

[Ministeren for Handel, Industri og Søfart.]

Gods saavel som Passagerer, hvis Skibet er indrettet dertil, og at optræde som Sagsøger i Sager, der angaar Skibet, altsaa en vis Begrænsning i Forhold til tidligere, der skyldes, at Rederierne nu selv i langt større Omfang end hidtil er i Stand til at disponere paa fjerne Pladser. — Med Hensyn til Skibsførerens Fuldmagt for Ladningsejeren indeholder Forslaget i det væsentlige de samme Regler som nu, kun at disse er omredigeret.

Endvidere skal jeg nævne Reglerne om Liggedage og Overliggedagsgodtgørelse. Ligesom den gældende Sølov gaar Forslaget ud fra det Synspunkt, at Befragteren har Krav paa en vis Liggetid uden særskilt Betaling og en vis Overliggetid mod særskilt Betaling. Derimod har man, som det vil ses i §§ 81, 85 og 86, forladt — i hvert Fald for større Skibe — den stive Skala for Antallet af Liggedage og den faste Takst for Godtgørelse af Overliggetid. Jeg kan i denne Forbindelse nævne, at Liggetiden for Skibe over 400 t beregnes som den Tid, der ved Aftalens Indgaaelse med Rimelighed kunde paaregnes at medgaa til Lastningen, naar Hensyn tages til Skibets og Lastens Art og Størrelse, Lasteindretningerne om Bord og i Havnen og andre Omstændigheder, der kan sidestilles med de nævnte. Disse Ændringer er særdeles betydningsfulde, selv om de ikke er af egentlig principiel Art.

Som et sidste Eksempel paa den her omhandlede Gruppe af Bestemmelser skal jeg nævne det nye Afsnit om Konnossementer. Reglerne om Konnossementer er i væsentlig Grad omredigeret og er samtidig samlet i eet Afsnit, men de bygger paa den samme Forstaaelse af Konnossementets Natur og Betydning som hidtil.

Med Hensyn til den anden Gruppe af Bestemmelser, nemlig saadanne Ændringer, der betegner nye Principper, er den vigtigste Ændring den, at man har gjort et Brud paa den fra gammel Tid herskende Kontraktfrihed paa Befragtningsrettens Omraade. Denne Frihed har i Tidens Løb i nogen Grad medført, at man i større Omfang end rimeligt ved Hjælp af Klausuler i Certeparti og Konnossement har fraskrevet sig Ansvar for Skade paa Godset. Dette Forhold har længe været Genstand for Opmærksomhed i de forskellige Lande. Allerede i 1894 gennemførtes der saaledes i U. S. A. en Lov, den saakaldte Harter Act, hvorefter Ansvarsfrihedsklausuler i Konnossementer i vidt Omfang erklæredes

for ugyldige. Tilsvarende Love blev udstedt i forskellige af de britiske Dominions: I Australien 1904, i New Zealand 1908 og i Kanada 1910, uden at disse Love dog stemmer overens indbyrdes.

Navnlig paa Initiativ af de engelske Redere har man dernæst paa internationale Søfartskonferencer arbejdet med Spørgsmaalet om Ansvarsfrihedsklausuler i Konnossementer, for saa vidt angaar Udenrigsfarten, og for at styrke Konnossementets Egenskab af Omsætningspapir har man udarbejdet de saakaldte „Haag-Regler“, der i vidt Omfang udelukker Ansvarsfrihedsklausuler. Disse Regler fik deres endelige Udformning ved den internationale Konvention af 25. August 1924, hvilken Konvention for Danmarks Vedkommende søges gennemført ved det Lovforslag, jeg samtidig har den Ære at fremsætte, og som jeg bagefter skal omtale.

Lovforslaget omfatter ikke den indenrigske Fart, men da det er fundet hensigtsmæssigt ogsaa for denne Fart at indskrænke Kontraktfriheden og dermed styrke Konnossementets Værdi og Betydning, findes der i Lovforslagets § 122 en Regel, i hvilken det er fastsat, at Bortfragteren ikke i indenrigs Fart kan tage Forbehold om Indskrænkning i sit Ansvar for Godset i Tiden fra Lastningen til Losningen, uden for saa vidt angaar levende Dyr og Dækslast. 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 Skibets Fører, 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.

Disse Bestemmelser kan under Forudsætning af Gensidighed udvides til ogsaa at gælde Fart mellem Danmark og Norge, Sverige og Finland.

Til den tredje Gruppe af Bestemmelser hører Reglerne i §§ 167 og 168 om Modtagelseskonnossementer og Gennemgangskonnossementer. De Regler, der her er foreslaaet, er dog ret summariske, idet der endnu ikke inden for Videnskab og Retspraksis kan siges at foreligge fuldstændig Klarhed med Hensyn til Betydningen af disse to Dokumenter.

Ogsaa Bestemmelserne i Afsnit V., om Passagerbefordring, er i væsentlig Grad nyt Land for Lovgivningen. De foreslaaede