

vægt, nemlig 30 frcs. svarende til 15 kr. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet. Denne sidste regel kan benyttes, såfremt den måtte give et højere beløb, hvilket vil være tilfældet, såfremt godset vejer mere end 333 kg. Tanken bag disse alternative muligheder for beregning af begrænsningsbeløbet er et ønske om at dække det særligt værdifulde, men måske ikke særligt tungtvejende gods samtidig med, at man gennem „kilobegrænsningen“ sikrede sig, at der skete en generel forhøjelse af de gamle satser.

Disse nye regler erstatter den gældende sølovs § 120 om fastsættelse af erstatningens størrelse samt § 122, stk. 1, 1. pkt., der for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart fastsætter en kolobegrænsning på 1.800 kr. Endvidere erstatter lovudkastets bestemmelse KKL § 4,5, der gengav Haag-reglernes begrænsningsregel.

*Stk. 1* gengiver i 1. pkt. art. 4,5-a) i den ændrede konnossementskonvention, der som nævnt ovenfor åbner alternative muligheder for at beregne begrænsningsbeløbets størrelse på grundlag af kollo eller kilo. Når man har benyttet ordlyden „eller som tabet i øvrigt vedrører“, har dette forbindelse med, at man som nævnt ovenfor ad § 118 har ønsket at være neutral overfor spørgsmålet om forsinkelsesansvaret. I det omfang domstolene måtte finde, at forsinkelsestab falder ind under ansvarsbestemmelserne i lovudkastets § 118, vil dette tab være omfattet af begrænsningsbeløbene.

I art. 4,5-d) er det fastsat, at ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af en nihundrededels finhed, den såkaldte Poincaré-franc, der for tiden svarer til 0,5027057 danske kroner. Poincaré-francen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes som en regneenhed i en række internationale sørets-konventioner, jfr. den gældende sølovs § 255 om globalbegrænsning af rederansvaret (der jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag jfr. Ft. T. 1971-72 Afd. A., sp. 1451 foreslås ændret til § 235).

*Stk. 2.* Som supplement til reglen i stk. 1 findes en bestemmelse, der gengiver konventionens art. 4,5-c), som er udformet med henblik på de moderne lastesystemer, og hvorved man har søgt at løse spørgsmålet om, hvorledes en container skal behandles i

relation til ansvarsbegrænsning baseret på kollo. Brugen af containere hindrer oftest en kontrol af dens indhold. Bestemmelsen fastsætter, at en container, pallet eller et lignende transportmiddel ikke betragtes som en samlet enhed, såfremt antallet af kolli, der findes i containeren, er angivet i konnossementet, men hver af disse betragtes for sig. Findes der i containeren dels kolli, der er selvstændigt opregnet i konnossementet, dels gods, som ikke er særligt opregnet i form af kolli, skal dette øvrige gods betragtes som et kollo i relation til ansvarsbegrænsningen. Er ingen opregning af de kolli, der findes i containeren, angivet i konnossementet, skal containeren som sådan betragtes som et kollo. Bestemmelsen udelukker ikke selvstændigt ansvar for containeren som sådan. Konventionsbestemmelsen indeholder ikke nogen definition af begrebet container eller pallet, hvorfor disse udtryk må omfatte, hvad man transportteknisk og kommercielt forbinder med disse begreber.

Når man her og i de følgende bestemmelser har anvendt ordene „eller andet modtagelsesbevis“ skyldes dette et ønske fra norsk side, da fragtbreve har stor betydning i den norske kystfart, hvor de benyttes i stedet for konnossementer.

*Stk. 3* gengiver konventionens art. 4,5-f) og g), der i lighed med Haag-reglernes art. 4,5-3 stk. åbner mulighed for, at der kan aftales et højere maksimumsbeløb for bortfragterens ansvar end fastsat i lovudkastets stk. 1 og 2. Svarende til Haag-reglernes art. 4,5-stk. 2, er også den følgende regel om, at afladerens oplysninger om godsets værdi, der er givet før indlastningen, og som er optaget i konnossementet skal gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis resultatet bliver en højere grænse end den i stk. 1 angivne. Bestemmelsen i sidste pkt., der ligeledes gentager Haag-reglernes bestemmelse, åbner mulighed for, at bortfragteren kan føre bevis for, at godset ikke har haft den angivne værdi.

*Stk. 4.* gengiver art. 4,5-b), der angiver, hvorledes erstatningen skal fastsættes. Den valgte formulering svarer stort set til en tilsvarende bestemmelse i den internationale konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR), art. 23, og den hertil svarende danske lov af 10. marts 1965 om fragtaftaler