

Som det fremgår af *stk. 2*, bestemmes beregningsmetoden i øvrigt nærmere gennem tilknytning til børspris, markedspris eller den almindelige værdi af gods af samme slags og kvalitet. Dette følger af normale skadesvurderingsprincipper. Afvigelsen fra disse principper følger derimod af, at erstatning som regel almindeligvis ikke skal gives for indirekte skader eller individuelle interesser, f.eks. en speciel mulighed for lastmodtageren til at sælge godset videre til usædvanlig høj pris.

Til § 280. Ansvarsgrænser

Paragraffen, som svarer til § 120, stk. 2, i den gældende sølov, bestemmer den beløbsmæssige ansvarsbegrænsning ved tingsskader. Systemet med dobbelte ansvarsgrænser indebærer, som det fremgår, at grænsen for transportørens ansvar som udgangspunkt kan beregnes som 667 SDR pr. kollo eller anden godsenhed. Hvis ansvarsgrænsen derved bliver højere, kan den i stedet for beregnes til 2 SDR pr. kg af det berørte gods bruttovægt.

At afgøre, hvad der skal opfattes som et kollo eller en godsenhed, kan ind imellem volde besværligheder. Man har dog ikke foreslået at fastsætte nogen bindende definition. Ved bemælselsen kan man dog få nogen hjælp i nordisk og international retspraksis. Se Selvig, *Unit Limitation of Carriers Liability*, 1960, side 35-80.

Dersom ansvarsbegrænsningen i stedet for skal beregnes efter bruttovægt, omfattes også emballagen på det gods, som faktisk er blevet beskadiget. En delskade kan dog indebære, at hele kolloet eller forsendelsen må anses for skadet.

Det fremgår af § 120, stk. 4, i den gældende sølov, at en højere ansvarsgrænse kan bestemmes ved aftale mellem transportøren og aflasteren. En sådan aftale behøver ikke altid at være udtrykkelig, men kan også anses at foreligge ved, at den højere værdi fremgår af aflasterens oplysninger om godsets art, og at værdien uden forbehold er indført i konnossement eller andet transportdokument. Denne værdi er da gældende som beløbsmæssig ansvarsgrænse og kan også anses at udgøre godsets virkelige værdi i henhold til *stk. 1*, hvis ikke

andet bevises. Den nævnte bestemmelse er ikke blevet taget ind i det foreliggende udkast, eftersom dette anses at gælde uden særskilt bestemmelse herom. Dersom aflasteren svigagtigt giver urigtige oplysninger om godsets beskaffenhed og værdi, bliver transportøren ikke ansvarlig for det herigennem angivne højere beløb. Dette følger af § 30 i aftaleloven og er derfor ikke særskilt angivet i lovtæksten.

Til § 281. Ansvarsgrænser for enhedslastet gods

Paragraffen svarer til § 120, stk. 3, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5c, samt til artikel 6, stk. 2, i Hamburg-reglerne. Den indeholder den såkaldte containerklausul, som indførtes i søloven gennem Visby-reglerne. Bestemmelsen er en hjælperegulering ved beregningen af ansvarsgrænsen, når spørgsmålet opstår vedrørende gods, der er lagt i containere, trailers eller lignende transportanordninger. Godset kan være sammenført i transportanordningen af transportøren, men kan også være samlastet ved afsenderens foranstaltning.

Udgangspunktet er de kolli eller enheder, som i transportdokumentet er angivet at være pakket i en container eller lignende ordning. I det omfang noget sådan ikke er anført, skal al gods, som findes i transportanordningen, anses at være én enhed.

Kravet om, at de kolli, som er samlastet i en transportenhed, skal opgives i transportdokumentet, indebærer, at transportøren ikke tvinges til at svare med et højere ansvarsbegrænsningsbeløb for indhold, som han ikke nærmere kender til. Desuden kan den, som erhverver transportdokumentet, ud af dette læse, under hvilket ansvar godset transporteres.

For at ingen tvivl skal råde om, hvad der gælder, når antallet af kolli i transportanordningen kun delvis er gengivet i transportdokumentet, har man i andet punktum udtrykkelig angivet, at det øvrige gods skal regnes som en enhed.

Er selve transportanordningen gået tabt eller beskadiget, regnes denne ved beregningen af ansvarsbegrænsningsbeløbet som en særskilt enhed. Dette gælder dog ikke, hvis anord-