

fælde af trediemandsskade ved f. eks. påsejling på samme måde, som rederen hæfter for fejl begået af lodsens om bord på skibet. Fra dansk side har man ikke ment at burde ændre den eksisterende mere nuancerede retstilstand på dette område gennem en ny regel i loven. Fra svensk side har man heller ikke ønsket at medtage slæbebåden de nævnte steder.

Pkt. c-p gengiver med mindre justeringer KKL's formulering. I pkt. d har man således ændret naturhændelser „Act of God“ til naturkatastrofer for at få en mere ensartet nordisk lovtekst. Den forandrede ordlyd tilsigter ikke nogen realitetsændring. Ligeledes er der i pkt. l, m og p foretaget mindre redaktionelle ændringer. Til pkt. q er som i KKL knyttet en særlig bevisbyrderegel. I KKL er der efter pkt. q føjet endnu en regel, der refererer til tilfældene under pkt. c-p og understreger muligheden af bortfragterens ansvar i disse tilfælde, hvis hans eller hans folks fejl godtgøres. Denne særlige bevisregel, der havde støtte i undertegnelsesprotokollen, har man under de nordiske forhandlinger fundet overflødig, hvorfor den er udgået.

Stk. 3 er en ny bestemmelse om nedsættelse eller bortfald af erstatningspligten i tilfælde af medvirken. En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i § 192 for så vidt angår bortfragterens ansvar for passageren og dennes rejsegods. Sidstnævnte regel bygger på de til grund for denne bestemmelse værende to konventioner om henholdsvis transport af passagerer og disses rejsegods. Konnossementskonventionen indeholder ikke en tilsvarende regel, men der har dog under de nordiske drøftelser været enighed om, at konventionen ikke udelukker anvendelsen af denne regel.

Til § 119.

Stk. 1 svarer nøje til den gældende sølovs § 119, der samtidig dækker KKL § 4,6-stk. 1. Bestemmelsen gælder, uanset om befordringen sker i henhold til konnossement eller ej. Den må sammenholdes med lovudkastets § 97, stk. 2, hvorefter afladeren er ubetinget ansvarlig for skade, såfremt bortfragteren ikke kendte godsets farlige beskaffenhed.

Stk. 2 svarer til KKL § 4,6-stk. 2. Den omhandler den situation, hvor bortfragteren

kendte godsets beskaffenhed, men hvor der senere viser sig en konkret fareforøgelse — i modsætning til stk. 1, der vedrører den abstrakte fare — for mennesker, skib eller gods, der gør det uforvarsligt at beholde det om bord.

Til § 120

Denne bestemmelse angiver maksimumsgrænserne for bortfragterens ansvar. I konnossementskonventionen art. 4,5 blev det i 1924 fastsat til £ 100 guld pr. kollo eller anden enhed af godset. I KKL § 4,5 blev dette med hjemmel i konventionens art. 9 omskrevet til 1.800 kr. i guldværdi, og en tilsvarende begrænsning blev for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart fastsat i sølovens § 122 ved sølovsændringen i 1937. Da det imidlertid viste sig, at meget få af de lande, der havde ratificeret konnossementskonventionen og vedtaget love i overensstemmelse med konventionens regler, havde indført bestemmelser om, at begrænsningsbeløbet skulle beregnes efter guldværdi, blev KKL's og sølovens bestemmelser herom i 1951 ændret, således at reglerne om, at beregningerne skulle ske efter guldværdi, blev ophævet.

Spørgsmålet om en ajourføring af Haag-reglernes ansvarsbegrænsningsbeløb var et af de væsentligste problemer på den i 1967 og 1968 afholdte Bruxelleskonference. Den resulterede som nævnt i indledningen i vedtagelsen af de såkaldte Visby-regler, der bl. a. på dette område ændrede Haag-reglerne. Den udvikling, der siden 1924 havde fundet sted på transportområdet med bl. a. en stadig mere udbredt benyttelse af containere, havde medført kritik af de gamle regler. Endvidere havde udviklingen indenfor de kombinerede transportgjort det naturligt at sammenligne reglerne om begrænsning af ansvaret indenfor søtransporten med de tilsvarende regler af nyere dato, der gælder for jernbane, landevejs- og lufttransporter.

Resultatet af forhandlingerne i Bruxelles, hvor stærkt modstridende synspunkter stod overfor hinanden, blev nogle ret udviklede regler til erstatning af Haag-reglernes ansvarsbegrænsningssystem. En begrænsning for hvert kollo eller anden enhed blev dog bibeholdt som princip med et begrænsningsbeløb på 10.000 Poincaré-francs svarende til ca. 5.000 d.kr. Denne regel suppleres med en bestemmelse om ansvarsbegrænsning efter