

ved personskade, men kan også opstå ved tingsskade f. eks. ved skade på last, nemlig når skaden i forhold til skadelidte er gjort op efter udenlandsk ret, som pålægger solidarisk ansvar for de kolliderende skibes redere. Hvis både det transporterende skib og det andet skib er ansvarlige for skaden, og skadelidte har valgt at søge erstatning hos det andet skib, kan da det transporterende skib, når det andet skib søger regres hos det transporterende skib for dets andel, gøre sådanne fritagelsesklausuler gældende, som gælder i dets forhold til skadelidte.

Det må antages, at dette efter den tidligere ret ikke har været tilfældet i Danmark og Sverige, hvor spørgsmålet hidtil ikke har været reguleret ved lov, men derimod vel i Norge.

Afgørende for den foreslåede løsning, der stemmer med den hidtidige norske lovregel, har, foruden ønsket om at opnå en fælles nordisk løsning på spørgsmålet, især været, at en anden ordning end den foreslåede ville medføre, at det transporterende skib stilles ringere, hvis skaden til dels skyldes et andet skib, end hvis det selv har hele skylden. Der kan rejses teoretiske indvendinger over for en hvilken som helst løsning af problemet, men problemet er ikke af større praktisk betydning på baggrund af de foreslåede regler om ansvaret overfor passagerer.

Forslaget går ud på, at det transporterende skib i regressen skal kunne benytte sig af de regler om ansvarsfrihed eller ansvarsbegrænsning, som gælder i forholdet mellem det og skadelidte. Det kan dels være regler, der findes i den på dette kontraktsforhold anvendelige lovgivning, først og fremmest ansvarsreglerne i sølovens 6. kapitel om befording af passagerer og rejsegods, eventuelt de tilsvarende regler i 5. kapitel om befording af gods, dels fremmede retsregler om samme spørgsmål, som i kraft af dansk international privatret skal anvendes. End-

videre kan det være regler, der findes i transportaftalen. Det vil især være tilfældet udenfor de ovenfor nævnte lovreglers præceptive område. Som eksempel herpå kan nævnes fart, som falder udenfor disse reglers geografiske anvendelsesområde, samt — for så vidt angår godsbefordring — fart i henhold til certeparti og, i hvert fald, hvis vedkommende lov bygger på Haag-reglerne, befording af levende dyr og dækslast.

Imidlertid har man fundet, at ansvarsfraskrivelser i sådanne kontrakter ikke bør kunne gøres gældende i videre omfang i regressen, end hvad der gælder indenfor de præceptive lovreglers område. Disse regler gøres så at sige præceptive ved regresopgøret, selv om man er udenfor det område, hvor de gælder præceptivt i forholdet mellem transportaftalens parter. Også her kan der enten være tale om at anvende den danske sølovs ovenfor nævnte regler eller regler af tilsvarende art i den fremmede ret, som ifølge dansk international privatret finder anvendelse på kontraktsforholdet. Indeholder denne fremmede ret ingen præceptive regler, må man falde tilbage på sølovens regler for at afgøre, i hvilket omfang ansvarsfraskrivelsen kan gøres gældende i regressen.

Til § 222.

Med en enkelt ændring stemmer reglen med den hidtidige § 223 a.

Ændringen tilsigter at bringe reglens ordlyd bedre i overensstemmelse med den ovennævnte Bruxelles-konvention af 1910. Forslaget betyder ingen realitetsændring, idet reglen altid har været forstået således, at der skal foreligge en fejl ved navigationen, for at den kan bringes i anvendelse. Den nuværende regel ville imidlertid efter sit indhold også dække f. eks. skade på et skib som følge af eksplosion om bord i et andet skib.