

konnossement eller lignende adkomstdokument angående befordring af gods over søen.

Ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven kommer de uforgævelige regler for det første til at omfatte konnossementsfarten, dvs. den befordring i henhold til konnossement, der falder under konnossementskonventionen. Under de nordiske drøftelser har der imidlertid specielt fra norsk side været rejst et stærkt ønske om derudover at bevare den eksisterende retstilstand på dette område, dvs. at de uforgævelige regler som hidtil også skulle omfatte indenrigs og dermed ligestillet nordisk fart, hvad enten befordringen sker i henhold til konnossement eller ej. Baggrunden for dette ønske er den ret betydelige norske kystfart, hvor man ved godsbefordring som oftest benytter fragtbrev i stedet for konnossement. På denne baggrund samt for at bevare den nordiske retsenhed på dette område, har man derfor besluttet at bevare den gældende sølovs regel, idet man samtidig har fundet, at dette ikke ville være i strid med konnossementskonventionen.

Ved udformningen af bestemmelsen har man af lovtekniske grunde fastsat det uforgævelige ansvars omfang i lovudkastets § 122, mens den fart, dette ansvar omfatter, omtales i lovudkastets § 168.

Stk. 1 erstatter den gældende sølovs § 122, stk. 1. I overensstemmelse med denne bestemmelse samt KKL § 3,8-1. pkt. samt §§ 7 og 1 e) fastsættes det, at ethvert forbehold i fragtaftalen, der fritager bortfragteren for ansvar i medfør af lovudkastets §§ 118 og 120 i tiden fra lastningens begyndelse til losningens afslutning, er ugyldig. Hvilken fart dette skal gælde er som nævnt ovenfor anført i lovudkastets § 168. I overensstemmelse med KKL art. 1 c) og den gældende sølovs § 122 gælder reglen ikke levende dyr og dækslast.

Stk. 2 gengiver KKL § 3,8-2. pkt. vedrørende aftale om overdragelse af ret til erstatning ifølge forsikringsaftale eller lignende aftaler, der ligeledes er ugyldige.

Stk. 3 gengiver KKL § 5, stk. 3 vedrørende bestemmelser om fælleshavari.

I *stk. 4* er optaget bestemmelsen fra KKL § 6, som er en stærk forenklet udformning af konnossementskonventionens art. 6, der under forudsætning af, at der ikke udstedes

konnossement, hjemler en indskrænkning af bortfragterens ansvar, når visse særlige omstændigheder gør det rimeligt.

Til § 122 a.

Konnossementskonventionens regler om ansvarsfritagelse og ansvarsbegrænsning medfører, at bortfragteren under visse betingelser pålægges et mindre ansvar, end hvad der ville følge af almindelige erstatningsregler. Dette har man undertiden forsøgt at omgå ved at rejse sag mod bortfragteren baseret på ikke-kontraktlig grundlag. Ligeledes har man søgt at omgå bestemmelserne ved at rejse erstatningskrav mod bortfragterens folk i stedet for mod bortfragteren selv, idet man forudsatte, at bortfragterens folk ikke kunne påberåbe sig konventionens regler. De fleste transportretlige konventioner af nyere dato indeholder bestemmelser, der fastsætter, at transportørens folk skal kunne påberåbe sig de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren selv i henhold til de pågældende konventioner.

Med henblik på at løse disse spørgsmål på tilsvarende måde indenfor konnossementskonventionens område indeholder Visby-reglerne i art. 4 bis en tilføjelse til Haag-reglernes art. 4, der gengives i nærværende bestemmelse.

Stk. 1, der gengiver art. 4 bis, 1, løser det førstnævnte problem, at de indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som konventionen indeholder, skal anvendes, hvad enten retsagen mod rederen baseres på kontraktforhold eller på ansvar uden for kontrakt. I lovudkastets § 201, stk. 3, i passagerkapitlet findes en ganske tilsvarende bestemmelse.

Stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med art. 4 bis, 2 og 3, at konventionens bestemmelser finder tilsvarende anvendelse, hvis der rejses erstatningskrav mod bortfragterens folk, samt at det samlede ansvar ikke i noget tilfælde skal overstige de ansvarsbegrænsningsbeløb, som konventionen fastsætter. Herved løses det andet problem ved i konventionen at indføre den såkaldte „Himalaya-klausul“, der har navn efter en konkret retssag, der er beskrevet i bemærkningerne til lovudkastets § 200 i passagerkapitlet, hvor der foreslås en tilsvarende bestemmelse. En sådan findes også i den gældende sølovs § 261 for så vidt angår reglerne om