der i givet fald vil kunne pålægges en bortfragter, vil være omfattet af de særlige begrænsningsregler i § 120, hvilket specielt vil have betydning ved de såkaldte konsekvensskader.

Udover denne ændring i § 118 er der foretaget en redaktionel omformning af denne bestemmelse, der bygger på konnossementskonventionens art. 4.

I udkastets § 118, stk. 1, er gengivet ordlyden af konnossementskonventionens art. 4, 1, hvilket medfører, at denne bestemmelse, der omhandler bortfragterens ansvar, i udkastet, indledes med, at „bortfragteren er ikke ansvarlig . . . .“. Da man under de nordiske departementsforhandlinger fandt, at dette var en mindre heldig og på sin vis også misvisende indledning til denne bestemmelse, har man flyttet den egentlige hovedregel vedrørende bortfragterens ansvar, art. 4, 2 q, der i udkastet fandtes i slutningen af stk. 2, op som stk. 1 i lovudkastet, idet dog ansvaret for forsinkelse, jfr. bemærkningerne foran, udtrykkeligt er nævnt.

I stk. 2 er i første led bestemmelsen vedrørende „lovlig deviation“ udgået som overflødig. Herudover svarer stk. 2, der indeholder den såkaldte „katalog“, til udkastet, idet dog litra q som nævnt foran er flyttet til stk. 1.

Stk. 3 svarer til udkastets stk. 1, idet man dog har præciseret ansvaret for oprindelig usødygtighed ved at udforme bestemmelsen herom positivt.

Stk. 4 svarer til udkastets stk. 3.

§ 119 svarer bortset fra redaktionelle ændringer til udkastets § 119.

I § 120 er rækkefølgen af de enkelte stykker ændret, hvorved bestemmelsen om, hvorledes erstatningen skal fastsættes, kommer før reglerne om, hvorledes man beregner begrænsningsbeløbets størrelse, hvilket man under de nordiske departementsforhandlinger har fundet var mere hensigtsmæssigt.

De enkelte stykker svarer med enkelte redaktionelle ændringer til udkastet således:

Stk. 1 svarer til udkastets stk. 4	
- 2 - - - -	1
- 3 - - - -	2
- 4 - - - -	3
- 5 - - - -	6
- 6 - - - -	5

§ 121. Der er alene foretaget nogle sproglige rettelser bl. a. for at understrege, at den i stk. 1

nævnte tidsfrist på tre dage regnes fra udleveringen af godset.

§ 122. Svarer til udkastets § 122 a. I stedet for henvisningerne til §§ 118-121 er der foretaget en generel henvisning til bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger.

Endvidere har der under de nordiske departementsforhandlinger været enighed om i stk. 2 at henvise til § 233 ved angivelse af, hvilke personer bortfragteren svarer for.

§ 123. Er blevet omredigeret under de nordiske drøftelser på departementsplan. Udkastets § 123, stk. 2, vedrørende gennemgangsbefordring er blevet overflyttet til § 168, stk. 3.

Udkastets § 123, stk. 1 — den såkaldte „Anti-Lulu-bestemmelse“ — er blevet opdelt i tre stykker. Stk. 1 fastslår, at bortfragteren forbliver ansvarlig, såfremt befordringen udføres helt eller delvis af en anden. I stk. 2 angives ansvaret for den udførende fragtfører, forudsat at denne transport foregår med skib. Man har ikke taget stilling til, hvilke ansvarsregler der skal gælde, såfremt transporten finder sted med et andet transportmiddel end skib, for hvilke f. eks. andre transportkonventioner end konnossementskonventionen kunne tænkes at finde anvendelse.

Stk. 3 fremhæver som i udkastet det solidariske ansvar.

#### Til 8.

§ 130. Udformningen af denne bestemmelse har været indgående drøftet ved de nordiske departementsforhandlinger i forbindelse med spørgsmålet om bortfragterens ansvar for forsinkelse efter § 118. Efter at dette spørgsmål nu er afklaret, jfr. bemærkningerne til 5, således at også tilfælde af den såkaldte „rene forsinkelse“ er omfattet af de ufravigelige bestemmelser, vil nærværende bestemmelse alene omfatte sådan forsinkelse, der ikke er reguleret efter § 118. § 130 omfatter herefter foruden de i bestemmelsen udtrykkelig nævnte tilfælde, hvor skibet går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, tilfælde hvor skibet kommer for sent frem for at afhente godset. Bortfragteren skal dog i disse tilfælde ikke være ansvarlig efter en ren culperegulering, men efter de ansvarsregler, som er angivet i § 118.

#### Til 9.

§ 135. I forhold til udkastet er der her foretaget den ændring, at man har ændret formuleringen „skib“ og „gods“ til „skibet“ og „godset“, hvilket man under de nordiske departementsforhandlinger fandt var nøjere i overensstemmelse med de oprindelige forarbejder til denne bestemmelse. Fare for skibet vil dog efter omstændighederne kunne dække

fare for besætning og eventuelt også anden last, især hvor der er tale om fare for en væsentlig del af den øvrige last.

*Til 12.*

§ 161. Her er samarbejdet udkastets §§ 161 og 162, idet udkastets § 162 er indgået i § 161 som nyt stk. 3. Den nye § 161 omfatter herefter konnossementets bevisværdi samt bortfragterens ansvar for fejl i konnossementet.

§ 162, der er en ny bestemmelse, regulerer forholdet til trediemand. Der har her under de nordiske drøftelser på departementsplan været enighed om at indføje en særlig bestemmelse om bortfragterens ansvar for det tab, trediemand lider ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af de oplysninger, som er optaget i dette. Dette ansvar er ikke et transportansvar og er derfor ubegrænset.

*Til 13.*

I § 167 er der foretaget en redaktionel omredigering.

I § 168 har man samlet de bestemmelser, der fremtræder som undtagelser fra bestemmelsen i § 72 om aftalefrihed.

Stk. 1 svarer til udkastets § 168, stk. 1, samt § 122, stk. 2.

Stk. 2 svarer til udkastets §§ 122, stk. 3, og 122 stk. 1.

Stk. 3 svarer til udkastets § 123, stk. 2.

Stk. 4 svarer til udkastets § 122, stk. 4.

§ 169. Spørgsmålet om hvilke regler, der skal gælde for anvendelsesområdet, har været indgående drøftet under de nordiske forhandlinger på departementsplan, idet der enten kunne være tale om at anvende en lex fori løsning, hvorefter domstolslandets lovgivning bliver afgørende, eller den løsning, der opnåedes enighed om, den såkaldte lovvalgsregel, hvorefter konventionslovgivningen, som det fremgår af stk. 1, i den stat, hvor konnossementet er udstedt, hvis dette er en konventionsstat, bliver afgørende. Problemet har dog en særdeles begrænset betydning, da langt hovedparten af alle konnossementer enten indeholder en såkaldt „paramount clause“ om, at befordringen skal være undergivet reglerne i konnossementskonventionen, eller henviser til en bestemt stats konventionslovgivning, for hvilke tilfælde, der som nævnt i stk. 5, er tale om en undtagelse fra reglerne i nærværende bestemmelse.

Stk. 2 svarer til udkastets § 168 stk. 3.

Stk. 3 svarer til udkastets § 168 stk. 2, nr. 3.

I stk. 4 er der givet en definition af, hvad man forstår ved en konventionsstat.

*Til 15.*

I sjette kapitel om befordring af passagerer og rejsegods er der under de nordiske drøftelser på departementsplan foretaget en generel omredigering for at bringe opbygningen af passagerkapitlet i nøjere overensstemmelse med godsbefordringskapitlet.

§ 171. Der er alene foretaget nogle sproglige rettelser.

§ 172. De i udkastets stk. 2 nævnte henvisninger til bestemmelser, der ikke kan fraviges til skade for passageren, er overflyttet til § 200.

§ 173. Udkastets bestemmelse, der alene vedrørte international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane, er udvidet til også at omfatte andre transportkonventioner, jfr. bemærkningerne foran til § 72, stk. 2.

§§ 174-187. Svarer bortset fra redaktionelle og mindre sproglige ændringer til udkastets §§ 175-188.

§ 188. I denne bestemmelse er samlet reglerne om bortfragterens ansvar for personskade og forsinkelse, der i udkastet var opdelt i to bestemmelser, nemlig udkastets §§ 189 og 191.

§ 189. Svarer til udkastets § 190, dog er den særlige undtagelse for nautisk fejl ved skade på køretøjer i udkastets § 190, stk. 2 udgået, idet man under nordiske drøftelser på departementsplan fandt denne regel mindre rimelig i passagerkapitlet og ikke forventer den optaget i en kommende ny international passagerkonvention, der samarbejder de foreliggende to konventionstekster.

§ 190. Svarer med visse sproglige rettelser til udkastets § 192.

§ 191. Svarer til udkastets § 193, idet dog udkastets § 193, stk. 5, er udgået som følge af, at man, jfr. bemærkningerne til § 189, har fjernet den særlige undtagelse for nautiske fejl.

§ 192. Spørgsmålet om begrænsning af bortfragterens ansvar for en passagers død eller tilskadekomst, der i udkastets § 194 var fastsat til 500.000 Poincaré francs, har indgående været forhandlet under de nordiske drøftelser på departementsplan, idet man specielt fra svensk side ønskede en forhøjelse dels under hensyn til det almindelige svenske erstatningsniveau, dels under hensyn til at der ved en i Guatemala i 1971 vedtagen ændringsprotokol til Warszawa-konventionen om international luftbefordring er fastsat en ansvarsgrænse på 1,5 mill. frcs. Da det må anses for at være af særdeles stor betydning med fælles nordiske ansvarsbegrænsningsbeløb på dette område som følge af den meget livlige interskandinaviske passagertrafik opnåedes der enighed om et ansvarsbegrænsningsbeløb på 700.000 frcs. svarende til ca. 350.000 kr. Rederens totale ansvar vil dog, uanset denne specielle an-

svarsgrænse for passagerer, været begrænset i medfør af reglerne i sølovens 10. kapitel (§ 255), der fastsætter ansvarsgrænsen ved personskade til 3.100 frcs. pr. ton af skibets drægtighed.

Endvidere er der opnået enighed om at forhøje ansvarsgrænsen for tab af køretøj fra 30.000 til 50.000 frcs. idet de 30.000 frcs. der stammer fra 1967-konventionen ikke længere kan anses for tidsvarende.

Bestemmelsen, der som nævnt svarer til udkastets § 194, er i øvrigt blevet omredigeret, og begrænsningsbeløbet for forsinkelseskader er ændret fra to gange billetprisen til 16.000 frcs. svarende til, hvad der gælder for rejsegods. Som det fremgår af stk. 3 gælder begrænsningsbeløbene for forsinkelse pr. rejse, hvilket også gælder de for personskader angivne beløb. Køretøjer og rejsegods, som overleveres i bortfragterens varetægt, betragtes som rejsegods, hvor begrænsningen ligeledes gælder pr. rejse; derimod gælder begrænsningsbeløbene for håndbaggage pr. hændelse, idet bortfragteren her må være kontinuerlig ansvarlig.

Bortfragteren vil kun være forpligtet til at erstatte forsinkelse af rejsegods, når der foreligger et selvstændigt tab på grund af forsinkelsen. Der må således føres selvstændigt bevis for hver enkelt tabskategori.

§§ 193 og 194. Svarer med visse redaktionelle ændringer til udkastets §§ 198 og 195.

§ 195. Svarer til udkastets § 201, stk. 3.

§ 196. Svarer til udkastets § 200, idet man dog som i § 122, stk. 2, har foretaget en henvisning til § 233 for så vidt angår dem, som bortfragteren svarer for.

§ 197. Er en ny bestemmelse svarende til godsbefordringskapitlets § 123, som man under de nordiske drøftelser på departementsplan fandt det rimeligt også at medtage her.

§ 198. Svarer til udkastets § 201, stk. 1 og 2, idet man dog i stk. 2 har strøget henvisningen til domstolslandets lov som overflødig, da de nordiske lande i forvejen anerkender den ret, der her er tale om.

§ 199. Svarer til udkastets § 202.

§§ 200 og 201 erstatter udkastets § 203, der byggede på den forudsætning, at en ny passager- og rejsegodskonvention var gennemført.

I § 200 er samlet de til udkastets §§ 172, stk. 2, og 203<sup>1</sup> svarende bestemmelser om ufravigelighed, og anvendelsesområde.

§ 201 angiver, hvor bortfragteren kan forbeholde sig ansvarsfrihed, uanset bestemmelserne i § 200, og svarer således til udkastets § 197. Uanset at det ikke direkte fremgår af § 201, stk. 1, vil bortfragteren dog være ansvarlig for indskrevet rejsegods fra modtagelsen til udleveringen. Han kan således ikke

fraskrive sig ansvaret for sådant rejsegods, mens det er i hans varetægt.

I stk. 2 er indføjet en ny bestemmelse svarende til godsbefordringskapitlets § 168, stk. 3, som man under de nordiske drøftelser på departementsplan har fundet det rimeligt at medtage også her. Bestemmelsen er suppleret med en særlig regel, som giver bortfragteren ret til at fraskrive sig ansvaret, også når passageren efter befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at benytte sig af en anden bortfragter. Spørgsmålet kan have en vis praktisk betydning bl. a. for de samsejlende rederier i Øresundstrafikken.

Stk. 3 svarer til udkastets § 197, stk. 2.

#### *Til 16-20.*

Der er her kun foretaget visse redaktionelle ændringer i forhold til udkastet.

Til de i lovforslagets § 2 angivne ændringsforslag skal følgende bemærkes.

#### *Til 1.*

Den foreslåede ophævelse af § 4, nr. 2, sidste stykke, skyldes, at man under de nordiske forhandlinger har fundet, at denne særlige bevisregel, der ikke findes i selve konnossementskonventionen af 1924, men alene i undertegnelsesprotokollen, var overflødig. Da man derfor ikke har medtaget bestemmelsen i sølovsforslagets § 118, har man under de nordiske forhandlinger på departementsplan fundet det rigtigst også at ophæve den her.

#### *Til 2.*

Som nævnt i indledningen er der nordisk enighed om i hvert fald foreløbig at opretholde de nordiske konnossementskonventionslove, der gengiver konnossementskonventionen fra 1924, uanset at disse for en stor del skulle blive overflødiggjort ved en indarbejdelse af den i 1968 ændrede konnossementskonvention i søloven. Overfor de lande, som imidlertid alene har tiltrådt 1924-konventionen, men ikke tillægsprotokollen fra 1968, vil konnossementskonventionsloven fra 1937 dog fortsat have betydning. Dette kræver imidlertid en ændring i § 8, der angiver lovens anvendelsesområde. Ved den nu foreslåede ændring sker der således en begrænsning af lovens anvendelsesområde i forhold til den gældende formulering, således at den kun finder anvendelse i de ovennævnte tilfælde. Bestemmelsen må ses i sammenhæng med sølovsforslagets §§ 168 og 169, der fastsætter anvendelsesområdet for de i søloven indarbejdede Haag-Visby-regler, der omfatter konnossementskonventionen fra 1924 som ændret i 1968.

## Bilag 1.

## Oversigt over lovforslagets enkelte bestemmelser sammenholdt med de i bestemmelser udvalgets lovudkast hvortil de svarer.

Lovforslaget	Udvalgets udkast	Lovforslaget	Udvalgets udkast
71, stk. 1	71, stk. 1	130	130
71, stk. 2	71, stk. 2	135, stk. 1	135, stk. 1
71, stk. 3	71, stk. 3	135, stk. 2	135, stk. 2
72, stk. 1	72, stk. 1	135, stk. 3	135, stk. 3
72, stk. 2		151, stk. 1	151, stk. 1
73	73	151, stk. 2	151, stk. 2
74	74	152, stk. 1	152, stk. 1
75	75	152, stk. 2	152, stk. 2
76	76	159	159
95, stk. 1	95, stk. 1	161, stk. 1	161, stk. 1
95, stk. 2	95, stk. 2	161, stk. 2	161, stk. 2
95, stk. 3	95, stk. 3	161, stk. 3	162
95, stk. 4	95, stk. 4	162	
97, stk. 1	97, stk. 1	167, stk. 1	167, stk. 1
97, stk. 2	97, stk. 2	167, stk. 2	167, stk. 2
98, stk. 1	98, stk. 1	168, stk. 1	168, stk. 1
98, stk. 2	98, stk. 2		og 122, stk. 2
101, stk. 1	101, stk. 1	168, stk. 2	122, stk. 3
101, stk. 2	101, stk. 2		og 122, stk. 1
118, stk. 1	118, stk. 1	168, stk. 3	123, stk. 2
	og 2 q	168, stk. 4	
118, stk. 2	118, stk. 2	169, stk. 1	168, stk. 2
118, stk. 3	118, stk. 1		og 3
118, stk. 4	118, stk. 3	169, stk. 2	168, stk. 3
119, stk. 1	119, stk. 1	169, stk. 3	168, stk. 2,
119, stk. 2	119, stk. 2		nr. 3
119, stk. 2	119, stk. 2	169, stk. 4	122, stk. 4
120, stk. 1	120, stk. 4	169, stk. 5	168, stk. 2,
120, stk. 2	120, stk. 1		nr. 4
120, stk. 3	120, stk. 2	171, stk. 1	171, stk. 1
120, stk. 4	120, stk. 3	171, stk. 2	171, stk. 2
120, stk. 5	120, stk. 6	171, stk. 3	171, stk. 3
120, stk. 6	120, stk. 5	172	172, stk. 1
121, stk. 1	121, stk. 1	173	173
121, stk. 2	121, stk. 2	174	175
121, stk. 3	121, stk. 3	175, stk. 1	176, stk. 1
122, stk. 1	122a, stk. 1	175, stk. 2	176, stk. 2
122, stk. 2	122a, stk. 2	175, stk. 3	176, stk. 3
122, stk. 3	122a, stk. 3	176	177
123, stk. 1	123, stk. 1	177	178
123, stk. 2		178, stk. 1	179, stk. 1
123, stk. 3	123, stk. 1	178, stk. 2	179, stk. 2
128	128	179, stk. 1	180, stk. 1
129, stk. 1	129, stk. 1	179, stk. 2	180, stk. 2

Lovforslaget	Udvalgets udkast	Lovforslaget	Udvalgets udkast
180, stk. 1 . . . . .	181, stk. 1	192, stk. 3 . . . . .	194, stk. 1
180, stk. 2 . . . . .	181, stk. 2	192, stk. 4 . . . . .	194, stk. 2
181 . . . . .	182	192, stk. 5 . . . . .	194, stk. 3
181 . . . . .	183	192, stk. 6 . . . . .	194, stk. 4
183, stk. 1 . . . . .	184, stk. 1	193 . . . . .	198, stk. 1
183, stk. 2 . . . . .	184, stk. 2	194 . . . . .	195
184, stk. 1 . . . . .	185, stk. 1	195 . . . . .	201, stk. 3
184, stk. 2 . . . . .	185, stk. 2	196, stk. 1 . . . . .	200, stk. 1
185 . . . . .	186	196, stk. 2 . . . . .	200, stk. 2
186 . . . . .	187	197, stk. 1 . . . . .	174, stk. 1-2
187, stk. 1 . . . . .	188, stk. 1	197, stk. 2 . . . . .	—
187, stk. 2 . . . . .	188, stk. 2	197, stk. 3 . . . . .	—
188 . . . . .	189 og 191, stk. 1	198, stk. 1 . . . . .	201, stk. 1
189, stk. 1 . . . . .	190, stk. 1	198, stk. 2 . . . . .	201, stk. 2
189, stk. 2 . . . . .	190, stk. 3	199, stk. 1 . . . . .	202, stk. 1
190 . . . . .	192	199, stk. 2 . . . . .	202, stk. 2
191, stk. 1 . . . . .	193, stk. 1	200 . . . . .	172, stk. 2
191, stk. 2 . . . . .	193, stk. 2	201, stk. 1 . . . . .	197, stk. 1, nr. 1-3
191, stk. 3 . . . . .	193, stk. 3	201, stk. 2 . . . . .	123, stk. 2
191, stk. 4 . . . . .	193, stk. 4	201, stk. 3 . . . . .	197, stk. 2
192, stk. 1 . . . . .	194, stk. 1		
192, stk. 2 . . . . .	194, stk. 2		

## Bilag 2.

## Udvalgets udkast til ændringer i lovbestemmelserne om befording af gods.

*Følgende bestemmelser i femte kapitel affattes således:*

### Om befording af gods.

#### I. Indledende bestemmelser.

§ 71. Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, der slutter aftale om befording af gods med skib for en anden, befragteren. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

*Stk. 2.* Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning, hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

*Stk. 3.* Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

§ 72. Med undtagelse af, hvad der følger af § 122, § 123 og § 168, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

§ 73. Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74. Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75. Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbortfragtning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

#### II. Rejsebefragtning.

§ 76. Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemanded, pro-

vianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befording og bevaring af godset.

§ 95. Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetægt.

*Stk. 2.* Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonnossement, der angiver, at indlastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonnossement til afladeren, skal dette tilbageleveres, når han modtager ombordkonnossement. I stedet for udstedelse af nyt konnossement kan modtagelseskonnossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og om tiden for indlastningen. Når modtagelseskonnossementet er påtegnet således, betragtes det som et ombordkonnossement.

*Stk. 3.* Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset mod at erstatte bortfragteren deraf følgende udgifter.

*Stk. 4.* Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs.

§ 97. Har gods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er afladeren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

*Stk. 2.* Er skaden eller tabet forårsaget af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, der er indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er afladeren

ansvarlig for al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsages af indlastningen, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.

**§ 98.** Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

*Stk. 2.* Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

**§ 101.** Bortfragteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, stuvningen, behandlingen, befordringen, bevaringen og losningen af og omsorgen for godset og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra modtagelsen til afleveringen af godset.

*Stk. 2.* I tilfælde af skade på eller tab af gods skal bortfragteren snarest muligt underrette ladningsejeren eller, såfremt denne ikke kan nås, afladeren.

*Bortfragterens ansvar for godset.*

**§ 118** Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade som følge af usødygtighed, medmindre denne er en følge af, at bortfragteren eller nogen han svarer for ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

*Stk. 2.* Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der er en følge af deviation, som er tilladt ifølge § 98 eller af:

- a. fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsføreren, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,
- b. brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,
- c. farer og ulykker, der er særlige for søfarten,
- d. naturkatastrofer,
- e. krigshandlinger,
- f. sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,
- g. beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, så vel som retslig beslaglæggelse,
- h. karantænehindringer,
- i. handling eller undladelse af afladeren

eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,

- j. strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,
- k. oprør eller borgerlige uroligheder,
- l. redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå.
- m. godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,
- n. utilstrækkelig indpakning,
- o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,
- p. skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,
- q. enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Bevisbyrden for, at sådan fejl eller forsømmelse ikke har medvirket til tabet eller skaden, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri efter denne bestemmelse.

*Stk. 3.* Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befragteren eller nogen, han svarer for, ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

**§ 119.** Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden.

*Stk. 2.* Selv om bortfragteren ved indlastningen kendte godsets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne uden anden pligt til at erstatte skaden, end der måtte følge af reglerne om almindelig havari, losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, såfremt der senere opstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

**§ 120.** Bortfragterens ansvar for tab eller skade på eller vedrørende godset skal ikke i noget tilfælde overstige 10.000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet, eller som tabet i øvrigt vedrører, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.



*Stk. 2.* Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller andre enheder, som er opført i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 1. Bortset herfra anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

*Stk. 3.* Ved overenskomst mellem bortfragteren og afladeren kan der fastsættes højere maksimumsbeløb end nævnt i stk. 1 og 2 for bortfragterens ansvar. Såfremt afladeren før indlastningen har givet oplysning om godsets art og værdi, og oplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis dette fører til en højere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 1 og 2. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

*Stk. 4.* Erstatningen fastsættes med udgangspunkt i værdien af godset på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været lossat fra skibet. Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller, såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

*Stk. 5.* Bortfragteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

*Stk. 6.* Bortfragteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

**§ 121.** Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfragteren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordrin-

gen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages ved udleveringen, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter.

*Stk. 2.* Skriftlig underretning kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

*Stk. 3.* Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvisse sig om vægt, mål og styketal.

**§ 122.** Ethvert forbehold i fragtaftalen om befrielse fra eller indskrænkninger i bortfragterens ansvar i medfør af §§ 118 og 120 er for tiden fra lastningens begyndelse til losningens afslutning ugyldig i sådan fart, som omtales i § 168. Denne regel finder ikke anvendelse på aftale om transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

*Stk. 2.* Aftaler, der har til formål at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfragteren og lignende aftaler, skal betragtes som forbehold om fritagelse fra ansvar.

*Stk. 3.* Reglerne i denne paragraf er ikke til hinder for i fragtaftalen at optage bestemmelser om fælles-havari.

*Stk. 4.* Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal finde sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

**§ 122 a.** Bestemmelserne i §§ 118-121 om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal anvendes på ethvert krav mod bortfragteren for tab eller skade på gods, der er omfattet af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontraktsforhold.

*Stk. 2.* Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller nogen, for hvem bortfragteren svarer, skal disse have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbe-

grænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfragteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

*Stk. 3.* Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 123. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne om bortfragterens ansvar i §§ 118-122 a tilsvarende anvendelse for den, som udfører befordringen. Denne hæfter overfor befragteren solidarisk med bortfragteren. Det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.

*Stk. 2.* Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren uanset bestemmelserne i § 122 forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den anden fragtførers varetægt. Bortset herfra kan bestemmelsen i stk. 1 ikke fraviges til skade for befragteren. Dette gælder også efter, at konnossement er udstedt.

§ 128. Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen.

§ 129. Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordringen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

*Stk. 2 og 3:* Uændret.

§ 130. Opstår der tab eller skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller som følge af, at hans pligt til at udføre befordringer falder bort efter § 128, og er tabet eller skaden ikke omfattet af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse på bortfragterens ansvar.

#### *Gensidig hævningsret.*

§ 135. Viser det sig, efter at fragtaftalen er sluttet, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skib eller gods som følge af krig,

blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

*Stk. 2.* Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i §§ 129 og 134, 2. stk., får tilsvarende anvendelse.

#### IV. Konnossement.

§ 151. Ved et „konnossement“ forstås et af bortfragteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befordring eller indlastet samt arten og mængden heraf, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering.

*Stk. 2.* Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombordkonnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for indlastningen.

§ 152. I konnossementet skal på afladerens forlangende optages angivelse af:

1. godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse,
2. de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, før indlastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være kendelige til rejsens slutning.
3. godsets synlige tilstand,
4. for modtagelseskonnossement, dagen da godset blev modtaget, og for ombord-

konnossement, dagen da indlastningen blev afsluttet,

5. hvor og til hvem godset skal udleveres,
6. fragtens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og udleveringen af godset.

*Stk. 2.* Bortfragteren er dog ikke forpligtet til uden forbehold i konnossementet at optage angivelse om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller styketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller ikke med rimelighed har kunnet forvisse sig.

**§ 159.** Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstilling for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

**§ 161.** Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og indlastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredje mand, som var i god tro.

*Stk. 2.* Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig dens urigtighed medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

**§ 162.** Bestemmelsen i § 161, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

**§ 167.** Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives,

at befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden end bortfragteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

*Stk. 2.* Er gennemgangskonnossement udstedt, må der ikke for en del af befordringen udstedes særskilt konnossement, uden at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

**§ 168.** Bestemmelserne i §§ 95, 97, 98, stk. 2, 101, stk. 1, 118-122 a, 123, stk. 1, 152, 161, 162 og 284 kan ved befordring i henhold til konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren eller befragteren i videre omfang, end hvad der fremgår af § 122 og § 123, stk. 2.

*Stk. 2.* Skal fremmed ret anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige stater, skal de bestemmelser i den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968 eller i fremmed lov, som bygger på konventionens og protokollens regler, der svarer til de i stk. 1 nævnte bestemmelser, anvendes i følgende tilfælde:

1. når konnossementet udstedes her i riget eller i en anden stat, som er tilsluttet nævnte konvention og protokol;
2. når befordringen sker fra en havn her i riget eller i en anden stat som nævnt;
3. når befordringen sker til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige;
4. Når konnossementet foreskriver, at reglerne i nævnte konvention og protokol eller i en lov, som gør dem anvendelige, skal gælde for aftalen.

*Stk. 3.* Uanset om konnossement er udstedt, gælder stk. 1 og stk. 2 for indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige og for fart mellem disse stater. I al anden fart gælder stk. 1 og stk. 2, når konnossement er udstedt i henhold til certeparti, kun for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

### Bemærkninger til lovudkastet.

Sølovens femte kapitel om befragtning indeholder 5 hovedafsnit, nemlig foruden de indledende bestemmelser (§§ 71-76) afsnit

om rejsebefragtning (§§ 77-136), om tidsbefragtning (§§ 137-150) om konnossement (§§ 151-168) og om passagerbefordring (§§ 169-

182). De gældende bestemmelser i befragtningskapitlet er senest revideret ved lov nr. 149 af 7. maj 1937. Denne gennemgribende revision var også dengang resultatet af et nordisk lovsamarbejde, der havde til følge, at man fik praktisk talt enslydende nordiske lovtjekster.

Ved siden af befragtningskapitlet har man i de 4 nordiske lande en særlig også enslydende lov (nr. 150 af 7. maj 1937 ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951) i det følgende kaldet „KKL“, om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, der blev vedtaget samtidig med ændringerne i befragtningskapitlet. KKL er optrykt som bilag 2.

Formålet med den i 1937 foretagne revision var dels at ajourføre den gamle sølovs befragtningskapitel fra 1892, således at lovens regler kom til at stemme med moderne kontraktspraksis, dels at muliggøre ratifikation af den internationale konvention af 1924 om konnossementer (bekendtgørelse nr. 35 af 22. november 1938 LTC), hvilket i øvrigt skete den 1. juli 1938 med ikrafttræden den 1. januar 1939. Konventionen er optrykt som bilag 1.

Baggrunden for vedtagelsen af konnossementskonventionen i 1924 var et udbredt ønske om at indskrænke følgerne af den i slutningen af forrige århundrede herskende kontraktsfrihed, der havde medført, at det navnlig indenfor liniefarten var blevet almindeligt, at der i konnossementer blev optaget klausuler af forskelligt indhold, men alle med det formål at indskrænke bortfragterens ansvar for godset, til skade ikke alene for befragteren, men også for banker, forsikringselskaber og købere af varer i henhold til konnossement.

Konventionens og dermed den særlige konnossementslovs formål har først og fremmest været et ønske om at styrke konnossementets værdi som omsætningspapir. Den gælder derfor kun for forholdet mellem bortfragteren og indehaveren af et konnossement eller lignende adkomstdokument vedrørende befordring af gods over søen, men ikke i forholdet mellem bortfragteren og befragteren i henhold til certeparti. Udstedes der konnossement i henhold til certeparti, får konventionen ikke anvendelse på konnossementet, medmindre det udstedes, overdrages eller pantsættes til en anden end

befragteren. Konventionens anvendelsesområde er også på andre punkter begrænset, således gælder reglerne om transportansvaret kun tiden fra indlastningen til udlosningen.

Konventionen behandler navnlig to hovedspørgsmål, nemlig vedrørende bortfragterens ansvar for godset og vedrørende bortfragterens pligt til at udstede konnossement med et vist indhold og i forbindelse hermed spørgsmål om konnossementets beviskraft. Reglerne om bortfragterens ansvar for godset bygger på et kompromis, idet bortfragteren ifølge konventionen udtrykkeligt er fritaget for ansvar for tab af eller skade på godset i visse nærmere angivne tilfælde. I denne forbindelse har det også særlig betydning, at bortfragteren ikke er ansvarlig for sine folks fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet.

Konnossementskonventionen eller „Haagreglerne“, som de ofte benævnes efter den by, hvori man i 1921 vedtog det oprindelige udkast til det, der senere blev konnossementskonventionen, har fået en meget stor udbredelse. Ialt har ca. 34 lande ratificeret konventionen, og da der iblandt disse er alle de betydende søfartsnationer, har dette medført, at tilslutningen i realiteten er verdensomfattende.

Indarbejdelsen af konventionens bestemmelser i dansk ret er som nævnt ovenfor sket i form af en særlig lov, der i realiteten er en ren oversættelse af konventionsteksten. Om baggrunden for denne efter normal dansk lovpraksis usædvanlige fremgangsmåde ved tiltrædelse af en international konvention, hvor man indenfor søretten ellers altid indarbejder konventionen i søloven eller en anden relevant lov, kan det oplyses, at dette skyldtes et ønske fra erhvervets side, det vil her sige rederne i de nordiske lande, om, at konventionsreglerne burde lovfæstes i ganske uforandret skikkelse. Som begrundelse for dette ønske blev der bl. a. henvist til, at man anså det for ønskeligt, at der ikke skulle kunne opstå nogen tvivl om, at de nordiske handelsflåder virkelig sejlede under konnossementskonventionens vilkår, og at der i konnossementet skulle kunne gøres en direkte bemærkning om, at konventionen gjaldt for dette.

Samtidig med, at man således gennem den særlige konnossementskonventionslov

indarbejdede konventionens bestemmelser i dansk ret, foretog man som nævnt ovenfor en almindelig revision af sølovens befragtningskapitel, hvor man på vigtige punkter optog konventionens hovedregler. Dette er således tilfældet i det afsnit under rejsebefragtning, der omhandler bortfragterens ansvar for godset (§§ 118-123). I overensstemmelse med konnossementskonventionens princip indeholder søloven her en almindelig culpaparegel med omvendt bevisbyrde, idet denne er lagt på bortfragteren. Bestemmelserne om bortfragterens ansvar for godset kan ikke fraviges til skade for befragteren i tiden fra lastningen til losningen. Denne tvingende ansvarsregulering er dog begrænset til indenrigsfart, hvormed ligestilles fart imellem de nordiske lande. Til forskel fra konventionen omfatter det tvingende ansvar efter søloven også forholdet mellem parterne i henhold til et certeparti, uanset om der er udstedt konnossement.

Forholdet mellem konnossementslovens regler og sølovens regler er reguleret i førstnævnte lovs § 8, ifølge hvilken konnossementskonventionens regler træder i stedet for de tilsvarende bestemmelser i søloven ved befordring af gods med skib *mellem* Danmark og andre stater, der har tiltrådt konnossementskonventionen eller *fra* Danmark til andre stater, der ikke har tiltrådt konventionen.

Spørgsmålet om en revision af konnossementskonventionen blev taget op til drøftelse i Comité Maritime International på en konference i Rijeka i 1959 og efter yderligere forhandlinger i en underkomite under CMI vedtoges i 1963 på en konference i Stockholm udkast til en protokol om ændringer i konnossementskonventionen, de såkaldte „Visby-regler“, der derefter blev behandlet på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles maj 1967 og februar 1968, hvor der på konferencens 2. session den 23. februar 1968 blev vedtaget en protokol omfattende ændringer i og tillæg til konnossementskonventionen af 1924. Protokollen er optrykt som bilag 5, og konnossementskonventionen, således som denne er ændret ved protokollen („Haag-Visby-reglerne“), er optrykt som bilag 6.

Tillægsprotokollen af 1968, Visby-reglerne, indeholder en række bestemmelser, der på betydningsfulde områder indebærer en

revision af de gamle Haag-regler. Man har dog ikke ved denne revision villet ændre det kompromis imellem bortfragter- og befragterinteresser, som Haag-reglerne er et udtryk for, hvorfor man på konferencen bestræbte sig på at undgå sådanne ændringer i de eksisterende regler, som ikke kunne støttes af en overvejende majoritet af de deltagende lande.

Visby-reglerne fastsætter bestemmelser om konnossementets beviskraft, om aftalt forlængelse af den 1-årige forældelsesfrist, om ansvarsbegrænsning, herunder specielt om beløbsbegrænsning, samt om adgang til at lade bortfragterens folk være omfattet af de tilfælde af ansvarsfraskrivelse, der gælder for bortfragteren selv. Endelig indeholder tillægsprotokollen nye regler om konventionens anvendelsesområde.

Ikke mindst spørgsmålet om ansvarsbegrænsning og begrænsningsbeløbene voldte store problemer, og først på konferencens 2. session nåede man frem til et kompromis herom. Resultatet blev en kombination af en begrænsning pr. kollo og pr. kilo, der nærmere er beskrevet nedenfor i bemærkningerne til lovudkastets § 120.

Uddrag af de danske delegationers beretninger fra Bruxelleskonferencerne i 1967 og 1968 er optrykt som bilag 3 og 4.

Spørgsmålet om ratifikation af Visby-reglerne har været drøftet på flere nordiske møder, herunder spørgsmålet om på hvilken måde man skulle indarbejde tillægsprotokollens regler. Der har under disse drøftelser været almindelig enighed om, at de nordiske lande skulle ratificere disse ændringer i og tillæg til Haag-reglerne. Hvad selve indarbejdelsen angik forelå der her to muligheder: enten at fortsætte det i 1937 fastlagte tosporede system med en særlig konnossementslov ved siden af søloven; i så fald skulle konnossementsloven ændres i overensstemmelse med tillægsprotokollen, ligesom der skulle foretages enkelte justeringer i søloven; eller at opgive det tosporede system og i stedet indarbejde konnossementskonventionen med de ændringer og tillæg, der følger af tillægsprotokollen, de såkaldte Haag-Visby-regler, i sølovens 5. kapitel. Under forhandlingerne herom har der i det danske udvalg, specielt fra de medlemmers side der repræsenterer rederierhvervet, været udtalt frygt for at forlade det eksisterende tospo-

rede system, idet man som begrundelse herfor har henvist til de synspunkter, der lå bag afgørelsen i 1937, og som er refereret ovenfor. Når man dog har valgt at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven, skyldes dette især et meget stærkt udtrykt ønske fra de øvrige nordiske lande, hvor man fandt, at disse regler systematisk hørte hjemme i søloven fremfor i en særlig konnossementskonventionslov. Da det efter det danske udvalgs opfattelse fortsat vil have stor betydning på dette område at bevare fælles nordiske lovtekster, har man derfor besluttet at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven. Af hensyn til den internationale brug af reglerne har man dog lagt vægt på så vidt muligt at samle de konventionsbestemte regler for sig, ligesom man ved udformningen af disse bestemmelser har fulgt konventionstekstens formulering, uanset at denne ofte er fremmed for normal dansk lovsprog.

Man har endvidere såvel under de nordiske drøftelser som i det danske udvalg drøftet spørgsmålet, om man ved en ratifikation af Visby-reglerne samtidig skulle opsigte Haag-reglerne overfor de lande, som ikke ratificerer Visby-reglerne samt ophæve KKL. Herved ville man, jfr. også bemærkninger foran, undgå at få et tosporet lovsystem på dette område, d. v. s. de gamle Haag-regler og KKL overfor Haag-Visby-reglerne, og det reviderede befragtningskapitel. Det ville rent lovgivningsmæssigt være uheldigt at opretholde en tosporet lovgivning, som tilmed ville komme til at indeholde meget små forskelle. Imidlertid kan det af skibsfartspolitiske grunde formentlig være hensigtsmæssigt i hvert fald i en overgangsperiode at opretholde KKL og Haag-reglerne, idet en opsigelse af Haag-reglerne overfor de lande, der ikke ratificerer Visby-reglerne, kunne indebære den risiko, at sådanne lande i så fald overfor danske skibe ville føle sig fuldstændig frit stillet med hensyn til at fastsætte strengere regler end de gældende. Udvalget har derfor ikke på dette punkt villet fremkomme med en indstilling, men har alene peget på de problemer, der må overvejes, inden der træffes en afgørelse.

Som nævnt ovenfor er konnossementskonventionens regler i høj grad udtryk for et kompromis mellem bortfragterinteresser og befragterinteresser, og uanset at der ved

de ændringer, som Visby-reglerne har medført i dette regelkompleks, er sket en vis ajourføring af de oprindelige bestemmelser med særlig henblik på at tilgodese befragtningsinteresserne, har der dog ikke mindst fra mange udviklingslandes side, der hovedsagelig repræsenterer befragtersiden, været rejst en stærk kritik af konnossementskonventionens bestemmelser. Denne kritik kom bl. a. til udtryk på en konference, der i februar 1971 blev afholdt i Geneve i det af FN nedsatte organ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), hvor det blev vedtaget at anmode et andet FN-organ UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) om at fremkomme med forslag til en ny konnossementskonvention, der i højere grad tilgodeser befragterens interesser overfor bortfragteren. Dette arbejde er nu påbegyndt i UNCITRAL, men da man må påregne, at det vil tage adskillige år at udarbejde en ny konnossementskonvention, samt at få en sådan vedtaget og ratificeret, har der under de nordiske forhandlinger været enighed om ikke at afvente resultatet af dette arbejde, men i stedet på nuværende tidspunkt at arbejde for Visby-reglernes ikrafttræden gennem en snarlig nordisk ratifikation.

Udover de ændringer og tilføjelser, der er en følge af indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i sølovens befragtningskapitel, foreslås der, som det fremgår af lovudkastet, samtidig revision af enkelte andre bestemmelser. For disse bestemmelsers vedkommende er der hovedsagelig tale om regler, hvor der som følge af en forskelligartet nordisk retspraksis er opstået tvivl om forståelsen af disse bestemmelser. Der kan her særlig henvises til lovudkastets § 123.

#### Til § 71.

Denne bestemmelse fastsætter visse definitioner. *Stk. 1* angiver hvad der skal forstås ved „bortfragter“ og „befragter“.

Mens den gældende sølov ikke indeholder nogen definition af bortfragteren, er denne i konnossementskonventionsloven (KKL) beskrevet som den reder eller befragter, der slutter fragtaftale med en aflader, § 1 a. Det fremgår af motiverne til denne bestemmelse, at loven, KKL, ved den givne definition også kommer til anvendelse på underbort-

fragtning. For sølovens vedkommende fremgår det af motiverne til den gældende § 76, at udtrykket „bortfragter“ angiver den af parterne i aftalen, der skal besørge transporten af godset, samt at selv om der blot tales om „befragteren“ som bortfragterens medkontrahent, er dette ikke til hinder for, at andre personer f. eks. afladeren kan være indtrådt i befragterens ret og pligt.

Ved ordene „eller anden“ i slutningen af 1. stk. har man villet angive, at i princippet vil enhver kunne anses som bortfragter i sin egenskab af kontraherende transportør, såfremt han ved aftale påtager sig en befordring af gods med skib, uanset om han ved aftalens indgåelse disponerede over et skib i sin egenskab af reder eller befragter, eller han først senere havde tænkt sig at fremskaffe et skib.

Definitionen dækker også den bortfragter, der slutter certeparti.

I lighed med de gældende regler falder spørgsmål om bugsering udenfor bestemmelserne i dette kapitel. Dette er præciseret ved, at man har anført, at befordringen skal foregå med skib. Aftalen mellem bugserfartøjet og det skib, der bugseres, falder derfor udenfor søloven, hvorimod aftaler om godsbefordring på et skib, der er under bugsering, falder ind under sølovens bestemmelser.

Om de tilfælde, hvor en anden end bortfragteren udfører transporten, henvises til lovudkastets § 123.

*Stk. 2* indeholder en definition på rejse- og tidsbefragtning, hvilket ikke findes i den gældende lovgivning. Når man har valgt fragtberegningen og ikke varigheden som kriterium for, om der foreligger det ene eller det andet, skyldes dette, at det er afgørende for hele fragtaftalens struktur, om fragten skal betales pr. rejse eller pr. tidsenhed, idet bl. a. forsinkelsesrisikoen påhviler bortfragteren, hvor fragten beregnes pr. rejse, hvorimod befragteren har forsinkelsesrisikoen, hvor fragten beregnes pr. tidsenhed. Definitionen er i øvrigt i overensstemmelse med kommerciel praksis.

*Stk. 3, 1. pkt.*, erstatter den gældende sølovs § 76.

*2. pkt.* er en ny bestemmelse, hvori man definerer delbefragtning i overensstemmelse med, hvad man indenfor det praktiske liv forstår ved dette, nemlig når aftalen omfat-

ter mindre end et helt skib eller fuld ladning, og der benyttes certeparti. Ordet „certeparti“ defineres således ikke selvstændigt, men indirekte gennem den valgte formulering, der svarer til, hvad konnossementskonventionens forfattere forstod ved et certeparti, nemlig en aftale om hel- eller delbefragtning.

Formuleringen „og der benyttes certeparti“ er anvendt for at slå fast, at udstedelsen af et certeparti ikke er noget formkrav og for at angive, at aftalen almindeligvis er sluttet — ofte over telex — førend certeparti er blevet udfærdiget.

#### Til § 72.

Denne bestemmelse erstatter den gældende sølovs § 71 og fastsætter i lighed med denne, at dette kapitels bestemmelser principielt kun kommer til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane. Ændringen er af redaktionel karakter og på linie med de øvrige nordiske lande. I modsætning til den gældende formulering, hvor man generelt undtog, hvor „det modsatte er sagt“, hvorved man specielt tænkte på, at bestemmelserne om konnossement, som givne i trediemands interesse, selv uden nogen udtrykkelig bestemmelse i stor udstrækning måtte betragtes som ufravigelige, så har man i lovudkastet nu henvisninger til de relevante bestemmelser, hvor § 122, jfr. § 123, angiver omfanget af det ufravigelige ansvar, mens § 168 specielt for befordring i henhold til konnossement og i stk. 3 for så vidt angår den nordiske fart angiver udstrækningen af det ufravigelige ansvar.

#### Til § 73.

Svarer til den gældende sølovs § 73, idet man dog har ladet ordene „eller er i henhold til aftalen et bestemt skib anmeldt“ udgå som overflødige. En tilsvarende formulering foreslås i lovudkastets § 177 i 6. kap. om befordring af passagerer og rejsegods. Udtrykket „Angår fragtaftalen et bestemt skib“ vil omfatte såvel det tilfælde, hvor aftalen oprindeligt gjaldt et bestemt skib, som det tilfælde, hvor et skib senere anmeldes i henhold til aftalen.

#### Til § 74.

Bestemmelsen svarer nøje til den gældende sølovs § 74, idet dog ordet „fuldstæn-

dig“ er ændret til „fuld“, hvorved man får en ensartet nordisk tekst.

#### Til § 75.

Svarer med mindre redaktionel ændring nøje til den gældende sølovs § 75.

#### Til § 76.

Bestemmelsen erstatter den gældende sølovs § 72 og KKL § 3, 1, men er udformet på samme måde som sølovens 58 i skibsførerkapitlet, således som denne bestemmelse blev ændret i 1966, med sødygtighed som overbegreb. Konnossementskonventionens tekst er på dette punkt uklar, idet man dels i art. 4, 1 og 6,1 bruger sødygtighed som et overbegreb, mens det i art. 3,1 er sideordnet med de øvrige krav om, at skibet er tilstrækkelig bemanded, provianteret og udrustet m. v. Man må derfor være frit stillet med hensyn til, hvilken formulering man vil vælge, og der har under de nordiske drøftelser været enighed mellem Norge og Danmark om at vælge den i § 58 benyttede formulering, således at sødygtighed bliver overbegrebet, mens man fra svensk side vil benytte den sideordnede formulering, som svarer til den svenske sølovs § 58.

Bestemmelsen i lovudkastets § 76 pålægger som den gældende § 72 bortfragteren en generel pligt til at sørge for, at skibet er sødygtigt. Reglen må sammenholdes med reglen i lovudkastets § 118, der pålægger bortfragteren et — ifølge lovudkastets § 168 ufravigeligt — ansvar for skade på gods som følge af skibets usødygtighed ved rejsens begyndelse. For skade på gods som følge af usødygtighed, der opstår på et senere tidspunkt, vil rederen oftest være ansvarsfri i kraft af reglen i lovudkastets § 118, stk. 2, a. Derimod kan rederen i kraft af den generelle regel i § 76 f. eks. være ansvarlig for sådan usødygtighed i henhold til certeparti.

Mens den gældende § 72 er placeret under de indledende bestemmelser i sølovens 5. kapitel, er bestemmelsen i lovudkastet nu af systematiske grunde placeret under afsnit II, rejsebefragtning. For tidsbefragtning findes en særlig sødygtighedsregel i gældende § 138.

#### Til § 95.

I denne bestemmelse har man samlet reglerne om, hvornår man kan forlange konnossement udstedt, og hvem der kan udstede

dem. De nærmere regler om konnossementets indhold m. v. fremgår af lovudkastets og gældende sølovs §§ 151-167.

Efter den gældende sølov foreligger der alene en pligt til at udstede konnossement, når godset er indlastet, det såkaldte ombordskonnossement, jfr. den gældende § 95. I den gældende § 167 har man dog fastsat visse regler om det særlige „modtagelseskonnossement“ (received for shipment), idet disse dokumenter på tidspunktet for kapitlets seneste revision i 1937 havde fået en så stor praktisk anvendelse, at man i et nyt befragtningskapitel ikke kunne komme udenom at fastlægge visse hovedregler om disse dokumenter. Det fremgår dog klart af motiverne, at man ikke fandt, at der forelå nogen pligt for bortfragteren til at udstede sådant dokument; det måtte bero på overenskomst eller sædvane, om sådant kunne kræves.

Under hensyn til den udvikling, der har fundet sted siden 1937, har der under de nordiske drøftelser været enighed om at ligestille ombordskonnossement og modtagelseskonnossement, hvilket heller ikke skulle være i strid med konnossementskonventionen (jfr. art. 3,3 3,4 og 3,7).

Stk. 1, der erstatter den gældende sølovs § 167 og KKL § 3,3, 1. afsn., giver som nævnt ovenfor afladeren en ret til at forlange modtagelseskonnossement udstedt, når bortfragteren har modtaget godset i sin varetægt, og de nødvendige papirer og oplysninger foreligger. At afladeren i visse tilfælde er befragter har i denne forbindelse ingen betydning.

Spørgsmålet, om hvem der kan udstede konnossement, er i lovudkastet søgt præciseret ved udtrykkelig at nævne bortfragteren eller skibsføreren eller den bortfragteren ellers har bemyndiget dertil. Det må derfor bero på partens aftale og de øvrige forhold i det konkrete tilfælde, hvem der kan udstede konnossement. Man kan næppe fortolke bestemmelsen således, at „bortfragteren“ i denne situation automatisk omfatter hele den i § 71, stk. 1., 2. pkt., nævnte personkreds.

Stk. 2 erstatter den gældende sølovs § 95, stk. 1, og KKL § 3,7's bestemmelser vedrørende ombordskonnossement.

Stk. 3 og 4 svarer ganske til gældende sølovs § 95, stk. 2 og 3.



## Til § 97.

*Stk. 1* svarer til gældende sølovs § 97, stk. 1, og KKL § 4,3. Det foreslås dog at stryge ordet „leveret“ i den gældende § 97, således at også gods på kajen, som ikke er leveret endnu, vil være omfattet af bestemmelsen. Der har under de nordiske drøftelser været enighed om denne ændring, som ikke vil være i strid med konnossementskonventionens art. 4,3, der ikke specielt vedrører skade forvoldt af gods, men som indeholder en generel regel om, at afladeren alene er ansvarlig efter en culpa-regel. Man har endvidere foretaget den ændring i forhold til den gældende formulering, at det kun er skade, der rammer bortfragteren, der er omfattet af bestemmelsen, idet man har strøget ordene „eller nogen anden“. Skader, som rammer andre end bortfragteren, bør efter udvalgets opfattelse bedømmes efter almindelige erstatningsretlige principper, således at denne bestemmelse indskrænkes til at indeholde en regulering af kontraktsansvaret.

*Stk. 2* svarer til gældende sølovs § 97, stk. 2, og KKL § 4,6, 1. afsn., idet man dog ved bestemmelsens udformning i højere grad har bragt den i overensstemmelse med konnossementskonventionens art. 4,6, end det er tilfældet i KKL.

## Til § 98.

*Stk. 1* svarer ganske til gældende sølovs § 98, stk. 1.

*Stk. 2* Efter den gældende formulering af § 98, stk. 2, skal også deviation for bjærgning af skib eller gods for at være lovlig kunne anses som rimelig. Uanset at man ved den nu foreslåede formulering, der mere nøjagtigt gengiver art. 4,4 i konnossementskonventionen, ikke udtrykkelig fremhæver dette rimelighedskrav ved deviation i tilfælde af bjærgning, er det dog udvalgets opfattelse, at man fortsat må kunne stille de samme krav til deviationens lovlighed. Der er ikke med bestemmelsen tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til den gældende sølovs § 98, stk. 2, og KKL § 4,4.

Man har under de nordiske drøftelser behandlet spørgsmålet om i højere grad at udforme bjærgningsbegrebet således, som dette er defineret i den gældende sølovs § 224, stk. 1, men har dog ikke fundet, at der var noget behov herfor. Ved „gods“ forstås

ikke blot transporteret gods, men al ejendom.

I øvrigt henvises til lovudkastets § 118, stk. 2, 1. pkt., hvor man ex tuto i ansvarsbestemmelsen har nævnt den lovlige deviation.

## Til § 101.

*Stk. 1* svarer til gældende sølovs § 101 og KKL § 3,2 vedrørende bortfragterens omsorgspligt, idet man dog ved formuleringen har bragt den i nøjere overensstemmelse med konnossementskonventionens tekst i art. 3,3.

*Stk. 2* er ny i den danske sølov, men på nær mindre redaktionelle ændringer findes den i de øvrige nordiske sølove, hvor den er indføjet i forbindelse med de nye regler om søforklaring i 1966. Når man ikke i det daværende danske udkast foreslog en tilsvarende tilføjelse til § 101, skyldes det den forskellige udformning af bestemmelsen om obligatorisk søforklaring i § 301, hvor søforklaring ved lasteskade ifølge den danske sølov i visse tilfælde er obligatorisk, jfr. § 301, nr. 7, mens det efter de øvrige nordiske sølove altid er fakultativt at afholde søforklaring i tilfælde af lasteskade. Man følte derfor fra de øvrige landes side et behov for en sådan regel om, at bortfragteren skulle underrette ladningsejeren. Selv om der således fortsat ikke er noget direkte behov for denne bestemmelse i den danske sølov, har man dog for at få en ensartet nordisk lovtekst foreslået at medtage denne bestemmelse.

## Til § 118.

Som nævnt i indledningen var formålet med konnossementskonventionen at styrke konnossementets værdi som omsætningspapir, hvilket bl. a. skete gennem fastsættelse af visse ufravigelige regler om bortfragterens ansvar for beskadigelse eller tab af godset, det såkaldte „transportansvar“.

I medfør af konnossementskonventionen påhviler der bortfragteren et sådant ansvar, der er ufravigeligt i tiden fra lastningen til losningen. Der er tale om et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Dette ansvar er begrænset ved en række nærmere angivne ansvarsfritagelsesgrunde, hvoraf den vigtigste er, at bortfragteren er fritaget for ansvar for beskadigelse eller tab af godset, der er en følge af fejl eller forsømmelse fra hans folks side ved navigeringen eller behandlingen af

skibet, de såkaldte „nautiske fejl“. For fejl ved behandlingen af godset, de såkaldte „kommercielle fejl“ er bortfragteren derimod ansvarlig. Bortfragteren er endvidere ansvarlig for tab, der er en følge af, at skibet ikke var sødygtigt ved rejsens begyndelse.

Sølovens regler er stort set udformet i overensstemmelse med konventionens principper. Den gældende § 118 indeholder en regel om bortfragterens ansvar for beskadigelse eller tab af godset, der dog kan fraviges ved aftale. Denne ansvarsbestemmelse, der er en culperegulering med omvendt bevisbyrde, gælder, mens godset er i bortfragterens varetægt om bord eller i land, og uanset om befordringen finder sted i henhold til et konnossement. Et ufravigeligt culpaansvar i tiden fra lastningen til losningen følger af den gældende § 122 for så vidt angår indenrigsfart, hvormed ligestilles nordisk fart, idet dog bortfragteren kan forbeholde sig ansvarsfrihed for sine folks nautiske fejl.

Under de nordiske drøftelser har man indgående behandlet spørgsmålet om bortfragterens ansvar for forsinkelseskader. Efter konnossementskonventionens indhold er det uafklaret, om dette ansvar omfattes af konventionens regler. De danske motiver til KKL udtalte: „Ansvaret som følge af forsinkelse, der ikke medfører tab af eller skade på godset, berøres ikke af denne lov“. Motiverne til den norske KKL udtalte, at ansvaret for en forsinkelse, som ikke fører til tab eller beskadigelse, måtte antages at falde udenfor konventionen, skønt der under forhandlingerne i Bruxelles havde rådet adskillig uklarhed med hensyn til dette punkt. Der kan herom i øvrigt henvises til Sindballe, Søren s. 351, Jantzen, Godsbefordring til Sjøen, 2. udg. s. 576, Sejersted, Om Haagreglerne, 2. udg. s. 45, Selvig, Arkiv for Sjørett 5, s. 81. To engelske domme PALMYRA (1956) 2 Ll. L. Rep. 379 og ANGLO-SAXON (1958) 1 Ll. L. Rep. 73 (H. L.) er blevet forstået således, at de lægger til grund, at konventionen også pålægger ansvar for bortfragteren for den rene forsinkelse. Denne opfattelse bygger hovedsagelig på en fortolkning af ordene i konventionens art. 4,5-1. stk.: „loss or damage to or in connection with the goods“. Spørgsmålet har ikke været behandlet i nordisk retspraksis.

Efter søloven er spørgsmålet om forsinkelse reguleret i den gældende § 130, der indeholder en generel regel om ret til erstatning for skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller af, at skibet går tabt eller bliver erklæret for ustandsætteligt. En regel der, jfr. den gældende § 71, kan fraviges ved aftale. Har forsinkelsen medført skade på eller tab af godset afgøres ansvaret efter reglerne i den gældende sølovs §§ 118 f. f.

Der har navnlig fra norsk side været stærke ønsker om, at man ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven udtrykkeligt skulle medtage hele forsinkelsesansvaret under de ufravigelige ansvarsbestemmelser. Herved ville bortfragteren også på dette område være dækket af de særlige ansvarsbegrænsninger, herunder ikke mindst de særlige ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. nedenfor ad lovudkastets § 120, som konnossementskonventionen giver adgang til, hvilket ikke er tilfældet efter gældende ret, hvor forsinkelsesansvaret til gengæld kan fraskrives. Fra svensk og dansk side har man henvist til, at konventionen ikke giver nogen klar løsning på dette problem, hvorfor loven burde udformes på samme måde, således at spørgsmålet stod åbent. For at få en ensartet nordisk lovtæst opnåedes der enighed om at give den generelle forsinkelsesregel i § 130 en udformning, som holder den mulighed, at forsinkelse af lasten, der ikke har medført tab af eller skade på den, falder ind under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i § 118, åben. Man kunne så i motiverne til § 130 i de forskellige nordiske lovudkast give udtryk for sit særlige syn på, om man finder, at konnossementskonventionen og dermed § 118 i dens nye udformning allerede i dag må fortolkes som indeholdende et ansvar for forsinkelse også i tilfælde, hvor godset ikke er beskadiget, eller om dette spørgsmål helt må overlades til domstolens afgørelse, jfr. nedenfor ad lovudkastets § 130. Et forsinkelsesansvar på dette område vil medføre en række problemer og vanskeligheder, som visse af udvalgets medlemmer finder ganske betydelige, idet de såkaldte konsekvenskader, f. eks. erstatning for tidstab i forbindelse med en virksomheds produktionsstandsning som følge af forsinkede råvareleverancer, ikke kan forsikres. Hertil kan efter disse udvalgsmed-

lemmers mening tilføjes at konsekvensansvaret på en række andre retsområder lovligt kan fraskrives.

Ved udformningen af § 118 og følgende paragraffer har man med henblik på indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne helt omarbejdet de gældende bestemmelser. I § 118, der i den gældende formulering omfatter bortfragterens ansvar for godset, mens det er i dennes varetægt om bord eller i land, er optaget bestemmelserne i KKL § 4, stk. 1, 2 og 4.

I lighed med den gældende § 118 gælder ansvarsreglerne i nærværende bestemmelse, uanset om befordringen finder sted i henhold til konnossement eller ej. Der har, jfr. nærmere herom nedenfor ad § 122, under de nordiske drøftelser været enighed om ikke at ændre den gældende retstilstand på dette område, således at også certepartifarten imellem de nordiske lande er omfattet af ansvarsbestemmelserne, jfr. §§ 122 og 168.

*Stk. 1.* gengiver KKL § 4, 1, der bestemmer, at bortfragteren bliver ansvarlig for tab eller skade, der er en følge af, at skibet ved rejsens begyndelse ikke var sødygtigt, således som dette er defineret i lovudkastets § 76. Når man har valgt den omvendte ordstilling „medmindre denne er en følge af, at bortfragteren eller nogen, han svarer for ikke med tilbørlig omhu har sørget for . . .“, skyldes dette, at man herved har villet understrege, at der alene er tale om et culpaansvar.

For at blive fri for ansvar påhviler det i øvrigt bortfragteren at gøre det antageligt, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans eller hans folks side, altså en omvendt bevisbyrde.

For så vidt angår skade som følge af mangler ved skibet, der først opstår under rejsen, er bortfragteren principielt også ansvarlig, jfr. § 76. Dog vil sådanne mangler i relation til skade på gods i praksis oftest falde ind under ansvarsfritagelserne i stk. 2-a), jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 76.

*Stk. 2, 1. pkt.,* gengiver først KKL § 4, 4 vedrørende „lovlig deviation“. Uanset at denne bestemmelse kunne synes overflødig ved siden af lovudkastets § 98, har man dog fundet, at den burde medtages her i forbindelse med ansvarsbestemmelsen for mest muligt at følge KKL og dermed konnossementskonventionens ansvarsregel.

Dernæst danner 1. pkt. indledning til den almindelige ansvarsregel i § 118. Reglen følger i sin formulering nøje konventionsteksten, hvilket medfører, at den ikke stemmer med sædvanlig dansk lovsprog. Af hensyn til indvendingerne imod konventionens indarbejdelse i loven har man imidlertid fundet dette nødvendigt. Uanset sin negative formulering og sin fremhævelse af bortfragterens ansvarsfrihedsgrunde er reglen først og fremmest en regel om culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Bestemmelsen er i øvrigt udformet neutralt i forhold til forsinkelsesansvaret, jfr. endvidere bemærkningerne ovenfor samt bemærkningerne til lovudkastets § 130.

Resten af dette stykke gengiver KKL § 4, 2a-q, den såkaldte „katalog“. Uanset at pkt. c-p næppe har nogen selvstændig betydning ved siden af pkt. q, der er den egentlige hovedregel, og som i lighed med den gældende § 118 indeholder en almindelig culpa-regel med omvendt bevisbyrde, har man dog for at følge konnossementskonventionen medtaget pkt. c-p i lovudkastet. Det er gjort gældende, at det bl. a. kunne være vanskeligt at overbevise udenlandske domstole om, at konventionen loyalt var indarbejdet, såfremt man ikke direkte kunne henvise til „katalogen“.

Pkt. a og b, der vedrører ansvarsfrihed for nautiske fejl og brand, erstatter til en vis grad den gældende § 122, der for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart hjemler tilsvarende ansvarsfritagelser. Ifølge § 122 må der dog tages forbehold herom i modsætning til lovudkastets bestemmelse, der her i overensstemmelse med konnossementskonventionen hjemler en legal ansvarsfritagelse, der ikke kræver et særligt forbehold herom, men følger direkte af loven.

Under pkt. a i det norske lovudkast har man udover skibsfører, mandskab, lods eller andre også indsat „slæbebåd“. Dette er en konsekvens af, at man fra norsk side, ved den senest foretagne sølovsændring, ligeledes har ladet slæbebåden være omfattet af redernes husbond-ansvar i § 8 (der, jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft. T. 1971-72 Afd. A. sp. 1398, foreslås ændret til § 233), idet man fra norsk side har fundet det naturligt, at rederen hæfter for fejl fra slæbebådens side i til-

fælde af trediemandsskade ved f. eks. påsejling på samme måde, som rederen hæfter for fejl begået af lodsens om bord på skibet. Fra dansk side har man ikke ment at burde ændre den eksisterende mere nuancerede retstilstand på dette område gennem en ny regel i loven. Fra svensk side har man heller ikke ønsket at medtage slæbebåden de nævnte steder.

Pkt. c-p gengiver med mindre justeringer KKL's formulering. I pkt. d har man således ændret naturhændelser „Act of God“ til naturkatastrofer for at få en mere ensartet nordisk lovtæst. Den forandrede ordlyd tilsigter ikke nogen realitetsændring. Ligeledes er der i pkt. l, m og p foretaget mindre redaktionelle ændringer. Til pkt. q er som i KKL knyttet en særlig bevisbyrderegel. I KKL er der efter pkt. q føjet endnu en regel, der refererer til tilfældene under pkt. c-p og understreger muligheden af bortfragterens ansvar i disse tilfælde, hvis hans eller hans folks fejl godtgøres. Denne særlige bevisregel, der havde støtte i undertegnelsesprotokollen, har man under de nordiske forhandlinger fundet overflødig, hvorfor den er udgået.

*Stk. 3* er en ny bestemmelse om nedsættelse eller bortfald af erstatningspligten i tilfælde af medvirken. En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i § 192 for så vidt angår bortfragterens ansvar for passageren og dennes rejsegods. Sidstnævnte regel bygger på de til grund for denne bestemmelse værende to konventioner om henholdsvis transport af passagerer og disses rejsegods. Konnossementskonventionen indeholder ikke en tilsvarende regel, men der har dog under de nordiske drøftelser været enighed om, at konventionen ikke udelukker anvendelsen af denne regel.

#### Til § 119.

*Stk. 1* svarer nøje til den gældende sølovs § 119, der samtidig dækker KKL § 4,6-stk. 1. Bestemmelsen gælder, uanset om befordringen sker i henhold til konnossement eller ej. Den må sammenholdes med lovudkastets § 97, stk. 2, hvorefter afladeren er ubetinget ansvarlig for skade, såfremt bortfragteren ikke kendte godsets farlige beskaffenhed.

*Stk. 2* svarer til KKL § 4,6-stk. 2. Den omhandler den situation, hvor bortfragteren

kendte godsets beskaffenhed, men hvor der senere viser sig en konkret fareforøgelse — i modsætning til stk. 1, der vedrører den abstrakte fare — for mennesker, skib eller gods, der gør det uforvarsligt at beholde det om bord.

#### Til § 120

Denne bestemmelse angiver maksimumsgrænserne for bortfragterens ansvar. I konnossementskonventionen art. 4,5 blev det i 1924 fastsat til £ 100 guld pr. kollo eller anden enhed af godset. I KKL § 4,5 blev dette med hjemmel i konventionens art. 9 omskrevet til 1.800 kr. i guldværdi, og en tilsvarende begrænsning blev for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart fastsat i sølovens § 122 ved sølovsændringen i 1937. Da det imidlertid viste sig, at meget få af de lande, der havde ratificeret konnossementskonventionen og vedtaget love i overensstemmelse med konventionens regler, havde indført bestemmelser om, at begrænsningsbeløbet skulle beregnes efter guldværdi, blev KKL's og sølovens bestemmelser herom i 1951 ændret, således at reglerne om, at beregningerne skulle ske efter guldværdi, blev ophævet.

Spørgsmålet om en ajourføring af Haag-reglernes ansvarsbegrænsningsbeløb var et af de væsentligste problemer på den i 1967 og 1968 afholdte Bruxelleskonference. Den resulterede som nævnt i indledningen i vedtagelsen af de såkaldte Visby-regler, der bl. a. på dette område ændrede Haag-reglerne. Den udvikling, der siden 1924 havde fundet sted på transportområdet med bl. a. en stadig mere udbredt benyttelse af containere, havde medført kritik af de gamle regler. Endvidere havde udviklingen indenfor de kombinerede transportere gjort det naturligt at sammenligne reglerne om begrænsning af ansvaret indenfor søtransporten med de tilsvarende regler af nyere dato, der gælder for jernbane, landevejs- og lufttransporter.

Resultatet af forhandlingerne i Bruxelles, hvor stærkt modstridende synspunkter stod overfor hinanden, blev nogle ret udviklede regler til erstatning af Haag-reglernes ansvarsbegrænsningssystem. En begrænsning for hvert kollo eller anden enhed blev dog bibeholdt som princip med et begrænsningsbeløb på 10.000 Poincaré-francs svarende til ca. 5.000 d.kr. Denne regel suppleres med en bestemmelse om ansvarsbegrænsning efter

vægt, nemlig 30 frcs. svarende til 15 kr. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet. Denne sidste regel kan benyttes, såfremt den måtte give et højere beløb, hvilket vil være tilfældet, såfremt godset vejer mere end 333 kg. Tanken bag disse alternative muligheder for beregning af begrænsningsbeløbet er et ønske om at dække det særligt værdifulde, men måske ikke særligt tungtvejende gods samtidig med, at man gennem „kilobegrænsningen“ sikrede sig, at der skete en generel forhøjelse af de gamle satser.

Disse nye regler erstatter den gældende sølovs § 120 om fastsættelse af erstatningens størrelse samt § 122, stk. 1, 1. pkt., der for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart fastsætter en kolobegrænsning på 1.800 kr. Endvidere erstatter lovudkastets bestemmelse KKL § 4,5, der gengav Haag-reglernes begrænsningsregel.

*Stk. 1* gengiver i 1. pkt. art. 4,5-a) i den ændrede konnossementskonvention, der som nævnt ovenfor åbner alternative muligheder for at beregne begrænsningsbeløbets størrelse på grundlag af kollo eller kilo. Når man har benyttet ordlyden „eller som tabet i øvrigt vedrører“, har dette forbindelse med, at man som nævnt ovenfor ad § 118 har ønsket at være neutral overfor spørgsmålet om forsinkelsesansvaret. I det omfang domstolene måtte finde, at forsinkelsestab falder ind under ansvarsbestemmelserne i lovudkastets § 118, vil dette tab være omfattet af begrænsningsbeløbene.

I art. 4,5-d) er det fastsat, at ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af en nihundrededels finhed, den såkaldte Poincaré-franc, der for tiden svarer til 0,5027057 danske kroner. Poincaré-francen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes som en regneenhed i en række internationale søretskonventioner, jfr. den gældende sølovs § 255 om globalbegrænsning af rederansvaret (der jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag jfr. Ft. T. 1971-72 Afd. A., sp. 1451 foreslås ændret til § 235).

*Stk. 2.* Som supplement til reglen i stk. 1 findes en bestemmelse, der gengiver konventionens art. 4,5-c), som er udformet med henblik på de moderne lastesystemer, og hvorved man har søgt at løse spørgsmålet om, hvorledes en container skal behandles i

relation til ansvarsbegrænsning baseret på kollo. Brugen af containere hindrer oftest en kontrol af dens indhold. Bestemmelsen fastsætter, at en container, pallet eller et lignende transportmiddel ikke betragtes som en samlet enhed, såfremt antallet af kolli, der findes i containeren, er angivet i konnossementet, men hver af disse betragtes for sig. Findes der i containeren dels kolli, der er selvstændigt opregnet i konnossementet, dels gods, som ikke er særligt opregnet i form af kolli, skal dette øvrige gods betragtes som et kollo i relation til ansvarsbegrænsningen. Er ingen opregning af de kolli, der findes i containeren, angivet i konnossementet, skal containeren som sådan betragtes som et kollo. Bestemmelsen udelukker ikke selvstændigt ansvar for containeren som sådan. Konventionsbestemmelsen indeholder ikke nogen definition af begrebet container eller pallet, hvorfor disse udtryk må omfatte, hvad man transportteknisk og kommercielt forbinder med disse begreber.

Når man her og i de følgende bestemmelser har anvendt ordene „eller andet modtagelsesbevis“ skyldes dette et ønske fra norsk side, da fragtbreve har stor betydning i den norske kystfart, hvor de benyttes i stedet for konnossementer.

*Stk. 3* gengiver konventionens art. 4,5-f) og g), der i lighed med Haag-reglernes art. 4,5-3 stk. åbner mulighed for, at der kan aftales et højere maksimumsbeløb for bortfragterens ansvar end fastsat i lovudkastets stk. 1 og 2. Svarende til Haag-reglernes art. 4,5-stk. 2, er også den følgende regel om, at afladerens oplysninger om godsets værdi, der er givet før indlastningen, og som er optaget i konnossementet skal gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis resultatet bliver en højere grænse end den i stk. 1 angivne. Bestemmelsen i sidste pkt., der ligeledes gentager Haag-reglernes bestemmelse, åbner mulighed for, at bortfragteren kan føre bevis for, at godset ikke har haft den angivne værdi.

*Stk. 4.* gengiver art. 4,5-b), der angiver, hvorledes erstatningen skal fastsættes. Den valgte formulering svarer stort set til en tilsvarende bestemmelse i den internationale konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR), art. 23, og den hertil svarende danske lov af 10. marts 1965 om fragtaftaler

ved international vejtransport § 29, der dog tager sit udgangspunkt i godsets værdi på stedet og tiden for overtagelsen til befording.

Art. 4,5-b) indledes med ordene „the total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods“, hvilket sammenholdt med forhandlingerne i Bruxelles i 1968 rejser nogen tvivl om, hvorvidt ansvar for konsekvensskader er afskåret. Spørgsmålet har været drøftet under de nordiske forhandlinger, hvor det blev fremhævet, at man under hensyn til konventionens uklarhed på dette punkt måtte være berettiget til en relativt fri fortolkning. Det må antages, at bestemmelsen kun gælder udmålingen af formuetabet, jfr. ordene „by reference to“, mens eventuelle konsekvensskader eller forsinkelsetab må udmåles efter almindelige erstatningsregler.

Stk. 5. Bestemmelsen gengiver art. 4,5-e) om, at bortfragteren mister begrænsningsretten, når han selv har forvoldt skaden „with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result“. En tilsvarende bestemmelse findes i lovudkastets § 195 i passagerkapitlet. Med bortfragteren selv må formentlig sidestilles overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen.

Såfremt andre af bortfragterens folk har forårsaget skaden på den i bestemmelsen nævnte måde, får dette ikke betydning for bortfragterens begrænsningsret, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar, jfr. § 122 a.

Stk. 6. Denne bestemmelse gengiver art. 4,5-h), der stort set svarer til Haag-reglernes art. 4,5, sidste stykke.

#### Til § 121.

Den gældende sølovs § 121 indeholder en reklameringsregel, der i overensstemmelse med købelovens princip pålægger den modtager, der vil kræve erstatning, at give bortfragteren underretning herom uden ugrundet ophold. Gør han ikke det, mister han sit krav, medmindre bortfragteren eller nogen han svarer for har forvoldt skaden forsætlig eller ved grov uagtsomhed.

I modsætning hertil indeholder KKL § 3,6 en regel, der ikke er nogen reklameringsregel i den forstand, dette udtryk sædvanlig bruges i dansk ret, idet unkladelse af

at give bortfragteren underretning om kravet ikke medfører, at modtageren mister sin ret til at kræve erstatning, men kun medfører, at der opstår en formodning om, at godset er udleveret i uskadt stand, dvs. at kravene til modbeviset må skærpes. Uanset at sidstnævnte regel næppe har nogen selvstændig betydning, idet almindelige bevisbyrderegler efter dansk ret ville føre til samme resultat, har man dog fundet, at man under hensyn til beslutningen om at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven også måtte medtage denne bestemmelse. En regel svarende til den gældende sølovs § 121 må antages at være i strid med konventionen og er derfor udeladt. Uanset at man således ikke længere i lovteksten har en egentlig reklameringsregel svarende til den gældende § 121, er det dog udvalgets opfattelse, at der i overensstemmelse med almindelige retsprincipper må gælde en passivitetsregel, således at den modtager, der undlader at reklamere, under visse omstændigheder vil kunne miste sin ret til erstatning.

Formuleringen af bestemmelsen svarer stort set til KKL § 3,6, idet man dog ved udformningen har bragt den i nøjere overensstemmelse med konnossementskonventionens formulering. Den særlige forældelsesregel i art. 3,6-4. stk., der blev ændret ved Visby-reglerne, er optaget i lovudkastets § 284.

Stk. 1. Meddelelse skal ifølge konventionen og KKL gives til bortfragteren eller hans agent i lossehavnen. Der har under de nordiske drøftelser været enighed om at lade særskilt omtale af agenten udgå som overflødig.

Stk. 2 og 3 svarer nøje til KKL § 3,6-stk. 2 og 4, mens KKL § 3,6-stk. 2, der som nævnt ovenfor er ændret, findes i § 284.

#### Til § 122.

Reglerne om bortfragterens ansvar er i et vist omfang gjort ufravigelige for sølovens vedkommende, jfr. den gældende § 122 for så vidt angår indenrigs og dermed ligestillet fart. Det tvingende ansvar omfatter som nævnt i indledningen også forholdet mellem parterne i henhold til et certeparti, uanset om der er udstedt konnossement i modsætning til konnossementskonventionen art. 3,8, hvor ufravigeligheden kun gælder med hensyn til „fragtaftaler“, der indeholdes i et

konnossement eller lignende adkomstdokument angående befordring af gods over søen.

Ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven kommer de uforgædelige regler for det første til at omfatte konnossementsfarten, dvs. den befordring i henhold til konnossement, der falder under konnossementskonventionen. Under de nordiske drøftelser har der imidlertid specielt fra norsk side været rejst et stærkt ønske om derudover at bevare den eksisterende retstilstand på dette område, dvs. at de uforgædelige regler som hidtil også skulle omfatte indenrigs og dermed ligestillet nordisk fart, hvad enten befordringen sker i henhold til konnossement eller ej. Baggrunden for dette ønske er den ret betydelige norske kystfart, hvor man ved godsbefordring som oftest benytter fragtbrev i stedet for konnossement. På denne baggrund samt for at bevare den nordiske retsenhed på dette område, har man derfor besluttet at bevare den gældende sølovs regel, idet man samtidig har fundet, at dette ikke ville være i strid med konnossementskonventionen.

Ved udformningen af bestemmelsen har man af lovtekniske grunde fastsat det uforgædelige ansvars omfang i lovudkastets § 122, mens den fart, dette ansvar omfatter, omtales i lovudkastets § 168.

*Stk. 1* erstatter den gældende sølovs § 122, stk. 1. I overensstemmelse med denne bestemmelse samt KKL § 3,8-1. pkt. samt §§ 7 og 1 e) fastsættes det, at ethvert forbehold i fragtaftalen, der fritager bortfragteren for ansvar i medfør af lovudkastets §§ 118 og 120 i tiden fra lastningens begyndelse til losningens afslutning, er ugyldig. Hvilken fart dette skal gælde er som nævnt ovenfor anført i lovudkastets § 168. I overensstemmelse med KKL art. 1 c) og den gældende sølovs § 122 gælder reglen ikke levende dyr og dækslast.

*Stk. 2* gengiver KKL § 3,8-2. pkt. vedrørende aftale om overdragelse af ret til erstatning ifølge forsikringsaftale eller lignende aftaler, der ligeledes er ugyldige.

*Stk. 3* gengiver KKL § 5, stk. 3 vedrørende bestemmelser om fælleshavari.

I *stk. 4* er optaget bestemmelsen fra KKL § 6, som er en stærk forenklet udformning af konnossementskonventionens art. 6, der under forudsætning af, at der ikke udstedes

konnossement, hjemler en indskrænkning af bortfragterens ansvar, når visse særlige omstændigheder gør det rimeligt.

#### Til § 122 a.

Konnossementskonventionens regler om ansvarsfritagelse og ansvarsbegrænsning medfører, at bortfragteren under visse betingelser pålægges et mindre ansvar, end hvad der ville følge af almindelige erstatningsregler. Dette har man undertiden forsøgt at omgå ved at rejse sag mod bortfragteren baseret på ikke-kontraktlig grundlag. Ligeledes har man søgt at omgå bestemmelserne ved at rejse erstatningskrav mod bortfragterens folk i stedet for mod bortfragteren selv, idet man forudsatte, at bortfragterens folk ikke kunne påberåbe sig konventionens regler. De fleste transportretlige konventioner af nyere dato indeholder bestemmelser, der fastsætter, at transportørens folk skal kunne påberåbe sig de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren selv i henhold til de pågældende konventioner.

Med henblik på at løse disse spørgsmål på tilsvarende måde indenfor konnossementskonventionens område indeholder Visby-reglerne i art. 4 bis en tilføjelse til Haag-reglernes art. 4, der gengives i nærværende bestemmelse.

*Stk. 1*, der gengiver art. 4 bis, 1, løser det førstnævnte problem, at de indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som konventionen indeholder, skal anvendes, hvad enten retsagen mod rederen baseres på kontraktforhold eller på ansvar uden for kontrakt. I lovudkastets § 201, stk. 3, i passagerkapitlet findes en ganske tilsvarende bestemmelse.

*Stk. 2* fastsætter i overensstemmelse med art. 4 bis, 2 og 3, at konventionens bestemmelser finder tilsvarende anvendelse, hvis der rejses erstatningskrav mod bortfragterens folk, samt at det samlede ansvar ikke i noget tilfælde skal overstige de ansvarsbegrænsningsbeløb, som konventionen fastsætter. Herved løses det andet problem ved i konventionen at indføre den såkaldte „Himalaya-klausul“, der har navn efter en konkret retssag, der er beskrevet i bemærkningerne til lovudkastets § 200 i passagerkapitlet, hvor der foreslås en tilsvarende bestemmelse. En sådan findes også i den gældende sølovs § 261 for så vidt angår reglerne om

begrænsning af rederens ansvar (der jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag jfr. Ft. T. 1971-72. Afd. A, sp. 1458 foreslås ændret til § 241).

Under de nordiske drøftelser har man på baggrund af forhandlingerne i Bruxelles vedrørende Visby-reglerne behandlet spørgsmålet om, hvorvidt „bortfragterens folk“ også omfatter selvstændige medhjælpere. I den engelske konventionstekst til art. 4 bis, 2 hedder det „a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor)“. Den franske konventionstekst taler i denne sammenhæng alene om bortfragterens „préposé“. Baggrunden for det særlige tillæg i den engelske tekst var ikke mindst et ønske fra engelsk side om, at bestemmelsens anvendelsesområde ikke skulle blive for omfattende.

Selv om konventionsteksten, i hvert fald den engelske, peger i retning af at indskrænke rækkevidden af den såkaldte „Himalaya-klausul“, har der under de nordiske drøftelser været enighed om, at det ikke ville være konventionsstridigt at lade selvstændige medhjælpere være omfattet af bestemmelsen. Begrebet „bortfragterens folk“ må derfor forstås i overensstemmelse med den gældende sølovs § 8, (der, jfr. udvalgets 3. betænkning og deraf følgende lovforslag, jfr. Ft. T. 1971-72, Afd. A sp. 1398 foreslås ændret til § 233) som omfattende skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, hvilket efter den gældende opfattelse også antages at omfatte selvstændige medhjælpere. Dette vil f. eks. kunne få betydning for stavedorer, der i et vist omfang allerede i dag gennem deres egne kontraktvilkår har fastsat visse regler om ansvarsbegrænsning. Hvorvidt sådanne ansvarsbegrænsningsklausuler er gyldige i dag udenfor Haag-reglernes område, må bedømmes efter dansk rets almindelige regler, men i hvert fald må sådanne selvstændige medhjælpere efter gennemførelsen af Visby-reglerne kunne benytte sig af lovens regler i overensstemmelse med nærværende bestemmelse.

I stk. 3, der gengiver art. 4 bis, 4, er det, ligesom det er sket for bortfragterens vedkommende i lovudkastets § 120, stk. 5, for bortfragterens folks vedkommende fastsat, at retten til ansvarsbegrænsning bortfalder i

tilfælde af grov egen fejl, jfr. bemærkningerne til lovudkastets § 120, stk. 5.

#### Til § 123.

Som nævnt i indledningen er der i lovudkastet medtaget enkelte bestemmelser, som ikke direkte er forårsaget af udarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne, men som man dog har fundet det naturligt at medtage i forbiudelse med revisionen af sølovens befragtningskapitel. For nærværende bestemmelses vedkommende er der tale om et område, hvor der på grund af nogle til dels modstridende nordiske retsafgørelser er opstået et behov for en revision af de gældende regler.

Den gældende § 123 indeholder en bestemmelse om bortfragterens ret til at forbeholde sig ansvarsfrihed, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden fragtfører, når dette enten er aftalt, eller det direkte eller stiltiende fremgår af fragtaftalen. Denne bestemmelse foreslås skærpet, som det fremgår af stk. 2. I stk. 1 foreslås optaget en helt ny bestemmelse, der mere generelt regulerer de særlige ansvarsfordelingsproblemer, der opstår, når den reder, der indgår transportaftaler, ikke selv udfører transporten.

Stk. 1. Denne bestemmelse, der efter en konkret svensk retssag har fået betegnelsen „Anti-Lulu-bestemmelsen“ fastsætter, at det ansvar, som påhviler bortfragteren, dvs. den reder eller anden, med hvem fragtaftalen er indgået, eller de rettigheder, som denne måtte have overfor befragteren, også finder anvendelse på den reder, som rent faktisk udfører befordringen eller en del deraf. Det fælles ansvar for den, med hvem transportaftalen er indgået, og den reder, der udfører transporten, er fastsat som et solidarisk ansvar, idet dog det samlede ansvar ikke skal kunne overstige de i lovudkastets § 120 fastsatte begrænsningsbeløb. En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i passagerkapitlet, lovudkastets § 174.

Om dette problem findes en række nordiske retsafgørelser, der som nævnt ikke stemmer overens. I en norsk og en svensk højeretsretsafgørelse, der begge er citeret i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender henholdsvis 1955 s. 81 „LYSAKER“ og 1960 s. 349 „LULU“, blev det fastslået, at alene det transporterende skibs rederi var ansvarlig efter konnossementerne, og godsmodtagernes



krav mod tidsbefragteren (linien), dvs. den reder med hvem fragtaftalen var indgået, blev afvist, medmindre tidsbefragteren udtrykkeligt havde påtaget sig det samme ansvar som det transporterende skibs rederi.

I en mellemafgørelse afsagt af den danske Sø- og Handelsret citeret i Ugeskrift for Retsvæsen 1967 s. 333 „DOMINION LINE“ fulgte man ikke de norske og svenske domstoles linie vedrørende dette spørgsmål. „DOMINION LINE“, der ikke selv ejede skibe og derfor havde befragtet nogle skibe til at udføre transporten, blev i princippet holdt ansvarlig for lasteskader på det grundlag, at en virksomhed, som kalder sig en linie, bør have ansvar som en reder, særlig når konnossementerne bærer liniens navn. Linien ansås for at have påtaget sig transportansvaret overfor afskiberne i en kvantumskontrakt, og dette opfattedes som en retshandel til fordel for trediemand, nemlig konnossementsindehaveren. Dommen blev indanket for højesteret, men blev forligt inden domsforhandlingen. Denne afgørelse og de dermed forbundne problemer er i øvrigt behandlet i Ugeskrift for Retsvæsen 1967 afd. B.s.109 og i Arkiv for Sjørett bind 9 s. 530.

Under hensyn til den kritik, der fra forskellig side har været rejst mod resultatet af de norske og svenske domme, samt under hensyn til den usikkerhed, der opstod med faktiske retstilstand på dette område efter den sidstnævnte danske dom, har man i den nu foreslåede bestemmelse fastsat et solidarisk ansvar, der altså medfører, at ladningsejeren også kan holde sig til den, med hvem han har indgået transportaftalen, hvad enten han rent faktisk udfører transporten eller ej; en regel der stort set stemmer overens med afgørelsen i den danske dom.

Visse medlemmer af udvalget har fundet, at denne bestemmelse alene skulle finde anvendelse på linie- og rutefart, hvor disse problemer typisk vil kunne opstå. Da spørgsmålet dog også kan opstå i trampfart, har det været den<sup>3</sup>overvejende opfattelse i udvalget, at man i overensstemmelse med de øvrige nordiske lande ikke burde indskrænke bestemmelsens rækkevidde.

Stk. 2. I denne bestemmelse, der erstatter den gældende § 123, har man som nævnt ovenfor foretaget en skærpelse af de gæl-

dende regler vedrørende gennemgangbefordring, idet det nu kvæves, at det skal være aftalt eller fremgå af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, for at denne kan forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den anden fragtførers varetægt.

Den foreslåede bestemmelse benævnes „Anti-Gudur-bestemmelsen“ efter en svensk dom, der er citeret i Nordiske Domme i Sjøretsanliggender 1962 s. 296. Forholdet i denne sag var dette, at et parti varer bestemt for Malmø blev losset i Helsingborg fra S/S „GUDUR“ og sendt videre derfra med jernbane for bortfragterens regning, hvilket skete under påberåbelse af en temmelig vidtgående omlastningsklausul i konnossementet.

Der opstod imidlertid skade på varerne, efter at de var udlosset i Helsingborg fra „GUDUR“, og spørgsmålet var så, om „GUDUR“s rederi var ansvarlig herfor.

Mens rederiet blev dømt ved de to første instanser, blev det frifundet ved den svenske højesteret, hvor man fandt, at en omlastningsklausul i et konnossement måtte holde, uanset at denne klausul i denne sag var meget vidtrækkende.

Bl. a. på baggrund af den kritik, der i den juridiske litteratur og fra forskellig anden side har været rejst mod denne retsafgørelse, har der under de nordiske drøftelser været enighed om at foreslå den skærpede regel, der for fremtiden vil medføre, at en generelt affattet omlastningsklausul ikke vil kunne påberåbes til støtte for ansvarsfrihed. Bortfragteren vil ikke kunne påberåbe sig ansvarsfrihed, medmindre det er aftalt eller fremgår af omstændighederne, at omlastning skal finde sted.

Under de nordiske drøftelser behandlede man også spørgsmålet om, hvilke ansvarsregler der måtte gælde for en bortfragter, der, uden at det er klart forudsat eller udtrykkeligt aftalt, foretager omlastning, f. eks. som i den ovennævnte „GUDUR-sag“, til jernbane. Spørgsmålet måtte da være, om bortfragteren ville være ansvarlig efter f. eks. de i jernbanetransportkonventionerne fastsatte regler, også såfremt disse regler måtte være mindre strenge på enkelte punkter end sølovens regler. Disse problemer kan på nuværende tidspunkt formentlig ikke

løses indenfor sølovens rammer, hvorfor man, indtil de igangværende internationale forhandlinger om en konvention vedrørende kombinerede transport er afsluttet, må overlade spørgsmålet til domstolenes afgørelse.

I 2. pkt. har man søgt at præcisere, at stk. 2 er en undtagelse, og den eneste, fra den mere generelle hovedregel i stk. 1.

Sidste pkt., der fastslår, at fravigelser ej heller er tilladt, efter at konnossement er udstedt, har forbindelse med den under stk. 1 refererede „Dominion Line-sag“, hvor dette problem kom frem, hvorfor man har anset det for rimeligt at fastsætte en klar regel om dette spørgsmål.

Følgende medlemmer af udvalget: Bjarne Fogh og André Sørensen, har ikke kunnet tiltræde den foreslåede formulering af § 123, stk. 2, og ej heller, at § 123, stk. 1, gøres ufravigelig, jfr. § 72.

I udenlandsk ret hersker der fuld aftalefrihed med hensyn til det i § 123, stk. 2, omhandlede spørgsmål for så vidt angår certepartier, og den forslåede udvidelse af rederens ansvar vil give anledning til øgede forsikringsudgifter, der vil virke transportfordyrende. Endvidere vil danske redere herved blive stillet ugunstigere end deres udenlandske konkurrenter. Med hensyn til konnossementer er de samme medlemmer af den opfattelse, at muligheden bør bevares for at anvende de i praksis vigtige omlastningsklausuler, hvorefter et rederi kan fraskrive sig ansvaret for godset i den periode, hvor befordringen udføres af en anden fragtfører. De internationale konventioner om godsbefordring har da ej heller opstillet præceptive regler, der udelukker dette.

#### Til § 128.

Svarer til den gældende sølovs § 128. Til forskel fra denne bestemmelse siges det dog udtrykkeligt, at fragtaftalen skal angå et bestemt skib. Går dette tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, jfr. gældende sølovs § 6, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen. Man har ved den valgte formulering ikke udelukket, at der dog kan tænkes at bestå et erstatningsansvar for bortfragteren.

Det må endvidere erindres, at denne bestemmelse, jfr. lovudkastets § 72, ikke finder anvendelse, hvis andet udtrykkeligt er

aftalt eller må anses for indeholdt i aftalen eller følger af sædvane. Hvis der f. eks. er tale om gods, der skal befordres med et ruteskib, og dette går tabt, bliver bortfragteren ikke fritaget for sin befordringsforpligtelse.

En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i lovudkastets § 184 i passagerkapitlet.

#### Til § 129.

Der er her alene foreslået en redaktionel ændring af *stk. 1* som følge af den foreslåede formulering af § 128.

#### Til § 130.

Bestemmelsen erstatter den gældende § 130, der indeholder en generel regel om ret til erstatning for skade som følge af forsinkelse; en regel der dog, jfr. den gældende sølovs § 71, kan fraviges ved aftale.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastets § 118, har det under de nordiske forhandlinger været drøftet, om man ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven udtrykkeligt skulle medtage hele forsinkelsesansvaret under de ufravigelige ansvarsbestemmelser. Dette har man især fra norsk side fundet ønskeligt bl. a. under hensyn til nyere engelske domme samt under hensyn til, at bortfragteren i så fald også på dette område ville være dækket af de særlige ansvarsbegrænsninger i lovudkastets § 118.

Den nu foreslåede formulering af § 130 gengiver resultatet af disse drøftelser, hvor man for at få en ensartet nordisk lovtekst enedes om at udforme § 130, således at spørgsmålet om, hvorvidt forsinkelse af lasten falder ind under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i § 118, holdes åben.

For så vidt angår bortfragterens ansvar for forsinkelse kan der dels være tale om tilfælde, hvor forsinkelsen medfører, at godset bliver beskadiget — der kan her f. eks. tænkes på let fordærvelige varer, der ikke kan tåle en længere transport end oprindeligt aftalt — dels tilfælde hvor der er tale om den såkaldte „rene forsinkelse“, hvor skaden alene er en følge af, at godset kommer for sent frem.

Mens der i det første tilfælde klart er tale om et ansvar, der falder ind under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i lovudkastets § 118, har man i det danske udvalg fundet,

at spørgsmålet om, hvorvidt bortfragterens ansvar for den rene forsinkelse skulle være omfattet af lovudkastets § 118, burde overlades til domstolene. Som begrundelse herfor kan der bl. a. henvises til den i bemærkningerne til lovudkastets § 118 omtalte uklarhed med hensyn til fortolkningen af konnossementskonventionen på dette område og usikkerheden med hensyn til rækkevidden af de sammesteds omtalte engelske domme. Det må dog bemærkes, at man i motiverne til det norske lovudkast går ind for, at forsinkelsesansvaret bør være omfattet af de ufravigelige ansvarsregler, mens man i motiverne til det svenske lovudkast er positivt stemt for en sådan løsning.

Bestemmelsen omfatter foruden tilfælde af ren forsinkelse også tilfælde, hvor bortfragterens pligt til at udføre befordringen bortfalder som følge af, at skibet går tabt, jfr. lovudkastets § 128, samt tilfælde, hvor skibet kommer for sent frem til lastehavnen.

I det omfang forsinkelsesansvaret ikke måtte være omfattet af § 118, men alene er reguleret af § 130, kan der træffes aftale om dets indhold, idet ansvarsreglen i § 130 ifølge § 72 jfr. § 168 kan fraviges ved aftale. Går en sådan aftale ud på ansvarsfraskrivelse eller begrænsning af ansvaret, vil dansk rets almindelige regler om en sådan aftales gyldighed finde anvendelse.

Mens § 130 i sin hidtidige formulering medførte et almindeligt culpaansvar for bortfragteren, er det fastsat, at bestemmelserne i § 118 finder tilsvarende anvendelse på bortfragterens ansvar, hvilket medfører, at bortfragteren i de tilfælde, hvor han ikke har fraskrevet sig ansvaret efter § 130 dog ikke bliver ansvarlig i tilfælde af nautiske fejl eller brand, jfr. lovudkastets § 118, stk. 2 a og b.

#### Til § 135.

Svarer til den gældende sølovs § 135, idet man dog i stk. 1 har foretaget enkelte ændringer.

Udover de som betingelse for hævningsret ved søtransport almindeligvis nævnte tilfælde, jfr. den gældende bestemmelse, nemlig krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder og sørøveri, har man yderligere medtaget „andet væbnet overfald“ med henblik på de stadig oftere forekomne tilfælde af såkaldte „kapringer“ af transportmidler inden for luft- og søtransporten.

Retten til at hæve kan udøves, selv om rejsen er begyndt, såfremt de ovennævnte omstændigheder først indtræder eller kommer til parternes kundskab på dette tidspunkt, eller såfremt faren for en sådan omstændighed, som parterne havde kundskab om, inden beforderingsaftalen blev slutet, sidenhen er blevet væsentlig forøget.

Det er dog efter udkastet en betingelse for udnyttelse af denne hævningsret, at den, der vil hæve aftalen, giver meddelelse herom uden ugrundet ophold.

En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i lovudkastets § 187 i passagerkapitlet.

#### Til § 151.

I denne og den følgende bestemmelse har man foretaget visse ændringer i den gældende sølovs §§ 151 og 152 forårsaget af, at man her har indarbejdet KKL § 3,3. I lovudkastets § 151 fastsættes definitionen på et konnossement, samt hvad dette i hvert fald skal indeholde, mens § 152 angiver, hvad konnossementet på afladerens forlangende yderligere skal indeholde.

Det er i *stk. 1* fastsat, at dokumentet enten skal betegnes som konnossement eller angive, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering. Et dokument, der ikke opfylder et af disse vilkår, vil ikke være et konnossement i sølovens forstand og derfor ikke have de til konnossementet i søloven knyttede retsvirkninger.

Udover sin funktion som indløsningspapir indeholder konnossementet samtidig en erkendelse af, at godset er modtaget til befordring eller indlastet. Man har ved formuleringen taget hensyn til, at man i lovudkastets § 95, jfr. bemærkningerne til denne bestemmelse, ligestiller ombordkonnossement og modtagelseskonnossement.

Det er endvidere i lovudkastet fastsat, at dokumentet skal indeholde oplysning om godsets art og mængde i mere generel forstand, mens afladeren, som det fremgår af lovudkastets § 152, stk. 2, kan forlange mere detaljerede oplysninger herom indsat i dokumentet.

I *stk. 2* er som nævnt foran angivet, hvad konnossementet i hvert fald *skal* indeholde afhængig af, om der er tale om et modtagelses- eller ombordkonnossement.

## Til § 152.

I *stk. 1, nr. 1-3*, er indarbejdet KKL § 3,3 om, hvad konnossementet på afladerens forlangende skal indeholde.

I *nr. 4* har man for så vidt angår henholdsvis modtagelses- og ombordkonnossementer yderligere fastsat, at modtagelsestidspunktet respektive indlastningstidspunktet kan kræves indsat. Dette svarer delvis til den gældende sølovs § 152, *stk. 1, nr. 4*. I pkt. 5 og 6 gengives den gældende § 152, *stk. 1, nr. 4* og 3 i en lidt ændret formulering.

Ved formuleringen af *stk. 2* har man alene søgt at bringe den gældende § 152, *stk. 2*, i nøjere sproglig overensstemmelse med KKL § 3,3-3. *stk.*

## Til § 159.

Når den gældende sølovs § 159 foreslås ændret skyldes dette, at reglerne om mortifikation ikke længere findes i lov om rettens pleje, men i lov nr. 145 af 13. april 1938 om mortifikation af værdipapirer. I stedet for konkret at henvise til denne lov, har man i overensstemmelse med nyere lovgivningsteknik generelt henvist til reglerne om mortifikation af værdipapirer.

## Til § 161.

Den gældende sølovs § 161 fastsætter bortfragterens ansvar for de i konnossementet angivne oplysninger om godset og fastslår med visse begrænsninger, at bortfragteren uden hensyn til skyld er ansvarlig for rigtigheden af disse oplysninger. Der er tale om et garantiansvar, der almindeligvis betegnes som „konnossementsansvaret“ i modsætning til „transportansvaret“, jfr. §§ 118 ff.

Konnossementskonventionen indeholdt i sin oprindelige formulering ikke en tilsvarende regel, og i overensstemmelse hermed indeholder KKL § 3,4 alene en regel om konnossementets beviskraft. Konnossementet er efter denne bestemmelse alene prima facie bevis, hvorved forstås at oplysninger som konnossementet indeholder antages at være rigtige medmindre modbevis føres.

Selvom KKL således ikke indeholder regler om konnossementsansvar — hvilket ved lovens gennemførelse gav anledning til visse betænkeligheder — har dette dog ikke givet anledning til vanskeligheder. I engelsk ret har man antaget, at den særlige „estoppel-

regel“ — en bevisregel, hvorefter den der har indrømmet eller anerkendt et vist faktum, afskæres fra at føre bevis for, at det forholder sig anderledes — gælder ved siden af konnossementskonventionen. I de nordiske lande har man antaget, at man kunne anvende reglerne i søloven om konnossementsansvaret ved siden af KKL.

I Visby-reglerne har man med forbillede i engelsk rets „estoppelregel“ tilføjet en ny regel tilkonnossementskonventionens art. 3,4, hvorved man afskærer adgangen til modbevis, d.v.s. bevis for, at oplysningerne i konnossementet er urigtige, overfor en trediemand, som har erhvervet konnossementet i god tro. Denne regel medfører, at bortfragteren bliver ansvarlig efter reglerne om transportansvaret i det omfang modbevis afskæres.

Ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven har man erstattet den gældende § 161, *stk. 1*, med en bestemmelse, der svarer til konnossementskonventionens art. 3,4 med den tilføjelse, som Visby-reglerne medførte, dvs. en regel om konnossementet som et prima facie bevis med en tilføjelse om, at modbevis ikke er tilladt, når konnossementet er overdraget til en godtroende trediemand.

Det ansvar, der herefter kan blive tale om, skal som følge af „estoppel-reglen“ bedømmes efter reglerne om transportansvar i § 118, hvorved det tidligere konnossementsansvar til en vis grad kan siges at være blevet konverteret til et transportansvar. Kommer godset skadet frem til modtageren, uden at det fremgår af konnossementet, at det var skadet ved modtagelsen, og bortfragteren ikke er i stand til eller i forhold til en godtroende erhverver af konnossementet afskæres fra at føre bevis for, at godset faktisk var skadet, da han modtog godset, bliver han behandlet, som om skaden var sket under transporten. Han bliver altså ansvarlig efter reglerne i udkastets § 118 og vil være ansvarlig, medmindre en af de der nævnte ansvarsfritagelsesgrunde finder anvendelse. Dette ansvar vil herefter kunne begrænses, jfr. lovudkastets § 120, ligesom erstatningen vil blive beregnet efter de almindelige regler om transportansvar.

Når man i *stk. 1* har anvendt formuleringen modtaget og *indlastet*, er det for at angive, at bestemmelsen omfatter indlastet

gods, uanset hvor i skibet denne er placeret i lastrum eller på dæk, jfr. den gældende sølovs § 162, stk. 2. Ansvar for, at gods i strid med konnossementet er lastet på dæk, vil derfor være omfattet af transportansvaret.

Selvom det lovfæstede konnossementsansvar foreslås ophævet, kan det ikke udelukkes, at et culpaansvar for den negative kontraktsinteresse i et vist omfang kan tænkes baseret på almindelige erstatningsregler. Dette kunne være aktuelt i tilfælde, der ikke omfattes af transportansvaret uanset „estoppelreglen“. Denne kan kun finde anvendelse på sådanne tilfælde, der tidligere omfattedes af konnossementsansvaret, som vedrører tab af eller skade på gods. Almindelige erstatningsregler kunne f. eks. tænkes anvendt i tilfælde af antedatering eller andre urigtige tidsplysninger, eller hvor der er udstedt konnossement for gods, der aldrig er blevet modtaget eller indlastet. På et sådant ansvar vil reglerne om ansvarsbegrænsning i § 120 ikke finde anvendelse.

Det kan ikke antages, at reglen i konventionens art. 4 bis 1 er til hinder for et sådant ansvar.

I *stk. 2* har man bibeholdt den gældende regel, der indskrænker bortfragterens ret til at tage forbehold, jfr. lovudkastets § 152, stk. 2, såfremt han har vidst eller burde have indset, at en oplysning om godset var urigtig. På den anden side medfører den nye udformning af konnossementsansvaret ikke, at bortfragteren fratages sin ret til at tage gyldige forbehold med hensyn til oplysninger i konnossementet.

#### Til § 162.

Efter den gældende sølov indeholder denne bestemmelse i *stk. 1* ligesom lovudkastets § 161, *stk. 2*, en begrænsning af virkningen af almindelig holdte forbehold, hvorved der pålægges bortfragteren en vis begrænset undersøgelsespligt af det i konnossementet angivne gods.

I den gældende *stk. 2* har man som supplement til den gældende sølovs § 91, der kræver afladerens samtykke, for at godset skal kunne lastes på dæk, en tilsvarende regel til beskyttelse af konnossementsindehaverens interesser, nemlig at det i konnossementet må anføres, at godset er lastet på dæk.

I gældende *stk. 1* er der foretaget visse ændringer, idet man har foretaget en henvisning til § 161, *stk. 1*, hvorved ansvaret for ufuldstændige konnossementsoplysninger bliver omfattet af den i bemærkningerne til lovudkastets § 161 nævnte „estoppelregel“, idet man dog samtidig har bevaret den eksisterende begrænsede undersøgelsespligt svarende til reglen i § 161, *stk. 2*.

Den gældende *stk. 2* om dækslast har man derimod ladet udgå som overflødig, idet der enten vil være tale om et transportansvar efter § 118, jfr. bemærkningerne til § 161, eller om et almindeligt erstatningsansvar efter den gældende § 91, der ikke foreslås ændret.

#### Til § 167.

Indholdet af den gældende § 167 vedrørende modtagelseskonnossement er som nævnt ovenfor i bemærkningerne til lovudkastets § 95 optaget i denne bestemmelse. Nærværende bestemmelse erstatter derfor den gældende § 168 vedrørende gennemgangskonnossementet, idet lovudkastets § 168, jfr. nedenfor, indeholder bestemmelser om de foranstående reglers anvendelsesområde.

*Stk. 1* indeholder definitionen på et gennemgangskonnossement (through bill of lading). Når denne definition ikke er så omfattende som formuleringen i den gældende § 168, *stk. 1*, skyldes dette, at man i stedet henviser til de almindelige bestemmelser om konnossementer. Når man her foretager en generel henvisning i stedet for den gældende formulering, der alene henviser til bestemmelserne „i dette kapitel“, dvs. befragtningskapitlet, skyldes dette, at man på samme vis som ved modtagelseskonnossementet, jfr. lovudkastets § 95, finder, at gennemgangskonnossementet bør betragtes som ethvert andet konnossement. Dette vil f. eks. medføre, at også gennemgangskonnossementet vil være omfattet af de særlige forældelsesbestemmelser i § 284.

*Stk. 2* svarer ganske til den gældende § 168, *stk. 2*.

#### Til § 168.

Denne bestemmelse vedrørende de foranstående reglers anvendelsesområde er en ny regel. Indholdet af den gældende § 168 er som nævnt foran gengivet i § 167. Reglen må ses i sammenhæng med udkastets § 72.

*Stk. 1* angiver, hvilke regler der er ufravi-

gelige i henhold til søloven og erstatter derved i et vist omfang den gældende sølovs § 122, der fastsatte en lignende bestemmelse for indenrigs- og dermed ligestillet nordisk fart, jfr. endvidere bemærkningerne til stk. 3. Endvidere erstatter bestemmelsen KKL § 3,8, der indenfor konnossementskonventionens område angiver omfanget af de ufravigelige bestemmelser. Således som bestemmelsen er udformet omfatter denne alene befordring i henhold til konnossement. De nævnte bestemmelser kan ikke fraviges til skade for afladeren eller bortfragteren.

*Stk. 2* bygger på konnossementskonventionens art. 10, således som denne blev udformet ved Visby-reglerne. Det har ikke tidligere været almindeligt i de nordiske sølove at optage bestemmelser af denne art. Tilsvarende regler foreslås i nærværende lovudkast indsat i passagerkapitlet, lovudkastets § 203.

Bestemmelsen foreskriver, at konnossementskonventionen eller fremmed lov, som bygger på konventionen, skal bringes til anvendelse ved danske domstole i visse tilfælde, hvor ifølge dansk international privatret fremmed ret skal anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige lande. Fremmede retsregler, som ikke bygger på konventionen, vil altså ikke kunne anvendes, selv om det ellers skulle ske ifølge danske internationale privatretlige regler. I overensstemmelse med art. 10 skal konventionens regler for det første gælde for konnossementer udstedt i en kontraherende stat, samt når befordring sker fra en havn her i riget eller i en anden kontraherende stat, jfr. nr. 1 og 2. Dette vil i praksis betyde, at konventionen skal gælde for eksport fra et konventionsland.

Når det dernæst i nr. 3 er anført, at også befordring til et af de nordiske lande, dvs. import til disse lande, skal være omfattet af konventionens bestemmelser, er dette på sin vis en udvidelse i forhold til art. 10, der på den anden side i sidste stykke anfører, at den ikke er til hinder for, at en kontraherende stat anvender konventionens bestemmelser på andre konnossementer, end de der

er nævnt i art. 10. Såvel under konferencen i Bruxelles i 1967 og 1968 som under de senere nordiske drøftelser har der været enighed mellem de nordiske lande om, at også importen burde være undergivet konventionens bestemmelser.

Endelig indeholder nr. 4 i overensstemmelse med art. 10 en bestemmelse om, at konventionens bestemmelser også skal lægges til grund, såfremt konnossementet indeholder en bestemmelse om, at konnossementskonventionen skal finde anvendelse på befordringen, uanset om dette i øvrigt måtte følge af den kompetente lov, den såkaldte „paramount clause“, som er meget benyttet i standardkonnossementer.

I forhold til gældende ret, og det vil i denne forbindelse sige KKL § 8 er der således tale om en udvidelse, idet denne bestemmelse fastslår, at den danske lov, dvs. KKL skal lægges til grund af de danske domstole, når både eksport- og importlandet har tiltrådt konnossementskonventionen, mens loven ellers kun finder anvendelse på konnossementer udstedt i Danmark.

I *stk. 3* har man i overensstemmelse med den gældende sølovs § 122 fastsat, at de ufravigelige bestemmelser, jfr. stk. 1, skal gælde, uanset om konnossement er udstedt eller ej, når der er tale om nordisk fart, ligesom reglerne i stk. 2 om konventionens anvendelse skal gælde for sådanne befordringer. Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastets § 122 har der under de nordiske drøftelser været enighed om at opretholde den gældende retstilstand på dette område, uanset at man ved indarbejdelse af konnossementskonventionen kunne henvise til, at konventionen, jfr. art. 3,8, alene kræver ufravigelighed med hensyn til befordring i henhold til et konnossement. I praksis vil dette medføre, at søtransport mellem de nordiske lande samt indenrigsfart, der sker i henhold til et certeparti, fortsat vil være omfattet af visse ufravigelige regler.

I anden fart skal reglerne i stk. 1 og 2 derimod kun anvendes, såfremt retsforholdene mellem parterne er bestemt af konnossementet og ikke f. eks. af et certeparti.

## Bilag 3.

## Udvalgets udkast til lovbestemmelser om befordring af passagerer og rejsegods.

*Sjette kapitel affattes således:*

### Om befordring af passagerer og rejsegods.

§ 171. Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag slutter aftale om befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Ved „passager“ forstås den person, der skal befordres eller bliver befordret med skib i henhold til en befordringsaftale.

Stk. 3. Ved „rejsegods“ forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Reglerne om rejsegods finder ikke anvendelse, såfremt godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement. „Håndbagage“ omfatter rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj.

§ 172. Med undtagelse af § 179 og af, hvad der følger af § 197, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt ikke andet udtrykkeligt er aftalt, eller må anses for indeholdt i aftalen eller følger af sædvane.

Stk. 2. Dog kan bestemmelserne i §§ 183, 184, stk. 2, 185, 186 og 188 ikke fraviges til skade for passageren.

§ 173. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane.

§ 174. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne i §§ 176-177, 179-183, 185, 189-203 og 284 nr. 3-5 tilsvarende anvendelse også for den, som udfører befordringen. Denne hæfter solidarisk med bortfragteren

overfor passageren, og det samlede ansvar, som kan pålægges dem, kan ikke overstige de i § 194 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Reglerne i dette kapitel finder tilsvarende anvendelse også i forholdet mellem bortfragteren og den, som udfører befordringen. I øvrigt finder reglerne i femte kapitel om befragtning tilsvarende anvendelse.

§ 175. Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 189-191, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 176. Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet såvel ved rejsens begyndelse som på ethvert tidspunkt under befordringen er i sødygtig stand, herunder at det er tilskräkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Det påhviler bortfragteren at drage omsorg for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

Stk. 2. Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

Stk. 3. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjerge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 177. Gælder aftalen om befordring et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 178. Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en

anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

**§ 179.** Passageren er pligtig at overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte magtmidler mod besætningen og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

**§ 180.** Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

*Stk. 2.* Såfremt passageren er bekendt med, at rejsegods er af en sådan beskaffenhed, at det kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af det i dette stykke omtalte gods skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

**§ 181.** Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods om bord, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

*Stk. 2.* Er sådant rejsegods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodsets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

**§ 182.** Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er passageren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

**§ 183.** Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Bliver betalingen ikke erlagt, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens reg-

ning, og bortfragteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav og omkostninger bliver dækket.

**§ 184.** Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for ustandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

*Stk. 2.* Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentlig forsinket, kan passageren hæve aftalen.

**§ 185.** Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for ustandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, er bortfragteren pligtig at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Unnlader bortfragteren dette indenfor en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

*Stk. 2.* Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren sørge for passende logi og fortæring og bære de dermed forbundne omkostninger.

**§ 186.** Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragteren ret til det affalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden gyldig grund, og bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages dog de besparelser, bortfragteren har eller burde have opnået.

**§ 187.** Viser det sig, efter at befodringsaftalen er sluttet, at udførelsen af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skib eller gods som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, søroveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befodringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Unnlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.



**§ 188.** Afbryder passageren rejsen, uden at det skyldes de i § 186 nævnte årsager, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 185, eller efter rejsen er påbegyndt i medfør af § 187, har bortfragteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. Bestemmelserne i § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Har bortfragteren oppebåret betaling, udover hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

**§ 189.** Bortfragteren er ansvarlig for tab opstået i forbindelse med befordringen som følge af, at en passager dør eller kommer til skade, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som han svarer for.

**§ 190.** Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på rejsegods i forbindelse med befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Tab af eller skade på rejsegods omfatter også tab, som hidrører fra, at rejsegodset ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket rejsegodset har eller skulle have været befordret.

*Stk. 2.* Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for tab af eller skade på passagerens køretøj, som skyldes fejl eller forsømmelse i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet begået af skibsfører, mandskab, lods eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste. Denne ansvarsfritagelse kan ikke påberåbes, såfremt tabet er en følge af, at skibet ved rejsens begyndelse ikke var sødygtigt, og dette skyldes, at bortfragteren eller nogen, han svarer for, ikke har udvist tilbørlig omhu før dette tidspunkt med hensyn til at sørge for, at skibet er sødygtigt.

*Stk. 3.* Med mindre andet er udtrykkeligt og skriftligt aftalt, er bortfragteren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

**§ 191.** Bortfragteren er ansvarlig for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, for-

voldt ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Han er dog ikke ansvarlig, såfremt tabet eller skaden skyldes fejl eller forsømmelse som nævnt i § 190, stk. 2, der finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Om forsinkelse i forbindelse med udlevering af rejsegods gælder § 190, stk. 1, 2. pkt.

**§ 192.** Har passageren ved egen fejl eller forsømmelse forårsaget eller medvirket til, at tab eller skade som nævnt i §§ 189-191 indtraf, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

**§ 193.** Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten.

*Stk. 2.* Ved personskade har den, som kræver erstatning også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

*Stk. 3.* For tab af eller skade på håndbaga-ge gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

*Stk. 4.* For tab som følge af forsinkelse, jfr. § 191, har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

*Stk. 5.* Bortfragteren har bevisbyrden for de omstændigheder, der påberåbes til støtte for ansvarsfritagelse efter bestemmelserne i § 190, stk. 2, eller § 191, 2. pkt. Det samme gælder, såfremt bortfragteren påstår, at ansvaret skal nedsættes eller bortfalde i medfør af bestemmelsen i § 192.

**§ 194.** Bortfragterens ansvar for tab eller skade som nævnt i §§ 189-191 kan ikke for en og samme hændelse overstige

- 1) 500.000 francs pr. passager for personskader som nævnt i § 189,
- 2) 10.000 francs pr. passager for håndbaga-ge, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj.

- 3) 30.000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøj, herunder sådan håndbagage, som medføres i eller på køretøjet.
- 4) 16.000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods samt
- 5) to gange billetprisen for passagerers tab som følge af forsinkelse som nævnt i § 191.

*Stk. 2.* De i stk. 1 fastsatte ansvarsgrænser omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

*Stk. 3.* Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

*Stk. 4.* Ved skriftlig og udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse, end den i stk. 1 anførte.

**§ 195.** De i § 194 fastsatte ansvarsgrænser kan ikke påberåbes af bortfragteren, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 196.** Ved personskade eller skade som følge af forsinkelse skal passageren skriftligt underrette bortfragteren om skaden inden 15 dage efter dagen for udskibningen. Gør han ikke det, skal han i mangel af bevis for det modsatte anses for at være uskadt ved udskibningen samt udskibet i rette tid.

*Stk. 2.* Foreligger der åbenbar skade på rejsegods, skal passageren give bortfragteren skriftlig underretning senest samtidig med udskibningen eller udleveringen. Det samme gælder, når rejsegods er forsinket. Såfremt skaden ikke er åbenbar skade, eller rejsegodset er bortkommet, skal sådan skriftlig underretning gives bortfragteren inden 15 dage efter dagen for udskibningen eller udleveringen af rejsegods eller fra det tidspunkt, da udleveringen skulle have fundet sted.

*Stk. 3.* Gives underretning ikke inden de i stk. 2 nævnte frister, skal rejsegodset, i mangel af bevis for det modsatte, anses for at være udleveret i uskadt stand og i rette tid.

*Stk. 4.* Skriftlig underretning kræves dog ikke, såfremt rejsegodsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

**§ 197.** Enhver forhåndsftale, der har til formål at begrænse det ansvar, som påhviler bortfragteren efter §§ 189-191, eller at flytte den bortfragteren påhvilende bevisbyrde eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 194, er ugyldig, når skaden eller tabet er opstået ved en hændelse, der er indtruffet inden for følgende tidsrum:

- 1) For personskade: I det tidsrum, passageren er om bord samt under indskibningen og udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land, såfremt denne transport er indbefattet i billetprisen, eller dersom det fartøj, der anvendes, er stillet til rådighed af bortfragteren.
- 2) For tab af eller skade på håndbagage: Mens godset befinder sig om bord eller under indskibningen eller udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land under de vilkår, som er anført under nr. 1), eller mens håndbagagen er i bortfragterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.
- 3) For tab af eller skade på andet rejsegods: I tiden fra det overgives til bortfragteren, indtil det udleveres.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

**§ 198.** Uanset bestemmelsen i § 197 er bortfragteren berettiget til ved skriftlig og udtrykkelig aftale med passageren at bestemme, at der i det opståede tab foretages et fradrag på højst:

- a) 1.500 francs pr. køretøj i tilfælde af skade på køretøj,
- b) 100 francs pr. passager ved tab af eller skade på andet rejsegods.

*Stk. 2.* § 195 finder tilsvarende anvendelse.

**§ 199.** Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren uanset bestemmelsen i § 197 forbeholde sig ansvarsfrihed for tab, der indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden.

**§ 200.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder

tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for, såfremt den pågældende godtgør, at han har handlet i udøvelsen af sin tjeneste. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 201.** Erstatningskrav i anledning af, at en passager har lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen kan kun rejses af passageren selv eller af nogen på hans vegne.

*Stk. 2.* Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham, og kun for så vidt, de pågældende er berettiget til at fremsætte et sådant krav efter de i domstolslandet gældende regler.

*Stk. 3.* Erstatningskrav for skade på passagerer eller rejsegods i medfør af §§ 189-191 mod bortfragteren eller nogen, han svarer for, kan, selv om kravet ikke grundes på fragtaftalen, kun rejses i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

**§ 202.** Enhver forhåndsaftale, som har til formål at indskrænke sagsøgerens ret til at vælge værneting i retstvister vedrørende

befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retstvister til voldgift, er ugyldig.

*Stk. 2.* Der kan dog gyldigt træffes aftale om, at krav om skadeserstatning, efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

- a) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sit hjemsted eller hovedforretningssted,
- b) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sit hjemsted eller fast bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

**§ 203.** Bestemmelserne i §§ 189-190, 192-202 samt 284 nr. 3-5 eller modsvarende bestemmelser i Bruxelles-konventionen af om befordring til søs af passagerer og rejsegods eller i fremmed lovgivning, som bygger på konventionens regler, kommer til anvendelse, såfremt:

- 1) befordringen udføres med et skib, der er registreret her i landet eller i en anden kontraherende stat,
- 2) transportaftalen er indgået her i landet eller i en anden kontraherende stat,
- 3) afgangsstedet eller ankomststedet ifølge transportaftalen er her i landet eller i en anden kontraherende stat.

### Bemærkninger til lovudkastet.

Reglerne om passagerbefordring er senest blevet ændret ved den i 1937 foretagne revision af søloven, hvor et særligt afsnit V i det reviderede befragtningskapitel afløste de tidligere meget ufuldstændige bestemmelser, der var optaget i søloven af 1. april 1892 som afslutning på det oprindelige befragtningskapitel.

Som det fremgår af udvalgets i august 1970 afgivne 3. betænkning, har udvalget arbejdet med en revision af sølovens regler om passagerbefordring på grundlag af den på den 11. diplomatiske søretskonference i 1961 i Bruxelles vedtagne konvention om

passagerbefordring, der på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 blev fulgt op med vedtagelsen af en konvention om befordring af passagerbagage. Imidlertid indeholder de to konventioner afvigende bestemmelser for så vidt angår spørgsmålet om værneting, og man har derfor som nævnt i udvalgets 3. betænkning afventet en ændring af den førstnævnte konvention om befordring af passagerer, således at denne blev bragt i overensstemmelse med den sidst nævnte konvention om befordring af passagerbagage. Da udsigterne for en snarlig afholdelse af en ny diplomatisk sø-

retskonference i Bruxelles, hvorunder man kunne foretage den nødvendige harmonisering af de to konventioner, for tiden er ret usikre, har udvalget dog i lighed med de øvrige nordiske sølovskomiteer ment, at man burde fremkomme med et udkast til ændring af de gældende bestemmelser på nuværende tidspunkt baseret på de to konventioner, men således at bagagekonventionens principper er lagt til grund i de tilfælde hvor der er afvigelser mellem de to konventioner. Begrundelsen for at fremsætte udkastet nu er ikke mindst et ønske om at ajourføre de gældende erstatningsbegrænsninger, der for passagerer, jfr. den gældende sølovs § 171, stk. 3, er fastsat til 20.000 kr. og for køretøjer til 1.800 kr., jfr. § 122, stk. 2.

Den i 1961 vedtagne Passagerkonvention, der er optrykt som bilag 8, bygger på et af Comité Maritime International i Madrid i 1955 udarbejdet udkast, der første gang blev behandlet på den 10. diplomatiske søretskonference i 1957, hvor udkastet foreløbigt blev vedtaget, men med så store ændringer i forhold til det oprindelige udkast, at man vedtog, at udkastet på ny skulle forelægges en diplomatisk søretskonference, hvilket så fandt sted i 1961. Uddrag af den danske delegations beretning er optrykt som bilag 7.

Hovedpunkterne i konventionen er, at rederen er ansvarlig efter culpå-reglen, og at han er ansvarlig for de af ham beskæftigede folks fejl, der fører til personskade for skibets passagerer. Ansvar er begrænset til 250.000 Poincaré-francs (ca. 125.000 danske kr.) for hver passager, og aftaler, der fritager bortfragteren for ansvar overfor passagereren, eller som fastsætter lavere ansvarsbeløb end konventionen, er ugyldige.

Allerede i forbindelse med udarbejdelsen af det ovennævnte CMI-udkast til en passagerkonvention fra 1955 var der indføjet bestemmelser om passagerbagage. På Bruxelles-konferencerne i 1957 og 1961 blev disse bestemmelser imidlertid på grund af tidnød ikke optaget i passagerkonventionen.

I stedet udarbejdede CMI på en konference i Athen i 1962 og i Stockholm i 1963 udkast til en konvention om befordring af passagerbagage, der dannede grundlag for den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 vedtagne bagagekonvention, der er optrykt som bilag 10.

Denne konvention ligger meget nær op af passagerkonventionen af 1961, idet der dog som nævnt ovenfor er tale om enkelte afvigelser, specielt for så vidt angår værnetingsbestemmelserne. Forpligtelsen til at sørge for, at skibet er sødygtigt, gælder som i passagerkonventionen ikke blot ved rejsens begyndelse, men også under hele rejsen. Endvidere er rederen kun ansvarsfri for sine folks nautiske fejl, når det drejer sig om biler, som passageren medtager, mens den almindelige culpa-regel om ansvar for folks fejl gælder transport af al anden bagage. Som ansvarsbegrænsningsbeløb er fastsat 10.000 Poincaré-francs for håndbagage, 30.000 Poincaré-francs for køretøjer og bagage i disse og 16.000 Poincaré-francs for al anden bagage, hvilket i danske kr. svarer til henholdsvis ca. 5.000 kr., 15.000 kr. og 8.000 kr. Uddrag af den danske delegations beretning er optrykt som bilag 9.

Som følge af de førnævnte afvigelser imellem de to konventioner har CMI fortsat arbejdet med henblik på en harmonisering, hvilket har resulteret i, at man på en CMI-konference i 1969 i Tokyo har udarbejdet udkast til en konvention med bestemmelser om transport til søs af passagerer og deres rejsegods, med henblik på at få denne behandlet og vedtaget på en diplomatisk søretskonference. Dette konventionsudkast, der er optrykt som bilag 11, har samarbejdet de to tidligere konventioner og svarer nøje til disse, dog har man forøjet ansvarsbegrænsningen for personskade fra 250.000 Poincaré-francs til 500.000 Poincaré-francs (ca. 250.000 kr.), og for så vidt angår de særlige værnetingsbestemmelser har man fulgt bestemmelserne i bagagekonventionen. Ved udarbejdelsen af lovudkastet er disse ændringer lagt til grund.

Ved udformningen af passagerafsnittet som et selvstændigt kapitel i søloven er der lagt vægt på, at dette kapitel i videst mulig omfang skal indeholde de fornødne bestemmelser i modsætning til den gældende sølovs afsnit om passagerbefordring, der i ret stor udstrækning alene henviser til bestemmelser i det øvrige befragtningskapitel.

Der er endvidere af hensyn til den internationale brug af reglerne lagt vægt på at samle de konventionsbestemte regler og de regler, der ikke bygger på konventionerne hver for sig, idet man samtidig har søgt at

følge konventionsbestemmelsernes rækkefølge ved udformningen af lovudkastets bestemmelser.

### Til § 171.

Denne bestemmelse gengiver de i de to konventioner i art. 1 angivne definitioner.

*Stk. 1.* Bortfragter omfatter ifølge passagerkonventionens (PK) art. 1 a og bagagekonventionens (BK) art. 1 a den ejer, reder, befragter eller anden, der benytter skibet i ejerens sted („operator of the ship“), som har indgået en transportaftale, således som dette er defineret i PK art. 1 b og i BK art. 1 a. Ifølge denne definition er det afgørende, om der er indgået en aftale om befordring af passageren og/eller hans rejsegods. Bortfragteren kan derfor principielt være enhver, som ovenfor passageren giver det udseende af, at han disponerer over et skib til befordring, uanset at dette måske ikke ved aftalens indgåelse endnu er tilfældet. Der kan her f. eks. være tale om rejsebureauer, såfremt bureauet selv har påtaget sig befordringen. Rejsebureauer vil dog som oftest optræde som agent for en reder (bortfragter), men i de tilfælde, hvor et rejsebureau slutter aftale om befordring af passagerer med et skib, som bureauet agter at chartre, har man fundet det rimeligt at lade bureauet være omfattet af definitionen på „bortfragter“, hvilket har til følge, at passagererne kan gøre samme ansvar gældende mod bureauet som mod en reder.

Når det yderligere til definitionen er anført, at aftalen skal være indgået „erhvervsmæssigt eller mod vederlag“, skyldes dette, at der under de nordiske drøftelser har været enighed om, at reglerne ikke skal finde anvendelse på sådanne tilfældige transporter med mindre fartøjer, f. eks. lystfartøjer eller fiskefartøjer, for hvilke der ikke ydes noget vederlag, og som ikke udføres erhvervsmæssigt. På den anden side vil transport med sådanne mindre fartøjer falde ind under bestemmelserne, såfremt der ydes betaling for transport, eller der er tale om en erhvervsmæssig virksomhed.

Om udstrækningen af det tidsrum — forskelligt for henholdsvis passageren, hans håndbagage og øvrige rejsegods —, hvori reglerne om befordringsaftalen er ufravigelige, kan henvises til lovudkastets § 197.

*Stk. 2.* definerer „passager“ i overensstemmelse med PK art. 1 c og BK art. 1 b, der afgrænser dette som en person, der transporteres med et skib i henhold til en transportaftale.

*Stk. 3.* BK art. 1 d(1) definerer bagage, der i lovudkastet benævnes „rejsegods“, som enhver genstand eller køretøj, som transporteres i forbindelse med en aftale om passagerbefordring. Der er fra denne definition i konventionen gjort tre undtagelser, nemlig for det første genstande eller køretøjer, som transporteres i henhold til et certeparti eller konnossement, der er omfattet af de almindelige befragtningsregler herom i sølovens kap. 5. For det andet genstande eller køretøjer, såfremt transporten er underkastet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane, jfr. lovudkastets § 173, og for det tredje levende dyr, som imidlertid ifølge nærværende lovudkast som rejsegods principielt falder ind under bestemmelserne i dette kapitel, idet man dog, jfr. lovudkastets § 197, stk. 2, har undtaget sådan transport fra de ufravigelige ansvarsregler.

Håndbagage, der defineres som et underbegreb til rejsegods, omfatter rejsegods, som passageren har i sin kahyt, eller som i øvrigt er i hans varetægt. Desuden regnes det, som befinder sig i eller på passagerens køretøj, som håndbagage, idet der dog gælder et særligt begrænsningsbeløb for denne bagage, jfr. lovudkastets § 194, stk. 1, nr. 2.

Udover håndbagage og køretøjer omfatter rejsegods således det, man ved jernbanetransport ville benævne som „indskrevet rejsegods“, jfr. lovudkastets § 197, stk. 1, nr. 3, „rejsegods . . . (der) overgives til bortfragteren“.

For så vidt angår køretøjer, der for tydelighedens skyld er nævnt særskilt under definitionen af rejsegods, indeholder BK ingen nærmere afgrænsning overfor køretøjer, der hovedsagelig er indrettet til godstransport, altså egentlige vare- og lastbiler. Imidlertid angiver BK i sin preambel, at formålet med konventionen er at fastsætte visse regler angående transport af passagerbagage til søs, hvilket klart indicerer, at konventionens udgangspunkt er befordring af passagerer og i tilslutning hertil befordring af passagerens bagage. Ved befordring af vare- og lastbiler er køretøjet og det medfølgende

gods det primære og transporten af chaufføren — passageren — det sekundære.

Befordring af køretøjer, der hovedsageligt er indrettet til at benyttes til godsbefordring, falder derfor udenfor bestemmelserne i dette kapitel, medmindre de i det enkelte tilfælde anvendes som personbiler. Også gods på lastbiler falder udenfor kapitlets bestemmelser. Det samme gælder passagerbusser, som ikke er ejet eller lejet af passagererne, men til hvilke disse alene har løst billet. Befordringer af lastbiler og busser og godset på dem, bortset fra passagerbagage, falder ind under de almindelige bestemmelser i sølovens befragtningskapitel, bl. a. med den konsekvens, at ansvarsbegrænsningen, jfr. den gældende § 122, stk. 2, er 1.800 kr. ialt for køretøj med eventuelt gods. Det må dog i denne forbindelse erindres, at dette beløb vil blive væsentlig forhøjet ved den samtidig med nærværende lovudkast foreslåede indarbejdelse af de såkaldte „Haag-Visby-regler“ i sølovens 5. kapitel.

Selv om køretøjer, der hovedsageligt er indrettet til at benyttes til godsbefordring samt busser, således falder udenfor bestemmelserne i dette kapitel, må chaufføren og eventuelle andre personer, der følger med køretøjet, herunder buspassagerer, være omfattet af bestemmelserne. Dette gælder også deres personlige bagage. Der er her tale om egentlig passager- og passagerbagagebefordring.

#### Til § 172.

*Stk. 1.* I overensstemmelse med den gældende sølovs § 71 og lovudkastets § 72 er det principielle udgangspunkt ifølge denne bestemmelse, at sølovens regler viger for aftale og sædvane. Dog kan de konventionsbestemte ansvarsregler ikke fraviges til skade for passageren, jfr. henvisningen til lovudkastets § 197. Dette svarer i et vist omfang til princippet i den gældende sølovs § 171, stk. 3.

De i *stk. 2* nævnte bestemmelser, der heller ikke kan fraviges til skade for passageren, omfatter bortfragterens eventuelle tilbageholdsret i rejsegods samt passagerens rettigheder, når skibet forsinkes eller opholdes, eller rejsen ikke påbegyndes eller afbrydes.

#### Til § 173.

Ifølge BK art. 1 d (1) 2 er genstande eller køretøjer undtaget fra konventionen, så-

fremt transporten er underkastet konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane.

Denne bestemmelse rejser visse spørgsmål i relation til D.S.B.'s færgedrift dels for så vidt angår den nationale trafik, der er omfattet af statsbaneloven, dels for så vidt angår den internationale trafik, der er omfattet af den internationale konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner, CIV. Konventionens princip er, at al passager- og bagagetransport til søs er underkastet dens regler, medmindre transporten er omfattet af jernbanekonventionen. Dette kan dog ikke udelukke, at der ved færgetransport, der ikke er omfattet af jernbanekonventionen, pålægges statsbanerne et strengere ansvar, end hvad der følger af konventionen, i tilfælde hvor skaden snarere har med jernbanedriften end med søfart at gøre.

Ifølge statsbanelov nr. 221 af 31. maj 1968 § 1 gælder denne lovs bestemmelser, herunder ansvarsbestemmelserne, for befordringer, der udelukkende sker over de af statsbanerne drevne jernbanestrækninger og færgeoverfarter. Loven indeholder bestemmelser om befordring af rejsegods samt fragt og ilgods, og i § 21 findes en særlig bestemmelse om befordring af køretøjer m. v. på færgeoverfarter. Jernbanen er ifølge § 41 objektivt ansvarlig for skade, der opstår ved helt eller delvis tab af godset eller ved beskadigelse af dette i tidsrummet fra dets modtagelse til befordring og indtil udlevering. Ansvarret bortfalder dog bl. a. ved egen skyld fra skadelidtes side, men bevisbyrden herfor påhviler jernbanen (§ 42). Endvidere er jernbanen fritaget for ansvar, hvis der er tale om en række nærmere beskrevne tilfælde (§ 41, stk. 3). Tilsvarende regler gælder ifølge § 21 i tillempet form for befordring af køretøjer m. v. på færgeoverfarter. Her er som særlig ansvarsfritagelse udover henvisningen til de ovennævnte bestemmelser i §§ 41 og 42 anført, at jernbanen er fritaget for ansvar, når skaden er en følge af den særlige risiko, der er forbundet med ombord- og ilandsætning under motorførers medvirken samt ved overførsel på åbent færgedæk (§ 21, stk. 3). Erstatningens størrelse er for skader på gods fastsat til maksimalt 100 kr. pr. kg, idet dog § 21, stk. 2, for køretøjer, der befordres på færgeover-

farer, fastsætter et maksimum på 1.800 kr. pr. køretøj svarende til sølovens § 122, stk. 2.

Bestemmelserne om ansvar for skade på person og håndbagage findes i lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift nr. 117 af 11. marts 1921, hvor der ifølge § 1, jfr. § 5, gælder et objektivt ansvar, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv eller en jernbanen uvedkommende tredemand forsætligt eller ved uagtsomhed har hidført skaden. Erstatningens størrelse er ved personskader fastsat til maksimalt 8.000 kr. årlig og for skade på håndbagage i forbindelse hermed til 2.000 kr. For håndbagagens vedkommende i øvrigt må bestemmelsen i jernbaneerstatningsloven dog sammenholdes med statsbanelovens § 8, stk. 4, der for skade på håndbagage i andre tilfælde, d. v. s. når dette ikke har forbindelse med en jernbaneeulykke, men hvor der er tale om en isoleret skade på håndbagage, pålægger jernbanen et almindeligt culpaansvar, men uden begrænsningsbeløb. Det er dog udgangspunktet, at den rejsende selv må passe på sin håndbagage. Endelig er der i statsbanelovens § 20 fastsat regler for indskrevet rejsegods med objektivt ansvar for jernbanen og en ansvarsbegrænsning på 1.500 kr. pr. rejsegodsstykke.

Spørgsmålet om, hvorvidt og i hvilket omfang jernbaneerstatningsloven også omfatter statsbanernes færgedrift, har været berørt i en række domstolsafgørelser, hvor man i tilfælde af ulykker om bord på statsbanernes færger fra de skadelidendes side har forsøgt at få statueret, at jernbaneerstatningslovens objektive ansvar skulle omfatte forholdet fremfor culpa-ansvaret i den gældende sølovs § 171.

Af domme, hvor det er blevet statueret, at søloven måtte finde anvendelse, kan nævnes Juristen 1956 s. 252, hvor en „automobilpassager“ faldt i en olieplet under overfarten med en jernbanefærge og Ugeskrift for Retsvæsen 1956 s. 395, hvor en „ikke-jernbanepassager“ under overfarten fra Helsingborg til Helsingør faldt på dækket. Det samme resultat nåede man til i Ugeskrift for Retsvæsen 1944 s. 963, hvor der dog ikke var tale om personskade.

Derimod har man i Ugeskrift for Retsvæsen 1953 s. 864 statueret, at jernbaneerstatningsloven måtte finde anvendelse, hvor en

passager med en jernbanefærge ved færgens lidt hårde anløb af lejet i Korsør faldt ned ad en trappe, der førte op til promenadedækket, hvorfra udstigningen skulle ske. Retten betragtede formentlig her færgen som en del af Korsør banegård, hvorfor jernbaneerstatningsloven ifølge tidligere afgørelser skulle gælde. Det samme resultat nåede man til i Ugeskrift for Retsvæsen 1959 s. 647 H., hvor en dame under overfarten fra Grossenbrode til Gedser ville forlade den jernbanevogn, hvori hun sad, for at gå på toilettet; da hun gik ud af togvognen, faldt hun ned på dækket, formentlig fordi trappen er blevet fjernet. Denne sidste dom er kommenteret af højesteretspræsident Trolle i Tidsskrift for Rettsvitenskab 1960 s. 229, hvor også flere af de øvrige ovennævnte domme gennemgås.

På baggrund af denne retspraksis kan det formentlig siges, at ansvar for skader forvoldt af de til jernbanerne knyttede færger som hovedregel afgøres efter den gældende sølovs § 171, idet dog forholdet bedømmes efter jernbaneerstatningsloven, når der er tale om adækvat forbindelse med jernbanedrift. Bortset fra grænsetilfælde er der næppe grund til at antage, at nærværende lovudkast gør det nødvendigt at modificere den af retspraksis lagte grænse mellem søloven og jernbanelovgivningen.

Hvad dernæst angår den internationale trafik, så er spørgsmålet reguleret ved en konvention af 25. februar 1961 om befordring af personer og rejsegods med jernbane (CIV), der er ratificeret af Danmark den 23. juli 1961. CIV omfatter ifølge art. 1 international togtransport, d. v. s. befordring, der sker med international rejsehjemmel ad en rute, der berører mindst to af de kontraherende staters territorier, heri indbefattet mellemliggende færgeruter, af personer, håndbagage og rejsegods. Den således definerede befordring falder udenfor dette kapitels område, jfr. nærværende bestemmelse.

Derimod omfatter CIV ikke transport af køretøjer, medmindre der er tale om en form for rejsegods. At køretøjer ikke omfattes af CIV følger formentlig af denne konventions art. 16, der indeholder en fortegnelse over, hvilke genstande der modtages til befordring, og som er omfattet af konventionen, idet køretøjer ikke er nævnt i denne fortegnelse, og det bekræftes af stats-

banernes takstreglement for færgeoverfarterne, der udtrykkelig undtager køretøjer fra CIV's bestemmelser. D. v. s., at der her er et område, der falder ind under bestemmelserne i dette kapitel. Som nævnt ovenfor er færgeoverfarterne omfattet af statsbaneloven, jfr. dennes § 1, men der må ske en vis ajourføring, således at statsbanelovens § 21, stk. 2 og 3, bringes i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel for så vidt angår personkøretøjer, medmindre man blot i statsbaneloven vil henvise til sølovens regler.

Specielt vedrørende personskade i den internationale trafik har CIV i art. 28, § 1, en bestemmelse, hvorefter jernbanernes ansvar, og det må i denne forbindelse også gælde mellemliggende færgeruter, retter sig efter lovene i den stat, hvor det pågældende forhold er indtrådt. For Danmarks vedkommende betyder dette, at der må blive tale om jernbaneerstatningsloven eller søloven i overensstemmelse med de ovenfor angivne retningslinjer.

Det kan endelig nævnes, at der udover den ovennævnte CIV-konvention, der overlader spørgsmålet om ansvar for personskade til national ret, er undertegnet en særlig tillægskonvention af 26. februar 1966 til CIV netop vedrørende ansvar for personskade. Denne konvention, der er ratificeret af Danmark, men endnu ikke trådt i kraft, har i art. 22 en bestemmelse om, at befordring med færger som hovedregel falder udenfor konventionen, idet den kun finder anvendelse på skader, som tilføjes den rejsende, der befordres med jernbanevogn på en færge, når ulykkestilfældet sker i sammenhæng med jernbanedriften under passagerens ophold i jernbanevognen eller under ind- og udstigning, hvilket svarer til den ovennævnte danske retspraksis.

Sammenfattende kan disse særlige jernbane-problemer opgøres således:

Transport af passagerer og disses rejsegods, der sker med en færge i CIV-fart eller udenfor CIV-fart, hvor skaden står i adækvat forbindelse med jernbanetransporten snarere end med søtransporten, vil ikke være omfattet af nærværende kapitel i lovudkastet, men vil være omfattet af enten den nationale jernbanelovgivning, d. v. s. statsbaneloven, ved personskade jernbaneerstatningsloven, eller af den internationale

jernbanekonvention, CIV, eventuelt den særlige tillægskonvention.

Står skaden udenfor CIV-fart i forbindelse med søtransporten snarere end med jernbanetransporten, eller er færgetransporten uden forbindelse med jernbanetransport af den pågældende passager, således f. eks. for passagerer i køretøjer, der overføres med en statsbanefærge, vil transporten, uanset om der er tale om en national eller international transport, for så vidt angår personskader være omfattet af nærværende kapitel, jfr. den ovennævnte retspraksis. Håndbagage, der medbringes af sådanne passagerer, vil i tilfælde af skade blive behandlet efter bestemmelserne i dette kapitel, hvis denne skade har forbindelse med en samtidig personskade. Er der derimod tale om en isoleret skade på sådan håndbagage, vil forholdet efter gældende ret falde ind under statsbanelovens § 8, stk. 4. Da denne bestemmelse imidlertid ikke vil stille passageren ringere, end om forholdet blev bedømt efter reglerne i dette kapitel, har udvalget ikke ment at burde stille forslag om ændringer i statsbaneloven på dette område. Andet rejsegods, det vil i denne forbindelse sige indskrevet rejsegods, vil i tilfælde af skade blive behandlet efter bestemmelserne i statsbanelovens § 20. Der kan her i visse tilfælde blive tale om, at passageren får en lidt ringere retsstilling, end om forholdet blev bedømt efter reglerne i dette kapitel; bl. a. vil begrænsningsbeløbet være 1.500 kr. pr. rejsegodsstykke mod ca. 8.000 kr. ialt, jfr. lovudkastets § 194, stk. 1, nr. 4. Udvalget har dog uden hensyn til, at forskellen formentlig kun meget sjældent vil give sig udslag i praksis, ikke ment at burde stille forslag om ændringer på dette område i statsbaneloven.

Køretøjer vil, hvad enten der er tale om en national eller international transport, blive behandlet efter bestemmelserne i statsbanelovens § 21. Da disse bestemmelser som nævnt ovenfor vil stille passageren ringere i tilfælde af en skade, end om forholdet blev bedømt efter nærværende kapitel, skal udvalget henstille, at statsbanelovens § 21, stk. 2 og 3, ændres, således at der for så vidt angår personkøretøjer bliver tale om en henvisning til bestemmelserne i dette kapitel.

Hvad endelig angår det særlige forsinkelsesansvar, jfr. lovudkastets § 191, jfr. §§ 193,



194, stk. 1 nr. 5 og 197, så indeholder statsbanelovens § 10 en bestemmelse, der for så vidt angår befordring af passagerer og disses håndbagage fastsætter, at forsinkelse af tog eller færge ikke begrunder erstatningskrav mod jernbanen, mens § 20 i samme lov for rejsegods fastsætter, at jernbanen ved forsinket levering skal betale 35 øre pr. bruttokilogram af det for sent udleverede rejsegods for hver påbegyndt 24 timer regnet fra det tidspunkt, da det blev forlangt udleveret, dog højst for 14 dage. Denne bestemmelse omfatter kun de tilfælde, hvor den berettigede ikke beviser, at der ved forsinkelsen er opstået noget tab; beviser han derimod dette, betales for dette tab en erstatning, som dog ikke kan overstige det firedobbelte af den førstnævnte erstatning. Selv om det næppe har større praktisk betydning, vil det formentlig være rigtigst at bringe disse regler i overensstemmelse med søloven.

#### Til § 174.

*Stk. 1.* I forslagets øvrige bestemmelser angives retsforholdet mellem passageren og bortfragteren, jfr. lovudkastets § 171, stk. 1. I nærværende bestemmelse fastsættes, at det ansvar, som påhviler bortfragteren, eller de rettigheder, som denne måtte have overfor passageren, respektive de forpligtelser, som passageren måtte have overfor bortfragteren, også finder anvendelse på den reder, som rent faktisk udfører befordringen eller en del deraf. Dette fælles ansvar for bortfragteren og rederen er fastsat som et solidarisk ansvar, idet dog det samlede ansvar ikke skal kunne overstige de i lovudkastets § 194, fastsatte begrænsningsbeløb. Selv om et sådant solidarisk ansvar ikke fremgår af konventionens bestemmelser, har udvalget ikke fundet, at det ville være i strid med disse at fastsætte noget sådant. En lignende regel foreslås i lovudkastets § 123.

*Stk. 2* fastsætter retsforholdet mellem bortfragteren og rederen, hvor reglerne i nærværende kapitel skal finde tilsvarende anvendelse. Endvidere er der foretaget en almindelig henvisning til sølovens befragtningskapitel.

#### Til § 175.

I bemærkningerne til det lovforslag, der dannede grundlaget for de gældende be-

stemmelser om passagerbefordring, jfr. RT 1936-37 tillæg A sp. 4248, er det om de såkaldte blindpassagerer anført, at disse måtte være udelukket af passagerbegrebet, hvilket formentlig også måtte gælde de såkaldte konsulatspassagerer. Som det fremgår af lovudkastets § 171, stk. 2, må noget tilsvarende gælde her. Imidlertid kan der efter almindelige retsprincipper dog opstå spørgsmål om ansvar for bortfragteren, når sådanne personer følger med skibet. Man har derfor fundet det rimeligt udtrykkeligt at anføre, at de bestemmelser om indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan gøre gældende overfor passageren, også må have gyldighed overfor sådanne personer, i fald der bliver tale om erstatningsansvar.

#### Til § 176.

*Stk. 1.* I overensstemmelse med PK art. 3 og BK art. 3 pålægger denne bestemmelse bortfragteren at sørge for, at skibet er i sødygtig stand. En lignende bestemmelse foreslås i befragtningskapitlet i lovudkastets § 76, der delvis bygger på konnossementskonventionens art. 3, nr. 1 a og b. Men i modsætning til konnossementskonventionen, der alene stiller krav om sødygtighed, inden rejsen påbegyndes, gælder sødygtighedsansvaret ifølge PK og BK såvel før som under rejsen. I medfør af PK art. 3 og BK art. 3 påhviler det endvidere bortfragteren at sørge for den sikre befordring af passagerer og rejsegods og i øvrigt at varetage passagerens tarv på forsvarlig måde, hvilket svarer til den gældende § 171, stk. 1. Dette indebærer, at bortfragteren udover at skulle opfylde de sikkerhedsmæssige krav, som bl. a. tilsynslovgivningen stiller, kan være forpligtet til at drage omsorg for passagerens underhold, jfr. lovudkastets § 185, stk. 2, og sygepleje i rimeligt omfang.

*Stk. 2.* Denne bestemmelse svarer til den gældende § 91 i sølovens befragtningskapitel.

*Stk. 3* svarer til lovudkastets § 98, idet man ved udformningen af bestemmelsen har bragt denne i nøje overensstemmelse med formuleringen i konnossementskonventionens art. 4, 4, der også ligger til grund for den ovennævnte § 98.

#### Til § 177.

Denne bestemmelse svarer til lovudka-

stets § 73 i sølovens befragtningskapitel. Viser det sig, at bortfragteren ikke er i stand til at opfylde aftalen med det aftalte skib, vil passageren i givet fald have ret til erstatning, medmindre der er tale om den i lovudkastets § 187 nævnte situation.

#### Til § 178.

Denne bestemmelse svarer til den gældende § 169 og står som denne i modsætning til den gældende § 75 om befordring af gods.

Selv om en bestemt person ikke er angivet som passager, vil en begrænsning i overdragelsesretten kunne foreligge. En billet købt til en flerkøjes herrekahyt vil f. eks. ikke uden videre kunne overdrages til en dame.

Bestemmelsen svarer i øvrigt til statsbanelovens § 5.

#### Til § 179.

*Stk. 1* svarer til gældende § 170, stk. 1.

*Stk. 2* erstatter den gældende § 170, stk. 2, der henviser til bestemmelserne i sømandslovens §§ 54, 57, 58 og 61 om henholdsvis retten til at medtage ting til personlig brug, jfr. lovudkastets § 180, stk. 1, om skibsførerens pligt til at sørge for god og tilstrækkelig kost og om skibsførerens tilsynspligt for så vidt angår sundhedsforholdene, jfr. lovudkastets § 176, stk. 1, sidste pkt., samt om optagelse af forklaring i tilfælde af grovere forbrydelser om bord. Af disse bestemmelser er kun den sidstnævnte bevaret i nærværende bestemmelse, idet de øvrige, som nævnt ovenfor, nu er optaget i andre af lovudkastets bestemmelser. Derimod har man fundet det naturligt også her at have en henvisning til sømandslovens bestemmelse om skibsførerens adgang til eventuelt at benytte magtmidler, således at dette også gælder i forhold til passagererne. Da sømandsloven for tiden er under revision, har man fundet det praktisk ikke at henvide til konkrete paragraffer i denne lov.

#### Til § 180.

*Stk. 1* svarer som nævnt ovenfor til henvisningen i den gældende § 170, stk. 2, til sømandslovens § 54.

*Stk. 2* erstatter den gældende § 172's henvisninger til §§ 92 og 93 i befragtningskapitlet, idet man dog som nævnt i indledningen mere udførligt har gengivet indholdet af

de pågældende bestemmelser i stedet for at nøjes med en henvisning. Svarende til de øvrige nordiske søloves § 92, men i modsætning til den tilsvarende danske, har man dog indføjet, en bestemmelse om passagerens oplysningspligt, såfremt han er bekendt med godsets farlighed m. v. Denne bestemmelse kan f. eks. få anvendelse på krigskontrabande.

Om bortfragterens beføjelser og passagerens eventuelle erstatningsansvar kan henvises til den følgende bestemmelse i lovudkastet.

#### Til § 181.

*Stk. 1.* Som et naturligt supplement til den foranstående bestemmelse er der her medtaget en regel, der giver bortfragteren adgang til at nægte passageren tilladelse til at medtage farligt gods m. v.

*Stk. 2.* Denne bestemmelse erstatter henvisningen i den gældende § 173, stk. 2, til § 119, der foreslås ændret. Bestemmelsen bygger på konnossementskonventionens art. 4,6, ligesom lovudkastets § 119.

#### Til § 182

Bestemmelsen erstatter den gældende § 174's henvisning til § 97, der foreslås ændret. Bestemmelsen gælder rejsegods af enhver art, ikke alene gods af den i lovudkastets §§ 180 og 181 nævnte art.

Bevisbyrden for, at skade er lidt, og at dette skyldes fejl eller forsømmelse fra passagerens side, påhviler bortfragteren.

#### Til § 183.

Bestemmelsen erstatter den gældende § 175, der giver bortfragteren adgang til at udøve tilbageholdsret i passagerens rejsegods, herunder eventuelt hans køretøj, jfr. definitionen i lovudkastets § 171, stk. 3, men med undtagelse af håndbagage, ligeledes som defineret i § 171, stk. 3. Svarende til den gældende bestemmelse kan denne tilbageholdsret udøves med hensyn til befodringsafgiften, men herudover har man fundet det rimeligt også at medtage „udlæg under rejsen“. Der kan her være tale om f. eks. betaling for særlige udflugter under et krydstogt, telegrammer, telefonsamtaler m. v.

Bestemmelsen kan, jfr. lovudkastets §

172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passageren.

Udvalget har overvejet, hvorvidt denne tilbageholdsret også burde udvides til at omfatte krav som følge af erstatningspådragende handlinger fra passagerens side.

Udvalget har dog fundet, at en sådan udvidelse, som ikke ville være i overensstemmelse med gældende retsprincipper inden for erstatningsretten, kunne indebære så store muligheder for eventuelt misbrug overfor passageren, at man ikke har kunnet gå ind for et sådant forslag.

#### Til § 184.

*Stk. 1* erstatter den gældende § 176, stk. 2, der fastsætter, at aftalen ophører at gælde, såfremt skibet går tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt. Efter den nu foreslåede formulering forudsættes det, at der er tale om et bestemt skib i fragtaftalen, i så fald bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen, om dette går tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt. For godsbefordringens vedkommende findes i § 128 en ganske lignende bestemmelse, der foreslås ændret tilsvarende. Ved anvendelse af nærværende bestemmelse må det erindres, at den, jfr. lovudkastets § 172, ikke vil komme til anvendelse, såfremt andet udtrykkeligt er aftalt eller må anses for indeholdt i aftalen eller følger af sædvane. Er der derfor tale om befordring med et rute-skib, må det antages, at bortfragteren, hvis det skib, der oprindeligt var bestemt til befordringen, går tabt, kan eller endog i visse tilfælde skal lade befordringen finde sted med andet skib.

*Stk. 2* svarer til den gældende § 176, stk. 1, der ligeledes har en parallelbestemmelse for godsbefordringens vedkommende i den gældende § 126, idet det dog i modsætning til sidstnævnte bestemmelse ikke er en forudsætning for hævedgangen, at der foreligger de i denne bestemmelse angivne særlige omstændigheder. For personbefordringens vedkommende har man fundet, at en væsentlig forsinkelse fra det aftalte afgangssted er af en sådan betydning, at dette alene må give passageren ret til at hæve.

Denne bestemmelse kan, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passageren.

#### Til § 185.

*Stk. 1.* Denne bestemmelse erstatter den gældende § 177, der fastsætter passagerens rettigheder i tilfælde af, at skibet, efter at rejsen er begyndt, bliver opholdt af en eller anden grund eller går tabt eller bliver kondemneret.

Såfremt der alene er tale om et ophold af kortere varighed, må passageren normalt finde sig i at vente, til skibet på ny er sejlklart. Bliver opholdet derimod af så lang varighed, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt eller bliver det kondemneret, har bortfragteren pligt til at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og betale de dermed forbundne omkostninger. I modsætning til den gældende bestemmelse er det efter lovudkastet ikke en betingelse for viderebefordringspligten, at det kan ske uden urimelige omkostninger for bortfragteren; ordene „på passende måde“ må dog indebære visse begrænsninger i de krav, en passager vil kunne stille til en bortfragter med hensyn til måden, hvorpå viderebefordringen sker. Der kan her f. eks. være forskel på bortfragterens forpligtelse overfor en passager, der har løst 1. classesbillet, og en, der har løst 3. classesbillet. Opfylder bortfragteren denne pligt, har han krav på fuld betaling efter aftalen, men ikke mere.

Om beregning af afstandsfragt, når kun en del af rejsen udføres, kan henvises til lovudkastets § 188, stk. 1.

*Stk. 2.* Denne bestemmelse erstatter den gældende § 179, idet man dog mere udførligt her har angivet bortfragterens forpligtelser. Om forståelsen af ordet „passende“ kan henvises til bemærkningerne ovenfor ad stk. 1.

Denne bestemmelse kan ikke fraviges til skade for passageren, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2.

#### Til § 186.

Denne bestemmelse svarer til den gældende § 180 som behandler passagerens kontraktbrud. Bortfragteren har ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død, hindret ved sygdom eller anden gyldig grund. I den gældende bestemmelse hedder det her „andet lovligt forfald“. Når man har ændret terminologien, skyldes dette ikke

noget ønske om en realitetsændring på dette område, men alene at man herved opnår en mere ensartet nordisk terminologi. Det er endvidere en betingelse, at passageren uden ugrundet ophold underretter bortfragteren om de ovennævnte forhold.

Som eksempel på besparelser, som bortfragteren burde have opnået, der eventuelt kan fradrages i vederlaget, kan nævnes, at bortfragteren uden rimelig grund har undladt at medtage en anden passager.

Bestemmelsen kan, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passageren.

#### Til § 187.

Svarer til den gældende § 181, der dog alene henviser til den parallelle bestemmelse vedrørende godsbefordring i § 135, der foreslås ændret. Bestemmelsen om gensidig hævningsret nævner en række omstændigheder, der, hvis de først indtræder eller dog først kommer til parternes kundskab, efter at aftalen er sluttet, bevirker, at såvel bortfragteren som passageren får ret til at hæve befordringsaftalen uden pligt til at betale erstatning.

Udover de som betingelse for hævningsret ved søtransport almindeligvis nævnte tilfælde, nemlig krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder og sørøveri, har man yderligere medtaget „andet væbnet overfald“ med henblik på de stadig oftere forekomne tilfælde af såkaldte „kapringer“ af transportmidler inden for luft- og søtransporten.

Retten til at hæve kan udøves, selv om rejsen er begyndt, såfremt de ovennævnte omstændigheder først indtræder eller kommer til parternes kundskab på dette tidspunkt, eller såfremt faren for en sådan omstændighed, som parterne havde kundskab om, inden befordringsaftalen blev sluttet, sidenhen er blevet væsentlig forøget.

Det er dog en betingelse for udnyttelse af denne hævningsret, at den, der vil hæve aftalen, giver meddelelse herom uden ugrundet ophold.

#### Til § 188.

Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 182, 1. pkt., og kan, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passagereren.

De følgende bestemmelser i lovudkastet §§ 189-201 omhandler bortfragterens ansvar for passageren og rejsegods. Med undtagelse af bestemmelserne om forsinkelse i lovudkastets §§ 191 og 194, stk. 1, nr. 5, samt bestemmelsen i lovudkastets § 199, om succesive transporter, bygger disse bestemmelser på konventionsbestemmelser.

#### Til § 189.

Denne bestemmelse giver PK art. 4,1 og erstatter den gældende § 171, stk. 2.

Bestemmelsen er hovedreglen om bortfragterens ansvar for personskade.

Med ordene „kommer til skade“, jfr. konventionens: „personal injury“, forstås skade på passagerens person som omfattende såvel dødsfald, der er nævnt specielt, legemsskade af enhver art, som sygdomme, herunder også sindssygdomme. Bestemmelsen pålægger bortfragteren et almindeligt culpa-ansvar for personskader. Bortfragteren er herefter ansvarlig for passagerens død eller tilskadekomst, hvis skaden er opstået under transporten, og skyldes fejl eller forsømmelser udvist af bortfragteren selv eller nogen af hans folk. Bortfragterens pligt til at sørge for, at skibet er sødygtigt såvel ved rejsens begyndelse som under rejsen, fremgår af lovudkastets § 176.

Om de særlige bevisbyrde-regler kan henvises til lovudkastets § 193.

#### Til § 190.

*Stk. 1.* Denne bestemmelse gengiver i 1. pkt. BK art. 4,1 og erstatter den gældende § 172. På samme måde som for passageransvaret, jfr. bemærkningerne til den foregående bestemmelse, pålægger nærværende bestemmelse om ansvaret for passagerens rejsegodt bortfragteren et almindeligt culpa-ansvar. Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på rejsegodset, forudsat at tabet eller skaden er opstået under befordringen og skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for.

I 2. pkt. gengives BK art. 1 f, der i et vist omfang ligestiller forsinkelsestab med tab af eller skade på rejsegods, nemlig tab som skyldes forsinket udlevering. Tab som følge af, at skibet med passageren og rejsegods er forsinket, omfattes ikke af denne bestemmelse, men af § 191, der som nævnt ovenfor ikke hviler på en konventionsbestemmelse.

Nærværende bestemmelse omfatter tab som følge af, at rejsegods ikke udleveres inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket rejsegodset har eller skulle have været befordret. Dette vil foruden forsinkelse i ekspeditionen f. eks. omfatte forsinkelse som følge af, at rejsegodset er blevet sendt med et forkert skib eller slet ikke er blevet afsendt. Ved afgørelsen af, om et sådant krav kan dækkes og med hvilket beløb, må almindelige regler om årsagsforbindelse og adækvans benyttes.

*Stk. 2.* Fra hovedreglen i stk. 1 om almindeligt culpa-ansvar indeholder nærværende bestemmelse og stk. 3 to undtagelser. For det første er bortfragteren ansvarsfri for de såkaldte „nautiske fejl“, når der er tale om tab af eller skade på køretøjer. Bestemmelsen gengiver BK art. 4,2. Denne undtagelse for fejl eller forsømmelse, som skyldes fejl eller forsømmelse i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet begået af skibsfører, mandskab, lods eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, er parallel til konnossementskonventionens art. 4,2 a, der for så vidt angår godsbefordringen, jfr. lovudkastets § 118, stk. 2, foreslås indarbejdet i søloven. Baggrunden for, at man i BK specielt for køretøjer har fastsat denne undtagelse, skyldes, at køretøjer ofte bliver transporteret under konnossement. I så fald vil konnossementskonventionens bestemmelser, jfr. ovenfor, finde anvendelse, og man har da fundet, at ansvaret bør være det samme, hvad enten bortfragteren har garderet sig ved udstedelse af konnossement for passagerens bil eller ej. Endvidere vil køretøjer, som befordres som almindeligt gods, og køretøjer, som passageren medbringer, i almindelighed blive transporteret i samme lastrum, hvorfor disse også af denne grund bør være undergivet de samme ansvarsregler.

Svarende til de ovennævnte bestemmelser i konnossementskonventionen, vil undtagelsen for nautiske fejl ikke omfatte bortfragterens egne dispositioner, medmindre han tillige er skibsfører eller hører til besætningen og har begået fejlen i denne egenskab, men kun hans ansvar som arbejdsgiver.

*Stk. 3.* Den anden undtagelse fra hovedreglen i stk. 1 omfatter tab af eller skade på de i denne bestemmelse nævnte værdigenstande. Bestemmelsen, der gengiver BK art.

4,3, erstatter den gældende § 173, stk. 3. Ligesom tidligere kan reglen fraviges, men hertil kræves udtrykkelig skriftlig aftale. I praksis vil bortfragteren næppe påtage sig et ansvar, medmindre han modtager de pågældende værdigenstande til opbevaring i en særlig boks eller lignende.

Selv uden en sådan aftale vil bestemmelsen dog ikke være til hinder for, at et ansvar for sådanne værdigenstande kan støttes på andre grunde, f. eks. et strafbart forhold.

Om de særlige bevisbyrdebestemmelser kan henvises til lovudkastets § 193.

#### Til § 191.

*Stk. 1.* Som nævnt bl. a. i bemærkningerne til lovudkastets § 190, stk. 1, 2. pkt., indeholder konventionen ingen bestemmelse om ansvar for forsinkelse, med undtagelse af den i ovennævnte bestemmelse fastsatte specialregel om forsinket udlevering af rejsegods. I den gældende § 178 findes en generel regel om ansvar for skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side, medmindre det må antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse. Denne regel kan imidlertid, jfr. den gældende § 71, fraviges ved aftale, hvilket medfører, at den på grund af de ofte forekomne fraskrivelse har ringe praktisk betydning.

Under de nordiske forhandlinger har man drøftet spørgsmålet om, hvorvidt der i denne lovgivning overhovedet burde findes bestemmelser om forsinkelsansvar. Det har herunder været fremhævet, at såfremt man måtte ønske en sådan bestemmelse, måtte den i et vist omfang være ufravigelig for at blive effektiv. På den anden side har det været fremhævet, at en vis tilbageholdenhed måtte iagttages, specielt som følge af de øgede omkostninger, som forsikring til at dække sådanne tab kunne påføre rederierhvervet. I denne forbindelse er nævnt, at anvendelse af reglerne om begrænsning af ansvaret kun kan ske, såfremt der optages en lovregel i udkastet. Det har endvidere været fremhævet, at der ikke synes at foreligge nogen parallel mellem personskader og tab som følge af forsinkelse.

Resultatet af disse nordiske forhandlinger er nærværende bestemmelse, jfr. lovudkastets §§ 193, 194, stk. 1, nr. 5 og 197. Disse bestemmelser indebærer, at bortfragteren

pålægges ansvar for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, forvoldt ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Dette ansvar begrænses dog til to gange billetprisen, men er på den anden side gjort ufravigeligt, ligesom der er omvendt bevisbyrde, jfr. lovudkastets § 193, stk. 4. Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for forsinkelse i forbindelse med befordringen, når denne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans folks side ved navigeringen eller behandlingen af skibet de såkaldte „nautiske fejl“, altså svarende til reglen i lovudkastets § 190, stk. 2, for tab af eller skade på passagerens køretøj. Der kan endvidere henvises til, at lovudkastets § 190, stk. 1, 2. pkt., jfr. bemærkningerne til denne bestemmelse, indeholder en speciel forsinkelsesregel, for så vidt angår tab der hidrører fra, at rejsegods, herunder køretøj, ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter skibets ankomst til bestemmelsesstedet.

Ved fastsættelsen af de ovennævnte regler om ansvar for forsinkelse kan henvises til, at statsbaneloven i § 20 har bestemmelser om forsinkelsesansvar for så vidt angår rejsegods, hvorimod der, jfr. § 10, ikke er ansvar for så vidt angår passageren og håndbagage.

Det har under de nordiske forhandlinger endvidere været drøftet, om det særlige forsinkelsesansvar i lighed med de øvrige ansvarsbestemmelser skulle gælde for enhver form for passagerbefordring, eller om man skulle undtage almindelige krydstogter, der jo har et specielt formål udover selve befordringen. Man har dog ikke ment at kunne gå ind for en sådan undtagelse, dels fordi dette ville indebære store praktiske fortolkningsproblemer i de konkrete sager, dels fordi man ikke finder, at det, med den udformning bestemmelsen om forsinkelsesansvar har fået, ville være betænkeligt at lade disse regler gælde også krydstogter. Der kan i denne forbindelse også henvises til bevisbyrdereglerne i lovudkastets § 193, stk. 4, hvorefter den, som kræver erstatning, bl. a. har bevisbyrden for tabets eller skadens omfang.

#### Til § 192.

Ifølge PK art. 5 og BK art. 5 er det fastsat, at hvis bortfragteren kan bevise, at pas-

sageren ved egen fejl eller forsømmelse har forårsaget eller medvirket til, at personskade eller tabet af eller skade på bagagen indtraf, afgør domstolen i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor sagen pådømmes, om bortfragteren helt eller delvis skal fritages for ansvar. Dette medfører, at erstatningssager, som behandles ved danske domstole, og hvori der fra bortfragterens side rejses påstand om egen skyld, vil blive behandlet efter reglerne om egen skyld. Domstolene vil her i overensstemmelse med de almindelige principper inden for erstatningsretten bedømme graden af den udviste skyld og på dette grundlag fastslå om og i givet fald, hvor meget der skal ydes i erstatning. Der kan i øvrigt henvises til den parallelle bestemmelse i lovudkastets § 118, stk. 3.

#### Til § 193.

I denne bestemmelse har man samlet de forskellige bevisbyrderegler, d. v. s. processuelle regler om fordeling af bevisbyrden, som fremgår af de to konventioner samt en særlig bevisbyrderegel for så vidt angår forsinkelsesansvaret.

At en part har bevisbyrden for et vist forhold vil sige, at det bliver til partens egen skade, hvis der ikke tilvejebringes tilstrækkelige oplysninger om forholdet.

I dansk domspraksis står det fast, at den, der kræver erstatning, som hovedregel har bevisbyrden for, at der foreligger, hvad der normalt kræves for at pålægge erstatningspligt. Den pågældende må navnlig bevise, hvilken skade han har lidt, at der fra sagsøgtens side er udvist en sådan handlemåde, som kræves for, at man kan pådrage sig ansvar for skaden, og at skaden er en følge heraf.

I overensstemmelse hermed fastsættes det i *Stk. 1*, der svarer til BK art. 4,4, at bevisbyrden for tabets eller skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten, påhviler den, som kræver erstatning.

*Stk. 2*, der svarer til PK art. 4,3, pålægger i 1. pkt. den, som kræver erstatning ved personskader, yderligere, d. v. s. udover hvad der fremgår af stk. 1, at bevise, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for.

Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, fastsætter 2. pkt., der svarer til PK art. 4,2 en særregel. Her må den, der kræver erstatning, jfr. stk. 1, først bevise skadens omfang, samt at skaden er indtrådt under transporten, men når dette bevis først er ført, påhviler det bortfragteren for at blive fri for ansvar at gøre det antageligt, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side, altså en omvendt bevisbyrde svarende til bevisbyrdereglen i befragtningskapitlet i lovudkastets § 118, q, 2. pkt.

*Stk. 3*, der svarer til BK art. 4,5, bestemmer i 1. pkt., at der for håndbagagens vedkommende skal gælde de samme bevisbyrderegler, som i stk. 2 er fastsat for personskader, d. v. s. som hovedregel en almindelig bevisbyrde på den, der kræver erstatning og kun i de særlige tilfælde som forlis, sammenstød m. v. en omvendt bevisbyrde på bortfragteren. Når det for andet rejsegods end håndbagage i 2. pkt. er fastsat, at der her skal gælde en omvendt bevisbyrde på bortfragteren, så skyldes dette, at det her vil være meget lettere for bortfragteren at bevise, at han ikke har udvist fejl eller forsømmelse, end det vil være for passageren at bevise, at bortfragteren har udvist fejl eller forsømmelse.

I *stk. 4* er der for det særlige forsinkelsesansvar, jfr. lovudkastets § 191, fastsat en regel om omvendt bevisbyrde på bortfragteren med hensyn til, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Det må dog her erindres, at den, der kræver erstatning, først må bevise, jfr. stk. 1, at der faktisk er lidt et tab, dettes omfang, samt at dette tab er opstået som følge af forsinkelse i forbindelse med befordingen.

*Stk. 5* fastsætter en særlig regel for de tilfælde, hvor bortfragteren påberåber sig ansvarsfritagelse for de såkaldte nautiske fejl, jfr. lovudkastets § 190, stk. 2, og tilsvarende ved forsinkelse, jfr. lovudkastets § 191, stk. 2; i disse tilfælde har bortfragteren bevisbyrden for, at disse omstændigheder foreligger. En tilsvarende regel gælder, hvor bortfragteren påstår, at ansvaret skal nedsættes eller bortfalde, jfr. lovudkastets § 192; her påhviler det bortfragteren at bevise, at der foreligger egen skyld fra passagerens side.

### Til § 194.

*Stk. 1* fastsætter de forskellige ansvarbegrænsningsbeløb dels de konventionsbestemte, nr. 1-4, dels det særlige begrænsningsbeløb for så vidt angår forsinkelsesansvaret, nr. 5.

*Nr. 1* erstatter den gældende § 171, stk. 3, der for indenrigsfart samt for nordisk fart, jfr. anordning nr. 392 af 31. december 1938 og anordning nr. 502 af 30. december 1939, fastsætter en ansvarsbegrænsning for personskader på 20.000 kr. pr. passager. Dette begrænsningsbeløb, der er fastsat ved sølovsændringen i 1937, beroede ifølge bemærkningerne til lovforslaget, jfr. RT 1936/37 Tillæg A sp. 4250, på et skøn, man havde fundet passende under hensyn til størrelsen af den erstatning for fuldstændig invaliditet eller død, som blev givet efter reglerne om lovpligtig ulykkesforsikring.

I PK art. 6,1 er det fastsat, at bortfragterens erstatningsansvar for en passagers død eller legemsskade i intet tilfælde skal overstige 250.000 francs, hvorved forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed, den såkaldte Poincaré-franc, der for tiden svarer til 0,5027057 danske kroner. Poincaré-francen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes som en regneenhed i en række internationale søretskonventioner, jfr. den gældende § 255 om begrænsning af rederansvaret, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1398, foreslås ændret til § 235. Den i PK foreslåede ansvarsbegrænsning for personskader svarer således ca. til 125.000 kr. Baggrunden for fastsættelsen af dette beløb i 1961, hvor PK blev vedtaget, var de tilsvarende regler inden for den internationale lufttransport. Ifølge den såkaldte „Warszawakonvention“, der fastsætter visse ensartede regler om international luftbefordring, og som er undertegnet i Warszawa i 1929 og ændret i Haag i 1955, er ansvarsbegrænsningen fastsat til netop 250.000 Poincaré-francs ved personskader, jfr. denne konventions art. 22,1, der er ratificeret af Danmark den 3. maj 1963, og som er bekendtgjort i Lovtidende C nr. 34 af 17. august 1964. Ifølge lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969 § 111 er ansvarsbegrænsningsbeløbet fastsat til 124.205 kr. Som følge af den almindelige

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 bortfrakteren 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-



rens person, herunder hans håndbagage på den ene side, og andet rejsegods, herunder et eventuelt køretøj, på den anden side.

Det må endvidere erindres, at de under nr. 1-5 anførte begrænsningsbeløb på samme måde, som det gælder for kollobegrænsningen i henhold til gældende sølovs § 122, stk. 2, og lovudkastets § 120 yderligere vil være begrænset af de i den gældende sølovs §§ 254 og 255 anførte bestemmelser om begrænsning af rederansvaret, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A. sp. 1398 foreslås ændret til §§ 234 og 235, og som på grundlag af den i Bruxelles i 1957 vedtagne konvention fastsætter et maksimum for rederens ansvar gennem den såkaldte „globalbegrænsning“, der gælder ved siden af konventionerne, jfr. PK art. 8 og BK art. 8.

I *stk. 2* er det i overensstemmelse med PK art. 6,5 og BK art. 6,7 anført, at de ovennævnte begrænsningsbeløb ikke omfatter renter og sagsomkostninger.

*Stk. 3.* Bestemmelsen gengiver PK art. 6, 1 og BK art. 6,4. Der kan i øvrigt henvises til bemærkningerne til stk. 1, nr. 1.

*Stk. 4* vedrørende aftale om højere ansvarsgrænser gengiver PK art. 6,4 og BK art. 6,5. En sådan aftale skal dog for at være bindende for bortfragteren være affattet skriftligt og udtrykkeligt.

#### Til § 195.

Bestemmelsen gengiver PK art. 7 og BK art. 7 om, at bortfragteren mister begrænsningsretten, når han selv har forvoldt skaden, „with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result“.

Med „bortfragteren selv“ må formentlig sidestilles overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen, jfr. den parallelle bestemmelse i lovudkastets § 120, stk. 5.

Såfremt nogen af bortfragterens folk har forvoldt skaden som nævnt i denne bestemmelse, får dette ikke betydning for bortfragterens begrænsningsret efter lovudkastets § 194, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar, hvad han ellers ville have ret til, jfr. lovudkastets § 200. stk. 2.

#### Til § 196.

Denne bestemmelse indeholder de forskellige konventionsbestemte reklamationsregler.

*Stk. 1* gengiver PK art. 11,1, der for personskader fastsætter fristen til inden 15 dage. Bestemmelsen er i øvrigt en parallel til konnossementskonventionens art. 3,6. Det er ligeledes i overensstemmelse med konventionen, når det i 2. pkt. er fastsat, at såfremt sådan meddelelse ikke gives, præsumeres det, at passageren er „safe and sound“, når han kommer i land. Da passageren i alle tilfælde, jfr. lovudkastets § 193, stk. 1, har bevisbyrden for, at han er kommet til skade under transporten, er det efter konventionen ikke ganske klart, hvilken realitet, der egentlig ligger i bestemmelsen om virkningen af manglende reklamation. Man har imidlertid valgt at følge konventionens bestemmelse i modsætning til, hvad der er tilfældet i den tilsvarende bestemmelse for så vidt angår godsbefordring, den gældende § 121, der hvad sanktionen angår ikke svarer til den ovennævnte parallelbestemmelse i konnossementskonventionen.

Den konventionsbestemte reklamationsregel har man yderligere gjort anvendelig på skader som følge af forsinkelse.

*Stk. 2* gengiver BK art. 10,1, der for rejsegodsets vedkommende sonder mellem åbenbar og ikke-åbenbar skade. Reklamationsreglerne er ligeledes her gjort anvendelige på forsinkelse.

*Stk. 3* gengiver BK art. 10,1 c, der kan herom henvises til bemærkningerne til stk. 1 vedrørende den parallelle bestemmelse i PK.

*Stk. 4* gengiver BK art. 10,1 d.

#### Til § 197.

*Stk. 1* Som anført i bemærkningerne til lovudkastets § 172, stk. 1, er det principielle udgangspunkt, at bestemmelserne i dette kapitel viger for aftale eller sædvane, hvori- mod de konventionsbestemte ansvarsregler, herunder det særlige forsinkelsesansvar samt de specielle bevisbyrderegler ikke kan fraviges på forhånd til skade for passageren. Det er disse undtagelser fra det principielle udgangspunkt, der gengives i nærværende bestemmelse, der samtidig i overensstemmelse med PK art. 1,e og BK art. 1,e 1. og 2. fastsætter inden for hvilke tidsrum, de pågældende bestemmelser er ufravigelige.

Disse tidsrum er, som det fremgår af nr. 1-3, forskellige for så vidt angår personskader, håndbagage og andet rejsegods.

Parallelle bestemmelser for godsbefordringen findes i den gældende § 101 og § 122, stk. 1, der svarer til konnossementskonventionens art. 1,c og art 7.

*Stk. 2.* Ifølge BK art. 1 d (1) 3 falder befordring af levende dyr helt udenfor konventionens bestemmelser, men som det er anført i bemærkningerne til lovudkastets § 171, stk. 3, har man, som det fremgår af nærværende bestemmelse valgt alene at undtage sådan transport fra de ufravigelige ansvarsregler.

#### Til § 198.

*Stk. 1.* Som en undtagelse fra visse af de i lovudkastets § 194 fastsatte og ifølge § 197 principielt ufravigelige begrænsningsbeløb giver BK art. 6,6 mulighed for, at der mellem bortfragteren og passageren træffes aftale om, at sidstnævnte påtager sig en selvrisiko på ikke over 1.500 francs ved skade på køretøj og ikke over 100 francs ved skade på andet rejsegods svarende til ca. 750 kr. og 50 kr. Denne selvrisiko får dog kun betydning, såfremt det virkelige tab ligger under ansvarsgrænsens maksimumsbeløb, jfr. lovudkastets § 194, stk. 1, eller bringes ned under denne grænse ved anvendelse af selvrisikobestemmelsen. Hensigten med denne bestemmelse er at undgå bagatelskader, dels visse småskader som f. eks. ridser i billakken, der anses som uundgåelige under søtransport, og hvor det ofte kan være vanskeligt at bevise, om skaden er sket før eller under rejsen.

En sådan aftale skal dog for at være bindende for passageren være affattet skriftligt og udtrykkeligt. Bestemmelsen omfatter ikke de i lovudkastets § 191 anførte tilfælde af tab som følge af forsinkelser.

*Stk. 2.* Ligesom bortfragteren mistede begrænsningsretten efter lovudkastets § 194, når han selv havde forvoldt skaden på den i lovudkastets § 195 anførte måde, gælder dette her for så vidt angår den specielle begrænsningsret, jfr. PK art. 7 og BK art. 7.

#### Til § 199.

Som det fremgår af lovudkastets § 174 og af bemærkningerne til denne bestemmelse, er bortfragteren og den reder, som rent fak-

tisk udfører befordringen eller en del deraf, solidarisk ansvarlige overfor passageren. Imidlertid har man fundet, at bortfragteren dog burde have adgang til at forbeholde sig ansvarsfrihed for tab, der indtræffer under den del af befordringen, som han ikke selv udfører. Som betingelse for at udnytte denne mulighed for ansvarsfraskrivelse er det dog fastsat, at det er aftalt eller fremgår af omstændighederne ved aftalens indgåelse, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren.

Et forbehold fra bortfragterens side om at lade en anden reder udføre befordringen vil ikke uden videre medføre ansvarsfrihed for bortfragteren, men hertil kræves yderligere, at der er taget forbehold for ansvarsfrihed.

#### Til § 200.

*Stk. 1.* Denne bestemmelse indeholder i overensstemmelse med PK art. 12,1-2 og BK art. 11,1-2 en såkaldt „Himalaya-klausul“, der tilsigter at lade mandskabet og andre, som rederen svarer for, nyde godt af dennes ansvarsfraskrivelse og de legale begrænsninger. Denne klausuls betegnelse har sin oprindelse i en engelsk retssag, hvor en passager fik dom for, at et besætningsmedlem, der havde forvoldt skade for passageren, skulle betale erstatning, uden at der blev taget hensyn til rederens legale begrænsninger, der derved blev gjort illusoriske. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 261 for så vidt angår reglerne om begrænsning af rederens ansvar, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft. T. 1971/72 afd. A sp. 1398, foreslås ændret til § 241. En tilsvarende regel foreslås indsat i 5. kap. i lovudkastets § 122 a. Det sammenlagte beløb af de skadeserstatninger, som kan kræves af bortfragteren og hans folk, kan ikke overstige de i lovudkastets § 194 anførte grænser.

*Stk. 2* fastsætter i overensstemmelse med PK art. 12,3 og BK art. 11,3, at retten til ansvarsbegrænsning bortfalder, når der foreligger den i lovudkastets § 195 anførte situation.

#### Til § 201.

*Stk. 1* angiver i overensstemmelse med PK art. 10,2, hvem der kan rejse erstatningskrav i anledning af personskaden, lige-

som man her har medtaget skader som følge af forsinkelse.

*Stk. 2* fastsætter tilsvarende regler specielt for så vidt angår dødsfald, jfr. BK art. 10,3. Ved udformningen af bestemmelsen i lovudkastet har man her ved angivelsen af den påtaleberettigede personkreds fulgt den franske originaltekst, hvori disse benævnes: „les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge“, som man har fundet mere i overensstemmelse med dansk tankegang end den engelske originaltekst: „the personal representatives, heirs or dependants of the deceased“.

*Stk. 3* gengiver PK art. 10,1 og BK art. 9. Bestemmelsens formål er at sikre, at reglerne i dette kapitel anvendes, selv om kravet skulle blive rejst ifølge reglerne om erstatningsansvar udenfor kontraktsforhold.

#### Til § 202.

Denne bestemmelse indeholder de konventionsbestemte værnetingsbestemmelser. Som nævnt i indledningen er der her visse afvigelser mellem PK og BK, og man har ved udformningen af bestemmelserne valgt at følge BK, der også på dette område danner grundlaget for det såkaldte „Tokyo-udkast“, der har samarbejdet de to konventioner. Lovudkastet gengiver således BK art. 13,1-2.

Udgangspunktet er, at passageren inden for de grænser, som de enkelte landes værnetingsregler sætter, stilles frit med hensyn til valget af domstol, og i konsekvens heraf fastsættes det i *stk. 1*, at enhver forhåndsaftale, d. v. s. aftale indgået før skaden er indtrådt, der begrænser denne valgfrihed, er ugyldig. Dette gælder også en aftale om, at sagen skal afgøres ved voldgift.

I *stk. 2* modificeres denne hovedregel dog, idet der gives parterne mulighed for at aftale en jurisdiktionsklausul i transportaftalen, altså inden skaden indtræder. Denne aftale kan dog kun gå ud på at begrænse passagerens valgmuligheder til et valg imellem følgende domstole:

- a) domstolen det sted, hvor sagsøgte har bopæl eller hovedkontor, „permanent residence or principal place of business“,
- b) domstolen på afgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sit hjemsted eller fast bopæl, „domicile or permanent place of residence“, såfremt sagsøgte har et forretningssted der, og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat efter de der gældende regler. Efter denne sidste regel angives der ikke nogen bestemt domstol i den pågældende stat, ligesom det ikke er noget vilkår, at sagen bliver anlagt for domstolen på det sted, hvor sagsøgte har en forretningsafdeling.

Efter at skaden er indtrådt, står det parterne frit at træffe aftaler om værneting, herunder om henvisning til voldgift, jfr. BK art. 13,3.

#### Til § 203.

Som nævnt i indledningen afviger PK og BK på enkelte punkter fra hinanden, hvilket bl. a. er tilfældet for så vidt angår de to konventioners anvendelsesområde PK art. 2 og BK art. 2. Ved udformningen af nærværende bestemmelse om konventionsreglernes anvendelsesområde har man som i værnetingsbestemmelsen, jfr. lovudkastets § 202 valgt at følge BK, der også her danner grundlaget for det såkaldte „Tokyo-udkast“. Lovudkastet gengiver således BK art. 2, idet man dog under (3) medtager såvel afgangssom ankomststedet, hvilket svarer til PK art. 2. Det bestemmes kun i paragraffen, blandt hvilke lovgivninger lovvalget skal foretages. Indenfor disse grænser — eller hvor tilfældet ikke falder indenfor de i § 203 omtalte tilfælde — er det overladt til dansk international privatret at bestemme lovvalget. (Dette gælder dog ikke reglen i § 192, jfr. bemærkningerne til denne).

## Bilag 4.

## Udvalgets udkast til ændringer i enkelte sølovsbestemmelser.

1. § 220, stk. 1: 2. pkt. udgår.

2. § 220, stk. 4, affattes således:

„Stk. 4. Har en af de skyldige måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som han ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktsforbehold, som ikke fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 118-123 eller §§ 189-201 eller til-

svarende regler i det fremmede lands ret, der finder anvendelse i forholdet mellem ham og skadelidte.“

3. § 223 a ændres til „§ 222“ og affattes således:

„§ 222. Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.“

## Bemærkninger til lovudkastet.

Til § 220.

I stk. 1 foreslås det at stryge 2. pkt. Bestemmelsen om erstatning for tab af forsøger i ikrafttrædelseslov til straffelovens § 15, stk. 2, er mere vidtgående end sølovens regel og har gjort denne overflødig.

I stk. 4 foreslås for det første nogle ændringer i den gældende stk. 4. Der har været tvivl om, hvorvidt reglen skulle forstås som en regel om overskudsregres eller brøkdelsregres. Bestemmelsen er til dels baseret på Bruxelles-konventionen af 1910 om ensartede regler angående skibssammenstød, som forudsætter overskudsregres. Ændringerne tilsigter at gøre det klart, at reglen i stk. 4 er en regel om overskudsregres. Bestemmelsen om søpanteret, som står i den gældende stk. 4 i.f., har man ladet udgå som overflødig, idet § 262, således som denne bestemmelse foreslås formuleret i udvalgets 3. betænkning samt i det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Folketingstidende 1971/72 Afd. A sp. 1402 også vil omfatte den her omhandlede situation.

Hvad redaktionen af § 220 angår, er regresbestemmelsen i den gældende stk. 4 —

således som denne bestemmelse er udformet ved lov nr. 103 af 29. april 1913 og ændret ved lov nr. 69 af 27. marts 1929 — 2. pkt., i § 220, stk. 3, men er ved lovbekendtgørelse nr. 108 af 13. april 1929 anført som stk. 4, hvilket også er sket ved senere lovbekendtgørelser, senest lovbekendtgørelse nr. 163 af 12. maj 1967. Da man har fundet det mest praktisk og i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast at have regresbestemmelsen i stk. 4, er den ved lovbekendtgørelse af 13. april 1929 foretagne opdeling af stk. 3 opretholdt i nærværende lovudkast.

For det andet foreslås der gjort en tilføjelse til stk. 4, som skal løse et problem, der ikke tidligere har været løst i den danske lovgivning, og som er løst forskelligt i de nordiske lande. Forslaget er et resultat af det nordiske samarbejde.

Problemet er, hvilken betydning en kontrakt eller en lovregel om ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning i forholdet mellem en skadelidt og det transporterende skib har for et regreskrav, som gøres gældende af et andet skib imod det transporterende skib. Sådanne regreskrav vil hovedsagelig opstå

ved personskade, men kan også opstå ved tingsskade f. eks. ved skade på last, nemlig når skaden i forhold til skadelidte er gjort op efter udenlandsk ret, som pålægger solidarisk ansvar for de kolliderende skibes redere. Hvis både det transporterende skib og det andet skib er ansvarlige for skaden, og skadelidte har valgt at søge erstatning hos det andet skib, kan da det transporterende skib, når det andet skib søger regres hos det transporterende skib for dettes andel, gøre sådanne fritagelsesklausuler gældende, som gælder i dets forhold til skadelidte.

Det må antages, at dette efter den tidligere ret ikke har været tilfældet i Danmark og Sverige, hvor spørgsmålet hidtil ikke har været reguleret ved lov, men derimod vel i Norge.

Afgørende for den foreslåede løsning, der stemmer med den hidtidige norske lovregel, har, foruden ønsket om at opnå en fælles nordisk løsning på spørgsmålet, især været, at en anden ordning end den foreslåede ville medføre, at det transporterende skib stilles ringere, hvis skaden til dels skyldes et andet skib, end hvis det selv har hele skylden. Der kan rejses teoretiske indvendinger over for en hvilken som helst løsning af problemet, men problemet er ikke af større praktisk betydning på baggrund af de foreslåede regler om ansvaret overfor passagerer.

Forslaget går ud på, at det transporterende skib i regressen skal kunne benytte sig af de regler om ansvarsfrihed eller ansvarsbegrænsning, som gælder i forholdet mellem det og skadelidte. Det kan dels være regler, der findes i den på dette kontraktsforhold anvendelige lovgivning, først og fremmest ansvarsreglerne i sølovens 6. kapitel om befording af passagerer og rejsegods, eventuelt de tilsvarende regler i 5. kapitel om befording af gods, dels fremmede retsregler om samme spørgsmål, som i kraft af dansk international privatret skal anvendes. End-

videre kan det være regler, der findes i transportaftalen. Det vil især være tilfældet udenfor de ovenfor nævnte lovreglers præceptive område. Som eksempel herpå kan nævnes fart, som falder udenfor disse reglers geografiske anvendelsesområde, samt — for så vidt angår godsbefordring — fart i henhold til certeparti og, i hvert fald, hvis vedkommende lov bygger på Haag-reglerne, befording af levende dyr og dækslast.

Imidlertid har man fundet, at ansvarsfraskrivelser i sådanne kontrakter ikke bør kunne gøres gældende i videre omfang i regressen, end hvad der gælder indenfor de præceptive lovreglers område. Disse regler gøres så at sige præceptive ved regresopgøret, selv om man er udenfor det område, hvor de gælder præceptivt i forholdet mellem transportaftalens parter. Også her kan der enten være tale om at anvende den danske sølovs ovenfor nævnte regler eller regler af tilsvarende art i den fremmede ret, som ifølge dansk international privatret finder anvendelse på kontraktsforholdet. Indeholder denne fremmede ret ingen præceptive regler, må man falde tilbage på sølovens regler for at afgøre, i hvilket omfang ansvarsfraskrivelsen kan gøres gældende i regressen.

#### Til § 222.

Med en enkelt ændring stemmer reglen med den hidtidige § 223 a.

Ændringen tilsigter at bringe reglens ordlyd bedre i overensstemmelse med den ovennævnte Bruxelles-konvention af 1910. Forslaget betyder ingen realitetsændring, idet reglen altid har været forstået således, at der skal foreligge en fejl ved navigationen, for at den kan bringes i anvendelse. Den nuværende regel ville imidlertid efter sit indhold også dække f. eks. skade på et skib som følge af eksplosion om bord i et andet skib.

## Bilag 5.

## Udvalgets udkast til lovbestemmelser om forældelse af visse fordringer.

Ellevte kapitel A. affattes således:

„Om forældelse af visse fordringer.

§ 284. Følgende fordringer forældes, når de ikke inden efternævnte tidsfrister gøres gældende ad retlig vej eller, hvis det måtte tilkomme en dispachør at træffe afgørelse vedrørende fordringen, anmeldes for denne:

- 1) for fordring på bjærgeløn: to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet;
- 2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 222: to år fra den dag, da skaden blev voldt;
- 3) for fordring på erstatning efter § 189: to år fra den dag, da passageren gik i land, eller dersom dødsfaldet har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet; har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted;
- 4) for fordring på erstatning efter § 190: to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet, eller hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted;
- 5) for fordring på erstatning efter § 191: to år fra den dag, da passageren eller rejsegodset blev udskibet;
- 6) for fordring på erstatning efter § 118 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement: et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret;
- 7) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person: et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvis dette sker på et senere tidspunkt;
- 8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 136, eller § 216, stk. 2: et år fra dispachens datum;
- 9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 234, nr. 5: tre år fra forfaldsdag;
- 10) for fordring på den, der er blevet personlig ansvarlig efter § 246 eller § 253: den for søpanterrettens forældelse fastsatte frist;
- 11) for regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i nr. 6 og 7: et år regnet fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den blev rejst. Den samme frist gælder for regreskrav i anledning af fordring som nævnt i nr. 2, dog således at ved regres i anledning af krav som følge af personskade regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningskravet blev betalt.

*Stk. 2.* Forhåndsvedtagelse om, at forældelse ikke skal indtræde eller om en længere forældelsesfrist end i stk. 1 anført, er uforbindende for skyldneren.

*Stk. 3.* Det afgøres efter loven i det land, hvor sag er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i nr. 3, 4 og 5 senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted.

*Stk. 4.* I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse.“

## Bemærkninger til lovudkastet.

Til § 284.

Reglerne om forældelse af visse fordringer blev indsat i søloven ved sølovsændringerne i 1929. Disse bestemmelser har siden den-

gang udgjort et særligt underafsnit i sølovens 11. kap., idet de særlige forældelsesbestemmelser vedrørende søpanteret fandtes i § 283, der, jfr. det den 12. januar 1972 frem-

satte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1404 jfr. sp. 1400 og 1401, foreslås ændret til henholdsvis § 248 vedrørende søpanteret i skib og § 254 vedrørende søpanteret i ladning. Under hensyn til, at der ikke længere er nogen paragrafmæssig forbindelse til bestemmelserne vedrørende forældelse af søpanteret, ligesom § 284 alene vedrører forældelse af en række andre fordringer, end de der er baseret på søpanteret, foreslår udvalget at udskille § 284 til et selvstændigt kapitel, som man af hensyn til en ensartet, nordisk lovtæst benævner kap. 11 A.

De nu foreslåede ændringer til disse bestemmelser skyldes såvel indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne som udformningen af et særligt passagerkapitel på grundlag af passager- og passagerbagagekonventionerne, idet de respektive internationale konventioner fastsætter visse forældelsesbestemmelser.

*Stk. 1.* Indledningen og *nr. 1* er uændret i forhold til den gældende bestemmelse.

I *nr. 2* er „§ 223 a“ ændret til „§ 222“, hvilket er en følge af lovudkastets forslag om ændring af denne bestemmelse. Bestemmelsen om forældelse af de særlige regreskrav er overflyttet til nr. 11.

*Nr. 3* vedrører forældelse af fordringer som følge af personskader, jfr. lovudkastets § 189, og gengiver PK art. 11,2-5.

*Nr. 4.* vedrører fordringer som følge af tab af eller skade på rejsegods, jfr. lovudkastets § 190, og gengiver BK art. 10,2, idet man dog her har modificeret konventions-teksten.

Ifølge denne regnes 2-årsfristen i tilfælde af tab eller skade på rejsegods „from the date of disembarkation or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place“. For også at dække den situation, at skibet er kommet frem, mens rejsegodset er gået tabt undervejs, har man udformet bestemmelsen således, at fristen i tilfælde af *skade* på gods, regnes fra godsets udskibning, og i tilfælde af *tab* af gods: fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted. Man har derved fortolket konventionens formulering „if the ship has become a total loss“ som et kasuistisk udtryk for tab af rejsegods.

*Nr. 5* vedrører erstatning for tab ved forsinkelse; der kan her henvises til bemærkningerne til lovudkastets § 191, der som

nævnt ikke er en konventionsbestemt regel. I lighed med de øvrige nordiske lande har man her foreslået en forældelsesfrist på 2 år svarende til den, der i stk. 4 er fastsat for fysisk skade.

*Nr. 6* erstatter den gældende nr. 3, der svarede til Haag-reglernes art. 3,6, jfr. KKL § 3,6. Udover ansvaret efter § 118 dækker denne bestemmelse som den gældende nr. 3 også ansvar for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i konnossementet, jfr. den gældende § 153, der ikke foreslås ændret.

Efter konnossementskonventionens art. 3,6-stk. 4, 1. pkt., således som denne blev ændret ved Visby-reglerne, omfatter den der anførte 1 års frist „all liability whatsoever in respect of the goods“. Udover ansvaret efter § 118, jfr. udkastets nr. 6, omfatter dette også ansvar for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, hvilket man på linie med de øvrige nordiske lande har optaget under et særligt nummer, jfr. udkastets nr. 7.

*Nr. 8* svarer ganske til den gældende nr. 4.

*Nr. 9* erstatter den gældende nr. 5, der er indsat i søloven ved revisionen i 1929, og som omfatter de tilfælde, hvor skyldneren er begrænset ansvarlig, jfr. sølovens 10. kap. Dette kapitel er senest blevet gennemgribende revideret ved sølovsændringen i 1964 (lov nr. 159 af 27. maj 1964), hvorved man indarbejdede den i 1957 vedtagne konvention om begrænsning af rederansvaret. De tilfælde, hvor rederens ansvar er begrænset, er anført i sølovens § 254, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1450 foreslås ændret til § 234. Efter revisionen af sidstnævnte bestemmelse i 1964 synes der ikke at være behov for en sådan generelt formuleret forældelsesregel. De i § 254 (§ 234) 1-4 nævnte tilfælde vil enten være omfattet af tidligere numre i nærværende bestemmelse eller af bestemmelserne i lov nr. 274 af 22. december 1908 om forældelse af visse fordringer. Dette gælder også de i § 254 (§ 234) nr. 4 nævnte tilfælde, der altid må antages at vedrøre erstatning udenfor kontrakt og således vil være omfattet af den ovennævnte forældelseslov fra 1908.

*Nr. 10* svarer ganske til den gældende nr. 6, således som denne bestemmelse er blevet

foreslået ændret ved det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 Afd. A sp. 1404.

*Nr. 11.* Denne bestemmelse, der vedrører visse regreskrav, gengiver i 1. pkt. konnossementskonventionens art. 3,6 bis, således som denne blev ændret ved Visby-reglerne. Konventionen henviser her til *lex fori*, d. v. s. loven i det land, hvor domstolen sidder, men fastsætter en minimumsfrist på 3 måneder regnet fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den blev rejst. Udvalget foreslår her på linie med de øvrige nordiske lande en forældelsesfrist på 1 år regnet fra denne dag.

I 2. pkt. har man indsat en bestemmelse vedrørende regreskrav ved skibssammenstød, der erstatter den tilsvarende bestemmelse i den gældende § 284, stk. 1, nr. 2. Fristen er her som i den gældende nr. 2 fastsat til 1 år. Da den i 1910 vedtagne konvention om tilvejebringelse af visse ensartede regler angående skibes sammenstød, der regulerer disse forældelsesbestemmelser, specielt for personskader fastsætter en frist på 1 år regnet fra betalingsdagen, konventionens art. 7,2, er der foretaget en tilsvarende indskrænkning ved udformningen af nærværende bestemmelse. Da man for andre regreskravs vedkommende ikke efter sammen-

stødskonventionen er bundet til bestemte frister, har man for disse krav vedkommende af praktiske grunde henvist til de i 1. pkt. fastsatte frister. Der kan i øvrigt henvises til bemærkningerne til lovudkastets § 220.

*Stk. 2.* Som nævnt ovenfor i bemærkningerne til nr. 6 blev konnossementskonventionens art. 3,6-stk. 4 ændret ved Visby-reglerne. Udover, hvad der er anført under nr. 6, indeholder art. 3-6, stk. 4, 2. pkt., en tilføjelse om, at forældelsesfristen kan forlænges, hvis parterne bliver enige derom, efter at kravet er opstået. Denne bestemmelse foreslås indsat som et selvstændigt stykke.

*Stk. 3.* Denne bestemmelse erstatter den gældende stk. 2, således som denne bestemmelse er foreslået ændret i det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1404, idet man udover de der foreslåede ændringer nu også har indarbejdet bestemmelserne i henholdsvis PK art. 11,6 og BK art. 10,3.

*Stk. 4.* Mens den gældende stk. 3 alene angår andre fordringer end de i § 284 omhandlede og gør dansk rets almindelige forældelsesregler gældende på disse, foreslås stk. 4 formuleret således, at de almindelige forældelsesregler i alle tilfælde supplerer sølovens særlige regler.



## Bilag 6.

I dette bilag opføres i venstre spalte de i lovforslaget nævnte bestemmelser i den nugældende formulering, medens de foreslåede ændringer opføres i højre spalte.

*Gældende formulering.*

§ 76. Bestemmelserne om rejsebefragtning gælder helbefragtning, delbefragtning og stykgodsbefragtning.

§ 71. De bestemmelser, som dette kapitel indeholder om fragtaftalen, kommer, når ikke det modsatte er sagt, kun til anvendelse, for så vidt ikke andet er udtrykkelig aftalt eller må anses indeholdt i aftalen eller følger af sædvane.

§ 73. Angår fragtaftalen et bestemt skib, eller er i henhold til aftalen et bestemt skib anmeldt, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74. Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuldstændig ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75. Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han den ved underbortfragtning,

*Forslaget.*

## Femte kapitel.

## Om befordring af gods.

*I. Indledende bestemmelser.*

§ 71. Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, der ved aftale påtager sig befordring af gods med skib for en anden, befragteren. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning, hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

Stk. 3. Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

§ 72. Med undtagelse af, hvad der følger af §§ 168 og 169 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

Stk. 2. Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

§ 73. Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74. Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75. Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbort-

*Gældende formulering.*

er han dog ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

§ 72. Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, tilstrækkelig bemanded, forsynet med proviant og udrustning og i det hele i behørig stand.

§ 95. Når godset er indlastet, og de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, skal skibsføreren eller den, der ellers er bemyndiget dertil, på afladerens forlangende udstede konnossement.

*Stk. 2.* Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset mod at erstatte bortfragteren deraf følgende udgifter.

*Stk. 3.* Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs.

§ 97. Har leveret gods forårsaget skade for bortfragteren eller nogen anden, er afladeren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

*Stk. 2.* Er skaden forårsaget af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, der er indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er afladeren ansvar-

*Forslaget.*

fragtning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

*II. Rejsebefragtning.*

§ 76. Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkelig bemanded, provianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

§ 95. Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetægt, jfr. § 151.

*Stk. 2.* Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonossement, der angiver, at lastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonossement til afladeren, skal dette tilbageleveres, når han modtager ombordkonossement. I stedet for udstedelse af nyt konossement kan modtagelseskonossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet lastet i, og om tiden for lastningen. Efter sådan påtegning betragtes det som et ombordkonossement.

*Stk. 3.* Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilt konnossementer for de enkelte dele af godset mod at betale bortfragterens udgifter herved.

*Stk. 4.* Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs herfor.

§ 97. Har gods forårsaget tab for bortfragteren eller skade på skibet, skal befragteren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

*Stk. 2.* Er ved stykgodsbefordring let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er befragteren ansvarlig for al

*Gældende formulering.*

lig, selvom der ikke foreligger fejl eller for-  
sømmelse.

**§ 98.** Rejsen skal udføres med tilbørlig  
hurtighed.

*Stk. 2.* Deviation eller andet ophold kan,  
når det ikke gælder redning af menneskeliv,  
kun gøres, hvis det af hensyn til bjærgning  
af skib eller gods eller af anden grund må  
anses for rimeligt.

**§ 101.** Fra modtagelsen til afleveringen  
af godset påhviler det bortfragteren at  
drage omsorg for det og i øvrigt varetage  
ejerens tarv.

**§ 113.** Bliver gods beskadiget, eller går  
gods tabt, medens det er i bortfragterens  
varetægt, om bord eller i land, er han pligtig  
at erstatte skaden, medmindre det må an-  
tages, at den ikke skyldes fejl eller for-  
sømmelse af ham selv eller nogen, han  
svarer for.

*Forslaget.*

skade, der direkte eller indirekte hidrører  
fra eller er en følge af, at godset er lastet,  
selv om der ikke foreligger fejl eller for-  
sømmelse.

*Udførelse af rejsen.*

**§ 98.** Rejsen skal udføres med tilbørlig  
hurtighed.

*Stk. 2.* Deviation kan kun gøres for at  
redde menneskeliv, for at bjærge skib eller  
gods eller af anden rimelig grund.

**§ 101.** Bortfragteren skal anvende tilbør-  
lig omhu med hensyn til lastningen, stuv-  
ningen, behandlingen, befordringen, beva-  
ringen og losningen af og omsorgen for god-  
set og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra  
modtagelsen til afleveringen af godset.

*Stk. 2.* I tilfælde af skade på eller tab af  
gods af nogen betydning skal bortfragteren  
snarest muligt underrette ladningsejeren  
eller, såfremt denne ikke kan nås, afladeren.

**§ 113.** Bortfragteren er ansvarlig for tab  
som følge af, at godset bliver beskadiget eller  
går tabt eller bliver forsinket, medens det er  
i hans varetægt, om bord eller i land, med-  
mindre han godtgør, at fejl eller forsøm-  
melse af ham selv, eller nogen han svarer for,  
ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

*Stk. 2.* Bortfragteren er ikke ansvarlig så-  
fremt han godtgør at tab eller skade er en  
følge af

- a. fejl eller forsømmelse i navigeringen eller  
behandlingen af skibet udvist af skibs-  
fører, mandskab, lods eller andre, der ud-  
fører arbejde i skibets tjeneste,
- b. brand, medmindre den er forårsaget  
ved fejl eller forsømmelse af bortfragte-  
ren selv,
- c. farer og ulykker, der er særlige for sø-  
farten,
- d. naturkatastrofer,
- e. krigshandlinger,
- f. sørøveri eller andre samfundsfjendtlige  
handlinger,
- g. beslaglæggelse eller anden indgriben af  
regenter, magthavere eller folk, såvel  
som retslig beslaglæggelse,
- h. indrkarantænehinger,

*Gældende formulering.**Forslaget.*

- i. handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,
- j. strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,
- k. oprør eller borgerlige uroligheder,
- l. redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå,
- m. godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,
- n. utilstrækkelig indpakning,
- o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,
- p. skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu.

*Stk. 3.* Uanset bestemmelserne i stk. 2 er bortfragteren dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at han selv eller nogen, han svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

*Stk. 4.* Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befragteren, eller nogen han svarer for, ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

**§ 119.** Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre, eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden.

**§ 119.** Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden på godset.

*Stk. 2.* Selv om bortfragteren ved lastningen kendte godsets beskaffenhed, kan han uden anden pligt til at erstatte skaden end der måtte følge af reglerne om almindelig havari efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, såfremt der senere opstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

**§ 120.** Erstatning for beskadigelse eller tab af gods fastsættes på grundlag af den værdi, godset ville have haft, hvis det var blevet udleveret i uskadt stand, i rette tid og på rette sted.

**§ 120.** Erstatning efter § 118 fastsættes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været lossat. Godsets værdi skal fastsættes efter børs-

*Gældende formulering.***§ 122.**

*Stk. 2.* Bortfragteren kan dog begrænse sit ansvar til et beløb af 1.800 kr. for hver kollo eller anden enhed af godset. Endvidere kan han forbeholde sig ansvarsfrihed for skade som følge af fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet, udvist af skibsfører, mandskab eller lods eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, og for skade som følge af brand, der ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv.

*Forslaget.*

prisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

*Stk. 2.* Erstatningen skal dog ikke overstige 10.000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet, eller forsinket, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.

*Stk. 3.* Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller anden enhed, som er opført i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 2. Er antallet af kolli eller enheder ikke angivet i konnossement eller modtagelsesbevis anses transportindretningen for at udgøre kollet eller enheden.

*Stk. 4.* Bortfragteren og afladeren kan aftale et højere maksimumsbeløb end nævnt i stk. 2 og 3 for bortfragterens ansvar. Såfremt afladeren har givet oplysning om godsets art og værdi, og oplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis dette fører til en højere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 2 og 3. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

*Stk. 5.* Bortfragteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

*Stk. 6.* Bortfragteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

*Gældende formulering.*

**§ 121.** Vil modtageren kræve erstatning, må han give bortfragteren meddelelse derom uden ugrundet ophold. Gør han ikke det, kan han ikke senere fremsætte sit krav, medmindre bortfragteren eller nogen, han svarer for, har voldt skaden forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

*Forslaget.*

**§ 121.** Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfragteren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.

*Stk. 2.* Skriftlig meddelelse kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

*Stk. 3.* Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvisse sig om vægt, mål og styketal.

**§ 122.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal anvendes enten kravet bygger på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontraktsforhold.

*Stk. 2.* Hvis et sådant krav rejses mod nogen, for hvem bortfragteren svarer, jfr. § 233, skal denne have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfragteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

*Stk. 3.* Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 123.** Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse. Dette gælder også efter at konnossement er udstedt.

*Stk. 2.* Ved befordring som udføres med skib, er den som udfører befordringen ansvarlig for sin del af befordringen efter

*Gældende formulering.*

**§ 128.** Går skibet tabt, eller bliver det erklæret for ustandsætteligt, ophører fragtaftalen at gælde.

**§ 129.** Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves, eller aftalen ophører at gælde efter foranstående bestemmelser, kan bortfragteren kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

**§ 130.** For skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller som følge af, at skibet går tabt eller bliver erklæret for ustandsætteligt, er bortfragteren ansvarlig ustandsætteligt, er bortfragteren ansvarlig ustandsætteligt, er bortfragteren ansvarlig, medmindre det må antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

**§ 135.** Viser det sig, efter at fragtaftalen er sluttet, at udførelse af rejsen vil udsætte skib eller gods for opbringelse eller anden skade som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder eller sørøveri, eller at faren herfor er blevet væsentlig forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve befragtningen uden pligt til at betale erstatning.

*Stk. 2.* Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan befragtningen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve befragtningen i dens helhed medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i §§ 129 og 134, 2. stykke, får tilsvarende anvendelse.

*Forslaget.*

samme bestemmelser som bortfragteren. § 122 finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Bortfragteren og den som er ansvarlig efter stk. 2 hæfter solidarisk og det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.

**§ 128.** Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for ustandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen.

**§ 129.** Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordringen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

**§ 130.** Opstår der som følge af at skibet går tabt eller bliver erklæret ustandsætteligt eller i øvrigt som følge af forsinkelse på bortfragterens side tab som ikke omfattes af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse.

**§ 135.** Viser det sig, efter at fragtaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skibet eller godset som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

*Stk. 2.* Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i §§ 129 og 134, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

*Gældende formulering.*

**§ 151.** Et konnossement er bortfragterens skriftlige erkendelse af, at godset er indlastet, og at han er forpligtet til på bestemmelsesstedet at udlevere dette til rette vedkommende.

*Stk. 2.* Foruden dag og sted for udstedelsen og udstederens underskrift skal konnossementet angivet skibets navn, det indlastede gods og hvem godset på bestemmelsesstedet skal udleveres til.

**§ 152.** I konnossementet skal på forlangende optages angivelse af:

1. Godsets art, dets vægt, mål eller stykketal, dets indpakning og nødvendige identitetsmærker.
2. Godsets synlige tilstand.
3. Fragtens størrelse og de øvrige vilkår for befordingen og udleveringen af godset.
4. Afladerens navn, tid og sted for indlastningen, skibets art, hjemsted og nationalitet samt skibsførerens navn.

*Stk. 2.* Udstederen kan tage forbehold med hensyn til afladerens oplysninger om godset, for så vidt han ikke med rimelighed har kunnet forvise sig om deres rigtighed.

**§ 159.** Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lov om rettens pleje af 11. april 1916, kap. 44.

*Forslaget.**IV. Konnossement.**Indhold.*

**§ 151.** Ved et „konnossement“ forstås et af bortfragteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befording eller indladet samt hvori arten og mængden heraf er angivet, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering.

*Stk. 2.* Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombordkonnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for lastningen.

**§ 152.** I konnossementet skal på afladerens forlangende optages oplysninger om:

- 1) godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse,
- 2) de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, før lastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være læselige til rejsens slutning,
- 3) godsets synlige tilstand,
- 4) for modtagelseskonnossement, dagen da godset blev modtaget, og for ombordkonnossement, dagen da lastningen blev afsluttet,
- 5) hvor og til hvem godset skal udleveres, og
- 6) fragtens størrelse og de øvrige vilkår for befordingen og udleveringen af godset.

*Stk. 2.* Bortfragteren er dog ikke forpligtet uden forbehold i konnossementet at optage oplysninger om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller som han ikke har haft rimelig mulighed for at undersøge.

**§ 159.** Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer.



*Gældende formulering.*

Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse efter nævnte lovs § 472 har fundet sted, eller efter særlig kendelse af retten.

**§ 161.** Bortfragteren er ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger, der i konnossementet er givet om godset, for så vidt han ikke har taget forbehold eller modtageren måtte indse, at rigtigheden ikke er undersøgt af bortfragteren.

*Stk. 2.* Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig dens urigtighed, medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

**§ 162.** Er en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har opdaget eller ved anvendelse af almindelig opmærksomhed kunne have opdaget den, kan han ikke over for modtageren påberåbe sig den til fritagelse for ansvar.

*Stk. 2.* Ej heller kan bortfragteren påberåbe sig, at godset er lastet på dæk, når ikke dette er angivet i konnossementet.

**§ 168.** Udsteder bortfragteren, når befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden fragtfører, skriftlig erkendelse af, at det er indlastet eller modtaget til befordring, og at han er forpligtet til på bestemmelsesstedet at udlevere det til rette vedkommende, får bestemmelserne om konnossement i dette kapitel tilsvarende anvendelse på et sådant gennemgangskonnossement.

*Stk. 2.* Er gennemgangskonnossement udstedt, må der ikke for en del af befordringen udstedes særskilt konnossement, uden at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

*Forslaget.*

Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

**§ 161.** Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.

*Stk. 2.* Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig den urigtighed, medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

*Stk. 3.* Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

**§ 162.** Lider tredjemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af de oplysninger, som er optaget i dette, er bortfragteren ansvarlig, såfremt han har eller burde have indset at konnossementet på grund af disse oplysninger blev vildledende for tredjemand. § 161, stk. 2 og 3, gælder tilsvarende.

**§ 167.** Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives, at befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden end bortfragteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

*Stk. 2.* Har bortfragteren udstedt gennemgangskonnossement og der bliver udstedt særskilt konnossement for en del af befordringen skal bortfragteren sørge for at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

*Gældende formulering.*

**§ 122.** I indenrigsfart kan bortfragteren ikke tage forbehold om indskrænkning i sit ansvar for godset i tiden fra lastningen til losningen, uden for så vidt angår levende dyr og dækslast.

*Stk. 3.* Under forudsætning af gensidighed kan kongen udvide disse bestemmelser til også at gælde fart mellem Danmark og andre stater.

**§ 123.** Skal eller kan befordringen af godset helt eller delvis udføres ved en anden fragtfører, kan bortfragteren uanset bestemmelserne i § 122 forbeholde sig ansvarsfrihed for skade, der indtræffer, medens godset er i den anden fragtførers varetægt.

*Forslaget.**V. Anvendelsesområde.*

**§ 168.** §§ 95, 97, 98, stk. 2, 101, stk. 1, 118-123, 152, 161, 162 og 284, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. pkt., kan ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren, befragteren eller modtageren, i tilfælde hvor dansk ret skal anvendes efter § 169. Som en sådan aftale anses forbehold om at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfragteren og lignende forbehold.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 er ikke til hinder for, at der optages bestemmelser om fælleshavari, jfr. § 211, i fragtaftalen, eller at der tages forbehold om indskrænkninger i bortfragterens ansvar for godset i tiden forud for lastningens begyndelse efter losningens afslutning eller om fritagelse for ansvar for transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

*Stk. 3.* Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, medens godset er i den anden fragtførers varetægt.

*Stk. 4.* Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal finde sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

**§ 169.** Befordring i henhold til konnossement er undergivet konventionslovgivningen i den stat, hvor konnossementet er udstedt, hvis dette er en konventionsstat. Er konnossementet udstedt i en stat, der ikke er konventionsstat, men befordringen finder sted fra en konventionsstat, er befordringen undergivet denne stats konventionslovgivning. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti gælder, hvad der er fastsat i 1. og 2. pkt., kun for så vidt konnossemen-

*Gældende formulering.**Forslaget.*

tet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

*Stk. 2.* Befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og indenrigsfart i disse stater er undergivet konventionslovgivningen i den stat, hvorfra befordringen finder sted, uanset om konnossementet er udstedt eller omsat.

*Stk. 3.* Befordring i henhold til konnossement til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige fra en stat, som ikke er konventionsstat, er undergivet dansk konventionslovgivning.

*Stk. 4.* Med konventionsstat forstås en stat, som har tilsluttet sig den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968. Med konventionslovgivning forstås de i vedkommende konventionsstat gældende lovregler, som gengiver bestemmelserne i nævnte konvention og protokol.

*Stk. 5.* Uden hensyn til, hvad der er fastsat i nærværende paragraf, kan det i konnossementet bestemmes, at befordringen skal være undergivet reglerne i nævnte konvention og protokol eller en bestemt stats konventionslovgivning.

## Sjette kapitel.

**Om befordring af passagerer og rejsegods.**

**§ 171.** Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag ved aftale påtager sig befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

*Stk. 2.* Ved „passager“ forstås den person, der skal befordres eller bliver befordret med skib i henhold til en befordringsaftale.

*Stk. 3.* Ved „rejsegods“ forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Ved „håndbagage“ forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement.

*Gældende formulering.***§ 171.**

*Stk. 3.* I indenrigsfart kan bortfragteren ikke tage andet forbehold om indskrænkning i sit ansvar end, at erstatningen ikke skal kunne overstige 20.000 kr. Under forudsætning af gensidighed kan kongen udvide denne bestemmelse til også at gælde fart mellem Danmark og andre stater.

**§ 72.** Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, tilstrækkelig bemanded, forsynet med proviant og udrustning og i det hele i behørig stand.

**§ 171.** Fra indskibningen til udskibningen påhviler det bortfragteren at drage omsorg for passagerens sikkerhed og i øvrigt varetage hans tarv i sædvanligt omfang.

**§ 91.** Gods må ikke lastes på dæk uden hjemmel i aftale eller sædvane.

**§ 98.** Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

*Stk. 2.* Deviation eller andet ophold kan, når det ikke gælder redning af menneskeliv, kun gøres, hvis det af hensyn til bjærgning af skib eller gods eller af anden grund må anses for rimeligt.

**§ 73.** Angår fragtaftalen et bestemt skib, eller er i henhold til aftalen et bestemt skib anmeldt, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

**§ 169.** Er i aftale om passagerbefordring en bestemt person angivet som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden.

*Stk. 2.* Er rejsen påbegyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

*Forslaget.*

**§ 172.** Med undtagelse af § 178 og af, hvad der følger af §§ 200 og 201 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

**§ 173.** Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

**§ 174.** Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 188-189, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

**§ 175.** Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemanded, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Bortfragteren skal sørge for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

*Stk. 2.* Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

*Stk. 3.* Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

**§ 176.** Angår aftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

**§ 177.** Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

*Gældende formulering.*

**§ 170.** Passageren er pligtig at overholde de forskrifter, der gives for god skik og orden om bord.

*Stk. 2.* Handelsministeren kan fastsætte regler med henblik på beskyttelse af passagerer, hvorhos bestemmelserne i sømandslovens §§ 54, 57, 58 og 61 får tilsvarende anvendelse.

**§ 92.** Let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods skal, såfremt det er muligt, ved leveringen være mærket som farligt, og aflederen skal give de oplysninger, der er nødvendige til forebyggelse af skade.

**§ 93.** Leveres der gods, som må behandles med særlig omhu, skal dette oplyses, og såfremt det er muligt, være angivet på godset.

*Stk. 2.* Penge, værdipapirer og kostbarheder skal angives som sådanne.

**§ 119.** Er letantændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre, eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden.

**§ 97.** Har leveret gods forårsaget skade for bortfragteren eller nogen anden, er afladeren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

**§ 175.** Rejsegods, der er overgivet i bortfragterens varetægt, er han ikke pligtig at udlevere, før passageren har betalt for befordringen og for kost under rejsen.

*Stk. 2.* Bliver betalingen ikke erlagt, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens regning og bortfragteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav bliver dækket.

*Forslaget.*

**§ 178.** Passageren skal overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte magtmidler mod besætningen og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

**§ 179.** Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

*Stk. 2.* Ved passageren, at rejsegods kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af gods som nævnt i 1. og 2. pkt. skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

**§ 180.** Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

*Stk. 2.* Er sådant rejsegods lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet på godset. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodsets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

**§ 181.** Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, skal passageren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

**§ 182.** Bortfragteren skal ikke udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Betaler passageren ikke, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens regning, og bortfrag-

*Gældende formulering.***§ 176.**

*Stk. 2.* Går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er påbegyndt, ophører aftalen at gælde.

**§ 176.** Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentlig forsinket, kan passageren hæve aftalen.

**§ 177.** Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, er bortfragteren pligtig at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet med skib eller andet befordringsmiddel, for så vidt det kan ske uden urimelige udgifter.

**§ 179.** Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af haveri eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren bære de udgifter, dette med rimelighed medfører.

**§ 180.** Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragteren ret til erstatning, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller andet lovligt forfald, og bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. Ved fastsættelse af erstatningen tages hensyn til, om bortfragteren uden rimelig grund har undladt at medtage anden passager.

**§ 181.** Bestemmelserne om gensidig hævningsret i § 135, 1. stykke, får tilsvarende anvendelse.

*Forslaget.*

teren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav og omkostninger bliver dækket.

**§ 183.** Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

*Stk. 2.* Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentligt forsinket, kan passageren hæve aftalen.

**§ 184.** Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, skal bortfragteren sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Unnlader bortfragteren dette indenfor en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

*Stk. 2.* Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af haveri eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren sørge for passende logi og kost og bære de dermed forbundne omkostninger.

**§ 185.** Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragteren ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden rimelig grund, og bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages de besparelser, bortfragteren har eller burde have opnået.

**§ 186.** Viser det sig, efter at befordringsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skibet som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befordringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Unnlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

*Gældende formulering.*

**§ 182.** Er i tilfælde som omhandlet i § 177, 2. stykke, § 180 eller § 181 en del af rejsen udført, har bortfragteren krav på betaling efter reglerne i § 129 om afstandsfragt. Har bortfragteren oppebåret betaling udover, hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

**§ 171.**

*Stk. 2.* Skade på passagerens person, der indtræffer i nævnte tidsrum, er bortfragteren pligtig at erstatte, såfremt det må antages, at den skyldes fejl eller forsømmelse af af ham selv eller nogen, han svarer for.

**§ 178.** For skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller som følge af, at skibet går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er bortfragteren ansvarlig, medmindre det må antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

**§ 172.** For så vidt angår rejsegods, der overgives i bortfragterens varetægt, får bestemmelserne i §§ 91-93 og §§ 118-123 tilsvarende anvendelse.

**§ 173.**

*Stk. 3.* Penge, værdipapirer og kostbarheder erstattes ikke efter bestemmelserne i denne paragraf.

*Forslaget.*

**§ 187.** Afbryder passageren rejsen på grund af forhold, som ikke kan lægges ham til last, jfr. § 185, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 184, eller efter rejsen er påbegyndt i medfør af § 186, har bortfragteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Har bortfragteren modtaget betaling, udover hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

**§ 188.** Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab som forvoldes ved at en passager dør eller kommer til skade på grund af en hændelse under befordringen, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som han svarer for. Tilsvarende gælder tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren.

**§ 189.** Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab som forvoldes ved at rejsegods går tabt eller beskædiges, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Det samme gælder tab eller skade forvoldt ved forsinkelse med befordringen eller udlevering af rejsegods.

*Stk. 2.* Medmindre andet er udtrykkeligt aftalt, er bortfragteren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

**§ 190.** Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis han beviser, at passageren ved fejl eller forsømmelse har medvirket til tab eller skade som nævnt i §§ 188-189.

**§ 191.** Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens størrelse og for, at tabet eller skaden er opstået ved en hændelse under transporten.

*Stk. 2.* Ved dødsfald eller personskaade har den, som kræver erstatning også bevisbyr-

*Gældende formulering.***§ 171.**

*Stk. 3.* I indenrigsfart kan bortfragteren ikke tage andet forbehold om indskrænkning i sit ansvar end, at erstatningen ikke skal kunne overstige 20.000 kr. Under forudsætning af gensidighed kan kongen udvide denne bestemmelse til også at gælde fart mellem Danmark og andre stater.

**§ 172.** For så vidt angår rejsegods, der overgives i bortfragterens varetægt, får bestemmelserne i §§ 91-93 og §§ 118-123 tilsvarende anvendelse.

*Forslaget.*

den for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

*Stk. 3.* For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

*Stk. 4.* For tab som følge af forsinkelse, har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

**§ 192.** Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 700.000 francs for hver passager som dør eller kommer til skade. Ansvar for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passagerer kan ikke overstige 16.000 francs.

*Stk. 2.* Bortfragterens ansvar for tab som følge af at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige:

- 1) 10.000 franc pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj,
- 2) 50.000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøjet samt den håndbagage, som medføres i eller på køretøjet, og
- 3) 16.000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods.

*Stk. 3.* For så vidt angår tab af eller skade på rejsegods som nævnt i stk. 2, nr. 1 gælder begrænsningsbeløbet for hver enkelt hændelse og ellers for hver enkelt rejse.

*Stk. 4.* De i stk. 1 og 2 fastsatte grænser for erstatningens størrelse omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

*Stk. 5.* Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

*Stk. 6.* Ved udtrykkelig aftale mellem passageren og befragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse, end den i stk. 1 og 2 anførte.



*Gældende formulering.**Forslaget.*

**§ 193.** Ved udtrykkelig aftale med passageren kan bortfragteren forbeholde sig ret til i det opståede tab at foretage fradrag på højst:

- 1) 1.500 francs pr. køretøj for skade på køretøj,
- 2) 200 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods, og
- 3) 200 francs pr. passager for tab som følge af forsinkelse.

**§ 194.** Bortfragteren har ikke ret til at begrænse ansvaret i medfør af § 192 eller foretage fradrag som nævnt i § 193, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 195.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og om grænserne for hans ansvar finder anvendelse selv om kravet mod ham ikke grundes på befodringsaftalen.

**§ 199.** Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for efter § 233. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

*Stk. 2.* Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 197.** Udføres en befodrning helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befodrningen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Ved befodrning som udføres med skib, er den som udfører befodrningen ansvarlig for sin del af befodrningen efter samme bestemmelser som bortfragteren. § 196 finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Bortfragteren og den som er ansvarlig efter stk. 2 hæfter solidarisk, og det

*Gældende formulering.**Forslaget.*

samlede ansvar kan ikke overstige de i § 192 fastsatte ansvarsgrænser.

**§ 198.** Har en passager lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, kan erstatningskrav kun rejses af passageren selv eller af nogen, som er indtrådt i hans retsstilling.

*Stk. 2.* Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham.

**§ 199.** Enhver forhåndsaftale, som har til formål at begrænse sagsøgerens ret til at vælge værneting i retstvister om befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retstvister til voldgift, er ugyldig.

*Stk. 2.* Det kan dog aftales, at søgsmål efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller hovedforretningssted,
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- 3) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sin bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

**§ 200.** §§ 181-198 kan ikke fraviges ved aftale til skade for passageren ved befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater, eller når afgang- eller ankomststedet ifølge befordringsaftalen ligger i en af disse stater. Dette gælder uanset om befordringen i øvrigt er undergivet fremmed ret.

**§ 201.** Uanset § 200 kan bortfragteren ved befordring af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden før passageren går om bord og efter han er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skib og land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren. For håndbagagens vedkommende kan bortfragteren ligeledes forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden før godset

*Gældende formulering.***§ 220.**

*Stk. 4.* Har en af de skyldige herefter måttet udrede mere, end der forholdsvis falder på ham, kan han holde sig til den anden for så stort et beløb, som han har måttet udrede for meget, og han indtræder i den søpanteret, der er tillagt erstatningsfordringen.

**§ 223a.** Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på anden måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.

**§ 284.** Følgende fordringer forældes, når de ikke inden efternævnte tidsfrister gøres gældende ad retlig vej eller, hvis det måtte tilkomme en dispachør at træffe afgørelse vedrørende fordringen, anmeldes for denne:

- 1) for fordring på bjærgeløn: to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet;

*Forslaget.*

bliver bragt om bord og efter det er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som nævnt ovenfor eller for den tid godset er i bortfragterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.

*Stk. 2.* Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, medens godset er i den anden fragtførers varetægt. Det samme gælder såfremt passageren ifølge befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden end bortfragteren.

*Stk. 3.* Bortfragteren kan i alle tilfælde forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der beføres som rejsegods.

**§ 220.**

*Stk. 4.* Har en af de ansvarlige måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som han ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktsforbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gældende i den udstrækning, det fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 118, 120, 188-194 eller tilsvarende regler i fremmed ret, som finder anvendelse i forholdet til skadelidte.

**§ 222.** Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.

*Om forældelse af visse fordringer.*

**§ 284.** Forældelsesfristen for følgende fordringer er:

- 1) for fordring på bjærgeløn, to år fra dendag, da bjærgningen blev afsluttet,

*Gældende formulering.*

- 2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 223 a: to år fra den dag, da skaden blev voldt, eller, når regres søges efter § 220, stk. 3, et år fra betalingsdagen;
- 3) for fordring på erstatning for tab af eller skade på ladning eller rejsegods eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement: et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle udleveres;
- 4) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 136, eller § 216, stk. 2: et år fra dispachens datum;
- 5) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig, og som ikke indgår under 1-4 i denne paragraf: tre år fra forfaldsdag;
- 6) for fordring på den, der er blevet personligt ansvarlig efter § 246 eller § 253: den for søpanterettens forældelse fastsatte frist.
- 2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 223 a: to år fra den dag, da skaden blev voldt, eller, når regres søges efter § 220, stk. 3, et år fra betalingsdagen;

*Forslaget.*

- 2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke, som nævnt i § 222, to år fra den dag, da skaden blev voldt,
- 3) for fordring på erstatning efter § 188, 1. punktum to år fra den dag, da passageren gik i land, eller dersom dødsfald har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet. Har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted,
- 4) for fordring på erstatning efter § 189, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet, eller hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted,
- 5) for fordring på erstatning efter § 188, 2. punktum to år fra den dag, da passageren eller rejsegodset blev udskibet,
- 6) for fordring på erstatning efter § 118 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret,
- 7) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvis dette sker på et senere tidspunkt,
- 8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 136 eller § 216, stk. 2, et år fra dispachens dato,
- 9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 234, nr. 5, tre år fra forfaldsdag,
- 10) for fordring på den, der er blevet personlig ansvarlig efter § 246 eller § 253, den for søpanterettens forældelse fastsatte frist, jfr. §§ 248 og 254, og
- 11) for regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i nr. 2, 6 og 7, et år fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personskade, jfr. nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt.

*Gældende formulering.*

*Stk. 2.* I de i stk. 1 angivne tilfælde afgøres det efter loven i det land, hvor sag er anlagt, om forældelsen er afbrudt.

**§ 8.** For så vidt ikke kongen i henhold til § 122 i søloven har truffet anden bestemmelse, kommer denne lov til anvendelse ved befording af gods med skib mellem Danmark og andre stater, der har tiltrådt den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, og ved befording af gods med skib fra Danmark til andre stater, der ikke har tiltrådt nævnte konvention, således, at denne lovs bestemmelser træder i stedet for de tilsvarende bestemmelser i søloven.

*Forslaget.*

*Stk. 2.* Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb, eller såfremt det tilkommer en dispachør at træffe afgørelse om fordringen ved anmeldelse for dispachøren.

*Stk. 3.* Enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere forældelsesfrister end de, der er nævnt i stk. 1, er ugyldig.

*Stk. 4.* Det afgøres efter loven i det land, hvor sagen er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i nr. 3, 4 og 5 senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted.

*Stk. 5.* I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse.

Lov nr. 150 af 7. maj 1937 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer som ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951

§ 8, *stk. 1.* Denne lov kommer til anvendelse ved befording af gods til søs i henhold til konnossement eller lignende adkomstdokument udstedt i en stat, som har tiltrådt den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, men som ikke har tiltrådt tillægsprotokollen af 1968. Er et sådant dokument udstedt her i riget eller i en stat, som har tiltrådt konventionen og protokollen, kommer loven til anvendelse i det omfang, det føler af Danmarks konventionsmæssige forpligtelser overfor stater, som alene har tiltrådt konventionen, at dette dokument skal være underkastet konventionens bestemmelser.