

## Til § 152.

I *stk. 1, nr. 1-3*, er indarbejdet KKL § 3,3 om, hvad konnossementet på afladerens forlangende skal indeholde.

I *nr. 4* har man for så vidt angår henholdsvis modtagelses- og ombordkonnossementer yderligere fastsat, at modtagelsestidspunktet respektive indlastningstidspunktet kan kræves indsat. Dette svarer delvis til den gældende sølovs § 152, *stk. 1, nr. 4*. I pkt. 5 og 6 gengives den gældende § 152, *stk. 1, nr. 4* og 3 i en lidt ændret formulering.

Ved formuleringen af *stk. 2* har man alene søgt at bringe den gældende § 152, *stk. 2*, i nøjere sproglig overensstemmelse med KKL § 3,3-3. *stk.*

## Til § 159.

Når den gældende sølovs § 159 foreslås ændret skyldes dette, at reglerne om mortifikation ikke længere findes i lov om rettens pleje, men i lov nr. 145 af 13. april 1938 om mortifikation af værdipapirer. I stedet for konkret at henvise til denne lov, har man i overensstemmelse med nyere lovgivningsteknik generelt henvist til reglerne om mortifikation af værdipapirer.

## Til § 161.

Den gældende sølovs § 161 fastsætter bortfragterens ansvar for de i konnossementet angivne oplysninger om godset og fastslår med visse begrænsninger, at bortfragteren uden hensyn til skyld er ansvarlig for rigtigheden af disse oplysninger. Der er tale om et garantiansvar, der almindeligvis betegnes som „konnossementsansvaret“ i modsætning til „transportansvaret“, jfr. §§ 118 ff.

Konnossementskonventionen indeholdt i sin oprindelige formulering ikke en tilsvarende regel, og i overensstemmelse hermed indeholder KKL § 3,4 alene en regel om konnossementets beviskraft. Konnossementet er efter denne bestemmelse alene prima facie bevis, hvorved forstås at oplysninger som konnossementet indeholder antages at være rigtige medmindre modbevis føres.

Selvom KKL således ikke indeholder regler om konnossementsansvar — hvilket ved lovens gennemførelse gav anledning til visse betænkeligheder — har dette dog ikke givet anledning til vanskeligheder. I engelsk ret har man antaget, at den særlige „estoppel-

regel“ — en bevisregel, hvorefter den der har indrømmet eller anerkendt et vist faktum, afskæres fra at føre bevis for, at det forholder sig anderledes — gælder ved siden af konnossementskonventionen. I de nordiske lande har man antaget, at man kunne anvende reglerne i søloven om konnossementsansvaret ved siden af KKL.

I Visby-reglerne har man med forbillede i engelsk rets „estoppelregel“ tilføjet en ny regel tilkonnossementskonventionens art. 3,4, hvorved man afskærer adgangen til modbevis, d.v.s. bevis for, at oplysningerne i konnossementet er urigtige, overfor en trediemand, som har erhvervet konnossementet i god tro. Denne regel medfører, at bortfragteren bliver ansvarlig efter reglerne om transportansvaret i det omfang modbevis afskæres.

Ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven har man erstattet den gældende § 161, *stk. 1*, med en bestemmelse, der svarer til konnossementskonventionens art. 3,4 med den tilføjelse, som Visby-reglerne medførte, dvs. en regel om konnossementet som et prima facie bevis med en tilføjelse om, at modbevis ikke er tilladt, når konnossementet er overdraget til en godtroende trediemand.

Det ansvar, der herefter kan blive tale om, skal som følge af „estoppel-reglen“ bedømmes efter reglerne om transportansvar i § 118, hvorved det tidligere konnossementsansvar til en vis grad kan siges at være blevet konverteret til et transportansvar. Kommer godset skadet frem til modtageren, uden at det fremgår af konnossementet, at det var skadet ved modtagelsen, og bortfragteren ikke er i stand til eller i forhold til en godtroende erhverver af konnossementet afskæres fra at føre bevis for, at godset faktisk var skadet, da han modtog godset, bliver han behandlet, som om skaden var sket under transporten. Han bliver altså ansvarlig efter reglerne i udkastets § 118 og vil være ansvarlig, medmindre en af de der nævnte ansvarsfritagelsesgrunde finder anvendelse. Dette ansvar vil herefter kunne begrænses, jfr. lovudkastets § 120, ligesom erstatningen vil blive beregnet efter de almindelige regler om transportansvar.

Når man i *stk. 1* har anvendt formuleringen modtaget og *indlastet*, er det for at angive, at bestemmelsen omfatter indlastet