

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