

Uanset at det efter Ordlyden kun er Forbehold i „Fragtaftalen“, jfr. § 1, b, der erklæres ugyldige, kan det dog ikke antages at have været Meningen, at Forbehold tagne i et andet særligt Dokument ubetinget vil være gyldige. De vil tydeligvis ikke kunne paaberaabes overfor en Konnossementsindehaver. Overfor Befragteren vil saadanne Forbehold vel kunne paaberaabes, hvis de er indtaget i et Certeparti, jfr. § 1, b og § 5, 2det Stk., men er Certeparti ikke oprettet, synes det efter Udtalelserne paa de diplomatiske Konferencer at være Meningen, at Bortfragteren heller ikke i Forhold til Befragteren skal kunne gøre Forbehold om Ansvarsfrihed gældende i Strid med den her omhandlede Regel. Visse Undtagelser herfra kan dog vel forekomme, f. Eks. med Hensyn til Erstatning for Skade paa Gods ved Lastning eller Stuvning, naar denne skal udføres af Afladeren.

§ 5, 3die Stk., og § 6 hjemler Undtagelser fra den her givne Hovedregel.

Til § 4.

Denne Paragraf giver i Tilslutning til Reglerne i § 3, Punkt 1 og 2, nærmere Bestemmelser om Bortfragterens Ansvar for Tab og Beskadigelse af Godset. Hovedbestemmelsen findes i Punkt 2, 1ste Stk. Ved Bestemmelsen i Litra a er den Opfattelse legaliseret, som anser Friskrivning for Ansvar i visse Henseender for reelt berettiget.

Ansvar for Skade som Følge af Forsinkelse, der ikke medfører Tab af eller Skade paa Godset, berøres ikke af denne Lov.

Punkt 1. Hvad der forstaas ved Skibets Sedygtighed fremgaar af Henviisningen til § 3, Punkt 1.

Punkt 2. I 1ste Stk. gives en Opregning af de Tilfælde, hvor der ikke foreligger Erstatningspligt for Bortfragteren. Den tilsvarende Regel i Sølovsforslaget findes i § 122, 2det Stk., hvor dog kun de her under Litra a og b nævnte Tilfælde er optaget.

Den egentlige Hovedregel i dette Stk. findes under Litra q, der svarer til Sølovsforslagets § 118. Til Litra q er knyttet en særlig Bevisregel, og til 2det Stk. er med

Støtte i Undertegningsprotokollen knyttet en anden Bevisregel, der refererer til Tilfældene under c—p.

Tilfældet under Litra l maa sammenholdes med § 4, Punkt 4, og Tilfældet under Litra p med § 3, Punkt 1, og § 4, Punkt 1.

Punkt 3. Bestemmelsen har Hensyn til Afladerens Ansvar og synes at angaa ogsaa Tab, som ikke har fysisk Skade paa Skibet til Forudsætning. Den parallelle Bestemmelse i Sølovsforslaget findes i § 97, 1ste Stk.

Bestemmelsen finder Anvendelse ogsaa paa Skade som Følge af Indlastning af farligt Gods; hvis i dette Tilfælde Bortfragteren ikke har haft Kendskab til Godsets Beskaffenhed, indtræder et strengere Ansvar, jfr. § 4, Punkt 6, 1ste Stk., 2det Punktum.

Punkt 4. Reglen gaar noget videre end Sølovsforslagets § 98, for saa vidt som Deviation for at bjerge Skib eller Gods efter Ordlyden altid skal være tilladt. Det vil dog vist nok være tilladt at fortolke Bestemmelsen derhen, at ogsaa en saadan Deviation skal være rimelig.

Reglen afgør ikke, om en Deviation altid skal anses som rimelig, naar den gøres i Overensstemmelse med en forud tilbørlig truffet Bestemmelse, eller om ogsaa en saadan Deviation kan falde udenfor Begrebet „rimelig“. Som Støtte for sidstnævnte Opfattelse kan anføres den præceptive Bestemmelse i § 3, Punkt 8.

Bestemmelsen om Ansvarsfrihed for Skade i Anledning af en tilladt Deviation angaar alene Ansvar for Omsorgen for Godset. Spørgsmaalet om Ansvar for f. Eks. Tidstab, falder udenfor Loven.

Punkt 5. Den i Konventionen angivne Maksimumsgrænse for Bortfragterens Ansvar, £ 100 Guld pr. Kollo eller anden Enhed af Godset, er med Hjælp i Konventionens Art. 9 omskrevet til 1 800 Kr. i Guldværdi, jfr. herved Sølovsforslagets § 122.

Ved Udtrykket „vedkommende Godset“ er angivet, at Ansvarsbegrænsningen gælder ikke blot for fysisk Skade paa Godset, men ogsaa deraf afledt Skade.