

ningen ejes eller i øvrigt er i transportørens vareretægt.

Til § 282. Ansvar, som ikke grundes på transportaftalen

Denne paragraf svarer til § 122, stk. 1 og stk. 2, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes artikel 4bis, og artikel 7 i Hamburg-reglerne.

I medfør af *stk. 1* gælder bestemmelserne om ansvarsfrihed eller ansvarsbegrænsning, selv om en sag mod transportøren ikke støtter sig på transportaftalen. Grunden til, at man har denne regel, som er sædvanlig i internationale konventioner, er, at man ikke skal kunne omgå de aftalte ansvarsgrænser, forældelsesfrister m.v., ved at påberåbe sig f.eks. erstatningsregler uden for kontrakt. Bestemmelsen omfatter alle former for krav, der ikke støtter sig på selve transportaftalen.

Af samme grund er den såkaldte »Himalaya-bestemmelse«, der har navn efter en konkret retssag, i *stk. 2* opstået. For at ansvarsbegrænsningsreglerne ikke skal kunne omgås gennem at rejse sag mod transportørens hjælpere i stedet for mod transportøren selv, er det fastslået, at medhjælperne er berettiget til på samme måde som transportøren at begrænse deres ansvar. Det er dog en forudsætning, at medhjælperne har handlet i tjenesten eller for at fuldføre opgaven. Bestemmelsen omfatter såvel selvstændige medhjælperer som ansatte.

Bestemmelserne i *stk. 2* indebærer ikke nogen regulering af ansvar uden for kontrakt, men indebærer blot, at ansatte og medhjælperer udover almindelige erstatningsregler om ansvarsfrihed og lempelse af erstatningsansvaret i det omfang, der er behov herfor, kan påberåbe sig sølovens regler om ansvarsfrihed og ansvarsbegrænsning.

Stk. 3 fastsætter, at det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren, sammenlagt med det ansvar, der kan pålægges hans folk, aldrig kan overstige ansvarsgrænsen i medfør af udkastets § 280.

At retten til ansvarsbegrænsning kan fortæbes i visse tilfælde fremgår af § 283.

Til § 283. Tab af retten til ansvarsbegrænsning

Paragraffen svarer til § 120, stk. 6 og § 122, stk. 3, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5e og til 4 bis, stk. 4, samt artikel 8, i Hamburg-reglerne. Ved »tab« forstås det økonomiske tab, som er en følge af, at godset bliver beskadiget, går tabt eller bliver forsinket, altså det samme som i den gældende sølovs § 118. Selvom formuleringen er anderledes end i den gældende sølovs § 120, stk. 6, er der ikke tiltænkt nogen ændring af retstilstanden.

Retten til ansvarsbegrænsning bortfalder for den, der selv har forvoldt skaden med forsæt eller med grov uagtsomhed og med viden om, at en sådan skade sandsynligvis ville indtræffe. Bestemmelsen kan anvendes både på transportøren og på hans ansatte og medhjælperer. Begrænsningsretten går tabt, for den som har forvoldt skaden på den nævnte måde. Dersom transportørens ansatte igennem deres handle-måde således har forårsaget skaden, indebærer dette ikke, at transportørens ret til ansvarsbegrænsning bortfalder.

Det kan ind imellem være vanskeligt at afgøre, hvilke personers handlinger kan medføre, at ansvarsbegrænsningsretten bortfalder, f.eks. for et rederi, der drives i form af et aktieselskab. I forarbejderne til den gældende sølovs § 237 (betænkning nr. 924/1981, side 36), der indeholder en tilsvarende bestemmelse om bortfald af retten til globalbegrænsning, udtales det blandt andet, at man med rederen selv må kunne sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at handle for rederiet, normalt vil være begrænset til de i sølovens 4. kapitel specificerede områder.

Det skal understreges, at den omstændighed, at den skadevoldende person har indset, at en skade af en eller anden slags sandsynligvis kunne indtræffe, ikke er tilstrækkeligt for, at bestemmelsen skal anvendes. Derudover kræves, at skadevolderen indså, at en sådan skade, som siden også blev en realitet, sandsynligvis ville blive følgen af hans handle-måde.