

Naar man har begrænset Reglen til at angaa Indenrigsfart, skyldes det, at man har ment, at i den internationale Fart, hvor dansk Skibsfart skal konkurrere med fremmed Skibsfart, bør man ikke begrænse Kontraktfriheden stærkere end ved Konnossementsloven sket, hvor Begrænsningen kun gælder med Hensyn til „Fragtaftaler“, der indeholdes i et Konnossement eller lignende Adkomstdokument angaaende Befordring af Gods over Søen; er Dokumentet udstedt i Henhold til Certeparti, gælder Loven kun for Dokumentet, for saa vidt dette bestemmer Retsforholdet mellem Bortfragteren og Indehaveren. Bestemmelsen i § 122 er derimod ganske generel. Reglen gælder alle i Forslaget indeholdte Bestemmelser om Bortfragterens Ansvar, og vil ogsaa finde Anvendelse f. Eks. paa Forbehold, der tilsigter til Bortfragterens Fordel at hidføre en anden Fordeling af Bevisbyrden for indtruffet Skade eller Ret til Erstatning end den, Loven foreskriver, eller som følger af almindelige Retsregler.

Uanset at den normale Tidsgrænse for Bortfragterens Ansvar for Godset efter § 101 spænder fra Godsets Modtagelse til dets Aflevering, har man dog ikke ment, at Begrænsningen i Retten til at fraskrive sig Ansvar for Godset bør gælde for længere Tidsrum end fra Godsets Lastning til dets Losning. Dels stemmer dette nemlig med Konnossementslov-Forslaget, dels har man anset det for ubilligt, at Bortfragteren i den Tid, hvor Godset opbevares i Land, paa dette Omraade skulde stilles daarligere end andre, der har Gods i Forvaring paa Landjorden, og som har fuld Frihed til at fraskrive sig Ansvar for Godset.

Fra den opstillede Hovedregel gøres der dog — i Overensstemmelse med Konnossementslov-Forslagets Regler — en Række Undtagelser.

For det første gælder Reglen ikke, naar Fragtaftalen gælder levende Dyr, eller Gods, der transporteres paa Dæk. For det andet kan Bortfragteren limitere sit Ansvar til 1 800 Kr. for hver Kollo eller anden Enhed af Godset. For det tredje

kan Bortfragteren forbeholde sig Ansvarsfrihed for Skade som Følge af visse bestemte Forhold, nemlig Fejl eller Forsømmelse i Navigeringen eller Behandlingen af Skibet, udvist af Skibsfører, Mandskab eller Lods eller andre, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste, og Brand, medmindre denne skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv.

Efter Paragraffens sidste Stykke kan de foregaaende Bestemmelser — under Forudsætning af Gensidighed — udvides til at gælde ogsaa Fart mellem Danmark og andre Stater. Under Forudsætning af, at Lovforslagene gennemføres i det store og hele enslydende i alle de nordiske Lande, vil saadan Gensidighed foreligge mellem disse Lande, og en Anvendelse af Udvidelsesbestemmelsen vil da bevirke, at Konnossementslovens Regler, for saa vidt angaar Fart mellem disse Lande, helt vil fortrænges af Sølovens almindelige Regler.

Det vil ses, at Forslaget med Hensyn til Ansvarsbegrænsningen til 1 800 Kr. afviger fra den i Oslo i Februar 1936 vedtagne Tekst. Dette skyldes Ønsket om at opnaa Overensstemmelse med den svenske Tekst, der paa dette Punkt blev ændret under Forslagets Behandling i den svenske Rigsdag.

Til § 123.

Ogsaa denne Bestemmelse betegner en Undtagelse fra Hovedreglen i § 122, nemlig for saa vidt angaar Gennemgangsbefordring og Underbortfragtning.

Ved en „gennemgaaende Fragtaftale“ forstaaes en Aftale, der gaar ud paa Befordring af Godset af flere forskellige Fragtførere, den ene efter den anden, til Godsets *endelige* Bestemmelsessted, men saaledes at kun den ene af Fragtførerne overfor Befragteren staar som den, der har paataget sig hele Befordringen. Naar der udstedes Gennemgangskonnossement, indeholder dette en Forpligtelse til at aflevere Godset paa det endelige Bestemmelsessted. Om Gennemgangskonnossementer henvises til Forslagets § 168.

Den i § 123 indeholdte Regel forudsætter den almindelige Regel, at Bortfragteren