

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 henvisne 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 redren hæfter for fejl fra slæbebådens side i til-