

begrænsning af rederens ansvar (der jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag jfr. Ft. T. 1971-72. Afd. A, sp. 1458 foreslås ændret til § 241).

Under de nordiske drøftelser har man på baggrund af forhandlingerne i Bruxelles vedrørende Visby-reglerne behandlet spørgsmålet om, hvorvidt „bortfragterens folk“ også omfatter selvstændige medhjælpere. I den engelske konventionstekst til art. 4 bis, 2 hedder det „a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor)“. Den franske konventionstekst taler i denne sammenhæng alene om bortfragterens „préposé“. Baggrunden for det særlige tillæg i den engelske tekst var ikke mindst et ønske fra engelsk side om, at bestemmelsens anvendelsesområde ikke skulle blive for omfattende.

Selv om konventionsteksten, i hvert fald den engelske, peger i retning af at indskrænke rækkevidden af den såkaldte „Himalaya-klausul“, har der under de nordiske drøftelser været enighed om, at det ikke ville være konventionsstridigt at lade selvstændige medhjælpere være omfattet af bestemmelsen. Begrebet „bortfragterens folk“ må derfor forstås i overensstemmelse med den gældende sølovs § 8, (der, jfr. udvalgets 3. betænkning og deraf følgende lovforslag, jfr. Ft. T. 1971-72, Afd. A sp. 1398 foreslås ændret til § 233) som omfattende skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, hvilket efter den gældende opfattelse også antages at omfatte selvstændige medhjælpere. Dette vil f. eks. kunne få betydning for stavedorer, der i et vist omfang allerede i dag gennem deres egne kontraktvilkår har fastsat visse regler om ansvarsbegrænsning. Hvorvidt sådanne ansvarsbegrænsningsklausuler er gyldige i dag udenfor Haag-reglernes område, må bedømmes efter dansk rets almindelige regler, men i hvert fald må sådanne selvstændige medhjælpere efter gennemførelsen af Visby-reglerne kunne benytte sig af lovens regler i overensstemmelse med nærværende bestemmelse.

I stk. 3, der gengiver art. 4 bis, 4, er det, ligesom det er sket for bortfragterens vedkommende i lovudkastets § 120, stk. 5, for bortfragterens folks vedkommende fastsat, at retten til ansvarsbegrænsning bortfalder i

tilfælde af grov egen fejl, jfr. bemærkningerne til lovudkastets § 120, stk. 5.

#### Til § 123.

Som nævnt i indledningen er der i lovudkastet medtaget enkelte bestemmelser, som ikke direkte er forårsaget af udarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne, men som man dog har fundet det naturligt at medtage i forbiudelse med revisionen af sølovens befragtningskapitel. For nærværende bestemmelses vedkommende er der tale om et område, hvor der på grund af nogle til dels modstridende nordiske retsafgørelser er opstået et behov for en revision af de gældende regler.

Den gældende § 123 indeholder en bestemmelse om bortfragterens ret til at forbeholde sig ansvarsfrihed, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden fragtfører, når dette enten er aftalt, eller det direkte eller stiltiende fremgår af fragtaftalen. Denne bestemmelse foreslås skærpet, som det fremgår af stk. 2. I stk. 1 foreslås optaget en helt ny bestemmelse, der mere generelt regulerer de særlige ansvarsfordelingsproblemer, der opstår, når den reder, der indgår transportaftaler, ikke selv udfører transporten.

Stk. 1. Denne bestemmelse, der efter en konkret svensk retssag har fået betegnelsen „Anti-Lulu-bestemmelsen“ fastsætter, at det ansvar, som påhviler bortfragteren, dvs. den reder eller anden, med hvem fragtaftalen er indgået, eller de rettigheder, som denne måtte have overfor befragteren, også finder anvendelse på den reder, som rent faktisk udfører befordringen eller en del deraf. Det fælles ansvar for den, med hvem transportaftalen er indgået, og den reder, der udfører transporten, er fastsat som et solidarisk ansvar, idet dog det samlede ansvar ikke skal kunne overstige de i lovudkastets § 120 fastsatte begrænsningsbeløb. En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i passagerkapitlet, lovudkastets § 174.

Om dette problem findes en række nordiske retsafgørelser, der som nævnt ikke stemmer overens. I en norsk og en svensk højeretsretsafgørelse, der begge er citeret i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender henholdsvis 1955 s. 81 „LYSAKER“ og 1960 s. 349 „LULU“, blev det fastslået, at alene det transporterende skibs rederi var ansvarlig efter konnossementerne, og godsmodtagernes