

krav mod tidsbefragteren (linien), dvs. den reder med hvem fragtaftalen var indgået, blev afvist, medmindre tidsbefragteren udtrykkeligt havde påtaget sig det samme ansvar som det transporterende skibs rederi.

I en mellemafgørelse afsagt af den danske Sø- og Handelsret citeret i Ugeskrift for Retsvæsen 1967 s. 333 „DOMINION LINE“ fulgte man ikke de norske og svenske domstoles linie vedrørende dette spørgsmål. „DOMINION LINE“, der ikke selv ejede skibe og derfor havde befragtet nogle skibe til at udføre transporten, blev i princippet holdt ansvarlig for lasteskader på det grundlag, at en virksomhed, som kalder sig en linie, bør have ansvar som en reder, særlig når konnossementerne bærer liniens navn. Linien ansås for at have påtaget sig transportansvaret overfor afskiberne i en kvantumskontrakt, og dette opfattedes som en retshandel til fordel for trediemand, nemlig konnossementsindehaveren. Dommen blev indanket for højesteret, men blev forligt inden domsforhandlingen. Denne afgørelse og de dermed forbundne problemer er i øvrigt behandlet i Ugeskrift for Retsvæsen 1967 afd. B.s.109 og i Arkiv for Sjørett bind 9 s. 530.

Under hensyn til den kritik, der fra forskellig side har været rejst mod resultatet af de norske og svenske domme, samt under hensyn til den usikkerhed, der opstod med faktiske retstilstand på dette område efter den sidstnævnte danske dom, har man i den nu foreslåede bestemmelse fastsat et solidarisk ansvar, der altså medfører, at ladningsejeren også kan holde sig til den, med hvem han har indgået transportaftalen, hvad enten han rent faktisk udfører transporten eller ej; en regel der stort set stemmer overens med afgørelsen i den danske dom.

Visse medlemmer af udvalget har fundet, at denne bestemmelse alene skulle finde anvendelse på linie- og rutefart, hvor disse problemer typisk vil kunne opstå. Da spørgsmålet dog også kan opstå i trampfart, har det været den³overvejende opfattelse i udvalget, at man i overensstemmelse med de øvrige nordiske lande ikke burde indskrænke bestemmelsens rækkevidde.

Stk. 2. I denne bestemmelse, der erstatter den gældende § 123, har man som nævnt ovenfor foretaget en skærpelse af de gæl-

dende regler vedrørende gennemgangbefordring, idet det nu kvæves, at det skal være aftalt eller fremgå af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis *skal* udføres af en anden end bortfragteren, for at denne kan forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den anden fragtførers varetægt.

Den foreslåede bestemmelse benævnes „Anti-Gudur-bestemmelsen“ efter en svensk dom, der er citeret i Nordiske Domme i Sjøretsanliggender 1962 s. 296. Forholdet i denne sag var dette, at et parti varer bestemt for Malmø blev losset i Helsingborg fra S/S „GUDUR“ og sendt videre derfra med jernbane for bortfragterens regning, hvilket skete under påberåbelse af en temmelig vidtgående omlastningsklausul i konnossementet.

Der opstod imidlertid skade på varerne, efter at de var udlosset i Helsingborg fra „GUDUR“, og spørgsmålet var så, om „GUDUR“'s rederi var ansvarlig herfor.

Mens rederiet blev dømt ved de to første instanser, blev det frifundet ved den svenske højesteret, hvor man fandt, at en omlastningsklausul i et konnossement måtte holde, uanset at denne klausul i denne sag var meget vidtrækkende.

Bl. a. på baggrund af den kritik, der i den juridiske litteratur og fra forskellig anden side har været rejst mod denne retsafgørelse, har der under de nordiske drøftelser været enighed om at foreslå den skærpede regel, der for fremtiden vil medføre, at en generelt affattet omlastningsklausul ikke vil kunne påberåbes til støtte for ansvarsfrihed. Bortfragteren vil ikke kunne påberåbe sig ansvarsfrihed, medmindre det er aftalt eller fremgår af omstændighederne, at omlastning skal finde sted.

Under de nordiske drøftelser behandlede man også spørgsmålet om, hvilke ansvarsregler der måtte gælde for en bortfragter, der, uden at det er klart forudsat eller udtrykkeligt aftalt, foretager omlastning, f. eks. som i den ovennævnte „GUDUR-sag“, til jernbane. Spørgsmålet måtte da være, om bortfragteren ville være ansvarlig efter f. eks. de i jernbanetransportkonventionerne fastsatte regler, også såfremt disse regler måtte være mindre strenge på enkelte punkter end sølovens regler. Disse problemer kan på nuværende tidspunkt formentlig ikke