

4. BETÆNKNING

AFGIVET AF

UDVALGET TIL REVISION AF SØLOVEN

angående

I.

Befordring af gods

II.

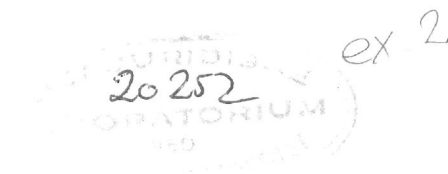
Befordring af passagerer og rejsegods

III.

Ændringer i enkelte sølovsbestemmelser
(§§ 220 og 223 a)

IV.

Forældelse af visse fordringer
(§ 284)



BETÆNKNING NR. 642

1972

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forkortelsesliste	4
Indledning	5
I. Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om befordring af gods	7
Bemærkninger til lovudkastet	11
II. Udkast til lovbestemmelser om befordring af passagerer og rejsegods	31
Bemærkninger til lovudkastet	35
III. Udkast til ændringer i enkelte sølovsbestemmelser (§§ 220 og 223 a)	52
Bemærkninger til lovudkastet	52
IV. Udkast til lovbestemmelser om forældelse af visse fordringer (§ 284)	54
Bemærkninger til lovudkastet	54

Bilag.

1. International Konvention om Indførelse af visse ensartede Regler om Konossementer (1924) ...	57
2. Lov nr. 150 af 7. maj 1937 som ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konossementer:	73
3. Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1967	76
4. Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved anden del af den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1968	79
5. Protokol vedrørende ændring af den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konossementer Bruxelles 1968 („Visby-reglerne“)	81
6. International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konossementer af 1924 med de ved tillægsprotokollen af 1968 vedtagne ændringer („Haag-Visby-reglerne“)	92
7. Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved den 11. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1961	107
8. International konvention om indførelse af visse ensartede regler angående transport af passagerer til søs og protokol (Bruxelles 1961)	110
9. Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1967	122
10. International konvention om indførelse af visse ensartede regler angående transport af passagerbagage til søs (Bruxelles 1967)	125
11. Udkast til international konvention om indførelse af visse ensartede regler angående transport af passagerer og deres bagage til søs (Tokyo 1969)	140
12. Nordiske paralleltekster:	145
13. Lovudkastene sammenholdt med gældende sølov og de indarbejdede internationale konventioner	194

FORKORTELSESLISTE

- BK: International konvention af 27. maj 1967 om transport af passagerbagage til søs („Bagagekonventionen“).
- CIV: International konvention af 25. februar 1961 om befordring af personer og rejsegods med jernbane.
- CMI: Comité Maritime International.
- CMR: International konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevejen.
- „Haag-reglerne“: Konnossementkonventionen af 1924.
- „Haag-Visby-reglerne“: Konnossementkonventionen af 1924 som ændret ved den i 1968 vedtagne tillægsprotokol.
- IMCO: Intergovernmental Maritime Consultative Organization.
- KKL: Lov nr. 150 af 7. maj 1937 som ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer.
- „Konnossementskonventionen“: International konvention af 25. august 1924 om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer.
- PK: International konvention af 29. april 1961 om transport af passagerer til søs („Passagerkonventionen“).
- „Tokyo-udkastet“: Et på CMI-konferencen i Tokyo i 1969 udarbejdet udkast til en konvention om transport af passagerer og deres bagage til søs.
- UNCITRAL: United Nations Commissions on International Trade Law.
- „Visby-reglerne“: De i 1968 vedtagne ændringer i og tilføjelser til konnossementskonventionen.

Indledning.

Som nævnt i den af udvalget i august 1970 afgivne 3. betænkning (nr. 580-1970), der omhandlede partrederi, søpanteret m. v. og registrering af skibe under bygning, har udvalget i nært samarbejde med de i Finland, Norge og Sverige nedsatte sølovskomiteer fortsat arbejdet med henblik på en revision af sølovens befragtningskapitel, herunder sølovens regler om passagerbefordring.

Herudover har udvalget været inddraget i de forberedende forhandlinger vedrørende en konvention om oprettelse af en international erstatningsfond for skader ved olieforurening, der blev behandlet og vedtaget på en efter indbydelse fra IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization), afholdt international søretskonference i Bruxelles i november-december 1971. Denne konvention har en nær forbindelse med den i 1969 ligeledes i Bruxelles vedtagne konvention om det civile ansvar for olieforurening. Konventionen af 1971 opretter en ny international organisation, The International Oil Pollution Compensation Fund, hvis indtægter skal komme fra afgifter på den søværts import af olie i medlemsstaterne, og hvis formål er at udbetale erstatning for olieforureningsskader i medlemsstaterne og give medlemsstaternes redere delvis erstatning for de særlige byrder, som ansvarskonventionen af 1969 pålægger dem. Spørgsmålet om gennemførelsen af disse to konventioner vil nærmere blive drøftet med de øvrige nordiske lande. Da 1969-konventionen fastsætter, at ansvaret for olieforurening af havet udskilles fra reglerne om skibes erstatningsansvar i øvrigt, som er underkastet bestemmelserne i Bruxelles-konventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar, der er indarbejdet i sølovens 10. kapitel, må der ved gennemførelsen af denne konvention foretages visse modifikationer af sølovens 10. kapitel. Det må endvidere overvejes, om det mest praktiske vil være at indføre de nødvendige bestemmelser i søloven eller at foretage visse mindre ændringer i søloven og gennemføre en

særlig lovgivning baseret på de to konventioner.

Udvalget har endvidere været inddraget i de forberedende forhandlinger vedrørende udarbejdelsen af en konvention om kombinerede transporters „Convention on the International Combined Transport of Goods (TCM)". Denne konvention vil antagelig blive behandlet på en FN/IMCO-konference om containerproblemer, der skal afholdes i Geneve i november 1972. Hvorvidt en sådan konvention vil medføre ændringer i den gældende sølovs bestemmelser, er det endnu for tidligt at afgøre. Som det nærmere vil fremgå af de indledende bemærkninger til godsbebefordringskapitlet, arbejdes der for tiden i et FN-organ UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) med forslag til en ny eller gennemgribende revideret konnossementskonvention. Udvalget har også her været inddraget i det forberedende arbejde, der foregår på nordisk plan, idet Norge som det eneste nordiske land for tiden er medlem af den særlige arbejdsgruppe i UNCITRAL, der behandler disse spørgsmål.

Udover UNCITRAL arbejder også IMCO's Legal Committee med revision af flere af de søretlige konventioner. Der er således planlagt en revision af passagerkonventionen fra 1961 og passagerbagagekonventionen fra 1967, som man vil samle i én konvention på grundlag af det såkaldte „Tokyoudkast“, der nærmere er omtalt nedenfor i indledningen til bemærkningerne til passagerkapitlet. Endvidere forberedes en revision af 1957-konventionen om begrænsning af rederes ansvar. Sølovsudvalget vil også på disse områder blive inddraget i det forberedende arbejde samt det eventuelle efterfølgende lovgivningsarbejde.

Udvalget havde i august 1970 følgende sammensætning:

Professor, dr. jur. *Allan Philip*, formand.
Kontorchef *Jørgen Adamsen*, udpeget af Udenrigsministeriet.
Direktør *Bjarne Fogh* og

Direktor, advokat *André M. Sørensen*, begge udpeget af Søfartsrådet.

Direktor *Bruno Hjort*, udpeget af Grosserer-Societetets Komite.

Kontorchef *E. Lysgaard*, Handelsministeriet.

Højesteretssagfører *Bent Nebelong*, udpeget af Industrirådet.

Retspræsident *Hans Topsøe-Jensen*, udpeget af justitsministeriet.

Direktør *Heinrik Witt*, udpeget af Assurandør-Societetet.

I stedet for kontorchef *Adamsen* indtrådte kontorchef i udenrigsministeriet *Per Fergo* i august 1970 i udvalget. Endvidere blev udvalget i januar 1971 suppleret med højesteretssagfører *E. Behrendt-Poulsen*, udpeget af Advokatrådet med særlig henblik på udvalgets overvejelser om en revision af sølovens befragtningskapitel.

Sekretariatsforretningerne har været varetaget af fuldmægtig i handelsministeriet *Jørgen Bredholt*.

Udvalget har efter afgivelsen af 3. betænkning afholdt yderligere 18 plenarmøder. De nordiske sølovskomiteer har afholdt fælles møder i 1970 i Helsingfors og i Oslo i 1971. Medlemmer af udvalget har deltaget i den af IMCO indkaldte søretskonference i Bruxelles

i 1971, der udover spørgsmålet om den ovennævnte internationale erstatningsfond for skade ved olieforurening behandlede spørgsmålet om det privatretlige ansvar for søtransport af nukleart materiale.

Der er specielt fra norsk side rejst ønske om at fortsætte det nordiske samarbejde med henblik på en yderligere revision af sølovens godsbefordringskapitel, men der er endnu ikke truffet nærmere aftale herom.

Som resultat af udvalgets seneste arbejde foreligger de nedenfor i afsnit I-II gengivne lovudkast vedrørende befordring af gods og vedrørende befordring af passagerer og rejsegods, begge med tilhørende bemærkninger. Udover disse ændringer foreslås der ændringer i enkelte andre sølovsbestemmelser, nemlig i §§ 220 og 223 a i sammenstødskapitlet og i bestemmelsen om forældelse af visse fordringer § 284, der findes i sølovens kap. 11 om søpanteret m. v., men som nu foreslås placeret i et selvstændigt kap. 11 A, samtidig med at der foreslås visse ændringer i denne bestemmelse.

Da der er tale om en fælles nordisk lovgivning har man som bilag 13 gengivet de nordiske paralleltekster, i det omfang disse på nuværende tidspunkt foreligger fra de øvrige nordiske sølovskomiteer.

København i maj 1972.

E. Behrendt-Poulsen.

Per Fergo.

Bjarne Fogh.

Bruno Hjort.

E. Lysgaard.

Bent Nebelong.

Allan Philip,
(formand)

André M. Sørensen.

Hans Topsøe-Jensen.

Heinrik Witt.

Jørgen Bredholt.

I.

Udkast til ændringer i lovbestemmelserne om befordring af gods.

Følgende bestemmelser i femte kapitel affattes således:

Om befordring af gods.**I. Indledende bestemmelser.**

§ 71. Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, der slutter aftale om befordring af gods med skib for en anden, befragteren. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning, hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

Stk. 3. Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

§ 72. Med undtagelse af, hvad der følger af § 122, § 123 og § 168, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

§ 73. Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74. Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75. Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbortfragtning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

II. Rejsebefragtning.

§ 76. Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkelig bemanded, pro-

vianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

§ 95. Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetægt.

Stk. 2. Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonnossement, der angiver, at indlastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonnossement til afladeren, skal dette tilbageleveres, når han modtager ombordkonnossement. I stedet for udstedelse af nyt konnossement kan modtagelseskonnossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og om tiden for indlastningen. Når modtagelseskonnossementet er påtegnet således, betragtes det som et ombordkonnossement.

Stk. 3. Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset mod at erstatte bortfragteren deraf følgende udgifter.

Stk. 4. Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs.

§ 97. Har gods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er afladeren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

Stk. 2. Er skaden eller tabet forårsaget af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, der er indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er afladeren

ansvarlig for al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsages af indlastningen, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.

§ 98. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

Stk. 2. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 101. Bortfragteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, stuvningen, behandlingen, befordringen, bevaringen og losningen af og omsorgen for godset og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra modtagelsen til afleveringen af godset.

Stk. 2. I tilfælde af skade på eller tab af gods skal bortfragteren snarest muligt underrette ladningsejeren eller, såfremt denne ikke kan nås, afladeren.

Bort fragterens ansvar for godset.

§ 118 Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade som følge af usødygtighed, medmindre denne er en følge af, at bortfragteren eller nogen han svarer for ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

Stk. 2. Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der er en følge af deviation, som er tilladt ifølge § 98 eller af:

- a. fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,
- b. brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,
- c. farer og ulykker, der er særlige for søfarten,
- d. naturkatastrofer,
- e. krigshandlinger,
- f. sørøveri eller andre samfunds fjendtlige handlinger,
- g. beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, så vel som retslig beslaglæggelse,
- h. karantænehindringer,
- i. handling eller undladelse af afladeren

eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,

- j. strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,
- k. oprør eller borgerlige uroligheder,
1. redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå,
- m. godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,
- n. utilstrækkelig indpakning,
- o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,
- p. skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,
- q. enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Bevisbyrden for, at sådan fejl eller forsømmelse ikke har medvirket til tabet eller skaden, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri efter denne bestemmelse.

Stk. 3. Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befragteren eller nogen, han svarer for, ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

§ 119. Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden.

Stk. 2. Selv om bortfragteren ved indlastningen kendte godsets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne uden anden pligt til at erstatte skaden, end der måtte følge af reglerne om almindelig havari, losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, såfremt der senere opstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

§ 120. Bortfragterens ansvar for tab eller skade på eller vedrørende godset skal ikke i noget tilfælde overstige 10.000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet, eller som tabet i øvrigt vedrører, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.

Stk. 2. Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller andre enheder, som er opført i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 1. Bortset herfra anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

Stk. 3. Ved overenskomst mellem bortfragteren og afladeren kan der fastsættes højere maksimumsbeløb end nævnt i stk. 1 og 2 for bortfragterens ansvar. Såfremt afladeren før indlastningen har givet oplysning om godsets art og værdi, og oplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis dette fører til en højere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 1 og 2. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

Stk. 4. Erstatningen fastsættes med udgangspunkt i værdien af godset på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været losset fra skibet. Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller, såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

Stk. 5. Bortfragteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 6. Bortfragteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

§ 121. Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfragteren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordrin-

gen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages ved udleveringen, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter.

Stk. 2. Skriftlig underretning kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

Stk. 3. Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvisse sig om vægt, mål og styketal.

§ 122. Ethvert forbehold i fragtaftalen om befrielse fra eller indskrænkninger i bortfragterens ansvar i medfør af §§ 118 og 120 er for tiden fra lastningens begyndelse til losningens afslutning ugyldig i sådan fart, som omtales i § 168. Denne regel finder ikke anvendelse på aftale om transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

Stk. 2. Aftaler, der har til formål at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfragteren og lignende aftaler, skal betragtes som forbehold om fritagelse fra ansvar.

Stk. 3. Reglerne i denne paragraf er ikke til hinder for i fragtaftalen at optage bestemmelser om fælles-havari.

Stk. 4. Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal finde sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

§ 122 a. Bestemmelserne i §§ 118-121 om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal anvendes på ethvert krav mod bortfragteren for tab eller skade på gods, der er omfattet af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontraktsforhold.

Stk. 2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller nogen, for hvem bortfragteren svarer, skal disse have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbe-

grænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfragteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 123. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne om bortfragterens ansvar i §§ 118-122 a tilsvarende anvendelse for den, som udfører befordringen. Denne hæfter overfor befragteren solidarisk med bortfragteren. Det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren uanset bestemmelserne i § 122 forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den anden fragtførers varetægt. Bortset herfra kan bestemmelsen i stk. 1 ikke fraviges til skade for befragteren. Dette gælder også efter, at konnossement er udstedt.

§ 128. Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen.

§ 129. Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordringen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

Stk. 2 og 3: Uændret.

§ 130. Opstår der tab eller skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller som følge af, at hans pligt til at udføre befordringer falder bort efter § 128, og er tabet eller skaden ikke omfattet af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse på bortfragterens ansvar.

Gens idig hævn in qsret.

§ 135. Viser det sig, efter at fragtaftalen er sluttet, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skib eller gods som følge af krig,

blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

Stk. 3. Bestemmelserne i §§ 129 og 134, 2. stk., får tilsvarende anvendelse.

IV. Konnossement.

§ 151. Ved et „konnossement“ forstås et af bortfragteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befordring eller indlastet samt arten og mængden heraf, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2. Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombordkonnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for indlastningen.

§ 152. I konnossementet skal på afladerens forlangende optages angivelse af:

1. godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse,
2. de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, for indlastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være kendelige til rejsens slutning.
3. godsets synlige tilstand,
4. for modtagelseskonnossement. dagen da godset blev modtaget, og for ombord-

konnossement, dagen da indlastningen blev afsluttet,

5. hvor og til hvem godset skal udleveres,
6. fragtens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og udleveringen af godset.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke forpligtet til uden forbehold i konnossementet at optage angivelse om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykkesantal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller ikke med rimelighed har kunnet forvisse sig.

§ 159. Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 161. Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og indlastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredje mand, som var i god tro.

Stk. 2. Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig dens urigtighed medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

§ 162. Bestemmelsen i § 161, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

§ 167. Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives,

at befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden end bortfragteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

Stk. 2. Er gennemgangskonnossement udstedt, må der ikke for en del af befordringen udstedes særskilt konnossement, uden at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

§ 168. Bestemmelserne i §§ 95, 97, 98, stk. 2, 101, stk. 1, 118-122a, 123, stk. 1, 152, 161, 162 og 284 kan ved befordring i henhold til konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren eller befragteren i videre omfang, end hvad der fremgår af § 122 og § 123, stk. 2.

Stk. 2. Skal fremmed ret anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige stater, skal de bestemmelser i den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968 eller i fremmed lov, som bygger på konventionens og protokollens regler, der svarer til de i stk. 1 nævnte bestemmelser, anvendes i følgende tilfælde:

1. når konnossementet udstedes her i riget eller i en anden stat, som er tilsluttet nævnte konvention og protokol;
2. når befordringen sker fra en havn her i riget eller i en anden stat som nævnt;
3. når befordringen sker til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige;
4. Når konnossementet foreskriver, at reglerne i nævnte konvention og protokol eller i en lov, som gør dem anvendelige, skal gælde for aftalen.

Stk. 3. Uanset om konnossement er udstedt, gælder stk. 1 og stk. 2 for indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige og for fart mellem disse stater. I al anden fart galder stk. 1 og stk. 2, når konnossement er udstedt i henhold til certeparti, kun for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

Bemærkninger til lovudkastet.

Sølovens femte kapitel om befragtning indeholder 5 hovedafsnit, nemlig foruden de indledende bestemmelser (§§ 71-76) afsnit

om rejsebefragtning (§§ 77-136), om tidsbefragtning (§§ 137-150) om konnossement (§§ 151-168) og om passagerbefordring (§§ 169-

182). De gældende bestemmelser i befragtningskapitlet er senest revideret ved lov nr. 149 af 7. maj 1937. Denne gennemgribende revision var også dengang resultatet af et nordisk lovsamarbejde, der havde til følge, at man fik praktisk talt enslydende nordiske lovtekster.

Ved siden af befragtningskapitlet har man i de 4 nordiske lande en særlig også enslydende lov (nr. 150 af 7. maj 1937 ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951) i det følgende kaldet „KKL“, om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, der blev vedtaget samtidig med ændringerne i befragtningskapitlet. KKL er optrykt som bilag 2.

Formålet med den i 1937 foretagne revision var dels at ajourføre den gamle sølovs befragtningskapitel fra 1892, således at lovens regler kom til at stemme med moderne kontraktspraksis, dels at muliggøre ratifikation af den internationale konvention af 1924 om konnossementer (bekendtgørelse nr. 35 af 22. november 1938 LTC), hvilket i øvrigt skete den 1. juli 1938 med ikrafttræden den 1. januar 1939. Konventionen er optrykt som bilag 1.

Baggrunden for vedtagelsen af konnossementskonventionen i 1924 var et udbredt ønske om at indskrænke følgerne af den i slutningen af forrige århundrede herskende kontraktsfrihed, der havde medført, at det navnlig indenfor liniefarten var blevet almindeligt, at der i konnossementer blev optaget klausuler af forskelligt indhold, men alle med det formål at indskrænke bortfragterens ansvar for godset, til skade ikke alene for befragteren, men også for banker, forsikringsselskaber og købere af varer i henhold til konnossement.

Konventionens og dermed den særlige konnossementslovs formål har først og fremmest været et ønske om at styrke konnossementets værdi som omsætningspapir. Den gælder derfor kun for forholdet mellem bortfragteren og indehaveren af et konnossement eller lignende adkomstdokument vedrørende befordring af gods over søen, men ikke i forholdet mellem bortfragteren og befragteren i henhold til certeparti. Udstedes der konnossement i henhold til certeparti, får konventionen ikke anvendelse på konnossementet, medmindre det udstedes, overdrages eller pantsættes til en anden end

befragteren. Konventionens anvendelsesområde er også på andre punkter begrænset, således gælder reglerne om transportansvaret kun tiden fra indlastningen til udlosningen.

Konventionen behandler navnlig to hovedspørgsmål, nemlig vedrørende bortfragterens ansvar for godset og vedrørende bortfragterens pligt til at udstede konnossement med et vist indhold og i forbindelse hermed spørgsmål om konnossementets beviskraft. Reglerne om bortfragterens ansvar for godset bygger på et kompromis, idet bortfragteren ifølge konventionen udtrykkeligt er fritaget for ansvar for tab af eller skade på godset i visse nærmere angivne tilfælde. I denne forbindelse har det også særlig betydning, at bortfragteren ikke er ansvarlig for sine folks fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet.

Konnossementskonventionen eller „Haag-reglerne“, som de ofte benævnes efter den by, hvori man i 1921 vedtog det oprindelige udkast til det, der senere blev konnossementskonventionen, har fået en meget stor udbredelse. Ialt har ca. 34 lande ratificeret konventionen, og da der iblandt disse er alle de betydende søfartsnationer, har dette medført, at tilslutningen i realiteten er verdensomfattende.

Indarbejdelsen af konventionens bestemmelser i dansk ret er som nævnt ovenfor sket i form af en særlig lov, der i realiteten er en ren oversættelse af konventionsteksten. Om baggrunden for denne efter normal dansk lovpraksis usædvanlige fremgangsmåde ved tiltrædelse af en international konvention, hvor man indenfor søretten ellers altid indarbejder konventionen i søloven eller en anden relevant lov, kan det oplyses, at dette skyldtes et ønske fra erhvervets side, det vil her sige rederne i de nordiske lande, om, at konventionsreglerne burde lovfæstes i ganske uforandret skikkelse. Som begrundelse for dette ønske blev der bl. a. henvist til, at man anså det for ønskeligt, at der ikke skulle kunne opstå nogen tvivl om, at de nordiske handelsflåder virkelig sejlede under konnossementskonventionens vilkår, og at der i konnossementet skulle kunne gøres en direkte bemærkning om, at konventionen gjaldt for dette.

Samtidig med, at man således gennem den særlige konnossementskonventionslov

indarbejdede konventionens bestemmelser i dansk ret, foretog man som nævnt ovenfor en almindelig revision af sølovens befragtningskapitel, hvor man på vigtige punkter optog konventionens hovedregler. Dette er således tilfældet i det afsnit under rejsebefragtning, der omhandler bortfragterens ansvar for godset (§§ 118-123). I overensstemmelse med konnossementskonventionens princip indeholder søloven her en almindelig culperegulering med omvendt bevisbyrde, idet denne er lagt på bortfragteren. Bestemmelserne om bortfragterens ansvar for godset kan ikke fraviges til skade for befragteren i tiden fra lastningen til losningen. Denne tvingende ansvarsregulering er dog begrænset til indenrigsfart, hvormed ligestilles fart imellem de nordiske lande. Til forskel fra konventionen omfatter det tvingende ansvar efter søloven også forholdet mellem parterne i henhold til et certeparti, uanset om der er udstedt konnossement.

Forholdet mellem konnossementslovens regler og sølovens regler er reguleret i førstnævnte lovs § 8, ifølge hvilken konnossementskonventionens regler træder i stedet for de tilsvarende bestemmelser i søloven ved befordring af gods med skib *mellem* Danmark og andre stater, der har tiltrådt konnossementskonventionen eller *fra* Danmark til andre stater, der ikke har tiltrådt konventionen.

Spørgsmålet om en revision af konnossementskonventionen blev taget op til drøftelse i Comité Maritime International på en konference i Rijeka i 1959 og efter yderligere forhandlinger i en underkomite under CMI vedtoges i 1963 på en konference i Stockholm udkast til en protokol om ændringer i konnossementskonventionen, de såkaldte „Visby-regler“, der derefter blev behandlet på den 12. diplomatiske sørets-konference i Bruxelles maj 1967 og februar 1968, hvor der på konferencens 2. session den 23. februar 1968 blev vedtaget en protokol omfattende ændringer i og tillæg til konnossementskonventionen af 1924. Protokollen er optrykt som bilag 5, og konnossementskonventionen, således som denne er ændret ved protokollen („Haag-Visby-reglerne“), er optrykt som bilag 6.

Tillægsprotokollen af 1968, Visby-reglerne, indeholder en række bestemmelser, der på betydningsfulde områder indebærer en

revision af de gamle Haag-regler. Man har dog ikke ved denne revision villet ændre det kompromis imellem bortfragter- og befragterinteresser, som Haag-reglerne er et udtryk for, hvorfor man på konferencen bestræbte sig på at undgå sådanne ændringer i de eksisterende regler, som ikke kunne støttes af en overvejende majoritet af de deltagende lande.

Visby-reglerne fastsætter bestemmelser om konnossementets beviskraft, om aftalt forlængelse af den 1-årige forældelsesfrist, om ansvarsbegrænsning, herunder specielt om beløbsbegrænsning, samt om adgang til at lade bortfragterens folk være omfattet af de tilfælde af ansvarsfraskrivelse, der gælder for bortfragteren selv. Endelig indeholder tillægsprotokollen nye regler om konventionens anvendelsesområde.

Ikke mindst spørgsmålet om ansvarsbegrænsning og begrænsningsbeløbene voldt store problemer, og først på konferencens 2. session nåede man frem til et kompromis herom. Resultatet blev en kombination af en begrænsning pr. kollo og pr. kilo, der nærmere er beskrevet nedenfor i bemærkningerne til lovudkastets § 120.

Uddrag af de danske delegationers beretninger fra Bruxelleskonferencerne i 1967 og 1968 er optrykt som bilag 3 og 4.

Spørgsmålet om ratifikation af Visby-reglerne har været drøftet på flere nordiske møder, herunder spørgsmålet om på hvilken måde man skulle indarbejde tillægsprotokollens regler. Der har under disse drøftelser været almindelig enighed om, at de nordiske lande skulle ratificere disse ændringer i og tillæg til Haag-reglerne. Hvad selve indarbejdelsen angik forelå der her to muligheder: enten at fortsætte det i 1937 fastlagte tosporede system med en særlig konnossementslov ved siden af søloven; i så fald skulle konnossementsloven ændres i overensstemmelse med tillægsprotokollen, ligesom der skulle foretages enkelte justeringer i søloven; eller at opgive det tosporede system og i stedet indarbejde konnossementskonventionen med de ændringer og tillæg, der følger af tillægsprotokollen, de såkaldte Haag-Visby-regler, i sølovens 5. kapitel. Under forhandlingerne herom har der i det danske udvalg, specielt fra de medlemmers side der repræsenterer rederierhvervet, været udtalt frygt for at forlade det eksisterende tospo-

rede system, idet man som begrundelse herfor har henvist til de synspunkter, der lå bag afgørelsen i 1937, og som er refereret ovenfor. Når man dog har valgt at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven, skyldes dette især et meget stærkt udtrykt ønske fra de øvrige nordiske lande, hvor man fandt, at disse regler systematisk hørte hjemme i søloven fremfor i en særlig konnossementskonventionslov. Da det efter det danske udvalgs opfattelse fortsat vil have stor betydning på dette område at bevare fælles nordiske lovtekster, har man derfor besluttet at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven. Af hensyn til den internationale brug af reglerne har man dog lagt vægt på så vidt muligt at samle de konventionsbestemte regler for sig, ligesom man ved udformningen af disse bestemmelser har fulgt konventionstekstens formulering, uanset at denne ofte er fremmed for normal dansk lovsprog.

Man har endvidere såvel under de nordiske drøftelser som i det danske udvalg drøftet spørgsmålet, om man ved en ratifikation af Visby-reglerne samtidig skulle opsigge Haag-reglerne overfor de lande, som ikke ratificerer Visby-reglerne samt ophæve KKL. Herved ville man, jfr. også bemærkninger foran, undgå at få et tosporet lovsystem på dette område, d. v. s. de gamle Haag-regler og KKL overfor Haag-Visby-reglerne, og det reviderede befragtningskapitel. Det ville rent lovgivningsmæssigt være uheldigt at opretholde en tosporet lovgivning, som tilmed ville komme til at indeholde meget små forskelle. Imidlertid kan det af skibsfartspolitiske grunde formentlig være hensigtsmæssigt i hvert fald i en overgangsperiode at opretholde KKL og Haag-reglerne, idet en opsigelse af Haag-reglerne overfor de lande, der ikke ratificerer Visby-reglerne, kunne indebære den risiko, at sådanne lande i så fald overfor danske skibe ville føle sig fuldstændig **frit** stillet med hensyn **til** at fastsætte strengere regler end de gældende. Udvalget har derfor ikke på dette punkt villet fremkomme med en indstilling, men har alene peget på de problemer, der må overvejes, inden der træffes en afgørelse.

Som nævnt ovenfor er konnossementskonventionens regler i høj grad udtryk for et kompromis mellem bortfragterinteresser og befragterinteresser, og uanset at der ved

de ændringer, som Visby-reglerne har medført i dette regelkompleks, er sket en vis ajourføring af de oprindelige bestemmelser med særlig henblik på at tilgodese befragtningsinteresserne, har der dog ikke mindst fra mange udviklingslandes side, der hovedsagelig repræsenterer befragtersiden, været rejst en stærk kritik af konnossementskonventionens bestemmelser. Denne kritik kom bl. a. til udtryk på en konference, der i februar 1971 blev afholdt i Geneve i det af FN nedsatte organ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), hvor det blev vedtaget at anmode et andet FN-organ **UNCITRAL** (United Nations Commission on International Trade Law) om at fremkomme med forslag til en ny konnossementskonvention, der i højere grad tilgodeser befragterens interesser overfor bortfragteren. Dette arbejde er nu påbegyndt i **UNCITRAL**. men da man må påregne, at det vil tage adskillige år at udarbejde en ny konnossementskonvention, samt at få en sådan vedtaget og ratificeret, har der under de nordiske forhandlinger været enighed om ikke at afvente resultatet af dette arbejde, men i stedet på nuværende tidspunkt at arbejde for Visby-reglernes ikrafttræden gennem en snarlig nordisk ratifikation.

Udover de ændringer og tilføjelser, der er en følge af indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i sølovens befragtningskapitel, foreslås der, som det fremgår af lovudkastet, samtidig revision af enkelte andre bestemmelser. For disse bestemmelsers vedkommende er der hovedsagelig tale om regler, hvor der som følge af en forskelligartet nordisk retspraksis er opstået tvivl om forståelsen af disse bestemmelser. Der kan her særlig henvises til lovudkastets § 123.

Til § 71.

Denne bestemmelse fastsætter visse definitioner. *Stk. 1* angiver hvad der skal forstås ved „bortfragter“ og „befragter“.

Mens den gældende sølov ikke indeholder nogen definition af bortfragteren, er denne i konnossementskonventionsloven (KKL) beskrevet som den reder eller befragter, der slutter fragtaftale med en aflader, § 1 a. Det fremgår af motiverne til denne bestemmelse, at loven, KKL, ved den givne definition også kommer til anvendelse på underbort-

fragtning. For sølovens vedkommende fremgår det af motiverne til den gældende § 76, at udtrykket „bortfragter“¹ angiver den af parterne i aftalen, der skal besørge transporten af godset, samt at selv om der blot tales om „befragteren“¹ som bortfragterens medkontrahent, er dette ikke til hinder for, at andre personer f. eks. afladeren kan være indtrådt i befragterens ret og pligt.

Ved ordene „eller anden“ i slutningen af 1. stk. har man villet angive, at i princippet vil enhver kunne anses som bortfragter i sin egenskab af kontraherende transportør, såfremt han ved aftale påtager sig en befordring af gods med skib, uanset om han ved aftalens indgåelse disponerede over et skib i sin egenskab af reder eller befragter, eller han først senere havde tænkt sig at fremskaffe et skib.

Definitionen dækker også den bortfragter, der slutter certeparti.

I lighed med de gældende regler falder spørgsmål om bugsering udenfor bestemmelserne i dette kapitel. Dette er præciseret ved, at man har anført, at befordringen skal foregå med skib. Aftalen mellem bugserfartøjet og det skib, der bugseres, falder derfor udenfor søloven, hvorimod aftaler om gods-befordring på et skib, der er under bugsering, falder ind under sølovens bestemmelser.

Om de tilfælde, hvor en anden end bortfragteren udfører transporten, henvises til lovudkastets § 123.

Stk. 2 indeholder en definition på rejse- og tidsbefragtning, hvilket ikke findes i den gældende lovgivning. Når man har valgt fragtberegningen og ikke varigheden som kriterium for, om der foreligger det ene eller det andet, skyldes dette, at det er afgørende for hele fragtaftalens struktur, om fragten skal betales pr. rejse eller pr. tidsenhed, idet bl. a. forsinkelsesrisikoen påhviler bortfragteren, hvor fragten beregnes pr. rejse, hvorimod, befragteren har forsinkelsesrisikoen, hvor fragten beregnes pr. tidsenhed. Definitionen er i øvrigt i overensstemmelse med kommerciel praksis.

Stk. 0, 1. pkt., erstatter den gældende sølovs § 76.

2. pkt. er en ny bestemmelse, hvori man definerer delbefragtning i overensstemmelse med, hvad man indenfor det praktiske liv forstår ved dette, nemlig når aftalen omfat-

ter mindre end et helt skib eller fuld ladning, og der benyttes certeparti. Ordet „certeparti“ defineres således ikke selvstændigt, men indirekte gennem den valgte formulering, der svarer til, hvad konnossementskonventionens forfattere forstod ved et certeparti, nemlig en aftale om hel- eller delbefragtning.

Formuleringen „og der benyttes certeparti“ er anvendt for at slå fast, at udstedelsen af et certeparti ikke er noget formkrav og for at angive, at aftalen almindeligvis er sluttet — ofte over telex - forend certeparti er blevet udfærdiget.

Til § 72,

Denne bestemmelse erstatter den gældende sølovs § 71 og fastsætter i lighed med denne, at dette kapitels bestemmelser principielt kun kommer til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane. Ændringen er af redaktionel karakter og på linie med de øvrige nordiske lande. I modsætning til den gældende formulering, hvor man generelt undtog, hvor „det modsatte er sagt“, hvorved man specielt tænkte på, at bestemmelserne om konnossement, som givne i trediemands interesse, selv uden nogen udtrykkelig bestemmelse i stor udstrækning måtte betragtes som ufravigelige, så har man i lovudkastet nu henvisninger til de relevante bestemmelser, hvor § 122, jfr. § 123, angiver omfanget af det ufravigelige ansvar, mens § 168 specielt for befordring i henhold til konnossement og i stk. 3 for så vidt angår den nordiske fart angiver udstrækningen af det ufravigelige ansvar.

Til § 73.

Svarer til den gældende sølovs § 73, idet man dog har ladet ordene „eller er i henhold til aftalen et bestemt skib anmeldt“ udgå som overflødige. En tilsvarende **formulering** foreslås i lovudkastets § 177 i 6. kap. om befordring af passagerer og rejsegods. Udtrykket „Angår fragtaftalen et bestemt skib“ vil omfatte såvel det tilfælde, hvor I aftalen oprindelig gjaldt et bestemt skib, I som det tilfælde, hvor et skib senere anmeldes i henhold til aftalen.

Til § 74.

Bestemmelsen svarer nøje til den gældende sølovs § 74, idet dog ordet „fuldstæn-

dig" er ændret til „fuld“, hvorved man får en ensartet nordisk tekst.

Til § 75.

Svarer med mindre redaktionel ændring nøje til den gældende sølovs § 75.

Til § 76.

Bestemmelsen erstatter den gældende sølovs § 72 og KKL § 3, 1, men er udformet på samme måde som sølovens 58 i skibsførerkapitel, således som denne bestemmelse blev ændret i 1966, med sødygtighed som overbegreb. Konnossementskonventionens tekst er på dette punkt uklar, idet man dels i art. i, 1 og 6,1 bruger sødygtighed som et overbegreb, mens det i art. 3,1 er sideordnet med de øvrige krav om, at skibet er tilstrækkelig bemannet, provianteret og udrustet m. v. Man må derfor være frit stillet med hensyn til, hvilken formulering man vil vælge, og der har under de nordiske drøftelser været enighed mellem Norge og Danmark om at vælge den i § 58 benyttede formulering, således at sødygtighed bliver overbegrebet, mens man fra svensk side vil benytte den sideordnede formulering, som svarer til den svenske sølovs § 58.

Bestemmelsen i lovudkastets § 76 pålægger som den gældende § 72 bortfragteren en generel pligt til at sørge for, at skibet er sødygtigt. Reglen må sammenholdes med reglen i lovudkastets § 118, der pålægger bortfragteren et — ifølge lovudkastets § 168 ufravigeligt — ansvar for skade på gods som følge af skibets usødygtighed ved rejsens begyndelse. For skade på gods som følge af usødygtighed, der opstår på et senere tidspunkt, vil rederen oftest være ansvarsfri i kraft af reglen i lovudkastets § 118, stk. 2, a. Derimod kan rederen i kraft af den generelle regel i § 76 f. eks. være ansvarlig for sådan usødygtighed i henhold til certeparti.

Mens den gældende § 72 er placeret under de indledende bestemmelser i sølovens 5. kapitel, er bestemmelsen i lovudkastet nu af systematiske grunde placeret under afsnit II, rejsebefragtning. For tidsbefragtning findes en særlig sødygtighedsregel i gældende § 138.

Til § 95.

I denne bestemmelse har man samlet reglerne om, hvornår man kan forlange konnossement udstedt, og hvem der kan udstede

dem. De nærmere regler om konnossementets indhold m. v. fremgår af lovudkastets og gældende sølovs §§ 151-167.

Efter den gældende sølov foreligger der alene en pligt til at udstede konnossement, når godset er indlastet, det såkaldte ombordskonnossement, jfr. den gældende § 95. I den gældende § 167 har man dog fastsat visse regler om det særlige „modtagelseskonnossement" (received for shipment), idet disse dokumenter på tidspunktet for kapitlets seneste revision i 1937 havde fået en så stor praktisk anvendelse, at man i et nyt befragtningskapitel ikke kunne komme udenom at fastlægge visse hovedregler om disse dokumenter. Det fremgår dog klart af motiverne, at man ikke fandt, at der forelå nogen pligt for bortfragteren til at udstede sådant dokument; det måtte bero på overenskomst eller sædvane, om sådant kunne kræves.

Under hensyn til den udvikling, der har fundet sted siden 1937, har der under de nordiske drøftelser været enighed om at ligestille ombordskonnossement og modtagelseskonnossement, hvilket heller ikke skulle være i strid med konnossementskonventionen (jfr. art. 3,3 3,4 og 3,7).

Stk. 1, der erstatter den gældende sølovs § 167 og KKL § 3,3, 1. afsn., giver som nævnt ovenfor afladeren en ret til at forlange modtagelseskonnossement udstedt, når bortfragteren har modtaget godset i sin varetægt, og de nødvendige papirer og oplysninger foreligger. At afladeren i visse tilfælde er befragter har i denne forbindelse ingen betydning.

Spørgsmålet, om hvem der kan udstede konnossement, er i lovudkastet søgt præciseret ved udtrykkelig at nævne bortfragteren eller skibsføreren eller den bortfragteren ellers har bemyndiget dertil. Det må derfor bero på partens aftale og de øvrige forhold i det konkrete tilfælde, hvem der kan udstede konnossement. Man kan næppe fortolke bestemmelsen således, at „bortfragteren" i denne situation automatisk omfatter hele den i § 71, stk. 1., 2. pkt., nævnte personkreds.

Stk. 2 erstatter den gældende sølovs § 95, stk. 1, og KKL § 3,7's bestemmelser vedrørende ombordskonnossement.

Stk. 3 og 4 svarer ganske til gældende sølovs § 95, stk. 2 og 3.

Til § 97.

Stk. 1 svarer til gældende sølovs § 97, stk. 1, og KKL § 4,3. Det foreslås dog at stryge ordet „leveret“ i den gældende § 97, således at også gods på kajen, som ikke er leveret endnu, vil være omfattet af bestemmelsen. Der har under de nordiske drøftelser været enighed om denne ændring, som ikke vil være i strid med konnossementskonventionens art. 4,3, der ikke specielt vedrører skade forvoldt af gods, men som indeholder en generel regel om, at afladeren alene er ansvarlig efter en culpa-regel. Man har endvidere foretaget den ændring i forhold til den gældende formulering, at det kun er skade, der rammer bortfragteren, der er omfattet af bestemmelsen, idet man har strøget ordene „eller nogen anden“. Skader, som rammer andre end bortfragteren, bør efter udvalgets opfattelse bedømmes efter almindelige erstatningsretlige principper, således at denne bestemmelse indskrænkes til at indeholde en regulering af kontraktsansvaret.

Stk. 2 svarer til gældende sølovs § 97, stk. 2, og EIKL § 4,6, 1. afsn., idet man dog ved bestemmelsens udformning i højere grad har bragt den i overensstemmelse med konnossementskonventionens art. 4,6, end det er tilfældet i KKL.

Til § 98.

Stk. 1 svarer ganske til gældende sølovs § 98, stk. 1.

Stk. 2 Efter den gældende formulering af § 98, stk. 2, skal også deviation for bjærgning af skib eller gods for at være lovlig kunne anses som rimelig. Uanset at man ved den nu foreslåede formulering, der mere nøjagtigt gengiver art. 4,4 i konnossementskonventionen, ikke udtrykkelig fremhæver dette rimelighedskrav ved deviation i tilfælde af bjærgning, er det dog udvalgets opfattelse, at man fortsat må kunne stille de samme krav til deviationens lovlighed. Der er ikke med bestemmelsen tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til den gældende sølovs § 98, stk. 2, og KKL § 4,4.

Man har under de nordiske drøftelser behandlet spørgsmålet om i højere grad at udforme bjærgningsbegrebet således, som dette er defineret i den gældende sølovs § 224, stk. 1, men har dog ikke fundet, at der var noget behov herfor. Ved „gods“ forstås

ikke blot transporteret gods, men al ejendom.

I øvrigt henvises til lovudkastets § 118, stk. 2, 1. pkt., hvor man ex tunc i ansvarsbestemmelsen har nævnt den lovlige deviation.

Til § 101.

Stk. 1 svarer til gældende sølovs § 101 og KKL § 3,2 vedrørende bortfragterens omsorgspligt, idet man dog ved formuleringen har bragt den i nøjere overensstemmelse med konnossementskonventionens tekst i art. 3,3.

Stk. 2 er ny i den danske sølov, men på nær mindre redaktionelle ændringer findes den i de øvrige nordiske sølove, hvor den er indføjet i forbindelse med de nye regler om søforklaring i 1966. Når man ikke i det daværende danske udkast foreslog en tilsvarende tilføjelse til § 101, skyldes det den forskellige udformning af bestemmelsen om obligatorisk søforklaring i § 301, hvor søforklaring ved lasteskade ifølge den danske sølov i visse tilfælde er obligatorisk, jfr. § 301, nr. 7, mens det efter de øvrige nordiske sølove altid er fakultativt at afholde søforklaring i tilfælde af lasteskade. Man følte derfor fra de øvrige landes side et behov for en sådan regel om, at bortfragteren skulle underrette ladningsejeren. Selv om der således fortsat ikke er noget direkte behov for denne bestemmelse i den danske sølov, har man dog for at få en ensartet nordisk lovtekst foreslået at medtage denne bestemmelse.

Til § 118.

Som nævnt i indledningen var formålet med konnossementskonventionen at styrke konnossementets værdi som omsætningspapir, hvilket bl. a. skete gennem fastsættelse af visse ufravigelige regler om bortfragterens ansvar for beskadigelse eller tab af godset, det såkaldte „transportansvar“.

I medfør af konnossementskonventionen påhviler der bortfragteren et sådant ansvar, der er ufravigeligt i tiden fra lastningen til losningen. Der er tale om et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Dette ansvar er begrænset ved en række nærmere angivne ansvarsfritagelsesgrunde, hvoraf den vigtigste er, at bortfragteren er fritaget for ansvar for beskadigelse eller tab af godset, der er en følge af fejl eller forsømmelse fra hans folks side ved navigeringen eller behandlingen af

skibet, de såkaldte „nautiske fejl". For fejl ved behandlingen af godset, de såkaldte „kommercielle fejl" er bortfragteren derimod ansvarlig. Bortfragteren er endvidere ansvarlig for tab, der er en følge af, at skibet ikke var sødygtigt ved rejsens begyndelse.

Sølovens regler er stort set udformet i overensstemmelse med konventionens principper. Den gældende § 118 indeholder en regel om bortfragterens ansvar for beskadigelse eller tab af godset, der dog kan fraviges ved aftale. Denne ansvarsbestemmelse, der er en culparegel med omvendt bevisbyrde, gælder, mens godset er i bortfragterens varetægt om bord eller i land, og uanset om befordringen finder sted i henhold til et konnossement. Et ufravigeligt culpaansvar i tiden fra lastningen til losningen følger af den gældende § 122 for så vidt angår indenrigsfart, hvormed ligestilles nordisk fart, idet dog bortfragteren kan forbeholde sig ansvarsfrihed for sine folks nautiske fejl.

Under de nordiske drøftelser har man indgående behandlet spørgsmålet om bortfragterens ansvar for forsinkelseskader. Efter konnossementskonventionens indhold er det uafklaret, om dette ansvar omfattes af konventionens regler. De danske motiver til KKL udtalte: „Ansaret som følge af forsinkelse, der ikke medfører tab af eller skade på godset, berøres ikke af denne lov". Motiverne til den norske KKL udtalte, at ansaret for en forsinkelse, som ikke fører til tab eller beskadigelse, måtte antages at falde udenfor konventionen, skønt der under forhandlingerne i Bruxelles havde rådet adskillig uklarhed med hensyn til dette punkt. Der kan herom i øvrigt henvises til Sindballe, Søren s. 351, Jantzen, Godsbefordring til Sjø, 2. udg. s. 576, Sejersted, Om Haagreglerne, 2. udg. s. 45. Selvig, Arkiv for Sjørett s. 81. To engelske domme PALMYRA (1956) 2 LI. L. Rep. 379 og ANGLO-SAXON (1958) 1 LI. L. Rep. 73 (H. L.) er blevet forstået således, at de lægger til grund, at konventionen også pålægger ansvar for bortfragteren for den rene forsinkelse. Denne opfattelse bygger hovedsagelig på en fortolkning af ordene i konventionens art. 4,5-1. stk.: „loss or damage to or in connection with the goods". Spørgsmålet har ikke været behandlet i nordisk retspraksis.

Efter søloven er spørgsmålet om forsinkelse reguleret i den gældende § 130, der indeholder en generel regel om ret til erstatning for skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller af, at skibet går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt. En regel der, jfr. den gældende § 71, kan fraviges ved aftale. Har forsinkelsen medført skade på eller tab af godset afgøres ansvaret efter reglerne i den gældende sølovs §§ 118 f. f.

Der har navnlig fra norsk side været stærke ønsker om, at man ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven udtrykkeligt skulle medtage hele forsinkelsesansvaret under de ufravigelige ansvarsbestemmelser. Herved ville bortfragteren også på dette område være dækket af de særlige ansvarsbegrænsninger, herunder ikke mindst de særlige ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. nedenfor ad lovudkastets § 120, som konnossementskonventionen giver adgang til, hvilket ikke er tilfældet efter gældende ret, hvor forsinkelsesansvaret til gengæld kan fraskrives. Fra svensk og dansk side har man henvist til, at konventionen ikke giver nogen klar løsning på dette problem, hvorfor loven burde udformes på samme måde, således at spørgsmålet stod åbent. For at få en ensartet nordisk lovtekst opnåedes der enighed om at give den generelle forsinkelsesregel i § 130 en udformning, som holder den mulighed, at forsinkelse af lasten, der ikke har medført tab af eller skade på den, falder ind under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i § 118, åben. Man kunne så i motiverne til § 130 i de forskellige nordiske lovudkast give udtryk for sit særlige syn på, om man finder, at konnossementskonventionen og dermed § 118 i dens nye udformning allerede i dag må fortolkes som indeholdende et ansvar for forsinkelse også i tilfælde, hvor godset ikke er beskadiget, eller om dette spørgsmål helt må overlades til domstolenes afgørelse, jfr. nedenfor ad lovudkastets § 130. Et forsinkelsesansvar på dette område vil medføre en række problemer og vanskeligheder, som visse af udvalgets medlemmer finder ganske betydelige, idet de såkaldte konsekvensskader, f. eks. erstatning for tidstab i forbindelse med en virksomheds produktionsstandsning som følge af forsinkede råvareleverancer, ikke kan forsikres. Hertil kan efter disse udvalgsmed-

lemmers mening tilføjes at konsekvensansvaret på en række andre retsområder lovligt kan fraskrives.

Ved udformningen af § 118 og følgende paragraffer har man med henblik på indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne helt omarbejdet de gældende bestemmelser. I § 118, der i den gældende formulering omfatter bortfragterens ansvar for godset, mens det er i dennes varetægt om bord eller i land, er optaget bestemmelserne i KKL § 4, stk. 1, 2 og 4.

I lighed med den gældende § 118 gælder ansvarsreglerne i nærværende bestemmelse, uanset om befordringen finder sted i henhold til konnossement eller ej. Der har, jfr. nærmere herom nedenfor ad § 122, under de nordiske drøftelser været enighed om ikke at ændre den gældende retstilstand på dette område, således at også certepartifarten imellem de nordiske lande er omfattet af ansvarsbestemmelserne, jfr. §§ 122 og 168.

Stk. 1. gengiver KKL § 4, 1, der bestemmer, at bortfragteren bliver ansvarlig for tab eller skade, der er en følge af, at skibet ved rejsens begyndelse ikke var sødygtigt, således som dette er defineret i lovudkastets § 76. Når man har valgt den omvendte ordstilling „medmindre denne er en følge af, at bortfragteren eller nogen, han svarer for ikke med tilbørlig omhu har sørget for . . .“, skyldes dette, at man herved har villet understrege, at der alene er tale om et culpaansvar.

For at blive fri for ansvar påhviler det i øvrigt bortfragteren at gøre det antageligt, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans eller hans folks side, altså en omvendt bevisbyrderegel.

For så vidt angår skade som følge af mangler ved skibet, der først opstår under rejsen, er bortfragteren principielt også ansvarlig, jfr. § 76. Dog vil sådanne mangler i relation til skade på gods i praksis oftest falde ind under ansvarsfritagelserne i stk. 2-a), jfr. i øvrigt bemærkningerne til § 76.

Stk. 2, 1. pkt., gengiver først KKL § 4, 4 vedrørende „lovlig deviation“. Uanset at denne bestemmelse kunne synes overflødig ved siden af lovudkastets § 93, har man dog fundet, at den burde medtages her i forbindelse med ansvarsbestemmelsen for mest muligt at følge KKL og dermed konnossementskonventionens ansvarsregel.

Dernæst danner 1. pkt. indledning til den almindelige ansvarsregel i § 118. Keglen følger i sin formulering nøje konventionsteksten, hvilket medfører, at den ikke stemmer med sædvanlig dansk lovsprog. Af hensyn til indvendingerne imod konventionens indarbejdelse i loven har man imidlertid fundet dette nødvendigt. Uanset sin negative formulering og sin fremhævelse af bortfragterens ansvarsfrihedsgrunde er reglen først og fremmest en regel om culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Bestemmelsen er i øvrigt udformet neutralt i forhold til forsinkelsesansvaret, jfr. endvidere bemærkningerne ovenfor samt bemærkningerne til lovudkastets § 130.

Resten af dette stykke gengiver KKL § 4, 2a-q, den såkaldte „katalog“. Uanset at pkt. c-p næppe har nogen selvstændig betydning ved siden af pkt. q, der er den egentlige hovedregel, og som i lighed med den gældende § 118 indeholder en almindelig culpa-regel med omvendt bevisbyrde, har man dog for at følge konnossementskonventionen medtaget pkt. c-p i lovudkastet. Det er gjort gældende, at det bl. a. kunne være vanskeligt at overbevise udenlandske domstole om, at konventionen loyalt var indarbejdet, såfremt man ikke direkte kunne henvise til „katalogen“.

Pkt. a og b, der vedrører ansvarsfrihed for nautiske fejl og brand, erstatter til en vis grad den gældende § 122, der for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart hjemler tilsvarende ansvarsfritagelser. Ifølge § 122 må der dog tages forbehold herom i modsætning til lovudkastets bestemmelse, der her i overensstemmelse med konnossementskonventionen hjemler en legal ansvarsfritagelse, der ikke kræver et særligt forbehold herom, men følger direkte af loven.

Under pkt. a i det norske lovudkast har man udover skibsfører, mandskab, lods eller andre også indsat „slæbebåd“. Dette er en konsekvens af, at man fra norsk side, ved den senest foretagne sølovsændring, ligeledes har ladet slæbebåden være omfattet af redernes husbond-ansvar i § 8 (der, jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft, T. 1971-72 Afd. A. sp. 1398, foreslås ændret til § 233), idet man fra norsk side har fundet det naturligt, at rederen hæfter for fejl fra slæbe bådens side i til-

fælde af trediemandsskade ved f. eks. påsejling på samme måde, som rederen hæfter for fejl begået af lodsen om bord på skibet. Fra dansk side har man ikke ment at burde ændre den eksisterende mere nuancerede retstilstand på dette område gennem en ny regel i loven. Fra svensk side har man heller ikke ønsket at medtage slæbebåden de nævnte steder.

Pkt. c-p gengiver med mindre justeringer KKL's formulering. I pkt. d har man således ændret naturhændelser „Act of God“ til naturkatastrofer for at få en mere ensartet nordisk lovtekst. Den forandrede ordlyd tilsigter ikke nogen realitetsændring. Ligeledes er der i pkt. l, m og p foretaget mindre redaktionelle ændringer. Til pkt. q er som i KKL knyttet en særlig bevisbyrderegel. I KKL er der efter pkt. q føjet endnu en regel, der refererer til tilfældene under pkt. c-p og understreger muligheden af bortfragterens ansvar i disse tilfælde, hvis hans eller hans folks fejl godtgøres. Denne særlige bevisregel, der havde støtte i undertegnelsesprotokollen, har man under de nordiske forhandlinger fundet overflødig, hvorfor den er udgået.

Stk. 3 er en ny bestemmelse om nedsættelse eller bortfald af erstatningspligten i tilfælde af medvirken. En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i § 192 for så vidt angår bortfragterens ansvar for passageren og dennes rejsegods. Sidstnævnte regel bygger på de til grund for denne bestemmelse værende to konventioner om henholdsvis transport af passagerer og dissers rejsegods. Konnossementskonventionen indeholder ikke en tilsvarende regel, men der har dog under de nordiske drøftelser været enighed om, at konventionen ikke udelukker anvendelsen af denne regel.

Til § 119.

Stk. 1 svarer nøje til den gældende sølovs § 119, der samtidig dækker KKL § 4,6-stk. 1. Bestemmelsen gælder, uanset om befordringen sker i henhold til konnossement eller ej. Den må sammenholdes med lovudkastets § 97, stk. 2, hvorefter afladeren er ubetinget ansvarlig for skade, såfremt bortfragteren ikke kendte godsets farlige beskaffenhed.

Stk. 2 svarer til KKL § 4,6-stk. 2. Den omhandler den situation, hvor bortfragteren

kendte godsets beskaffenhed, men hvor der senere viser sig en konkret fareforøgelse — i modsætning til stk. 1, der vedrører den abstrakte fare — for mennesker, skib eller gods, der gør det uforvarsligt at beholde det om bord.

Til § 120

Denne bestemmelse angiver maksimumsgrænserne for bortfragterens ansvar. I konnossementskonventionen art. 4,5 blev det i 1924 fastsat til £ 100 guld pr. kollo eller anden enhed af godset. I KKL § 4,5 blev dette med hjemmel i konventionens art. 9 omskrevet til 1.800 kr. i guldværdi, og en tilsvarende begrænsning blev for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart fastsat i sølovens § 122 ved sølovsændringen i 1937. Da det imidlertid viste sig, at meget få af de lande, der havde ratificeret konnossementskonventionen og vedtaget love i overensstemmelse med konventionens regler, havde indført bestemmelser om, at begrænsningsbeløbet skulle beregnes efter guldværdi, blev KKL's og sølovens bestemmelser herom i 1951 ændret, således at reglerne om, at beregningerne skulle ske efter guldværdi, blev ophævet.

Spørgsmålet om en ajourføring af Haag-reglernes ansvarsbegrænsningsbeløb var et af de væsentligste problemer på den i 1967 og 1968 afholdte Bruxelleskonference. Den resulterede som nævnt i indledningen i vedtagelsen af de såkaldte Visby-regler, der bl. a. på dette område ændrede Haag-reglerne. Den udvikling, der siden 1924 havde fundet sted på transportområdet med bl. a. en stadig mere udbredt benyttelse af containere, havde medført kritik af de gamle regler. Endvidere havde udviklingen indenfor de kombinerede transporter gjort det naturligt at sammenligne reglerne om begrænsning af ansvaret indenfor søtransporten med de tilsvarende regler af nyere dato, der gælder for jernbane, landevejs- og lufttransporter.

Resultatet af forhandlingerne i Bruxelles, hvor stærkt modstridende synspunkter stod overfor hinanden, blev nogle ret indviklede regler til erstatning af Haag-reglernes ansvarsbegrænsningssystem. En begrænsning for hvert kollo eller anden enhed blev dog bibeholdt som princip med et begrænsningsbeløb på 10.000 Poincaré-francs svarende til ca. 5.000 d.kr. Denne regel suppleres med en bestemmelse om ansvarsbegrænsning efter

vægt, nemlig 30 frcs. svarende til 15 kr. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet. Denne sidste regel kan benyttes, såfremt den måtte give et højere beløb, hvilket vil være tilfældet, såfremt godset vejer mere end 333 kg. Tanken bag disse alternative muligheder for beregning af begrænsningsbeløbet er et ønske om at dække det særligt værdifulde, men måske ikke særligt tungtvejende gods samtidig med, at man gennem „kilobegrænsningen“ sikrede sig, at der skete en generel forhøjelse af de gamle satser.

Disse nye regler erstatter den gældende sølovs § 120 om fastsættelse af erstatningens størrelse samt § 122, stk. 1, 1. pkt., der for indenrigsfart og dermed ligestillet nordisk fart fastsætter en klobegrænsning på 1.800 kr. Endvidere erstatter lovudkastets bestemmelse KKL § 4,5, der gengav Haag-reglernes begrænsningsregel.

Stk. 1 gengiver i 1. pkt. art. 4,5-a) i den ændrede konnossementskonvention, der som nævnt ovenfor åbner alternative muligheder for at beregne begrænsningsbeløbets størrelse på grundlag af kollo eller kilo. Når man har benyttet ordlyden „eller som tabet i øvrigt vedrører“, har dette forbindelse med, at man som nævnt ovenfor ad § 118 har ønsket at være neutral overfor spørgsmålet om forsinkelsesansvaret. I det omfang domstolene måtte finde, at forsinkelsestab falder ind under ansvarsbestemmelserne i lovudkastets § 118, vil dette tab være omfattet af begrænsningsbeløbene.

I art. 4,5-d) er det fastsat, at ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af en nihundrededels finhed, den såkaldte Poincaré-franc, der for tiden svarer til 0,5027057 danske kroner. Poincaré-francen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes som en regneenhed i en række internationale søretskonventioner, jfr. den gældende sølovs § 255 om globalbegrænsning af rederansvaret (der jfr. det i folketinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag jfr. Ft. T. 1971-72 Afd. A., sp. 1451 foreslås ændret til § 235).

Stk. 2. Som supplement til reglen i stk. 1 findes en bestemmelse, der gengiver konventionens art. 4,5-c), som er udformet med henblik på de moderne lastesystemer, og hvorved man har søgt at løse spørgsmålet om, hvorledes en container skal behandles i

relation til ansvarsbegrænsning baseret på kollo. Brugen af containere hindrer oftest en kontrol af dens indhold. Bestemmelsen fastsætter, at en container, pallet eller et lignende transportmiddel ikke betragtes som en samlet enhed, såfremt antallet af kolli, der findes i containeren, er angivet i konnossementet, men hver af disse betragtes for sig. Findes der i containeren dels kolli, der er selvstændigt opregnet i konnossementet, dels gods, som ikke er særligt opregnet i form af kolli, skal dette øvrige gods betragtes som et kollo i relation til ansvarsbegrænsningen. Er ingen opregning af de kolli, der findes i containeren, angivet i konnossementet, skal containeren som sådan betragtes som et kollo. Bestemmelsen udelukker ikke selvstændigt ansvar for containeren som sådan. Konventionsbestemmelsen indeholder ikke nogen definition af begrebet container eller pallet, hvorfor disse udtryk må omfatte, hvad man transportteknisk og kommercielt forbinder med disse begreber.

Når man her og i de følgende bestemmelser har anvendt ordene „eller andet modtagelsesbevis“ skyldes dette et ønske fra norsk side, da fragtbreve har stor betydning i den norske kystfart, hvor de benyttes i stedet for konnossementer.

Stk. 3 gengiver konventionens art. 4,5-f) og g), der i lighed med Haag-reglernes art. 4,5-3 stk. åbner mulighed for, at der kan aftales et højere maksimumsbeløb for bortfragterens ansvar end fastsat i lovudkastets stk. 1 og 2. Svarende til Haag-reglernes art. 4,5-stk. 2, er også den følgende regel om, at afladerens oplysninger om godsets værdi, der er givet før indlastningen, og som er optaget i konnossementet skal gælde som grænse for bortfragterens ansvar, hvis resultatet bliver en højere grænse end den i stk. 1 angivne. Bestemmelsen i sidste pkt., der ligeledes gentager Haag-reglernes bestemmelse, åbner mulighed for, at bortfragteren kan føre bevis for, at godset ikke har haft den angivne værdi.

Stk. 4. gengiver art. 4,5-b), der angiver, hvorledes erstatningen skal fastsættes. Den valgte formulering svarer stort set til en tilsvarende bestemmelse i den internationale konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR), art. 23, og den hertil svarende danske lov af 10. marts 1965 om fragtaftaler

ved international vejtransport § 29. der dog tager sit udgangspunkt i godsets værdi på stedet og tiden for overtagelsen til befordring.

Art. 4.5-1)) indledes med ordene „the total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods“, hvilket sammenholdt med forhandlingerne i Bruxelles i 1968 rejser nogen tvivl om, hvorvidt ansvar for konsekvensskader er afskåret. Spørgsmålet har været drøftet under de nordiske forhandlinger, hvor det blev fremhævet, at man under hensyn til konventionens uklarhed på dette punkt måtte være berettiget til en relativt fri fortolkning. Det må antages, at bestemmelsen kun gælder udmålingen af formuetabet, jfr. ordene „by reference to“, mens eventuelle konsekvensskader eller forsinkelsestab må udmåles efter almindelige erstatningsregler.

Stk. 5. Bestemmelsen gengiver art. 4.5-e) om, at bortfragteren mister begrænsningsretten, når han selv har forvoldt skaden „with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result“. En tilsvarende bestemmelse findes i lovudkastets § 195 i passagerkapitlet. Med bortfragteren selv må formentlig sidestilles overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen.

Såfremt andre af bortfragterens folk har forårsaget skaden på den i bestemmelsen nævnte måde, får dette ikke betydning for **bortfragterens** begrænsningsret, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar, jfr. § 122 a.

Stk. 6. Denne bestemmelse gengiver art. 4.5-h), der stort set svarer til Haag-reglernes art. 4.5. sidste stykke.

Til § 121.

Den gældende sølovs § 121 indeholder en reklamationsregel, der i overensstemmelse med kobelovens princip pålægger den modtager, der vil kræve erstatning, at give bortfragteren underretning herom uden ugrundet ophold. Gør han ikke det, mister han sit krav, medmindre bortfragteren eller nogen han svarer for har forvoldt skaden forsætlig eller ved grov uagtsomhed.

I modsætning hertil indeholder KKL § 3,6 en regel, der ikke er nogen reklamationsregel i den forstand, dette udtryk sædvanlig bruges i dansk ret. idet undladelse af

at give bortfragteren underretning om kravet ikke medfører, at modtageren mister sin ret til at kræve erstatning, men kun medfører, at der opstår en formodning om, at godset er udleveret i uskadet stand, dvs. at kravene til modbeviset må skærpes. Uanset at sidstnævnte regel næppe har nogen selvstændig betydning, idet almindelige bevisbyrde-regler efter dansk ret ville føre til samme resultat, har man dog fundet, at man under hensyn til beslutningen om at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven også måtte medtage denne bestemmelse. En regel svarende til den gældende sølovs § 121 må antages at være i strid med konventionen og er derfor udeladt. Uanset at man således ikke længere i lovteksten har en egentlig reklamationsregel svarende til den gældende § 121. er det dog udvalgets opfattelse, at der i overensstemmelse med almindelige retsprincipper må gælde en passivitetsregel, således at den modtager, der undlader at reklamere, under visse omstændigheder vil kunne miste sin ret til erstatning.

Formuleringen af bestemmelsen svarer stort set til KKL § 3.6. idet man dog ved udformningen har bragt den i nøjere overensstemmelse med konnossementskonventionens formulering. Den særlige forældelsesregel i art. 3,6-4. stk., der blev ændret ved Visby-reglerne, er optaget i lovudkastets § 284.

Stk. 1. Meddelelse skal ifølge konventionen og KKL gives **til** bortfragteren eller hans agent i lossehavnen. Der har under de nordiske drøftelser været enighed om at lade særskilt omtale af agenten udgå som overflødig.

Stk. 2 og 3 svarer nøje til KKL § 3,6-stk. 2 og 4, mens KKL § 3,6-stk. 2, der som nævnt ovenfor er ændret, findes i § 284.

Til § 122.

Reglerne om bortfragterens ansvar er i et vist omfang gjort ufravigelige for sølovens vedkommende, jfr. den gældende § 122 for så vidt angår indenrigs og dermed ligestillet fart. Det tvingende ansvar omfatter som nævnt i indledningen også forholdet mellem parterne i henhold til et certeparti, uanset om der er udstedt konnossement i modsætning til konnossementskonventionen art. 3,8, hvor ufravigeligheden kun gælder med hensyn til „fragtaftaler“, der indeholdes i et

konnossement eller lignende adkomstdokument angående befordring af gods over søen.

Ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven kommer de ufravigelige regler for det første til at omfatte konnossementsfarten, dvs. den befordring i henhold til konnossement, der falder under konnossementskonventionen. Under de nordiske drøftelser har der imidlertid specielt fra norsk side været rejst et stærkt ønske om derudover at bevare den eksisterende retstilstand på dette område, dvs. at de ufravigelige regler som hidtil også skulle omfatte indenrigs og dermed ligestillet nordisk fart, hvad etiten befordringen sker i henhold til konnossement eller ej. Baggrunden for dette ønske er den ret betydelige norske kystfart, hvor man ved godsbefordring som oftest benytter fragtbrev i stedet for konnossement. På denne baggrund samt for at bevare den nordiske retsenhed på dette område, har man derfor besluttet at bevare den gældende sølovs regel, idet man samtidig har fundet, at dette ikke ville være i strid med konnossementskonventionen.

Ved udformningen af bestemmelsen har man af lovtekniske grunde fastsat det ufravigelige ansvars omfang i lovudkastets § 122, mens den fart, dette ansvar omfatter, omtales i lovudkastets § 168.

Stk. 7 erstatter den gældende sølovs § 122, stk. 1. I overensstemmelse med denne bestemmelse samt KKL § 3,8-1. pkt. samt §§ 7 og 1 e) fastsættes det, at ethvert forbehold i fragtaftalen, der fritager bortfragteren for ansvar i medfør af lovudkastets §§ 118 og 120 i tiden fra lastningens begyndelse til losningens afslutning, er ugyldig. Hvilken fart dette skal gælde er som nævnt ovenfor anført i lovudkastets § 168. I overensstemmelse med KKL art. 1 c) og den gældende sølovs § 122 gælder reglen ikke levende dyr og dækslast.

Stk. 2 gengiver KKL § 3,8-2. pkt. vedrørende aftale om overdragelse af ret til erstatning ifølge forsikringsaftale eller lignende aftaler, der ligeledes er ugyldige.

Stk. 3 gengiver KKL § 5, stk. 3 vedrørende bestemmelser om fælleshavari.

I *stk. 4* er optaget bestemmelsen fra KKL § 6, som er en stærk forenklet udformning af konnossementskonventionens art. 6, der under forudsætning af, at der ikke udstedes

konnossement, hjemler en indskrænkning af bortfragterens ansvar, når visse særlige omstændigheder gør det rimeligt.

Til § 122 a.

Konnossementskonventionens regler om ansvarsfritagelse og ansvarsbegrænsning suving medfører, at bortfragteren under visse betingelser pålægges et mindre ansvar, end hvad der ville følge af almindelige erstatningsregler. Dette har man undertiden forsøgt at omgå ved at rejse sag mod bortfragteren baseret på ikke-kontraktslig grundlag. Ligeledes har man søgt at omgå bestemmelserne ved at rejse erstatningskrav mod bortfragterens folk i stedet for mod bortfragteren selv, idet man forudsatte, at bortfragterens folk ikke kunne påberåbe sig konventionens regler. De fleste transportretlige konventioner af nyere dato indeholder bestemmelser, der fastsætter, at transportørens folk skal kunne påberåbe sig de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren selv i henhold til de pågældende konventioner.

Med henblik på at løse disse spørgsmål på tilsvarende måde indenfor konnossementskonventionens område indeholder Visby-reglerne i art. 4 bis en tilføjelse til Haag-reglernes art. 4, der gengives i nærværende bestemmelse.

Stk. 1, der gengiver art. 4 bis, 1, løser det førstnævnte problem, at de indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som konventionen indeholder, skal anvendes, hvad enten retsagen mod rederen baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontrakt. 1 lovudkastets § 201, stk. 3, i passagerkapitlet findes en ganske tilsvarende bestemmelse.

Stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med art. 4 bis, 2 og 3, at konventionens bestemmelser finder tilsvarende anvendelse, hvis der rejses erstatningskrav mod bortfragterens folk, samt at det samlede ansvar ikke i noget tilfælde skal overstige de ansvarsbegrænsningsbeløb, som konventionen fastsætter. Herved løses det andet problem ved i konventionen at indføje den såkaldte „Himalaya-klausul“, der har navn efter en konkret retssag, der er beskrevet i bemærkningerne til lovudkastets § 200 i passagerkapitlet, hvor der foreslås en tilsvarende bestemmelse. En sådan findes også i den gældende sølovs § 261 for så vidt angår reglerne om

begrænsning af rederens ansvar (der jfr. det i folkettinget den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag jfr. Ft. T. 1971-72. Afd. A, sp. 1458 foreslås ændret til § 241).

Under de nordiske drøftelser har man på baggrund af forhandlingerne i Bruxelles vedrørende Visby-reglerne behandlet spørgsmålet om, hvorvidt „bortfragterens folk" også omfatter selvstændige medhjælpere. I den engelske konventionstekst til art. 4 bis, 2 hedder det „a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor)". Den franske konventionstekst taler i denne sammenhæng alene om bortfragterens „préposé". Baggrunden for det særlige tillæg i den engelske tekst var ikke mindst et ønske fra engelsk side om, at bestemmelsens anvendelsesområde ikke skulle blive for omfattende.

Selv om konventionsteksten, i hvert fald den engelske, peger i retning af at indskrænke rækkevidden af den såkaldte „Himalaya-klausul", har der under de nordiske drøftelser været enighed om, at det ikke ville være konventionsstridigt at lade selvstændige medhjælpere være omfattet af bestemmelsen. Begrebet „bortfragterens folk" må derfor forstås i overensstemmelse med den gældende sølovs § 8, (der, jfr. udvalgets 3. betænkning og deraf følgende lovforslag, jfr. Ft. T. 1971-72, Afd. A sp. 1398 foreslås ændret til § 233) som omfattende skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, hvilket efter den gældende opfattelse også antages at omfatte selvstændige medhjælpere. Dette vil f. eks. kunne få betydning for stevedorer, der i et vist omfang allerede i dag gennem deres egne kontraktvilkår har fastsat visse regler om ansvarsbegrænsning. Hvorvidt sådanne ansvarsbegrænsningsklausuler er gyldige i dag udenfor Haag-reglernes område, må bedømmes efter dansk rets almindelige regler, men i hvert fald må sådanne selvstændige medhjælpere efter gennemførelsen af Visby-reglerne kunne benytte sig af lovens regler i overensstemmelse med nærværende bestemmelse.

I stk. 3, der gengiver art. 4 bis, 4, er det, ligesom det er sket for bortfragterens vedkommende i lovudkastets § 120, stk. 5, for bortfragterens folks vedkommende fastsat, at retten til ansvarsbegrænsning bortfalder i

tilfælde af grov egen fejl, jfr. bemærkningerne til lovudkastets § 120, stk. 5.

Til § 123.

Som nævnt i indledningen er der i lovudkastet medtaget enkelte bestemmelser, som ikke direkte er forårsaget af udarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne, men som man dog har fundet det naturligt at medtage i forbindelse med revisionen af sølovens befragtningskapitel. For nærværende bestemmelses vedkommende er der tale om et område, hvor der på grund af nogle til dels modstridende nordiske retsafgørelser er opstået et behov for en revision af de gældende regler.

Den gældende § 123 indeholder en bestemmelse om bortfragterens ret til at forbeholde sig ansvarsfrihed, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden fragtfører, når dette enten er aftalt, eller det direkte eller stiltiende fremgår af fragtaften. Denne bestemmelse foreslås skærpet, som det fremgår af stk. 2. I stk. 1 foreslås optaget en helt ny bestemmelse, der mere generelt regulerer de særlige ansvarsfordelingsproblemer, der opstår, når den reder, der indgår transportaftaler, ikke selv udfører transporten.

Stk. 1. Denne bestemmelse, der efter en konkret svensk retssag har fået betegnelsen „Anti-Lulu-bestemmelsen" fastsætter, at det ansvar, som påhviler bortfragteren, dvs. den reder eller anden, med hvem fragtaften er indgået, eller de rettigheder, som denne måtte have overfor befragteren, også finder anvendelse på den reder, som rent faktisk udfører befordringen eller en del deraf. Det fælles ansvar for den, med hvem transportaftalen er indgået, og den reder, der udfører transporten, er fastsat som et solidarisk ansvar, idet dog det samlede ansvar ikke skal kunne overstige de i lovudkastets § 120 fastsatte begrænsningsbeløb. En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i passagerkapitlet, lovudkastets § 174.

Om dette problem findes en række nordiske retsafgørelser, der som nævnt ikke stemmer overens. I en norsk og en svensk højesteretsafgørelse, der begge er citeret i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender henholdsvis 1955 s. 81 „LYSAKER" og 1960 s. 349 „LULU", blev det fastslået, at alene det transporterende skibs rederi var ansvarlig efter konnossementerne, og godsmodtagernes

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 den overvejende 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

løses indenfor sølovens rammer, hvorfor man, indtil de igangværende internationale forhandlinger om en konvention vedrørende kombinerede transport er afsluttet, må overlade spørgsmålet til domstolenes afgørelse.

I 2. pkt. har man søgt at præcisere, at stk. 2 er en undtagelse, og den eneste, fra den mere generelle hovedregel i stk. 1.

Sidste pkt., der fastslår, at fravigelser ej heller er tilladt, efter at konnossement er udstedt, har forbindelse med den under stk. 1 refererede „Dominion Line-sag“, hvor dette problem kom frem, hvorfor man har anset det for rimeligt at fastsætte en klar regel om dette spørgsmål.

Følgende medlemmer af udvalget: Bjarne Fogh og André Sørensen, har ikke kunnet tiltræde den foreslåede formulering af § 123, stk. 2, og ej heller, at § 123, stk. 1, gøres ufravigelig, jfr. § 72.

I udenlandsk ret hersker der fuld aftalefrihed med hensyn til det i § 123, stk. 2, omhandlede spørgsmål for så vidt angår certepartier, og den forslåede udvidelse af rederens ansvar vil give anledning til øgede forsikringsudgifter, der vil virke transportfordyrende. Endvidere vil danske redere herved blive stillet ugunstigere end deres udenlandske konkurrenter. Med hensyn til konnossementer er de samme medlemmer af den opfattelse, at muligheden bør bevares for at anvende de i praksis vigtige omlastningsklausuler, hvorefter et rederi kan fraskrive sig ansvaret for godset i den periode, hvor befordringen udføres af en anden fragtfører. De internationale konventioner om godsbefordring har da ej heller opstillet præceptive regler, der udelukker dette.

Til § 128.

Svarer til den gældende sølovs § 128. Til forskel fra denne bestemmelse siges det dog udtrykkeligt, at fragtaftalen skal angå et bestemt skib. Går dette tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, jfr. gældende sølovs § 6, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen. Man har ved den valgte formulering ikke udelukket, at der dog kan tænkes at bestå et erstatningsansvar for bortfragteren.

Det må endvidere erindres, at denne bestemmelse, jfr. lovudkastets § 72, ikke finder anvendelse, hvis andet udtrykkeligt er

aftalt eller må anses for indeholdt i aftalen eller følger af sædvane. Hvis der f. eks. er tale om gods, der skal befordres med et ruteskib, og dette går tabt, bliver bortfragteren ikke fritaget for sin befordringsforpligtelse.

En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i lovudkastets § 184 i passagerkapitlet.

Til § 129.

Der er her alene foreslået en redaktionel ændring af *stk. 1* som følge af den foreslåede formulering af § 128.

Til § 130.

Bestemmelsen erstatter den gældende § 130, der indeholder en generel regel om ret til erstatning for skade som følge af forsinkelse; en regel der dog, jfr. den gældende sølovs § 71, kan fraviges ved aftale.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastets § 118, har det under de nordiske forhandlinger været drøftet, om man ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i søloven udtrykkeligt skulle medtage hele forsinkelsesansvaret under de ufravigelige ansvarsbestemmelser. Dette har man især fra norsk side fundet ønskeligt bl. a. under hensyn til nyere engelske domme samt under hensyn til, at bortfragteren i så fald også på dette område ville være dækket af de særlige ansvarsbegrænsninger i lovudkastets § 118.

Den nu foreslåede formulering af § 130 gengiver resultatet af disse drøftelser, hvor man for at få en ensartet nordisk lovtekst enedes om at udforme § 130, således at spørgsmålet om, hvorvidt forsinkelse af lasten falder ind under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i § 118, holdes åben.

For så vidt angår bortfragterens ansvar for forsinkelse kan der dels være tale om tilfælde, hvor forsinkelsen medfører, at godset bliver beskadiget — der kan her f. eks. tænkes på let fordærvelige varer, der ikke kan tåle en længere transport end oprindeligt aftalt — dels tilfælde hvor der er tale om den såkaldte „rene forsinkelse“, hvor skaden alene er en følge af, at godset kommer for sent frem.

Mens der i det første tilfælde klart er tale om et ansvar, der falder ind under de ufravigelige ansvarsbestemmelser i lovudkastets § 118, har man i det danske udvalg fundet,

at spørgsmålet om, hvorvidt bortfragterens ansvar for den rene forsinkelse skulle være omfattet af lovudkastets § 118, burde overlades til domstolene. Som begrundelse herfor kan der bl. a. henvises til den i bemærkningerne til lovudkastets § 118 omtalte uklarhed med hensyn til fortolkningen af konnossementskonventionen på dette område og usikkerheden med hensyn til rækkevidden af de sammesteds omtalte engelske domme. Det må dog bemærkes, at man i motiverne til det norske lovudkast går ind for, at forsinkelsesansvaret bør være omfattet af de ufravigelige ansvarsregler, mens man i motiverne til det svenske lovudkast er positivt stemt for en sådan løsning.

Bestemmelsen omfatter foruden tilfælde af ren forsinkelse også tilfælde, hvor bortfragterens pligt til at udføre befordringen bortfalder som følge af, at skibet går tabt, jfr. lovudkastets § 128, samt tilfælde, hvor skibet kommer for sent frem til lastehavnen.

I det omfang forsinkelsesansvaret ikke måtte være omfattet af § 118, men alene er reguleret af § 130, kan der træffes aftale om dets indhold, idet ansvarsreglen i § 130 ifølge § 72 jfr. § 168 kan fraviges ved aftale. Går en sådan aftale ud på ansvarsfraskrivelse eller begrænsning af ansvaret, vil dansk rets almindelige regler om en sådan aftales gyldighed finde anvendelse.

Mens § 130 i sin hidtidige formulering medførte et almindeligt culpaansvar for bortfragteren, er det fastsat, at bestemmelserne i § 118 finder tilsvarende anvendelse på bortfragterens ansvar, hvilket medfører, at bortfragteren i de tilfælde, hvor han ikke har fraskrevet sig ansvaret efter § 130 dog ikke bliver ansvarlig i tilfælde af nautiske fejl eller brand, jfr. lovudkastets § 118. stk. 2 a og b.

Til § 135.

Svarer til den gældende sølovs § 135, idet man dog i stk. 1 har foretaget enkelte ændringer.

Udover de som betingelse for hævningsret ved søtransport almindeligvis nævnte tilfælde, jfr. den gældende bestemmelse, nemlig krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder og sørøveri, har man yderligere medtaget „andet væbnet overfald“ med henblik på de stadig oftere forekomne tilfælde af såkaldte „kapringer“ af transportmidler inden for luft- og søtransporten.

Retten til at hæve kan udøves, selv om rejsen er begyndt, såfremt de ovennævnte omstændigheder først indtræder eller kommer til parternes kundskab på dette tidspunkt, eller såfremt faren for en sådan omstændighed, som parterne havde kundskab om, inden beforderingsaftalen blev slutet, sidenhen er blevet væsentlig forøget.

Det er dog efter udkastet en betingelse for udnyttelse af denne hævningsret, at den, der vil hæve aftalen, giver meddelelse herom uden ugrundet ophold.

En ganske tilsvarende bestemmelse foreslås i lovudkastets § 187 i passagerkapitlet.

Til § 151.

I denne og den følgende bestemmelse har man foretaget visse ændringer i den gældende sølovs §§ 151 og 152 forårsaget af, at man her har indarbejdet KKL § 3,3. I lovudkastets § 151 fastsættes definitionen på et konnossement, samt hvad dette i hvert fald skal indeholde, mens § 152 angiver, hvad konnossementet på afladerens forlangende yderligere skal indeholde.

Det er i *stk. 1* fastsat, at dokumentet enten skal betegnes som konnossement eller angive, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering. Et dokument, der ikke opfylder et af disse vilkår, vil ikke være et konnossement i sølovens forstand og derfor ikke have de til konnossementet i søloven knyttede retsvirkninger.

Udover sin funktion som indløsningspapir indeholder konnossementet samtidig en erkendelse af, at godset *er* modtaget til befordring eller indlastet. Man har ved formuleringen taget hensyn til, at man i lovudkastets § 95, jfr. bemærkningerne til denne bestemmelse, ligestiller ombordkonnossement og modtagelseskonnossement.

Det er endvidere i lovudkastet fastsat, at dokumentet skal indeholde oplysning om godsets art og mængde i mere generel forstand, mens afladeren, som det fremgår af lovudkastets § 152, stk. 2, kan forlange niere detaljerede oplysninger herom indsat i dokumentet.

I *stk. 2* er som nævnt foran angivet, hvad konnossementet i hvert fald *skal* indeholde afhængig af, om der er tale om et modtagelses- eller ombordkonnossement.

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 3*derligere fastsat, at modtagelses-tidspunktet respektive indlastningstids-punktet 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-
j

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

gods, uanset hvor i skibet denne er placeret i lastrum eller på dæk, jfr. den gældende sølovs § 162, stk. 2. Ansvar for, at gods i strid med konnossementet er lastet på dæk, vil derfor være omfattet af transportansvaret.

Selvom det lovfæstede konnossementsansvar foreslås ophævet, kan det ikke udelukkes, at et culpaansvar for den negative kontraktsinteresse i et vist omfang kan tænkes baseret på almindelige erstatningsregler. Dette kunne være aktuelt i tilfælde, der ikke omfattes af transportansvaret uanset „estoppelreglen“. Denne kan kun finde anvendelse på sådanne tilfælde, der tidligere omfattedes af konnossementsansvaret, som vedrører tab af eller skade på gods. Almindelige erstatningsregler kunne f. eks. tænkes anvendt i tilfælde af antedatering eller andre urigtige tidsoplysninger, eller hvor der er udstedt konnossement for gods, der aldrig er blevet modtaget eller indlastet. På et sådant ansvar vil reglerne om ansvarsbegrænsning i § 120 ikke finde anvendelse.

Det kan ikke antages, at reglen i konventionens art. 4 bis 1 er til hinder for et sådant ansvar.

I stk. 2 har man bibeholdt den gældende regel, der indskrænker bortfragterens ret til at tage forbehold, jfr. lovudkastets § 152, stk. 2, såfremt han har vidst eller burde have indset, at en oplysning om godset var urigtig. På den anden side medfører den nye udformning af konnossementsansvaret ikke, at bortfragteren fratages sin ret til at tage gyldige forbehold med hensyn til oplysninger i konnossementet.

Til § 162.

Efter den gældende sølov indeholder denne bestemmelse i stk. 1 ligesom lovudkastets § 161, stk. 2, en begrænsning af virkningen af almindelig holdte forbehold, hvorved der pålægges bortfragteren en vis begrænset undersøgelsespligt af det i konnossementet angivne gods.

I den gældende stk. 2 har man som supplement til den gældende sølovs § 91, der kræver afladerens samtykke, for at godset skal kunne lastes på dæk, en tilsvarende regel til beskyttelse af konnossementsindehaverens interesser, nemlig at det i konnossementet må anføres, at godset er lastet på dæk.

I gældende stk. 1 er der foretaget visse ændringer, idet man har foretaget en henvisning til § 161, stk. 1, hvorved ansvaret for ufuldstændige kormossementsoplysninger bliver omfattet af den i bemærkningerne til lovudkastets § 161 nævnte „estoppelregel“, idet man dog samtidig har bevaret den eksisterende begrænsede undersøgelsespligt svarende til reglen i § 161, stk. 2.

Den gældende stk. 2 om dækslast har man derimod ladet udgå som overflødig, idet der enten vil være tale om et transportansvar efter § 118, jfr. bemærkningerne til § 161, eller om et almindeligt erstatningsansvar efter den gældende § 91, der ikke foreslås ændret.

Til § 167.

Indholdet af den gældende § 167 vedrørende modtagelseskonnossement er som nævnt ovenfor i bemærkningerne til lovudkastets § 95 optaget i denne bestemmelse. Nærværende bestemmelse erstatter derfor den gældende § 168 vedrørende gennemgangskonnossementet, idet lovudkastets § 168, jfr. nedenfor, indeholder bestemmelser om de foranstående reglers anvendelsesområde.

Stk. 1 indeholder definitionen på et gennemgangskonnossement (through bill of lading). Når denne definition ikke er så omfattende som formuleringen i den gældende § 168, stk. 1, skyldes dette, at man i stedet henviser til de almindelige bestemmelser om konnossementer. Når man her foretager en generel henvisning i stedet for den gældende formulering, der alene henviser til bestemmelserne „i dette kapitel“, dvs. befragtningskapitlet, skyldes dette, at man på samme vis som ved modtagelseskonnossementet, jfr. lovudkastets § 95, finder, at gennemgangskonnossementet bør betragtes som ethvert andet konnossement. Dette vil f. eks. medføre, at også gennemgangskonnossementet vil være omfattet af de særlige forældelsesbestemmelser i § 284.

Stk. 2 svarer ganske til den gældende § 168, stk. 2.

Til § 168.

Denne bestemmelse vedrørende de foranstående reglers anvendelsesområde er en ny regel. Indholdet af den gældende § 168 er som nævnt foran gengivet i § 167. Reglen må ses i sammenhæng med udkastets § 72.

Stk. 1 angiver, hvilke regler der er ufravi-

gelige i henhold til søloven og erstatter dermed i et vist omfang den gældende sølovs § 122, der fastsatte en lignende bestemmelse for indenrigs- og dermed ligestillet nordisk fart, jfr. endvidere bemærkningerne til stk. 3. Endvidere erstatter bestemmelsen KKL § 3,8, der indenfor konnossementskonventionens område angiver omfanget af de ufravigelige bestemmelser. Således som bestemmelsen er udformet omfatter denne alene befordring i henhold til konnossement. De nævnte bestemmelser kan ikke fraviges til skade for afladeren eller bortfragteren.

Stk. 2 bygger på konnossementskonventionens art. 10, således som denne blev udformet ved Visby-reglerne. Det har ikke tidligere været almindeligt i de nordiske sølove at optage bestemmelser af denne art. Tilsvarende regler foreslås i nærværende lovudkast indsat i passagerkapitlet, lovudkastets § 203.

Bestemmelsen foreskriver, at konnossementskonventionen eller fremmed lov, som bygger på konventionen, skal bringes til anvendelse ved danske domstole i visse tilfælde, hvor ifølge dansk international privatret fremmed ret skal anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige lande. Fremmede retsregler, som ikke bygger på konventionen, vil altså ikke kunne anvendes, selv om det ellers skulle ske ifølge danske internationale privatretlige regler. I overensstemmelse med art. 10 skal konventionens regler for det første gælde for konnossementer udstedt i en kontraherende stat, samt når befordring sker fra en havn her i riget eller i en anden kontraherende stat, jfr. nr. 1 og 2. Dette vil i praksis betyde, at konventionen skal gælde for eksport fra et konventionsland.

Når det dernæst i nr. 3 er anført, at også befordring til et af de nordiske lande, dvs. import til disse lande, skal være omfattet af konventionens bestemmelser, er dette på sin vis en udvidelse i forhold til art. 10, der på den anden side i sidste stykke anfører, at den ikke er til hinder for, at en kontraherende stat anvender konventionens bestemmelser på andre konnossementer, end de der

er nævnt i art. 10. Såvel under konferencen i Bruxelles i 1967 og 1968 som under de senere nordiske drøftelser har der været enighed mellem de nordiske lande om, at også importen burde være undergivet konventionens bestemmelser.

Endelig indeholder nr. 4 i overensstemmelse med art. 10 en bestemmelse om, at konventionens bestemmelser også skal lægges til grund, såfremt konnossementet indeholder en bestemmelse om, at konnossementskonventionen skal finde anvendelse på befordringen, uanset om dette i øvrigt måtte følge af den kompetente lov, den såkaldte „paramount clause“, som er meget benyttet i standardkonnossementer.

I forhold til gældende ret, og det vil i denne forbindelse sige KKL § 8 er der således tale om en udvidelse, idet denne bestemmelse fastslår, at den danske lov, dvs. KKL skal lægges til grund af de danske domstole, når både eksport- og importlandet har tiltrådt konnossementskonventionen, mens loven ellers kun finder anvendelse på konnossementer udstedt i Danmark.

I stk. 3 har man i overensstemmelse med den gældende sølovs § 122 fastsat, at de ufravigelige bestemmelser, jfr. stk. 1, skal gælde, uanset om konnossement er udstedt eller ej, når der er tale om nordisk fart, ligesom reglerne i stk. 2 om konventionens anvendelse skal gælde for sådanne befordringer. Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastets § 122 har der under de nordiske drøftelser været enighed om at opretholde den gældende retstilstand på dette område, uanset at man ved indarbejdelse af konnossementskonventionen kunne henvise til, at konventionen, jfr. art. 3,8, alene kræver ufravigelighed med hensyn til befordring i henhold til et konnossement. I praksis vil dette medføre, at søtransport mellem de nordiske lande samt indenrigsfart, der sker i henhold til et certeparti, fortsat vil være omfattet af visse ufravigelige regler.

I anden fart skal reglerne i stk. 1 og 2 derimod kun anvendes, såfremt retsforholdene mellem parterne er bestemt af konnossementet og ikke f. eks. af et certeparti.

11.

Udkast til lovbestemmelser om befordring af passagerer og rejsegods.

Sjette kapitel affattes således:

Om befordring af passagerer og rejsegods.

§ 171. Ved „bortfragter“* forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag slutter aftale om befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Ved „passager“ forstås den person, der skal beføres eller bliver beført med skib i henhold til en befodringsaftale.

Stk. 3. Ved „rejsegods“ forstås enhver genstand, herunder køretøj, som beføres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Reglerne om rejsegods finder ikke anvendelse, såfremt godset beføres i henhold til et certeparti eller konnossement. „Handbagage“ omfatter rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj.

§ 172. Med undtagelse af § 179 og af hvad der følger af § 197, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt ikke andet udtrykkeligt er aftalt, eller må anses for indeholdt i aftalen eller følger af sædvane.

Stk. 2. Dog kan bestemmelserne i §§ 183, 184, stk. 2, 185, 186 og 188 ikke fraviges til skade for passageren.

§ 173. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane.

§ 174. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne i §§ 176-177, 179-183, 185, 189-203 og 284 nr. 3-5 tilsvarende anvendelse også for den, som udfører befordringen. Denne hæfter solidarisk med bortfragteren

overfor passageren, og det samlede ansvar, som kan pålægges dem, kan ikke overstige de i § 194 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Reglerne i dette kapitel finder tilsvarende anvendelse også i forholdet mellem bortfragteren og den, som udfører befordringen. I øvrigt finder reglerne i femte kapitel om befragtning tilsvarende anvendelse.

§ 175. Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 189-191, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 176. Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet såvel ved rejsens begyndelse som på ethvert tidspunkt under befordringen er i sødygtig stand, herunder at det er tilskrækkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Det påhviler bortfragteren at drage omsorg for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

Stk. 2. Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

Stk. 3. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gores for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 177. Gælder aftalen om befordring et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 178. Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en

anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

§ 179. Passageren er pligtig at overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

Stk. 2. Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte magtmidler mod besætningen og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

§ 180. Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

Stk. 2. Såfremt passageren er bekendt med, at rejsegods er af en sådan beskaffenhed, at det kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af det i dette stykke omtalte gods skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

§ 181. Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods om bord, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

Stk. 2. Er sådant rejsegods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodsets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

§ 182. Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er passageren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

§ 183. Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Bliver betalingen ikke erlagt, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens reg-

ning, og bortfragteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav og omkostninger bliver dækket.

§ 184. Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

Stk. 2. Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentlig forsinket, kan passageren hæve aftalen.

§ 185. Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, er bortfragteren pligtig at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Undlader bortfragteren dette indenfor en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

Stk. 2. Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren sørge for passende logi og fortæring og bære de dermed forbundne omkostninger.

§ 186. Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragteren ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden gyldig grund, og bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages dog de besparelser, bortfragteren har eller burde have opnået.

§ 187. Viser det sig, efter at befodringsaftalen er sluttet, at udførelsen af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skib eller gods som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befodringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

§ 188. Afbryder passageren rejsen, uden at det «kylde» de i § 186 nævnte årsager, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 185, eller efter rejsen er påbegyndt i medfør af § 187, har bortfragteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. Bestemmelserne i § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har bortfragteren oppebåret betaling, udover hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

§ 189. Bortfragteren er ansvarlig for tab opstået i forbindelse med befordringen som følge af, at en passager dør eller kommer til skade, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som han svarer for.

§ 190. Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på rejsegods i forbindelse med befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Tab af eller skade på rejsegods omfatter også tab, som hidrører fra, at rejsegodset ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket rejsegodset har eller skulle have været befordret.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for tab af eller skade på passagerens køretøj, som skyldes fejl eller forsømmelse i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet begået af skibsfører, mandskab, lods eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste. Denne ansvarsfritagelse kan ikke påberåbes, såfremt tabet er en følge af, at skibet ved rejsens begyndelse ikke var sødygtigt, og dette skyldes, at bortfragteren eller nogen, han svarer for, ikke har udvist tilbørlig omhu før dette tidspunkt med hensyn til at sørge for, at skibet er sødygtigt.

Stk. 3. Med mindre andet er udtrykkeligt og skriftligt aftalt, er bortfragteren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

§ 191. Bortfragteren er ansvarlig for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, for-

voldt ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Han er dog ikke ansvarlig, såfremt tabet eller skaden skyldes fejl eller forsømmelse som nævnt i § 190, stk. 2, der finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Om forsinkelse i forbindelse med udlevering af rejsegods gælder § 190, stk. 1. 2. pkt,

§ 192. Har passageren ved egen fejl eller forsømmelse forårsaget eller medvirket til, at tab eller skade som nævnt i §§ 189-191 indtraf, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

§ 193. Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten.

Stk. 2. Ved personskaade har den, som kræver erstatning også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 3. For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 4. For tab som følge af forsinkelse, jfr. § 191, har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

Stk. 5. Bortfragteren har bevisbyrden for de omstændigheder, der påberåbes til støtte for ansvarsfritagelse efter bestemmelserne i § 190, stk. 2, eller § 191, 2. pkt. Det samme gælder, såfremt bortfragteren påstår, at ansvaret skal nedsættes eller bortfalde i medfør af bestemmelsen i § 192.

§ 194. Bortfragterens ansvar for tab eller skade som nævnt i §§ 189-191 kan ikke for en og samme hændelse overstige

- 1) 500.000 francs pr. passager for personskader som nævnt i § 189,
- 2) 10.000 francs pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj.

- 3) 30.000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøj, herunder sådan håndbagage, som med føres i eller på køretøjet.
- 4) 16.000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods samt
- 5) to gange billetprisen for passagerers tab som følge af forsinkelse som nævnt i § 191.

Stk. 2. De i stk. 1 fastsatte ansvarsgrænser omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

Stk. 3. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3. omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

Stk. 4. Ved skriftlig og udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse, end den i stk. 1 anførte.

§ 195. De i § 194 fastsatte ansvarsgrænser kan ikke påberåbes af bortfragteren, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 196. Ved personskafe eller skade som følge af forsinkelse skal passageren skriftligt underrette bortfragteren om skaden inden 15 dage efter dagen for udskibningen. Gør han ikke det, skal han i mangel af bevis for det modsatte anses for at være uskadet ved udskibningen samt udskibet i rette tid.

Stk. 2. Foreligger der åbenbar skade på rejsegods, skal passageren give bortfragteren skriftlig underretning senest samtidig med udskibningen eller udleveringen. Det samme gælder, når rejsegods er forsinket. Såfremt skaden ikke er åbenbar skade, eller rejsegodset er bortkommet, skal sådan skriftlig underretning gives bortfragteren inden 15 dage efter dagen for udskibningen eller udleveringen af rejsegods eller fra det tidspunkt, da udleveringen skulle have fundet sted.

Stk. 3. Gives underretning ikke inden de i stk. 2 nævnte frister, skal rejsegodset, i mangel af bevis for det modsatte, anses for at være udleveret i uskadet stand og i rette tid.

Stk. 4. Skriftlig underretning kræves dog ikke, såfremt rejsegodsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

§ 197. Enhver forhåndsaftale, der har til formål at begrænse det ansvar, som påhviler bortfragteren efter §§ 189-191, eller at flytte den bortfragteren påhvillende bevisbyrde eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 194, er ugyldig, når skaden eller tabet er opstået ved en hændelse, der er indtruffet inden for følgende tidsrum:

- 1) For personskafe: I det tidsrum, passage- ren er om bord samt under indskibnin- gen og udskibningen eller under trans- port ad søvejen mellem skibet og land, såfremt denne transport er indbefattet i billetprisen, eller dersom det fartøj, der anvendes, er stillet til rådighed af bort- fragteren.
- 2) For tab af eller skade på håndbagage: Mens godset Befinder sig om bord eller under indskibningen eller udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land under de vilkår, som er anført under nr. 1), eller mens håndba- gagen er i bortfragterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.
- 3) For tab af eller skade på andet rejse- gods: I tiden fra det overgives til bort- fragteren, indtil det udleveres.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

§ 198. Uanset bestemmelsen i § 197 er bortfragteren berettiget til ved skriftlig og udtrykkelig aftale med passageren at be- stemme, at der i det opståede tab foretages et fradrag på højst:

- a) 1.500 francs pr. køretøj i tilfælde af skade på køretøj,
- b) 100 francs pr. passager ved tab af eller skade på andet rejsegods.

Stk. 2. § 195 finder tilsvarende anvendelse.

§ 199. Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bort- fragteren, kan bortfragteren uanset bestem- melsen i § 197 forbeholde sig ansvarsfrihed for tab, der indtræffer under den del af be- fordringen, som udføres af den anden.

§ 200. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder

tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for, såfremt den pågældende godtgør, at han har handlet i udøvelsen af sin tjeneste. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 201. Erstatningskrav i anledning af, at en passager har lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen kan kun rejses af passageren selv eller af nogen på hans vegne.

Stk. 2. Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham, og kun for så vidt, de pågældende er berettiget til at fremsætte et sådant krav efter de i domstolslandet gældende regler.

Stk. 3. Erstatningskrav for skade på passagerer eller rejsegods i medfør af §§ 189-191 mod bortfragteren eller nogen, han svarer for, kan, selv om kravet ikke grundes på fragtaftalen, kun rejses i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

§ 202. Enhver forhåndsaftale, som har til formål at indskrænke sagsøgerens ret til at vælge værneting i retstvister vedrørende

befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retstvister til voldgift, er ugyldig.

Stk. 2. Der kan dog gyldigt træffes aftale om, at krav om skadeserstatning, efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

- a) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sit hjemsted eller hovedforretningssted,
- b) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sit hjemsted eller fast bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

§ 203. Bestemmelserne i §§ 189-190, 192-202 samt 284 nr. 3-5 eller modsvarende bestemmelser i Bruxelles-konventionen af om befordring til søs af passagerer og rejsegods eller i fremmed lovgivning, som bygger på konventionens regler, kommer til anvendelse, såfremt:

- 1) befordringen udføres med et skib, der er registreret her i landet eller i en anden kontraherende stat,
- 2) transportaftalen er indgået her i landet eller i en anden kontraherende stat,
- 3) afgangsstedet eller ankomststedet ifølge transportaftalen er her i landet eller i en anden kontraherende stat.

Bemærkninger til lovudkastet.

Reglerne om passagerbefordring er senest blevet ændret ved den i 1937 foretagne revision af søloven, hvor et særligt afsnit V i det reviderede befragtningskapitel afløste de tidligere meget ufuldstændige bestemmelser, der var optaget i søloven af 1. april 1892 som afslutning på det oprindelige befragtningskapitel.

Som det fremgår af udvalgets i august 1970 afgivne 3. betænkning, har udvalget arbejdet med en revision af sølovens regler om passagerbefordring på grundlag af den på den 11. diplomatiske søretskonference i 1961 i Bruxelles vedtagne konvention om

passagerbefordring, der på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 blev fulgt op med vedtagelsen af en konvention om befordring af passagerbagage. Imidlertid indeholder de to konventioner afvigende bestemmelser for så vidt angår spørgsmålet om vasmøtning, og man har derfor som nævnt i udvalgets 3. betænkning af ventet en ændring af den førstnævnte konvention om befordring af passagerer, således at denne blev bragt i overensstemmelse med den sidst nævnte konvention om befordring af passagerbagage. Da udsigterne for en snarlig afholdelse af en ny diplomatisk sø-

retskonference i Bruxelles, hvorunder man kunne foretage den nødvendige harmonisering af de to konventioner, for tiden er ret usikre, har udvalget dog i lighed med de øvrige nordiske sølovskomiteer ment, at man burde fremkomme med et udkast til ændring af de gældende bestemmelser på nuværende tidspunkt baseret på de to konventioner, men således at bagagekonventionens principper er lagt til grund i de tilfælde hvor der er afvigelser mellem de to konventioner. Begrundelsen for at fremsætte udkastet nu er ikke mindst et ønske om at ajourføre de gældende erstatningsbegrænsninger, der for passagerer, jfr. den gældende sølovs § 171, stk. 3. er fastsat til 20.000 kr. og for køretøjer til 1.800 kr., jfr. § 122, stk. 2.

Den i 1961 vedtagne Passagerkonvention, der er optrykt som bilag 8, bygger på et af Comité Maritime International i Madrid i 1955 udarbejdet udkast, der første gang blev behandlet på den 10. diplomatiske søretskonference i 1957, hvor udkastet foreløbigt blev vedtaget, men med så store ændringer i forhold til det oprindelige udkast, at man vedtog, at udkastet på ny skulle forelægges en diplomatisk søretskonference, hvilket så fandt sted i 1961. Uddrag af den danske delegations beretning er optrykt som bilag 7.

Hovedpunkterne i konventionen er, at rederen er ansvarlig efter culpå-reglen, og at han er ansvarlig for de af ham beskæftigede folks fejl, der fører til personskade for skibets passagerer. Ansvar er begrænset til 250.000 Poincaré-francs (ca. 125.000 danske kr.) for hver passager, og aftaler, der fritager bortfragteren for ansvar overfor passagereren, eller som fastsætter lavere ansvarsbeløb end konventionen, er ugyldige.

Allerede i forbindelse med udarbejdelsen af det ovennævnte CMI-udkast til en passagerkonvention fra 1955 var der indføjet bestemmelser om passagerbagage. På Bruxelles-konferencerne i 1957 og 1961 blev disse bestemmelser imidlertid på grund af tidnød ikke optaget i passagerkonventionen.

I stedet udarbejdede CMI på en konference i Athen i 1962 og i Stockholm i 1963 udkast til en konvention om befording af passagerbagage, der dannede grundlag for den på den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles i 1967 vedtagne bagagekonvention, der er optrykt som bilag 10.

Denne konvention ligger meget nær op af passagerkonventionen af 1961, idet der dog som nævnt ovenfor er tale om enkelte afvigelser, specielt for så vidt angår værnetingsbestemmelserne. Forpligtelsen til at sørge for, at skibet er sødygtigt, gælder som i passagerkonventionen ikke blot ved rejsens begyndelse, men også under hele rejsen. Endvidere er rederen kun ansvarsfri for sine folks nautiske fejl, når det drejer sig om biler, som passageren medtager, mens den almindelige culpa-regel om ansvar for folks fejl gælder transport af al anden bagage. Som ansvarsbegrænsningsbeløb er fastsat 10.000 Poincaré-francs for håndbagage, 30.000 Poincaré-francs for køretøjer og bagage i disse og 16.000 Poincaré-francs for al anden bagage, hvilket i danske kr. svarer til henholdsvis ca. 5.000 kr., 15.000 kr. og 8.000 kr. Uddrag af den danske delegations beretning er optrykt som bilag 9.

Som følge af de førnævnte afvigelser imellem de to konventioner har CMI fortsat arbejdet med henblik på en harmonisering, hvilket har resulteret i, at man på en CMI-konference i 1969 i Tokyo har udarbejdet udkast til en konvention med bestemmelser om transport til søs af passagerer og deres rejsegods, med henblik på at få denne behandlet og vedtaget på en diplomatisk søretskonference. Dette konventionsudkast, der er optrykt som bilag 11, har samarbejdet de to tidligere konventioner og svarer nøje til disse, dog har man forhøjet ansvarsbegrænsningen for personskade fra 250.000 Poincaré-francs til 500.000 Poincaré-francs (ca. 250.000 kr.), og for så vidt angår de særlige værnetingsbestemmelser har man fulgt bestemmelserne i bagagekonventionen. Ved udarbejdelsen af lovudkastet er disse ændringer lagt til grund.

Ved udformningen af passagerafsnittet som et selvstændigt kapitel i søloven er der lagt vægt på, at dette kapitel i videst mulig omfang skal indeholde de fornødne bestemmelser i modsætning til den gældende sølovs afsnit om passagerbefordring, der i ret stor udstrækning alene henviser til bestemmelser i det øvrige befragtningskapitel.

Der er endvidere af hensyn til den internationale brug af reglerne lagt vægt på at samle de konventionsbestemte regler og de regler, der ikke bygger på konventionerne hver for sig, idet man samtidig har søgt at

følge konventionsbestemmelsernes rækkefølge ved udformningen af lovudkastets bestemmelser.

Til § 171.

Denne bestemmelse gengiver de i de to konventioner i art. 1 angivne definitioner.

Stk. 1. Bortfragter omfatter ifølge passagerkonventionens (PK) art. 1 a og bagagekonventionens (BK) art. 1 a den ejer, reder, befragter eller anden, der benytter skibet i ejerens sted („operator of the ship“), som har indgået en transportaftale, således som dette er defineret i PK art. 1 b og i BK art. 1 a. Ifølge denne definition er det afgørende, om der er indgået en aftale om befordring af passageren og/eller hans rejsegods. Bortfragteren kan derfor principielt være enhver, som ovenfor passageren giver det udseende af, at han disponerer over et skib til befordring, uanset at dette måske ikke ved aftalens indgåelse endnu er tilfældet. Der kan her f. eks. være tale om rejsebureauer, såfremt bureauet selv har påtaget sig befordringen. Rejsebureauer vil dog som oftest optræde som agent for en reder (bortfragter), men i de tilfælde, hvor et rejsebureau slutter aftale om befordring af passagerer med et skib, som bureauet agter at chartre, har man fundet det rimeligt at lade bureauet være omfattet af definitionen på „bortfragter“, hvilket har til følge, at passagererne kan gøre samme ansvar gældende mod bureauet som mod en reder.

Når det yderligere til definitionen er anført, at aftalen skal være indgået „erhvervsmæssigt eller mod vederlag“, skyldes dette, at der under de nordiske drøftelser har været enighed om, at reglerne ikke skal finde anvendelse på sådanne tilfældige transporter med mindre fartøjer, f. eks. lystfartøjer eller fiskefartøjer, for hvilke der ikke ydes noget vederlag, og som ikke udføres erhvervsmæssigt. På den anden side vil transport med sådanne mindre fartøjer falde ind under bestemmelserne, såfremt der ydes betaling for transport, eller der er tale om en erhvervsmæssig virksomhed.

Om udstrækningen af det tidsrum — forskelligt for henholdsvis passageren, hans håndbagage og øvrige rejsegods —, hvori reglerne om befordringsavtalen er ufravigelige, kan henvises til lovudkastets § 197.

Stk. 2. definerer „passager“ i overensstemmelse med PK art. 1 c og BK art. 1 b, der afgrænser dette som en person, der transporteres med et skib i henhold til en transportaftale.

Stk. 3. BK art. 1 d(1) definerer bagage, der i lovudkastet benævnes „rejsegods“, som enhver genstand eller køretøj, som transporteres i forbindelse med en aftale om passagerbefordring. Der er fra denne definition i konventionen gjort tre undtagelser, nemlig for det første genstande eller køretøjer, som transporteres i henhold til et certeparti eller konnossement, der er omfattet af de almindelige befragtningsregler herom i sølovens kap. 5. For det andet genstande eller køretøjer, såfremt transporten er underkastet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane, jfr. lovudkastets § 173, og for det tredje levende dyr, som imidlertid ifølge nærværende lovudkast som rejsegods principielt falder ind under bestemmelserne i dette kapitel, idet man dog, jfr. lovudkastets § 197, stk. 2, har undtaget sådan transport fra de ufravigelige ansvarsregler.

Håndbagage, der defineres som et underbegreb til rejsegods, omfatter rejsegods, som passageren har i sin kahyt, eller som i øvrigt er i hans varetægt. Desuden regnes det, som befinder sig i eller på passagerens køretøj, som håndbagage, idet der dog gælder et særligt begrænsningsbeløb for denne bagage, jfr. lovudkastets § 194, stk. 1. nr. 2.

Udover håndbagage og køretøjer omfatter rejsegods således det, man ved jernbanetransport ville benævne som „indskrevet rejsegods“, jfr. lovudkastets § 197, stk. 1, nr. 3, „rejsegods . . . (der) overgives til bortfragteren“.

For så vidt angår køretøjer, der for tydelighedens skyld er nævnt særskilt under definitionen af rejsegods, indeholder BK ingen nærmere afgrænsning overfor køretøjer, der hovedsagelig er indrettet til godstransport, altså egentlige vare- og lastbiler. Imidlertid angiver BK i sin preambel, at formålet med konventionen er at fastsætte visse regler angående transport af passagerbagage til søs, hvilket klart indikerer, at konventionens udgangspunkt er befordring af passagerer og i tilslutning hertil befordring af passagerens bagage. Ved befordring af vare- og lastbiler er køretøjet og det medfølgende

gods det primære og transporten af chaufføren — passageren — det sekundære.

Befordring af køretøjer, der hovedsageligt er indrettet **til** at benyttes til godsbefordring, falder derfor udenfor bestemmelserne i dette kapitel, medmindre de i det enkelte tilfælde anvendes som personbiler. Også gods på lastbiler falder udenfor kapitlets bestemmelser. Det samme gælder passagerbusser, som ikke er ejet eller lejet af passagererne, men **til** hvilke disse alene har løst billet. Befordringer af lastbiler og busser og godset på dem, bortset fra passagerbagage, falder ind under de almindelige bestemmelser i sølovens befragtningskapitel, bl. a. med den konsekvens, at ansvarsbegrænsningen, jfr. den gældende § 122, stk. 2, er 1.800 kr. **ialt** for køretøj med eventuelt gods. Det må dog i denne forbindelse erindres, at dette beløb vil blive væsentlig forhøjet ved den samtidig med nærværende lovudkast forelåede indarbejdelse af de såkaldte „Haag-Visby-regler“ i sølovens 5. kapitel.

Selv om køretøjer, der hovedsageligt er indrettet til at benyttes til godsbefordring samt busser, således falder udenfor bestemmelserne i dette kapitel, må chaufføren og eventuelle andre personer, der følger med køretøjet, herunder buspassagerer, være omfattet af bestemmelserne. Dette gælder også deres personlige baggage. Der er her tale om egentlig passager- og passagerbagagebefordring.

Til § 172.

Stk. 1. 1 overensstemmelse med den gældende sølovs § 71 og lovudkastets § 72 er det principielle udgangspunkt ifølge denne bestemmelse, at sølovens regler viger for aftale og sædvane. Dog kan de konventionsbestemte ansvarsregler ikke fraviges til skade for passageren, jfr. henvisningen til lovudkastets § 197. Dette svarer i et vist omfang til princippet i den gældende sølovs § 171, stk. 3.

De i *stk. 2* nævnte bestemmelser, der heller ikke kan fraviges til skade for passageren, omfatter bortfragterens eventuelle tilbageholdsret i rejsegods samt passagerens rettigheder, når skibet forsinkes eller opholdes, eller rejsen ikke påbegyndes eller afbrydes.

Til § 173.

Ifølge B K art. 1 d (1) 2 er genstande eller køretøjer undtaget fra konventionen, så-

fremt transporten er underkastet konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane.

Denne bestemmelse rejser visse spørgsmål i relation til D.S.B.'s færgedrift dels for så vidt angår den nationale trafik, der er omfattet af statsbaneloven, dels for så vidt angår den internationale trafik, der er omfattet af den internationale konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbaner, CIV. Konventionens princip er, at al passager- og bagagetransport til søs er underkastet dens regler, medmindre transporten er omfattet af jernbanekonventionen. Dette kan dog ikke udelukke, at der ved færgetransport, der ikke er omfattet af jernbanekonventionen, pålægges statsbanerne et strengere ansvar, end hvad der følger af konventionen, i tilfælde hvor skaden snarere har med jernbanedriften end med søfart at gøre.

Ifølge statsbanelov nr. 221 af 31. maj 1968 § 1 gælder denne lovs bestemmelser, herunder ansvarsbestemmelserne, for befordringer, der udelukkende sker over de af statsbanerne drevne jernbanestrækninger og færgeoverfarter. Loven indeholder bestemmelser om befordring af rejsegods samt fragt og ilgods, og i § 21 findes en særlig bestemmelse om befordring af køretøjer m. v. på færgeoverfarter. Jernbanen er ifølge § 41 objektivt ansvarlig for skade, der opstår ved helt eller delvis tab af godset eller ved beskadigelse af dette i tidsrummet fra dets modtagelse til befordring og indtil udlevering. Ansvaret bortfalder dog bl. a. ved egen skyld fra skadelidtes side, men bevisbyrden herfor påhviler jernbanen (§ 42). Endvidere er jernbanen fritaget for ansvar, hvis der er tale om en række nærmere beskrevne tilfælde (§ 41, stk. 3). Tilsvarende regler gælder ifølge § 21 i tillempet form for befordring af køretøjer m. v. på færgeoverfarter. Her er som særlig ansvarsfritagelse udover henvisningen til de ovennævnte bestemmelser i §§ 41 og 42 anført, at jernbanen er fritaget for ansvar, når skaden er en følge af den særlige risiko, der er forbundet med ombord- og ilandsætning under motorførelsens medvirken samt ved overførsel på åbent færgedæk (§ 21, stk. 3). Erstatningens størrelse er for skader på gods fastsat til maksimalt 100 kr. pr. kg, idet dog § 21, stk. 2, for køretøjer, der befordres på færgeover-

farer, fastsætter et maksimum på 1.800 kr. pr. køretøj svarende til sølovens § 122, stk. 2.

Bestemmelserne om ansvar for skade på person og håndbagage findes i lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift nr. 117 af 11. marts 1921, hvor der ifølge § 1, jfr. § 5, gælder et objektivt ansvar, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv eller en jernbanen uvedkommende tredie-mand forsætligt eller ved uagtsomhed har hidført skaden. Erstatningens størrelse er ved personskader fastsat til maksimalt 8.000 kr. årlig og for skade på håndbagage i forbindelse hermed til 2.000 kr. For håndbagagens vedkommende i øvrigt må bestemmelsen i jernbaneerstatningsloven dog sammenholdes med statsbanelovens § 8, stk. 4, der for skade på håndbagage i andre tilfælde, d. v. s. når dette ikke har forbindelse med en jernbaneulykke, men hvor der er tale om en isoleret skade på håndbagage, pålægger jernbanen et almindeligt culpa-ansvar, men uden begrænsningsbeløb. Det er dog udgangspunktet, at den rejsende selv må passe på sin håndbagage. Endelig er der i statsbanelovens § 20 fastsat regler for indskrevet rejsegods med objektivt ansvar for jernbanen og en ansvarsbegrænsning på 1.500 kr. pr. rejsegodsstykke.

Spørgsmålet om, hvorvidt og i hvilket omfang jernbaneerstatningsloven også omfatter statsbanernes færge-drift, har været berørt i en række domstolsafgørelser, hvor man i tilfælde af ulykker om bord på statsbanernes færger fra de skadelidendes side har forsøgt at få statueret, at jernbaneerstatningslovens objektive ansvar skulle omfatte forholdet fremfor culpa-ansvaret i den gældende sølovs § 171.

Af domme, hvor det er blevet statueret, at søloven måtte finde anvendelse, kan nævnes Juristen 1956 s. 252, hvor en „automobilpassager“ faldt i en olieplet under overfarten med en jernbanefærge og Ugeskrift for Retsvæsen 1956 s. 395, hvor en „ikke-jernbanepassager“ under overfarten, fra Helsingborg til Helsingør faldt på dækket. Det samme resultat nåede man til i Ugeskrift for Retsvæsen 1944 s. 963, hvor der dog ikke var tale om personskade.

Derimod har man i Ugeskrift for Retsvæsen 1953 s. 864 statueret, at jernbaneerstatningsloven måtte finde anvendelse, hvor en

passager med en jernbanefærge ved færgens lidt hårde anløb af lejet i Korsør faldt ned ad en trappe, der førte op til promenade-dækket, hvorfra ildstigningen skulle ske. Retten, betragtede formentlig her færgen som en del af Korsør banegård, hvorfor jernbaneerstatningsloven ifølge tidligere afgørelser skulle gælde. Det samme resultat nåede man til i Ugeskrift for Retsvæsen 1959 s. 647 H., hvor en dame under overfarten fra Grossenbrode til Gedser ville forlade den jernbanevogn, hvori hun sad, for at gå på toilettet; da hun gik ud af togvognen, faldt hun ned på dækket, formentlig fordi trappen er blevet fjernet. Denne sidste dom er kommenteret af højesteretspræsident Trolle i Tidsskrift for Rettsvitenskab 1960 s. 229, hvor også flere af de øvrige oven-nævnte domme gennemgås.

På baggrund af denne retspraksis kan det formentlig siges, at ansvar for skader forvoldt af de til jernbanerne knyttede færger som hovedregel afgøres efter den gældende sølovs § 171, idet dog forholdet bedømmes efter jernbaneerstatningsloven, når der er tale om adækvat forbindelse med jernbane-drift. Bortset fra grænsetilfælde er der næppe grund til at antage, at nærværende lovudkast gør det nødvendigt at modificere den af retspraksis lagte grænse mellem søloven og jernbanelovgivningen.

Hvad dernæst angår den internationale trafik, så er spørgsmålet reguleret ved en konvention af 25. februar 1961 om befording af personer og rejsegods med jernbane (CIV), der er ratificeret af Danmark den 23. juli 1961. CIV omfatter ifølge art. 1 international togtransport, d. v. s. befording, der sker med international rejsehjemmel ad en rute, der berører mindst to af de kontraherende staters territorier, heri indbefattet mellemliggende færgeruter, af personer, håndbagage og rejsegods. Den således definerede befording falder udenfor dette kapitels område, jfr. nærværende bestemmelse.

Derimod omfatter CIV ikke transport af køretøjer, medmindre der er tale om en form for rejsegods. At køretøjer ikke omfattes af CIV følger formentlig af denne konventions art. 16, der indeholder en fortegnelse over, hvilke genstande der modtages til befording, og som er omfattet af konventionen, idet køretøjer ikke er nævnt i denne fortegnelse, og det bekræftes af stats-

banernes takstreglement for færgeoverfarterne, der udtrykkelig undtager køretøjer fra CIV's bestemmelser. D. v. s., at der her er et område, der falder ind under bestemmelserne i dette kapitel. Som nævnt ovenfor er færgeoverfarterne omfattet af statsbaneloven, jfr. dennes § 1, men der må her ske en vis ajourføring, således at statsbanelovens § 21, stk. 2 og 3, bringes i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel for så vidt angår personkøretøjer, medmindre man blot i statsbaneloven vil henvise til sølovens regler.

Specielt vedrørende personskade i den internationale trafik har CIV i art. 28, § 1, en bestemmelse, hvorefter jernbanernes ansvar, og det må i denne forbindelse også gælde mellemliggende færgeruter, retter sig efter lovene i den stat, hvor det pågældende forhold er indtrådt. For Danmarks vedkommende betyder dette, at der må blive tale om jernbaneerstatningsloven eller søloven i overensstemmelse med de ovenfor angivne retningslinjer.

Det kan endelig nævnes, at der udover den ovennævnte CIV-konvention, der overlader spørgsmålet om ansvar for personskade til national ret, er undertegnet en særlig tillægskonvention af 26. februar 1966 til CIV netop vedrørende ansvar for personskade. Denne konvention, der er ratificeret af Danmark, men endnu ikke trådt i kraft, har i art. 22 en bestemmelse om, at befordring med færger som hovedregel falder udenfor konventionen, idet den kun finder anvendelse på skader, som tilføjes den rejsende, der befordres med jernbanevogn på en færge, når ulykkestilfældet sker i sammenhæng med jernbanedriften under passagerens ophold i jernbanevognen eller under ind- og udstigning, hvilket svarer til den ovennævnte danske retspraksis.

Sammenfattende kan disse særlige jernbaneproblemer opgøres således:

Transport af passagerer og disses rejsegods, der sker med en færge i CIV-fart eller udenfor CIV-fart, hvor skaden står i adækvat forbindelse med jernbanetransporten snarere end med søtransporten, vil ikke være omfattet af nærværende kapitel i lovudkastet, men vil være omfattet af enten den nationale jernbanelovgivning, d. v. s. statsbaneloven, ved personskade jernbaneerstatningsloven, eller af den internationale

jernbanekonvention, CIV, eventuelt den særlige tillægskonvention.

Står skaden udenfor CIV-fart i forbindelse med søtransporten snarere end med jernbanetransporten, eller er færgetransporten uden forbindelse med jernbanetransport af den pågældende passager, således f. eks. for passagerer i køretøjer, der overføres med en statsbanefærge, vil transporten, uanset om der er tale om en national eller international transport, for så vidt angår personskader være omfattet af nærværende kapitel, jfr. den ovennævnte retspraksis. Håndbagage, der medbringes af sådanne passagerer, vil i tilfælde af skade blive behandlet efter bestemmelserne i dette kapitel, hvis denne skade har forbindelse med en samtidig personskade. Er der derimod tale om en isoleret skade på sådan håndbagage, vil forholdet efter gældende ret falde ind under statsbanelovens § 8, stk. 4. Da denne bestemmelse imidlertid ikke vil stille passageren ringere, end om forholdet blev bedømt efter reglerne i dette kapitel, har udvalget ikke ment at burde stille forslag om ændringer i statsbaneloven på dette område. Andet rejsegods, det vil i denne forbindelse sige indskrevet rejsegods, vil i tilfælde af skade blive behandlet efter bestemmelserne i statsbanelovens § 20. Der kan her i visse tilfælde blive tale om, at passageren får en lidt ringere retsstilling, end om forholdet blev bedømt efter reglerne i dette kapitel; bl. a. vil begrænsningsbeløbet være 1.500 kr. pr. rejsegodsstykke mod ca. 8.000 kr. ialt. jfr. lovudkastets § 194, stk. 1, nr. 4. Udvalget har dog uden hensyn til, at forskellen formentlig kun meget sjældent vil give sig udslag i praksis, ikke ment at burde stille forslag om ændringer på dette område i statsbaneloven.

Køretøjer vil, hvad enten der er tale om en national eller international transport, blive behandlet efter bestemmelserne i statsbanelovens § 21. Da disse bestemmelser som nævnt ovenfor vil stille passageren ringere i tilfælde af en skade, end om forholdet blev bedømt efter nærværende kapitel, skal udvalget henstille, at statsbanelovens § 21, stk. 2 og 3, ændres, således at der for så vidt angår personkøretøjer bliver tale om en henvisning til bestemmelserne i dette kapitel.

Hvad endelig angår det særlige forsinkelsesansvar, jfr. lovudkastets § 191, jfr. §§ 193,

194, stk. 1 nr. 5 og 197, så indeholder statsbanelovens § 10 en bestemmelse, der for så vidt angår befordring af passagerer og disses håndbagage fastsætter, at forsinkelse af tog eller færgе ikke begrunder erstatningskrav mod jernbanen, mens § 20 i samme lov for rejsegods fastsætter, at jernbanen ved forsinket levering skal betale 35 øre pr. bruttokilogram af det for sent udleverede rejsegods for hver påbegyndt 24 timer regnet fra det tidspunkt, da det blev forlangt udleveret, dog højst for 14 dage. Denne bestemmelse omfatter kun de tilfælde, hvor den berettigede ikke beviser, at der ved forsinkelsen er opstået noget tab; beviser han derimod dette, betales for dette tab en erstatning, som dog ikke kan overstige det firedobbelte af den førstnævnte erstatning. Selv om det næppe har større praktisk betydning, vil det formentlig være rigtigst at bringe disse regler i overensstemmelse med søloven.

Til § 174.

Stk. 1. I forslaget's øvrige bestemmelser angives retsforholdet mellem passageren og bortfragteren, jfr. lovudkastets § 171, stk. 1. I nærværende bestemmelse fastsættes, at det ansvar, som påhviler bortfragteren, eller de rettigheder, som denne måtte have overfor passageren, respektive de forpligtelser, som passageren måtte have overfor bortfragteren, også finder anvendelse på den reder, som rent faktisk udfører befordringen eller en del deraf. Dette fælles ansvar for bortfragteren og rederen er fastsat som et solidarisk ansvar, idet dog det samlede ansvar ikke skal kunne overstige de i lovudkastets § 194, fastsatte begrænsningsbeløb. Selv om et sådant solidarisk ansvar ikke fremgår af konventionens bestemmelser, har udvalget ikke fundet, at det ville være i strid med disse at fastsætte noget sådant. En lignende regel foreslås i lovudkastets § 123.

Stk. 2 fastsætter retsforholdet mellem bortfragteren og rederen, hvor reglerne i nærværende kapitel skal finde tilsvarende anvendelse. Endvidere er der foretaget en almindelig henvisning til sølovens befragtningskapitel.

Til § 175.

I bemærkningerne til det lovforslag, der dannede grundlaget for de gældende be-

stemmelser om passagerbefordring, jfr. R T 1936-37 tillæg A sp. 4248, er det om de såkaldte blindpassagerer anført, at disse måtte være udelukket af passagerbegrebet, hvilket formentlig også måtte gælde de såkaldte konsulatspassagerer. Som det fremgår af lovudkastets § 171, stk. 2, må noget tilsvarende gælde her. Imidlertid kan der efter almindelige retsprincipper dog opstå spørgsmål om ansvar for bortfragteren, når sådanne personer følger med skibet. Man har derfor fundet det rimeligt udtrykkeligt at anføre, at de bestemmelser om indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan gøre gældende overfor passageren, også må have gyldighed overfor sådanne personer, i fald der bliver tale om erstatningsansvar.

Til § 176.

Stk. 1. I overensstemmelse med PK art. 3 og BK art. 3 pålægger denne bestemmelse bortfragteren at sørge for, at skibet er i sødygtig stand. En lignende bestemmelse foreslås i befragtningskapitlet i lovudkastets § 76, der delvis bygger på konnossementskonventionens art. 3, nr. 1 a og b. Men i modsætning til konnossementskonventionen, der alene stiller krav om sødygtighed, inden rejsen påbegyndes, gælder sødygtighedsansvaret ifølge PK og BK såvel før som under rejsen. I medfør af PK art. 3 og BK art. 3 påhviler det endvidere bortfragteren at sørge for den sikre befordring af passagerer og rejsegods og i øvrigt at varetage passagerens tarv på forsvarlig måde, hvilket svarer til den gældende § 171, stk. 1. Dette indebærer, at bortfragteren udover at skulle opfylde de sikkerhedsmæssige krav, som bl. a. tilsynslovgivningen stiller, kan være forpligtet til at drage omsorg for passagerens underhold, jfr. lovudkastets § 185, stk. 2, og sygepleje i rimeligt omfang.

Stk. 2. Denne bestemmelse svarer til den gældende § 91 i sølovens befragtningskapitel.

Stk. 3 svarer til lovudkastets § 98, idet man ved udformningen af bestemmelsen har bragt denne i nøje overensstemmelse med formuleringen i konnossementskonventionens art. 4, 4, der også ligger til grund for den ovennævnte § 98.

Til § 177.

Denne bestemmelse svarer til lovudka-

stets § 73 i sølovens befragtningskapitel. Viser det sig, at bortfragteren ikke er i stand til at opfylde aftalen med det aftalte skib, vil passageren i givet fald have ret til erstatning, medmindre der er tale om den i lovudkastets § 187 nævnte situation.

Til § 178.

Denne bestemmelse svarer til den gældende § 169 og står som denne i modsætning til den gældende § 75 om befordring af gods.

Selv om en bestemt person ikke er angivet som passager, vil en begrænsning i overdragelsesretten kunne foreligge. En billet købt til en flerkøjes herrekahyt vil f. eks. ikke uden videre kunne overdrages til en dame.

Bestemmelsen svarer i øvrigt til statsbanelovens § 5.

Til § 179.

Stk. 1 svarer til gældende § 170, stk. 1.

Stk. 2 erstatter den gældende § 170, stk. 2, der henviser til bestemmelserne i sømandslovens §§ 54, 57, 58 og 61 om henholdsvis retten til at medtage ting til personlig brug, jfr. lovudkastets § 180, stk. 1, om skibsførerens pligt til at sørge for god og tilstrækkelig kost og om skibsførerens tilsynspligt for så vidt angår sundhedsforholdene, jfr. lovudkastets § 176, stk. 1, sidste pkt., samt om optagelse af forklaring i tilfælde af grovere forbrydelser om bord. Af disse bestemmelser er kun den sidstnævnte bevaret i nærværende bestemmelse, idet de øvrige, som nævnt ovenfor, nu er optaget i andre af lovudkastets bestemmelser. Derimod har man fundet det naturligt også her at have en henvisning til sømandslovens bestemmelse om skibsførerens adgang til eventuelt at benytte magtmidler, således at dette også gælder i forhold til passagererne. Da sømandsloven for tiden er under revision, har man fundet det praktisk ikke at henvise til konkrete paragraffer i denne lov.

Til § 180.

Stk. 1 svarer som nævnt ovenfor til henvisningen i den gældende § 170, stk. 2, til sømandslovens § 54.

Stk. 2 erstatter den gældende § 172's henvisninger til §§ 92 og 93 i befragtningskapitlet, idet man dog som nævnt i indledningen mere udførligt har gengivet indholdet af

de pågældende bestemmelser i stedet for at nøjes med en henvisning. Svarende til de øvrige nordiske søloves § 92, men i modsætning til den tilsvarende danske, har man dog indføjet, en bestemmelse om passagerens oplysningspligt, såfremt han er bekendt med godsets farlighed m. v. Denne bestemmelse kan f. eks. få anvendelse på krigskontrabande.

Om bortfragterens beføjelser og passagerens eventuelle erstatningsansvar kan henvises til den følgende bestemmelse i lovudkastet.

Til § 181.

Stk. 1. Som et naturligt supplement til den foranstående bestemmelse er der her medtaget en regel, der giver bortfragteren adgang til at nægte passageren tilladelse til at medtage farligt gods m. v.

Stk. 2. Denne bestemmelse erstatter henvisningen i den gældende § 173, stk. 2, til § 119, der foreslås ændret. Bestemmelsen bygger på konnossementskonventionens art. 4,6, ligesom lovudkastets § 119.

Til § 182

Bestemmelsen erstatter den gældende § 174's henvisning til § 97, der foreslås ændret. Bestemmelsen gælder rejsegods af enhver art, ikke alene gods af den i lovudkastets §§ 180 og 181 nævnte art.

Bevisbyrden for, at skade er lidt, og at dette skyldes fejl eller forsømmelse fra passagerens side, påhviler bortfragteren.

Til § 183.

Bestemmelsen erstatter den gældende § 175, der giver bortfragteren adgang til at udøve tilbageholdsret i passagerens rejsegods, herunder eventuelt hans køretøj, jfr. definitionen i lovudkastets § 171, stk. 3, men med undtagelse af håndbagage, ligeledes som defineret i § 171, stk. 3. Svarende til den gældende bestemmelse kan denne tilbageholdsret udøves med hensyn til befodringsafgiften, men herudover har man fundet det rimeligt også at medtage „udlæg under rejsen“. Der kan her være tale om f. eks. betaling for særlige udflugter under et krydstogt, telegrammer, telefonsamtaler m. v.

Bestemmelsen kan, jfr. lovudkastets §

172, stk. 2. ikke fraviges til skade for passageren.

Udvalget har overvejet, hvorvidt denne tilbageholdsret også burde udvides til at omfatte krav som følge af erstatningspådragende handlinger fra passagerens side.

Udvalget har dog fundet, at en sådan udvidelse, som ikke ville være i overensstemmelse med gældende retsprincipper inden for erstatningsretten, kunne indebære så store muligheder for eventuelt misbrug overfor passageren, at man ikke har kunnet gå ind for et sådant forslag.

Til § 184.

Stk. 1 erstatter den gældende § 176, stk. 2, der fastsætter, at aftalen ophører at gælde, såfremt skibet går tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt. Efter den nu foreslåede formulering forudsættes det, at der er tale om et bestemt skib i fragtaftalen, i så fald bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen, om dette går tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt. For godsbefordringens vedkommende findes i § 128 en ganske lignende bestemmelse, der foreslås ændret tilsvarende. Ved anvendelse af nærværende bestemmelse må det erindres, at den, jfr. lovudkastets § 172, ikke vil komme til anvendelse, såfremt andet udtrykkeligt er aftalt eller må anses for indeholdt i aftalen eller følger af sædvane. Er der derfor tale om befordring med et rute-skib, må det antages, at bortfragteren, hvis det skib, der oprindeligt var bestemt til befordringen, går tabt, kan eller endog i visse tilfælde skal lade befordringen finde sted med andet skib.

Stk. 2 svarer til den gældende § 176, stk. 1, der ligeledes har en parallelbestemmelse for godsbefordringens vedkommende i den gældende § 126, idet det dog i modsætning til sidstnævnte bestemmelse ikke er en forudsætning for hæveadgangen, at der foreligger de i denne bestemmelse angivne særlige omstændigheder. For personbefordringens vedkommende har man fundet, at en væsentlig forsinkelse fra det aftalte afgangssted er af en sådan betydning, at dette alene må give passageren ret til at hæve.

Denne bestemmelse kan, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passageren.

Til § 185.

Stk. 1. Denne bestemmelse erstatter den gældende § 177, der fastsætter passagerens rettigheder i tilfælde af, at skibet, efter at rejsen er begyndt, bliver opholdt af en eller anden grund eller går tabt eller bliver kondemneret.

Såfremt der alene er tale om et ophold af kortere varighed, må passageren normalt finde sig i at vente, til skibet på ny er sejlklart. Bliver opholdet derimod af så lang varighed, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt eller bliver det kondemneret, har bortfragteren pligt til at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og betale de dermed forbundne omkostninger. I modsætning til den gældende bestemmelse er det efter lovudkastet ikke en betingelse for viderebefordringspligten, at det kan ske uden urimelige omkostninger for bortfragteren; ordene „på passende måde“ må dog indebære visse begrænsninger i de krav, en passager vil kunne stille til en bortfragter med hensyn til måden, hvorpå viderebefordringen sker. Der kan her f. eks. være forskel på bortfragterens forpligtelse overfor en passager, der har løst 1. classesbillet, og en, der har løst 3. classesbillet. Opfylder bortfragteren denne pligt, har han krav på fuld betaling efter aftalen, men ikke, mere.

Om beregning af afstandsfragt, når kun en del af rejsen udføres, kan henvises til lovudkastets § 188, stk. 1.

Stk. 2. Denne bestemmelse erstatter den gældende § 179, idet man dog mere udførligt her har angivet bortfragterens forpligtelser. Om forståelsen af ordet „passende“ kan henvises til bemærkningerne ovenfor ad stk. 1.

Denne bestemmelse kan ikke fraviges til skade for passageren, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2.

Til § 186.

Denne bestemmelse svarer til den gældende § 180 som behandler passagerens kontraktbrud. Bortfragteren har ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død, hindret ved sygdom eller anden gyldig grund. I den gældende bestemmelse hedder det her „andet lovligt forfald“. Når man har ændret terminologien, skyldes dette ikke

noget ønske om en realitetsændring på dette område, men alene at man herved opnår en mere ensartet nordisk terminologi. Det er endvidere en betingelse, at passageren uden ugrundet ophold underretter bortfragteren om de ovennævnte forhold.

Som eksempel på besparelser, som bortfragteren burde have opnået, der eventuelt kan fradrages i vederlaget, kan nævnes, at bortfragteren uden rimelig grund har undladt at medtage en anden passager.

Bestemmelsen kan, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passageren.

Til § 187.

Svarer til den gældende § 181, der dog alene henviser til den parallelle bestemmelse vedrørende godsbefordring i § 135, der foreslås ændret. Bestemmelsen om gensidig hævningsret nævner en række omstændigheder, der, hvis de først indtræder eller dog først kommer til parternes kundskab, efter at aftalen er sluttet, bevirker, at såvel bortfragteren som passageren får ret til at hæve **befordringsaftalen** uden pligt til at betale erstatning.

Udover de som betingelse for hævningsret ved søtransport almindeligvis nævnte tilfælde, nemlig krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder og sørøveri, har man yderligere medtaget „andet væbnet overfald“ med henblik på de stadig oftere forekomne tilfælde af såkaldte „kapringer“ af transportmidler inden for luft- og søtransporten.

Retten til at hæve kan udøves, selv om rejsen er begyndt, såfremt de ovennævnte omstændigheder først indtræder eller kommer til parternes kundskab på dette tidspunkt, eller såfremt faren for en sådan omstændighed, som parterne havde kundskab om, inden befordringsaftalen blev sluttet, sidenhen er blevet væsentlig forøget.

Det er dog en betingelse for udnyttelse af denne hævningsret, at den, der vil hæve aftalen, giver meddelelse herom uden ugrundet ophold.

Til § 188.

Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 182. 1. pkt., og kan, jfr. lovudkastets § 172, stk. 2, ikke fraviges til skade for passageren.

De følgende bestemmelser i lovudkastet §§ 189-201 omhandler bortfragterens ansvar for passageren og rejsegods. Med undtagelse af bestemmelserne om forsinkelse i lovudkastets §§ 191 og 194, stk. 1, nr. 5, samt bestemmelsen i lovudkastets § 199, om succesive transporter, bygger disse bestemmelser på konventionsbestemmelser.

Til § 189.

Denne bestemmelse gengiver PK art. 4,1 og erstatter den gældende § 171, stk. 2.

Bestemmelsen er hovedreglen om bortfragterens ansvar for personskade.

Med ordene „kommer til skade“, jfr. konventionens: „personal injury“, forstås skade på passagerens person som omfattende såvel dødsfald, der er nævnt specielt, legemsskade af enhver art, som sygdomme, herunder også sindssygdomme. Bestemmelsen pålægger bortfragteren et almindeligt culpa-ansvar for personskader. Bortfragteren er her efter ansvarlig for passagerens død eller tilskadekomst, hvis skaden er opstået under transporten, og skyldes fejl eller forsømmelser udvist af bortfragteren selv eller nogen af hans folk. Bortfragterens pligt til at sørge for, at skibet er sødygtigt såvel ved rejsens begyndelse som under rejsen, fremgår af lovudkastets § 176.

Om de særlige bevisbyrde-regler kan henvises til lovudkastets § 193.

Til § 190.

Stk. 1. Denne bestemmelse gengiver i 1. pkt. BK art. 4,1 og erstatter den gældende § 172. På samme måde som for passageransvaret, jfr. bemærkningerne til den foregående bestemmelse, pålægger nærværende bestemmelse om ansvaret for passagerens rejsegodt bortfragteren et almindeligt culpa-ansvar. Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på rejsegodset, forudsat at tabet eller skaden er opstået under befordringen og skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for.

I 2. pkt. gengives BK art. 1 f, der i et vist omfang ligestiller forsinkelsestab med tab af eller skade på rejsegods, nemlig tab som skyldes forsinket udlevering. Tab som følge af, at skibet med passageren og rejsegods er forsinket, omfattes ikke af denne bestemmelse, men af § 191, der som nævnt ovenfor ikke hviler på en konventionsbestemmelse.

Nærværende bestemmelse omfatter tab som følge af, at rejsegods ikke udleveres inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket rejsegodset har eller skulle have været befordret. Dette vil foruden forsinkelse i ekspeditionen f. eks. omfatte forsinkelse som følge af, at rejsegodset er blevet sendt med et forkert skib eller slet ikke er blevet afsendt. Ved afgørelsen af, om et sådant krav kan dækkes og med hvilket beløb, må almindelige regler om årsagsforbindelse og adækvans benyttes.

Stk. 2. Fra hovedreglen i stk. 1 om almindeligt culpa-ansvar indeholder nærværende bestemmelse og stk. 3 to undtagelser. For det første er bortfragteren ansvarsfri for de såkaldte „nautiske fejl“, når der er tale om tab af eller skade på køretøjer. Bestemmelsen gengiver BK art. 4.2. Denne undtagelse for fejl eller forsømmelse, som skyldes fejl eller forsømmelse i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet begået af skibsfører, mandskab, lods eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, er parallel til konnossementskonventionens art. 4.2 a, der for så vidt angår godsbefordringen, jfr. lovudkastets § 118, stk. 2, foreslås indarbejdet i søloven. Baggrunden for, at man i B K specielt for køretøjer har fastsat denne undtagelse, skyldes, at køretøjer ofte bliver transporteret under konnossement. I så fald vil konnossementskonventionens bestemmelser, jfr. ovenfor, finde anvendelse, og man har da fundet, at ansvaret bør være det samme, hvad enten bortfragteren har garderet sig ved udstedelse af konnossement for passagerens bil eller ej. Endvidere vil køretøjer, som befordres som almindeligt gods, og køretøjer, som passageren medbringer, i almindelighed blive transporteret i samme lastrum, hvorfor disse også af denne grund bør være undergivet de samme ansvarsregler.

Svarende til de ovennævnte bestemmelser i konnossementskonventionen, vil undtagelsen for nautiske fejl ikke omfatte bortfragterens egne dispositioner, medmindre han tillige er skibsfører eller hører til besætningen og har begået fejlen i denne egenskab, men kun hans ansvar som arbejdsgiver.

Stk. 3. Den anden undtagelse fra hovedreglen i stk. 1 omfatter tab af eller skade på de i denne bestemmelse nævnte værdigenstande. Bestemmelsen, der gengiver BK art.

4,3, erstatter den gældende § 173, stk. 3. Ligesom tidligere kan reglen fraviges, men hertil kræves udtrykkelig skriftlig aftale. I praksis vil bortfragteren næppe påtage sig et ansvar, medmindre han modtager de pågældende værdigenstande til opbevaring i en særlig boks eller lignende.

Selv uden en sådan aftale vil bestemmelsen dog ikke være til hinder for, at et ansvar for sådanne værdigenstande kan støttes på andre grunde, f. eks. et strafbart forhold.

Om de særlige bevisbyrdebestemmelser kan henvises til lovudkastets § 193.

Til § 191.

Stk. 1. Som nævnt bl. a. i bemærkningerne til lovudkastets § 190, stk. 1, 2. pkt., indeholder konventionen ingen bestemmelser om ansvar for forsinkelse, med undtagelse af den i ovennævnte bestemmelse fastsatte specialregel om forsinket udlevering af rejsegods. I den gældende § 178 findes en generel regel om ansvar for skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side, medmindre det må antages, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse. Denne regel kan imidlertid, jfr. den gældende § 71, fraviges ved aftale, hvilket medfører, at den på grund af de ofte forekomne fraskrivelser har ringe praktisk betydning.

Under de nordiske forhandlinger har man drøftet spørgsmålet om, hvorvidt der i denne lovgivning overhovedet burde findes bestemmelser om forsinkelsens ansvar. Det har herunder været fremhævet, at såfremt man måtte ønske en sådan bestemmelse, måtte den i et vist omfang være ufravigelig for at blive effektiv. På den anden side har det været fremhævet, at en vis tilbageholdenhed måtte iagttages, specielt som følge af de øgede omkostninger, som forsikring til at dække sådanne tab kunne påføre rederierhvervet. I denne forbindelse er nævnt, at anvendelse af reglerne om begrænsning af ansvaret kun kan ske, såfremt der optages en lovregel i udkastet. Det har endvidere været fremhævet, at der ikke synes at foreligge nogen parallel mellem personskader og tab som følge af forsinkelse.

Resultatet af disse nordiske forhandlinger er nærværende bestemmelse, jfr. lovudkastets §§ 193, 194, stk. 1, nr. 5 og 197. Disse bestemmelser indebærer, at bortfragteren

pålægges ansvar for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, forvoldt ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Dette ansvar begrænses dog til to gange billetprisen, men er på den anden side gjort ufravigeligt, ligesom der er omvendt bevisbyrde, jfr. lovudkastets § 193, stk. 4. Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for forsinkelse i forbindelse med befordringen, når denne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans folks side ved navigeringen eller behandlingen af skibet de såkaldte „nautiske fejl“, altså svarende til reglen i lovudkastets § 190, stk. 2, for tab af eller skade på passagerens køretøj. Der kan endvidere henvises til, at lovudkastets § 190, stk. 1, 2. pkt., jfr. bemærkningerne til denne bestemmelse, indeholder en speciel forsinkelsesregel, for så vidt angår tab der hidrører fra, at rejsegods, herunder køretøj, ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter skibets ankomst til bestemmelsesstedet.

Ved fastsættelsen af de ovennævnte regler om ansvar for forsinkelse kan henvises til, at statsbaneloven i § 20 har bestemmelser om forsinkelsesansvar for så vidt angår rejsegods, hvorimod der, jfr. § 10, ikke er ansvar for så vidt angår passageren og håndbagage.

Det har under de nordiske forhandlinger endvidere været drøftet, om det særlige forsinkelsesansvar i lighed med de øvrige ansvarsbestemmelser skulle gælde for enhver form for passagerbefordring, eller om man skulle undtage almindelige krydstogter, der jo har et specielt formål udover selve befordringen. Man har dog ikke ment at kunne gå ind for en sådan undtagelse, dels fordi dette ville indebære store praktiske fortolkningsproblemer i de konkrete sager, dels fordi man ikke finder, at det, med den udformning bestemmelsen om forsinkelsesansvar har fået, ville være betænkeligt at lade disse regler gælde også krydstogter. Der kan i denne forbindelse også henvises til bevisbyrdereglerne i lovudkastets § 193, stk. 4, hvorefter den, som kræver erstatning, bl. a. har bevisbyrden for tabets eller skadens omfang.

Til § 192.

Ifølge PK art. 5 og BK art. 5 er det fastsat, at hvis bortfragteren kan bevise, at pas-

sageren ved egen fejl eller forsømmelse har forårsaget eller medvirket til, at personskade eller tabet af eller skade på bagagen indtraf, afgør domstolen i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor sagen pådømmes, om bortfragteren helt eller delvis skal fritages for ansvar. Dette medfører, at erstatningssager, som behandles ved danske domstole, og hvori der fra bortfragterens side rejses påstand om egen skyld, vil blive behandlet efter reglerne om egen skyld. Domstolene vil her i overensstemmelse med de almindelige principper inden for erstatningsretten bedømme graden af den udviste skyld og på dette grundlag fastslå om og i givet fald, hvor meget der skal ydes i erstatning. Der kan i øvrigt henvises til den parallelle bestemmelse i lovudkastets § 118, stk. 3.

Til § 193.

I denne bestemmelse har man samlet de forskellige bevisbyrderegler, d. v. s. procesuelle regler om fordeling af bevisbyrden, som fremgår af de to konventioner samt en særlig bevisbyrderegel for så vidt angår forsinkelsesansvaret.

At en part har bevisbyrden for et vist forhold vil sige, at det bliver til partens egen skade, hvis der ikke tilvejebringes tilstrækkelige oplysninger om forholdet.

I dansk domspraksis står det fast, at den, der kræver erstatning, som hovedregel har bevisbyrden for, at der foreligger, hvad der normalt kræves for at pålægge erstatningspligt. Den pågældende må navnlig bevise, hvilken skade han har lidt, at der fra sagsøgtens side er udvist en sådan handle måde, som kræves for, at man kan pådrage sig ansvar for skaden, og at skaden er en følge heraf.

I overensstemmelse hermed fastsættes det i Stk. 1, der svarer til BK art. 4,4, at bevisbyrden for tabets eller skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten, påhviler den, som kræver erstatning.

Stk. 2, der svarer til PK art. 4,3, pålægger i 1. pkt. den, som kræver erstatning ved personskader, yderligere, d. v. s. udover hvad der fremgår af stk. 1, at bevise, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for.

Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, fastsætter 2. pkt., der svarer til PK art. 4,2 en særregel. Her må den, der kræver erstatning, jfr. stk. 1, først bevise skadens omfang, samt at skaden er indtrådt under transporten, men når dette bevis først er ført, påhviler det bortfragteren for at blive fri for ansvar at gøre det antageligt, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side, altså en omvendt bevisbyrde svarende til bevisbyrdereglen i befragtningskapitlet i lovudkastets § 118, q, 2. pkt.

Stk. 3, der svarer til BK art. 4,5, bestemmer i 1. pkt., at der for håndbagagens vedkommende skal gælde de samme bevisbyrderegler, som i stk. 2 er fastsat for personskader, d. v. s. som hovedregel en almindelig bevisbyrde på den, der kræver erstatning og kun i de særlige tilfælde som forlis, sammenstød m. v. en omvendt bevisbyrde på bortfragteren. Når det for andet rejsegods end håndbagage i 2. pkt. er fastsat, at der her skal gælde en omvendt bevisbyrde på bortfragteren, så skyldes dette, at det her vil være meget lettere for bortfragteren at bevise, at han ikke har udvist fejl eller forsømmelse, end det vil være for passageren at bevise, at bortfragteren har udvist fejl eller forsømmelse.

I stk. 4 er der for det særlige forsinkelsesansvar, jfr. lovudkastets § 191, fastsat en regel om omvendt bevisbyrde på bortfragteren med hensyn til, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Det må dog her erindres, at den, der kræver erstatning, først må bevise, jfr. stk. 1, at der faktisk er lidt et tab, dettes omfang, samt at dette tab er opstået som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen.

Stk. 5 fastsætter en særlig regel for de tilfælde, hvor bortfragteren påberåber sig ansvarsfritagelse for de såkaldte nautiske fejl, jfr. lovudkastets § 190, stk. 2, og tilsvarende ved forsinkelse, jfr. lovudkastets § 191, stk. 2; i disse tilfælde har bortfragteren bevisbyrden for, at disse omstændigheder foreligger. En tilsvarende regel gælder, hvor bortfragteren påstår, at ansvaret skal nedsættes eller bortfalde, jfr. lovudkastets § 192; her påhviler det bortfragteren at bevise, at der foreligger egen skyld fra passagerens side.

Til § 194.

Stk. 1 fastsætter de forskellige ansvarsbegrænsningsbeløb dels de konventionsbestemte, nr. 1-4, dels det særlige begrænsningsbeløb for så vidt angår forsinkelsesansvaret, nr. 5.

Nr. 1 erstatter den gældende § 171, stk. 3, der for indenrigsfart samt for nordisk fart, jfr. anordning nr. 392 af 31. december 1938 og anordning nr. 502 af 30. december 1939, fastsætter en ansvarsbegrænsning for personskader på 20.000 kr. pr. passager. Dette begrænsningsbeløb, der er fastsat ved sølovsændringen i 1937, beroede ifølge bemærkningerne til lovforslaget, jfr. RT 1936/37 Tillæg A sp. 4250, på et skøn, man havde fundet passende under hensyn til støreisen af den erstatning for fuldstændig invaliditet eller død, som blev givet efter reglerne om lovpligtig ulykkesforsikring.

I PK art. 6,1 er det fastsat, at bortfragterens erstatningsansvar for en passagers død eller legemsskade i intet tilfælde skal overstige 250.000 francs, hvorved forstås en møntenhed, som består af $65\frac{1}{2}$ milligram guld af nihundrede tusindedels finhed, den såkaldte Poincaré-franc, der for tiden svarer til 0,5027057 danske kroner. Poincaré-francen er som bekendt ikke nogen national møntenhed, men anvendes som en regneenhed i en række internationale søretskonventioner, jfr. den gældende § 255 om begrænsning af rederansvaret, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1398, foreslås ændret til § 235. Den i PK foreslåede ansvarsbegrænsning for personskader svarer således ca. til 125.000 kr. Baggrunden for fastsættelsen af dette beløb i 1961, hvor PK blev vedtaget, var de tilsvarende regler inden for den internationale lufttransport. Ifølge den såkaldte „Warszawakonvention“, der fastsætter visse ensartede regler om international luftbefordring, og som er undertegnet i Warszawa i 1929 og ændret i Haag i 1955, er ansvarsbegrænsningen fastsat til netop 250.000 Poincaré-francs ved personskader, jfr. denne konventions art. 22,1, der er ratificeret af Danmark den 3. maj 1963, og som er bekendtgjort i Lovtidende C nr. 34 af 17. august 1964. Ifølge lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969 § 111 er ansvarsbegrænsningsbeløbet fastsat til 124.205 kr. Som følge af den almindelige

stigning inden for erstatningsniveauet siden 1961 har det bl. a. på tilskyndelse fra USA været drøftet internationalt, om det i PK fastsatte ansvarsbegrænsningsbeløb ikke burde forhøjes. Ved flyvninger på USA er der f. eks. ved aftaler med de forskellige luftfartsselskaber fastsat et ansvarsbegrænsningsbeløb på US 8 75.000 pr. passager for personskader svarende til ca. 562.500 d. kr. Disse drøftelser førte til, at man på den i indledningen nævnte CMI-konference i Tokyo i 1969 blev enige om at forhøje begrænsningsbeløbet til 500.000 Poincaré-francs svarende til 250.000 kr. i det såkaldte „Tokyo-udkast“.

Imidlertid er der i marts 1971 i Guatemala blevet vedtaget en ændringsprotokol til Warszawa-konventionen, hvorved man bl. a. har forhøjet ansvarsbegrænsningsbeløbet for personskader for luftbefordringen til 1,5 mill. francs, hvilket svarer til ca. 750.000 d. kr. Ændringsprotokollen vil formentlig træde i kraft i 1973. Der har fra norsk og svensk side været rejst spørgsmål om at ændre ansvarsgrænserne under hensyn hertil. Der kan i denne forbindelse også henvises til den ved lov nr. 162 af 28. april 1971 skete ændring af færdselsloven, hvor dækningspligten for den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der hidtil var begrænset til 150.000 kr. for hver tilskadekommen eller dræbt person, nu er ændret, således at forsikringspligten ovenfor de samlede personskader, der forårsages ved en enkelt begivenhed, er maksimeret til 10 mill. kr. Når man her har foretrukket ikke at sætte nogen grænse for dækningspligten ved hver enkelt personskade, skyldes dette, at man derved undgår revisioner som følge af prisudviklingen, ligesom domstolene stilles friere i udmålingen. Men når man samtidig reelt har foretaget en væsentlig forhøjelse af det tidligere begrænsningsbeløb, skyldes dette, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, jfr. Ft. T. 1970/71 Tillæg A sp. 2299, at man har fundet, at det hidtidige beløb på 150.000 kr., der blev fastsat i 1959, er for lavt under hensyn til den siden da stedfundne stigning i erstatningsniveauet.

AV. 2-4, der svarer til BK art. 6,1-3 fastsætter begrænsningsbeløbene for passagerens håndbagage, køretøj og andet rejsegods. Disse bestemmelser erstatter i den

gældende sølov henvisningen i § 173, stk. 2, til den gældende § 122, stk. 2, hvorefter bortfragteren i indenrigsfart og, jfr. anordning nr. 392 af 31. december 1938, samt anordning nr. 502 af 30. december 1939, i nordisk fart kan begrænse sit ansvar til et beløb af 1.800 kr. for hver kollo eller anden enhed af godset (her dog rejsegodset). Denne regel, der har sin oprindelse i konnossementskonventionens art. 4,5 fastsætter altså i den gældende lov et begrænsningsbeløb på 1.800 kr. for enhver form for rejsegods. Som det fremgår af lovudkastets § 120 sker der en væsentlig forhøjelse af dette begrænsningsbeløb ved indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne.

De anførte begrænsningsbeløb er angivet i Poincaré-francs, og der kan herom henvises til bemærkningerne ovenfor under nr. 1. For håndbagagens vedkommende svarer begrænsningsbeløbet til ca. 5.000 kr. For køretøj, herunder sådan håndbagage, som medføres i eller på dette, svarer beløbet til ca. 15.000 kr. og for andet rejsegods til ca. 8.000 kr.

For køretøjernes vedkommende må henvises til bemærkningerne foran til lovudkastets § 171, stk. 3, hvorefter lastbiler og busser samt godset på disse, bortset fra passagerbagage, falder ind under de almindelige bestemmelser i sølovens befragtningskapitel.

I nr. 5 er fastsat et særligt begrænsningsbeløb på to gange billetprisen for tab som følge af de i lovudkastets § 191 nævnte tilfælde af tab som følge af forsinkelse. Ved benyttelse af denne bestemmelse på rejsegods må det erindres, at det særlige forsinkelsesansvar som følge af, at rejsegods, herunder eventuelle køretøjer, ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten til bestemmelsesstedet, jfr. lovudkastets § 190, stk. 1, 2. pkt., efter denne bestemmelse ligestilles med andet tab eller skade på rejsegods, hvilket medfører, at begrænsningsbeløbene i sådanne tilfælde vil være de under nr. 3 eller nr. 4 anførte beløb. I tilfælde, hvor tab som følge af forsinkelse falder ind under nr. 5, men hvor tabet enten udelukkende vedrører passagerens person eller alene hans rejsegods, og hvor der ikke er betalt et særligt beløb for transporten af rejsegodset, må der ved beregningen af ansvarsbeløbet ske en rimelig fordeling af den samlede billetpris for så vidt angår passage-

rens person, herunder hans håndbagage på den ene side, og andet rejsegods, herunder et eventuelt køretøj, på den anden side.

Det må endvidere erindres, at de under nr. 1-5 anførte begrænsningsbeløb på samme måde, som det gælder for kollobegrænsningen i henhold til gældende sølovs § 122, stk. 2, og lovudkastets § 120 yderligere vil være begrænset af de i den gældende sølovs §§ 254 og 255 anførte bestemmelser om begrænsning af rederansvaret, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A. sp. 1398 foreslås ændret til §§ 234 og 235, og som på grundlag af den i Bruxelles i 1957 vedtagne konvention fastsætter et maksimum for rederens ansvar gennem den såkaldte „globalbegrænsning“, der gælder ved siden af konventionerne, jfr. PK art. 8 og BK art. 8.

I stk. 2 er det i overensstemmelse med PK art. 6,5 og BK art. 6,7 anført, at de ovennævnte begrænsningsbeløb ikke omfatter renter og sagsomkostninger.

Stk. 3. Bestemmelsen gengiver PK art. 6, 1 og BK art. 6,4. Der kan i øvrigt henvises til bemærkningerne til stk. 1, nr. 1.

Stk. 4 vedrørende aftale om højere ansvarsgrænser gengiver PK art. 6,4 og BK art. 6,5. En sådan aftale skal dog for at være bindende for bortfragteren være affattet skriftligt og udtrykkeligt.

Til § 195.

Bestemmelsen gengiver PK art. 7 og BK art. 7 om, at bortfragteren mister begrænsningsretten, når han selv har forvoldt skaden, „with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result“.

Med „bortfragteren selv“ må formentlig sidestilles overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen, jfr. den parallelle bestemmelse i lovudkastets § 120, stk. 5.

Såfremt nogen af bortfragterens folk har forvoldt skaden som nævnt i denne bestemmelse, får dette ikke betydning for bortfragterens begrænsningsret efter lovudkastets § 194, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar, hvad han ellers ville have ret til, jfr. lovudkastets § 200, stk. 2.

Til § 196.

Denne bestemmelse indeholder de forskellige konventionsbestemte reklamationsregler.

Stk. 1 gengiver PK art. 11,1, der for personskader fastsætter fristen til inden 15 dage. Bestemmelsen er i øvrigt en parallel til konnossementskonventionens art. 3,6. Det er ligeledes i overensstemmelse med konventionen, når det i 2. pkt. er fastsat, at såfremt sådan meddelelse ikke gives, præsumeres det, at passageren er „safe and sound“, når han kommer i land. Da passageren i alle tilfælde, jfr. lovudkastets § 193, stk. 1, har bevisbyrden for, at han er kommet til skade under transporten, er det efter konventionen ikke ganske klart, hvilken realitet, der egentlig ligger i bestemmelsen om virkningen af manglende reklamation. Man har imidlertid valgt at følge konventionens bestemmelse i modsætning til, hvad der er tilfældet i den tilsvarende bestemmelse for så vidt angår godsbeholdning, den gældende § 121, der hvad sanktionen angår ikke svarer til den ovennævnte parallelbestemmelse i konnossementskonventionen.

Den konventionsbestemte reklamationsregel har man yderligere gjort anvendelig på skader som følge af forsinkelse.

Stk. 2 gengiver BK art. 10,1, der for rejsegodsets vedkommende sonderer mellem åbenbar og ikke-åbenbar skade. Reklamationsreglerne er ligeledes her gjort anvendelige på forsinkelse.

Stk. 3 gengiver BK art. 10,1 c, der kan herom henvises til bemærkningerne til stk. 1 vedrørende den parallelle bestemmelse i PK.

Stk. 4 gengiver BK art. 10,1 d.

Til § 197.

Stk. 1 Som anført i bemærkningerne til lovudkastets § 172, stk. 1, er det principielle udgangspunkt, at bestemmelserne i dette kapitel viger for aftale eller sædvane, hvori- mod de konventionsbestemte ansvarsregler, herunder det særlige forsinkelsesansvar samt de specielle bevisbyrderegler ikke kan fraviges på forhånd til skade for passageren. Det er disse undtagelser fra det principielle udgangspunkt, der gengives i nærværende bestemmelse, der samtidig i overensstemmelse med PK art. 1,e og BK art. 1,e 1. og 2. fastsætter inden for hvilke tidsrum, de pågældende bestemmelser er ufravigelige.

Disse tidsrum er, som det fremgår af nr. 1-3, forskellige for så vidt angår personskader, håndbagage og andet rejsegods.

Parallelle bestemmelser for godsbefordringen findes i den gældende § 101 og § 122, stk. 1, der svarer til konnossementskonventionens art. 1.c og art. 7.

Stk. 2. Ifølge BK art. 1 d (1) 3 falder befordring af levende dyr helt udenfor konventionens bestemmelser, men som det er anført i bemærkningerne til lovudkastets § 171, stk. 3, har man, som det fremgår af nærværende bestemmelse valgt alene at undtage sådan transport fra de ufravigelige ansvarsregler.

Til § 198.

Stk. 1. Som en undtagelse fra visse af de i lovudkastets § 194 fastsatte og ifølge § 197 principielt ufravigelige begrænsningsbeløb giver BK art. 6,6 mulighed for, at der mellem bortfragteren og passageren træffes aftale om, at sidstnævnte påtager sig en selvrisiko på ikke over 1.500 francs ved skade på køretøj og ikke over 100 francs ved skade på andet rejsegods svarende til ca. 750 kr. og 50 kr. Denne selvrisiko får dog kun betydning, såfremt det virkelige tab ligger under ansvarsgrænsens maksimumsbeløb, jfr. lovudkastets § 194, stk. 1, eller bringes ned under denne grænse ved anvendelse af selvrisikobestemmelsen. Hensigten med denne bestemmelse er at undgå bagatelskader, dels visse småskader som f. eks. ridser i billakken, der anses som uundgåelige under søtransport, og hvor det ofte kan være vanskeligt at bevise, om skaden er sket før eller under rejsen.

En sådan aftale skal dog for at være bindende for passageren være affattet skriftligt og udtrykkeligt. Bestemmelsen omfatter ikke de i lovudkastets § 191 anførte tilfælde af tab som følge af forsinkelse.

Stk. 2. Ligesom bortfragteren mistede begrænsningsretten efter lovudkastets § 194, når han selv havde forvoldt skaden på den i lovudkastets § 195 anførte måde, gælder dette her for så vidt angår den specielle begrænsningsret, jfr. PK art. 7 og BK art. 7.

Til § 199.

Som det fremgår af lovudkastets § 174 og af bemærkningerne til denne bestemmelse, er bortfragteren og den reder, som rent fak-

tisk udfører befordringen eller en del deraf, solidarisk ansvarlige overfor passageren. Imidlertid har man fundet, at bortfragteren dog burde have adgang til at forbeholde sig ansvarsfrihed for tab, der indtræffer under den del af befordringen, som han ikke selv udfører. Som betingelse for at udnytte denne mulighed for ansvarsfraskrivelse er det dog fastsat, at det er aftalt eller fremgår af omstændighederne ved aftalens indgåelse, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren.

Et forbehold fra bortfragterens side om at lade en anden reder udføre befordringen vil ikke uden videre medføre ansvarsfrihed for bortfragteren, men hertil kræves yderligere, at der er taget forbehold for ansvarsfrihed.

Til § 200.

Stk. 1. Denne bestemmelse indeholder i overensstemmelse med PK art. 12,1-2 og BK art. 11,1-2 en såkaldt „Himalaya-klausul“, der tilsigter at lade mandskabet og andre, som rederen svarer for, nyde godt af dennes ansvarsfraskrivelse og de legale begrænsninger. Denne klausuls betegnelse har sin oprindelse i en engelsk retssag, hvor en passager fik dom for, at et besætningsmedlem, der havde forvoldt skade for passageren, skulle betale erstatning, uden at der blev taget hensyn til rederens legale begrænsninger, der derved blev gjort illusoriske. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 261 for så vidt angår reglerne om begrænsning af rederens ansvar, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft. T. 1971/72 afd. A sp. 1398, foreslås ændret til § 241. En tilsvarende regel foreslås indsat i 5. kap. i lovudkastets § 122 a. Det sammenlagte beløb af de skadeserstatninger, som kan kræves af bortfragteren og hans folk, kan ikke overstige de i lovudkastets § 194 anførte grænser.

Stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med PK art. 12,3 og BK art. 11,3, at retten til ansvarsbegrænsning bortfalder, når der foreligger den i lovudkastets § 195 anførte situation.

Til § 201.

Stk. 1 angiver i overensstemmelse med PK art. 10,2, hvem der kan rejse erstatningskrav i anledning af personskaden, lige-

som man her har medtaget skader som følge af forsinkelse.

Stk. 2 fastsætter tilsvarende regler specielt for så vidt angår dødsfald, jfr. BK art. 10,3. Ved udformningen af bestemmelsen i lovudkastet har man her ved angivelsen af den påtaleberettigede personkreds fulgt den franske originaltekst, hvori disse benævnes: „les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge“, som man har fundet mere i overensstemmelse med dansk tankegang end den engelske originaltekst: „the personal representatives, heirs or dependants of the deceased“.

Stk. 3 gengiver PK art. 10,1 og BK art. 9. Bestemmelsens formål er at sikre, at reglerne i dette kapitel anvendes, selv om kravet skulle blive rejst ifølge reglerne om erstatningsansvar udenfor kontraktsforhold.

Til § 202.

Denne bestemmelse indeholder de konventionsbestemte værnetingsbestemmelser. Som nævnt i indledningen er der her visse afvigelser mellem PK og BK, og man har ved udformningen af bestemmelserne valgt at følge BK, der også på dette område danner grundlaget for det såkaldte „Tokyo-udkast“, der har samarbejdet de to konventioner. Lovudkastet gengiver således BK art. 13.1-2.

Udgangspunktet er, at passageren inden for de grænser, som de enkelte landes værnetingsregler sætter, stilles frit med hensyn til valget af domstol, og i konsekvens heraf fastsættes det i *stk. 1*, at enhver forhåndsaftale, d. v. s. aftale indgået før skaden er indtrådt, der begrænser denne valgfrihed, er ugyldig. Dette gælder også en aftale om, at sagen skal afgøres ved voldgift.

I *stk. 2* modificeres denne hovedregel dog, idet der gives parterne mulighed for at aftale en jurisdiktionsklausul i transportaftalen, altså inden skaden indtræder. Denne aftale kan dog kun gå ud på at begrænse passagerens valgmuligheder til et valg imellem følgende domstole:

- a) domstolen det sted, hvor sagsøgte har bopæl eller hovedkontor, „permanent residence or principal place of business“,
- b) domstolen på afgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sit hjemsted eller fast bopæl, „domicile or permanent place of residence“, såfremt sagsøgte har et forretningssted der, og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat efter de der gældende regler. Efter denne sidste regel angives der ikke nogen bestemt domstol i den pågældende stat, ligesom det ikke er noget vilkår, at sagen bliver anlagt for domstolen på det sted, hvor sagsøgte har en forretningsafdeling.

Efter at skaden er indtrådt, står det parterne frit at træffe aftaler om værneting, herunder om henvisning til voldgift, jfr. BK art. 13,3.

Til § 203.

Som nævnt i indledningen afviger PK og BK på enkelte punkter fra hinanden, hvilket bl. a. er tilfældet for så vidt angår de to konventioners anvendelsesområde PK art. 2 og BK art. 2. Ved udformningen af nærværende bestemmelse om konventionsreglernes anvendelsesområde har man som i værnetingsbestemmelsen, jfr. lovudkastets § 202 valgt at følge BK, der også her danner grundlaget for det såkaldte „Tokyo-udkast“. Lovudkastet gengiver således BK art. 2, idet man dog under (3) medtager såvel afgangssom ankomststedet, hvilket svarer til PK art. 2. Det bestemmes kun i paragraffen, blandt hvilke lovgivninger lovvalget skal foretages. Indenfor disse grænser — eller hvor tilfældet ikke falder indenfor de i § 203 omtalte tilfælde — er det overladt til dansk international privatret at bestemme lovvalget. (Dette gælder dog ikke reglen i § 192, jfr. bemærkningerne til denne).

III.

Udkast til ændringer i enkelte sølovsbestemmelser.

1. § 220. stk. 1: 2. plet. udgår.

2. § 220. stk. 4, affattes således:

„Stk. 4. Har en af de skyldige måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som han ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i **medfør** af kontraktsforbehold, som ikke fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 118-123 eller §§ 189-201 eller til-

svarende regler i det fremmede lands ret, der finder anvendelse i forholdet mellem ham og skadelidte/”

3. § 223 a ændres **til** „§ 222” og affattes således:

„§ 222. Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der **har** fundet sammenstød mellem skibene sted.”

Bemærkninger til lovudkastet.

Til § 220.

L stk. 1 foreslås det at stryge 2. pkt. Bestemmelsen om erstatning for tab af forsørgere i ikrafttrædelseslov til straffelovens § 15, stk. 2, er mere vidtgående end sølovens regel og har gjort denne overflødig.

I stk. 4 foreslås for det første nogle ændringer i den gældende stk. 4. Der har været tvivl om, hvorvidt reglen skulle forstås som en regel om overskudsregres eller brøkdelsregres. Bestemmelsen er til dels baseret på Bruxelles-konventionen af 1910 om ensartede regler angående skibssammenstød, som forudsætter overskudsregres. Ændringerne tilsigter at gøre det klart, at reglen i stk. 4 er en regel om overskudsregres. Bestemmelsen om søpanteret, som står i den gældende stk. 4 i.f., har man ladet udgå som overflødig, idet § 262. således som denne bestemmelse foreslås formuleret i udvalgets 3. betænkning samt i det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, **jfr.** Folketingstidende 1971/72 Afd. A sp. 1402 også vil omfatte den her omhandlede situation.

Hvad redaktionen af § 220 angår, er regresbestemmelsen i den gældende stk. 4

således som denne bestemmelse er udformet ved lov nr. 103 af 29. april 1913 og ændret ved lov nr. 69 af 27. marts 1929 — 2. pkt., i § 220, stk. 3, men er ved lovebekendtgørelse nr. 108 af 13. april 1929 anført som stk. 4, hvilket også er sket ved senere lovebekendtgørelser, senest lovebekendtgørelse nr. 163 af 12. maj 1967. Da man har fundet det mest praktisk og i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast at have regresbestemmelsen i stk. 4, er den ved lovebekendtgørelse af 13. april 1929 foretagne opdeling af stk. 3 opretholdt i nærværende lovudkast.

For det andet foreslås der gjort en tilføjelse til stk. 4, som skal løse et problem, der ikke tidligere har været løst i den danske lovgivning, og som er løst forskelligt i de nordiske lande. Forslaget er et resultat af det nordiske samarbejde.

Problemet er, hvilken betydning en kontrakt eller en lovregel om ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning i forholdet mellem en skadelidt og det transporterende skib **har** for et regreskrav, som gøres gældende af et andet skib imod det transporterende skib. Sådanne regreskrav vil hovedsagelig opstå

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 befordring af passagerer og rejsegods, eventuelt de tilsvarende regler i 5. kapitel om befordring 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, befordring 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.

IV.

Udkast til lovbestemmelser om forældelse af visse fordringer.

Ellevte kapitel A. affattes således:

„Om forældelse af visse fordringer.

§ 284. Følgende fordringer forældes, når de ikke inden efternævnte tidsfrister gøres gældende ad retlig vej eller, hvis det måtte tilkomme en dispachør at træffe afgørelse vedrørende fordringen, anmeldes for denne:

- 1) for fordring på bjærgeløn: to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet;
- 2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 222: **to** år fra den dag, da skaden blev voldt;
- 3) for fordring på erstatning efter § 189: to år fra den dag, da passageren gik i land, eller dersom dødsfaldet har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet; har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted;
- 4) for fordring på erstatning efter § 190: to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet, eller hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted;
- 5) **for** fordring på erstatning efter § 191: to år **fra** den dag, da passageren eller rejsegodset blev udskibet;
- 6) for fordring på erstatning efter § 118 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement: et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret;
- 7) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en

forkert person: et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvis dette sker på et senere tidspunkt;

- 8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 136, eller § 216, stk. 2: et år fra dispachens datum;
- 9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 234, nr. 5: tre år fra forfaldsdag;
- 10) for fordring på den, der er blevet personlig ansvarlig efter § 246 eller § 253: den for søpanterettens forældelse fastsatte frist;
- 11) for regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i nr. 6 og 7: et år regnet fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den blev rejst. Den samme frist gælder for regreskrav i anledning af fordring som nævnt i nr. 2, dog således at ved regres i anledning af krav som følge af personskade regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningskravet blev betalt.

Stk. 2. Forhåndsvedtagelse om, at forældelse ikke skal indtræde eller om en længere forældelsesfrist end i stk. 1 anført, er uforbindende for skyldneren.

Stk. 3. Det afgøres efter loven i det land, hvor sag er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i nr. 3, 4 og 5 senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted.

Stk. 4. I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse."

Bemærkninger til lovudkastet.

Til § 284.

Keglerne om forældelse af visse fordringer blev indsat i soloven ved sølovsændringerne i 1929. Disse bestemmelser har siden den-

gang udgjort et særligt underafsnit i sølovens 11. kap., idet de særlige forældelsesbestemmelser vedrørende søpanteret fandtes i § 283. der, jfr. det den 12. januar 1972 frem-

satte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1404 jfr. sp. 1400 og 1401, foreslås ændret til henholdsvis § 248 vedrørende søpanteret i skib og § 254 vedrørende søpanteret i ladning. Under hensyn til, at der ikke længere er nogen paragrafmæssig forbindelse til bestemmelserne vedrørende forældelse af søpanteret, ligesom § 284 alene vedrører forældelse af en række andre fordringer, end de der er baseret på søpanteret, foreslår udvalget at udskille § 284 til et selvstændigt kapitel, som man af hensyn til en ensartet, nordisk lovtekst benævner kap. 11 A.

De nu foreslåede ændringer til disse bestemmelser skyldes såvel indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne som udformningen af et særligt passagerkapitel på grundlag af passager- og passagerbagagekonventionerne, idet de respektive internationale konventioner fastsætter visse forældelsesbestemmelser.

Stk. 1. Indledningen og *nr. 1* er uændret i forhold til den gældende bestemmelse.

I *nr. 2* er „§ 223 a” ændret til „§ 222”, hvilket er en følge af lovudkastets forslag om ændring af denne bestemmelse. Bestemmelsen om forældelse af de særlige regreskrav er overflyttet til *nr. 11*.

Nr. 3 vedrører forældelse af fordringer som følge af personskader, jfr. lovudkastets § 189, og gengiver PK art. 11,2-5.

Nr. 4 vedrører fordringer som følge af tab af eller skade på rejsegods, jfr. lovudkastets § 190, og gengiver BK art. 10,2, idet man dog her har modificeret konventions teksten.

Ifølge denne regnes 2-årsfristen i tilfælde af tab eller skade på rejsegods „from the date of disembarkation or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place”. For også at dække den situation, at skibet er kommet frem, mens rejsegodset er gået tabt undervejs, har man udformet bestemmelsen således, at fristen i tilfælde af *sinde* på gods, regnes fra godsets udskibning, og i tilfælde af *tab* af gods: fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted. Man har derved fortolket konventionens formulering „if the ship has become a total loss” som et kasuistisk udtryk for tab af rejsegods.

Nr. 5 vedrører erstatning for tab ved forsinkelse; der kan her henvises til bemærkningerne til lovudkastets § 191, der som

nævnt ikke er en konventionsbestemt regel. I lighed med de øvrige nordiske lande har man her foreslået en forældelsesfrist på 2 år svarende til den, der i stk. 4 er fastsat for fysisk skade.

Nr. 6 erstatter den gældende *nr. 3*, der svarede til Haag-reglernes art. 3,6, jfr. KKL § 3,6. Udover ansvaret efter § 118 dækker denne bestemmelse som den gældende *nr. 3* også ansvar for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i konnossementet, jfr. den gældende § 153, der ikke foreslås ændret.

Efter konnossementskonventionens art. 3,6-stk. 4, 1. pkt., således som denne blev ændret ved Visby-reglerne, omfatter den der anførte 1 års frist „all liability whatsoever in respect of the goods”. Udover ansvaret efter § 118, jfr. udkastets *nr. 6*, omfatter dette også ansvar for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, hvilket man på linie med de øvrige nordiske lande har optaget under et særligt nummer, jfr. udkastets *nr. 7*.

Nr. 8 svarer ganske til den gældende *nr. 4*.

Nr. 9 erstatter den gældende *nr. 5*, der er indsat i søloven ved revisionen i 1929, og som omfatter de tilfælde, hvor skyldneren er begrænset ansvarlig, jfr. sølovens 10. kap. Dette kapitel er senest blevet gennemgribende revideret ved sølovsændringen i 1964 (lov nr. 159 af 27. maj 1964), hvorved man indarbejdede den i 1957 vedtagne konvention om begrænsning af rederansvaret. De tilfælde, hvor rederens ansvar er begrænset, er anført i sølovens § 254, der, jfr. det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1450 foreslås ændret til § 234. Efter revisionen af sidstnævnte bestemmelse i 1964 synes der ikke at være behov for en sådan generelt formuleret forældelsesregel. De i § 254 (§ 234) 1-4 nævnte tilfælde vil enten være omfattet af tidligere numre i nærværende bestemmelse eller af bestemmelserne i lov nr. 274 af 22. december 1908 om forældelse af visse fordringer. Dette gælder også de i § 254 (§ 234) *nr. 4* nævnte tilfælde, der altid må antages at vedrøre erstatning udenfor kontrakt og således vil være omfattet af den ovennævnte forældelseslov fra 1908.

Nr. 10 svarer ganske til den gældende *nr. 6*, således som denne bestemmelse er blevet

foreslået ændret ved det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 Afd. A sp. 1404.

AV. 11. Denne bestemmelse, der vedrører visse regreskrav, gengiver i 1. pkt. konnossementskonventionens art. 3,6 bis, således som denne blev ændret ved Visby-reglerne. Konventionen henviser her til *lex fori*, d. v. s. loven i det land, hvor domstolen sidder, men fastsætter en minimumsfrist på 3 måneder regnet fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den blev rejst. Udvalget foreslår her på linie med de øvrige nordiske lande en forældelsesfrist på 1 år regnet fra denne dag.

I 2. pkt. har man indsat en bestemmelse vedrørende regreskrav ved skibssammenstød, der erstatter den tilsvarende bestemmelse i den gældende § 284, stk. 1, nr. 2. Fristen er her som i den gældende nr. 2 fastsat til 1 år. Da den i 1910 vedtagne konvention om tilvejebringelse af visse ensartede regler angående skibes sammenstød, der regulerer disse forældelsesbestemmelser, specielt for personskader fastsætter en frist på 1 år regnet fra betalingsdagen, konventionens art. 7,2, er der foretaget en tilsvarende indskrænkning ved udformningen af nærværende bestemmelse. Da man for andre regreskravs vedkommende ikke efter sammen-

stødskonventionen er bundet til bestemte frister, har man for disse kravs vedkommende af praktiske grunde henvist til de i 1. pkt. fastsatte frister. Der kan i øvrigt henvises til bemærkningerne til lovudkastets § 220.

Stk. 2. Som nævnt ovenfor i bemærkningerne til nr. 6 blev konnossementskonventionens art. 3,6-stk. 4 ændret ved Visby-reglerne. Udover, hvad der er anført under nr. 6, indeholder art. 3-6, stk. 4, 2. pkt., en tilføjelse om, at forældelsesfristen kan forlænges, hvis parterne bliver enige derom, efter at kravet er opstået. Denne bestemmelse foreslås indsat som et selvstændigt stykke.

Stk. 3. Denne bestemmelse erstatter den gældende stk. 2, således som denne bestemmelse er foreslået ændret i det den 12. januar 1972 fremsatte lovforslag, jfr. Ft.T. 1971/72 afd. A sp. 1404, idet man udover de der foreslåede ændringer nu også har indarbejdet bestemmelserne i henholdsvis PK art. 11,6 og BK art. 10,3.

Stk. 4. Mens den gældende stk. 3 alene angår andre fordringer end de i § 284 omhandlede og gør dansk rets almindelige forældelsesregler gældende på disse, foreslås stk. 4 formuleret således, at de almindelige forældelsesregler i alle tilfælde supplerer sølovens særlige regler.

Convention internationale pour l'unification de certains régies en matière de connaissance.

International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading.

International konvention om indforelse af visse ensartede regler om konnossementer.

Article 1er.

Dans la présente Convention les mots suivants sont employes dans le sens précis indiqué ci-dessous:

(a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) « Contract de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

(c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée

(d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

(e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 1.

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

(a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

(b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

(c) "Goods" includes goods, wares, merchandises, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

(d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea;

(e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Art. 1.

I denne konvention anvendes følgende ord nøjagtig i den betydning, der angives nedenfor.

a. „Bortfragter" omfatter den reder eller befragter af et skib, der er part i en fragtaftale med en af lader.

b. „Fragtaftale" anvendes alene som en fragtaftale, der indeholdes i et konnossement eller lignende adkomstdokument angående befordring af gods over søen. Det anvendes ligeledes om et konnossement eller lignende dokument, der er udstedt i henhold til et certeparti, fra det øjeblik at regne, da dette dokument bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og konnossementsindehaveren.

c. „Gods" indbefatter Gods, genstande, varer og artikler af enhver art med undtagelse af levende dyr og af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

d. „Skib" betegner ethvert fartøj, der anvendes til befordring af gods over søen.

e. „Befordring af Gods" dækker den tid, der forløber fra indlastningen af godset i og til dets udlosning fra skibet.

Article 2.

Sous reserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 2.

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Art. 2.

Med forbehold af bestemmelserne i art. 6 skal bortfragteren i alle aftaler om befordring af gods over søen med hensyn til lastningen, behandlingen, stuvningen, befordingen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen være underkastet det ansvar og de forpligtelser og nyde de rettigheder og ansvarsfritagelser, der angives nedenfor.

Article 3.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

(a) Mettre le navire en état de navigabilité;

(b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

(c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

Article 3.

(1) The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to

(a) Make the ship seaworthy;

(b) Properly man, equip, and supply the ship;

(c) Make the holds, refrigerating and cold chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage, and preservation.

Art. 3.

1. Bortfragteren er forpligtet til før og ved rejsens begyndelse at anvende tilbørlig omhu for:

a. at sætte skibet i sødygtig stand,

b. at bemane, udruste og proviantere skibet tilbørligt,

c. at sætte lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, i god og behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

(2) Subject to the provisions of Article 4 the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

2. Med forbehold af bestemmelserne i art. 4 skal bortfragteren anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, behandlingen, stuvningen, befordingen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

(3) After receiving the Goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

3. Efter at have modtaget godset i sin varetægt skal bortfragteren eller hans skibsfører eller agent på afladerens forlangende til denne udstede et konnossement, der blandt andet skal indeholde:

(a) Les marques principales nécessaires à l'identification

(a) The leading marks necessary for identification of

a. de vigtigste mærker, der er nødvendige for at identi-

des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

(b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

(c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3. a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserá le trans-

the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

(4) Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c).

(5) The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against

ficere godset, således som de skriftlig opgives af afladeren før lastningen af dette gods begynder, forudsat at disse mærker er stemplet eller på anden måde tydelig anbragt på godset eller på de kasser eller den indpakning, hvori det indeholdes, og på en sådan måde at mærkerne under almindelige omstændigheder vil vedblive at være læselige til rejsens slutning.

b. enten antallet af kolli eller stykketal eller mængden eller vægten, efter omstændighederne, således som afladeren skriftlig har opgivet,

c. godsets synlige tilstand.

Ingen bortfragter, skibsfører eller agent for bortfragteren skal dog være forpligtet til i konnossementet at angive eller optage mærker, tal, mængde eller vægt som han har rimelig grund til at tro ikke nøjagtig svarer til det gods, han virkelig har modtaget, eller som han ikke har haft rimelige midler til at kontrollere.

4. Et sådant konnossement gælder, i mangel af modbevis, som bevis for, at bortfragteren har modtaget godset, således som det dér er beskrevet overensstemmende med punkt 3 a, b og c.

5. Afladeren skal anses at have garanteret bortfragteren, at de af ham opgivne mærker, tal, mængder eller vægt er rigtige på indlastningstiden, og afladeren skal erstatte bortfragteren alle tab skader og udgifter, som hid-

porteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le récep-

all loss, damage, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

(6) Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver

rører fra eller følger af urigtigheder i disse henseender. Bortfragterens ret til sådan erstatning indskrænker ikke på nogen måde hans ansvar og forpligtelser ifølge fragtaftalen overfor andre end afladeren.

6. Hvis ikke underretning om tab eller beskadigelse og om tabets eller skadens almindelige natur er givet skriftlig til bortfragteren eller hans agent i lossehavnen, før eller samtidig med at godset ved afhentningen overgår i den persons varetægt, der ifølge fragtaftalen har ret til at kræve det udleveret gælder afhentningen, indtil modbevis fores, som bevis for, at godset er blevet udleveret af bortfragteren, således som det er beskrevet i konnossementet.

Hvis tabet eller skaden ikke er synlig, må underretningen være givet inden tre dage efter udleveringen.

Skriftlig underretning er ikke nødvendig, hvis godsets tilstand er bragt på det rene ved modtagelsen i begge parter nærvær.

I ethvert tilfælde bliver bortfragteren og skibet fri for alt ansvar for tab eller skade, hvis ikke søgsmål er rejst inden et år efter udleveringen af godset eller den dag, da det skulle have været udleveret.

Når tab eller skade er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og

tionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre decolis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libelle « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'argent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libelle « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assu-

shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

(7) After the goods are loaded the bill, of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

(8) Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall

modtageren gensidig give hinanden rimelig adgang til at undersøge godset og kontrollere antallet af kolli.

7. Når godset er indlastet, skal det konnossement, som bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent udsteder til afladeren, hvis denne forlanger det, være et konnossement med betegnelsen „indlastet“, forudsat at afladeren, hvis han tidligere har modtaget noget adkomstdokument på godset, leverer dette dokument tilbage mod at få „indlastnings-konnossement“. Bortfragteren, skibsføreren eller agenten har også ret til i lastehavnen at give det først udfærdigede dokument påtegning om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og dagen eller dagene for indlastningen, og når dokumentet er således påtegnet og indeholder de i art. 3, punkt 3, nævnte oplysninger, betragtes det i forhold til denne artikel som et „indlastnings-konnossement“.

8. Enhver klausul, vedtægelse eller overenskomst i en fragtafte, der fritager bortfragteren eller skibet for ansvar for tab af eller skade på godset, hidrørende fra forsømmelse, fejl eller mangelfuld opfyldelse af pligter ifølge denne artikel, eller som indskrænker dette ansvar på anden måde, end denne konvention foreskriver, er ugyldig og uden virkning. En klausul om overdragelse af forsikringserstatning til bortfragteren og enhver lignende

rance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

kalusul skal anses som en kalusul om fritagelse for bortfragterens ansvar.

Article 4.

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargées. de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1^{er}. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

(a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

(b) D'un incendie, à moins

Article 4.

(1) Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied, and to make the holds, refrigerating, and cold chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

(2) Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

(b) Fire, unless caused by

Art. 4.

1. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlige for tab eller skade, der hidrører fra eller forårsages af usødygtighed, medmindre denne skyldes mangel på tilbørlig omhu fra bortfragterens side med hensyn til at sætte skibet i sødygtig stand eller at sikre skibet tilbørlig bemanding, udrustning eller proviantering eller at bringe lasterum, køle- og fryserum eller andre dele af skibet, hvor gods lastes i god og behørig stand til modtagelsen, befordringen og bevaringen af godset, alt overensstemmende med forskrifterne i art. 3. punkt 1. I ethvert tilfælde, hvor tab eller skade måtte være en følge af usødygtighed, falder bevisbyrden, for så vidt angår udøvelsen af tilbørlig omhu, på bortfragteren eller andre, der påberåber sig den i nærværende artikel omhandlede ansvarsfrihed.

2. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlig for tab eller skade, der forårsages ved eller hidrører fra:

a. Handlinger, fejl eller forsømmelse af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der er i bortfragterens tjeneste, med hensyn til navigeringen eller behandlingen af skibet,

b. Brand, medmindre den

qu'il ne soit cause par le fait ou la faute du transporteur;	the actual fault or privity of the carrier.	er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,
(c) Des perils, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;	(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.	c. Farer og ulykker, der er særlige for søfarten,
(d) D'un « acte de Dieu »;	(d) Act of God.	d. Naturhændelser,
(e) De faits de guerre;	(e) Act of war.	e. Krigshandlinger,
(f) Du fait d'ennemis publics;	(f) Act of public enemies.	f. Sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,
(g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;	(g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.	g. Beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, såvelsom retslig beslaglæggelse,
(h) D'une restriction de quarantaine;	(h) Quarantine restrictions.	h. Karantænehindringer.
(i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;	(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods his agent or representative.	i. Handlinger eller forsømmelser af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,
(j) De greves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;	(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.	j. Strejker eller lockouter eller standsninger eller hindringer i arbejdet af hvilken som helst grund, partielle såvel som generelle,
(k) D'émeutes ou de troubles civils;	(k) Riots and civil commotions.	k. Oprør eller borgerlige uroligheder,
(l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;	(l) Saving or attempting to save life or property at sea.	l. Udførelse af eller forsøg på redning af menneskeliv eller bjergning af gods på søen,
(m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;	(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.	m. Svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, dets særlige natur eller egne mangler,
(n) D'une insuffisance d'emballage;	(n) Insufficiency of packing.	n. utilstrækkelig indpakning,
(o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;	(o) Insufficiency or inadequacy of marks.	o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,
(p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;	(p) Latent defects not discoverable by due diligence.	p. skjulte fejl, der ikke kan opdages ved tilbørlig opmærksomhed,
(q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer	(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or	q. enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller fra fejl eller forsømmelse af bortfragterens agenter eller andre, der er i hans tjeneste; men bevisbyrden falder på den, der gør krav på denne ansvarsfritagelse, og det påhviler ham at bevise, at hver-

que ni la faute personnelle I privity of the carrier nor the j ken fejl eller forsømmelse af
ni le fait du transporteur ni fault or neglect of the agents bortfragteren eller fejl eller
la fante ou le fait des agents or servants of the carrier forsømmelse af hans agenter
on préposés du transporteur contributed to the loss or eller andre, der er i hans
n'ont contribué à la perte ou damage. i tjeneste, har medvirket til
au dommage. \ tabet eller skaden.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

(3) The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

3. Afladeren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der rammer bortfragteren eller skibet og hidrører fra eller følger af hvilken som helst anden årsag end fejl eller forsømmelse af afladeren, hans agenter, eller andre, der er i hans tjeneste.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer. ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

(4) Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

4. Ingen deviation for at redde eller forsøge at redde menneskeliv eller bjerger gods på søen og ingen anden rimelig deviation skal anses for stridende mod denne konvention eller mod fragtaftalen, og bortfragteren er ikke ansvarlig for noget tab eller nogen skade, der følger deraf.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causes aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

(5) Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 Pounds Sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

5. Hverken bortfragteren eller skibet er i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på godset eller vedkommende dette for et større beløb end £ 100, for hver kollo eller anden enhed, eller et tilsvarende beløb i anden mønt, medmindre godsets art og værdi er opgivet af afladeren før indlastningen, og denne værdiangivelse er optaget i konnossementet.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle n'élira pas le transporteur, qui pourra la contester.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

Den værdiangivelse, der således er optaget i konnossementet, gælder som bevis, i mangel af modbevis, men binder ikke bortfragteren, der vil kunne bestride den.

Par convention entre le transporteur. capitaine ou agent du transporteur et le chargeur. une somme maximum différente de celle in-

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this

Ved overenskomst mellem bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent og afladeren kan der fastsættes et andet maksimumsbeløb

scrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage cause aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sicemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'argent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, à tout déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 0.

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations

paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

(6) Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5.

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights

end nævnt i denne paragraf, forudsat at det vedtagne maksimum ikke er lavere end dette beløb.

Hverken bortfragteren eller skibet er i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på godset eller vedkommende dette, såfremt afladeren i konnossementet mod bedre vidende har afgivet en urigtig erklæring om godsets art eller værdi.

6. Let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, til hvis indlastning bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent ikke ville have givet samtykke, hvis de havde haft kendskab til dets art og beskaffenhed, kan bortfragteren til enhver tid før udlosningen bringe i land på et hvilket som helst sted, ødelægge eller gøre det uskadeligt uden erstatning, og afladeren af sådant gods skal være ansvarlig for al skade og alle udgifter, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsages af indlastningen. Hvis sådant gods er indlastet med bortfragterens vidende og samtykke, og det senere medfører fare for skibet eller lasten, kan bortfragteren på samme måde bringe godset i land, ødelægge eller gøre det uskadeligt uden ansvar for ham, bortset fra bidrag til almindeligt haveri, om sådant foreligger.

Art. 5.

Bortfragteren kan helt eller delvis give afkald på sine rettigheder eller ansvarsfri-

ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure ou cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu

and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6.

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of this servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

tagelse efter denne konvention, eller udvide sit ansvar eller sine forpligtelser efter konventionen, såfremt der om afkaldet eller udvidelsen optages bemærkning i det konnossement, der leveres til afladeren.

Ingen bestemmelse i denne konvention finder anvendelse på certepartier; men hvis konnossementer udstedes i tilfælde, hvor skibet er under certeparti, skal de være underkastet bestemmelserne i denne konvention. Ingen bestemmelse i disse regler er til hinder for i konnossementet at optage en hvilken som helst lovlig bestemmelse om almindeligt havari.

Art. 6.

Uden hinder af bestemmelserne i de foregående artikler kan bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent og afladeren med hensyn til nærmere angivet gods af enhver art frit indgå aftaler med hvilke som helst bestemmelser om bortfragterens ansvar og forpligtelser for godset, om bortfragterens rettigheder og ansvarsfritagelser med hensyn til godset eller hans forpligtelser med hensyn til skibets sødygtighed, forsåvidt denne aftale ikke er i strid med lov og ærbarhed eller vedrørende hans folks eller agents påpasselighed og omhu ved lastningen, behandlingen, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen og losningen af gods, der beføres over søen; alt forudsat at i så fald intet konnossement er eller bliver udstedt, og at de aftalte vilkår optages i et modtagelsesbevis, der skal

qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura ple in effet legal.

Il est, toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements ou le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention speciale.

Article 7.

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi

Any agreement so entered into shall have full legal effect:

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7.

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and are and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8.

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relat-

være et ikke-negotiabelt dokument og bære påtegning herom.

Enhver således sluttet aftale skal have fuld retsvirkning.

Der er dog enighed om, at denne artikel ikke skal komme til anvendelse på almindelige kommercielle ladninger, der falder indenfor sædvanlig handelsvirksomhed, men kun på andre ladninger, hvor det gods, der skal beføres, er af sådan beskaffenhed eller i sådan tilstand, og de omstændigheder, vilkår og betingelser under hvilke befordringen skal udføres, er af sådan art, at en særlig overenskomst må findes berettiget.

Art. 7.

Ingen bestemmelse i denne konvention hindrer bortfragteren eller afladeren i at optage i en overenskomst bestemmelser, betingelser, forbehold eller ansvarsfritagelser vedkommende bortfragterens eller skibets forpligtelser og ansvar i anledning af tab eller skade, der rammer godset, eller vedkommende omsorgen, bevaringen og behandlingen af godset forud for indlastningen i og efter udlosningen fra det skib, med hvilket godset beføres over søen.

Art. 8.

Bestemmelserne i denne konvention forandrer hverken de rettigheder eller de forpligtelser, som for bortfragteren følger af de love,

en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ing to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

der nu gælder om ansvarsbegrænsning for redere af søgående skibe.

Article 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Article 9.

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting states in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Art. 9.

De møntenheder, som denne konvention omhandler, regnes efter guldværdi.

De kontraherende stater, i hvilke pund sterling ikke anvendes som møntenhed, forbeholder sig ret til at om sætte i runde tal, afpasset efter deres møntsystemer, de beløb der er angivet i pund sterling i denne konvention.

De enkelte staters love kan forbeholde skyldneren adgang til at betale i landets mønt efter vekselkursen på den dag, skibet kommer til lossehavnen for det pågældende gods.

Article 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des États contractants

Article 10.

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting states.

Art. 10.

Bestemmelserne i denne konvention anvendes på alle konnossementer, der udstedes i en af de kontraherende stater.

Article 11.

À l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les

Article 11.

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the governments of the high contracting parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among

Art. 11.

Senest inden to år fra dagen for konventionens undertegning skal den belgiske regering sætte sig i forbindelse med regeringerne i de andre kontraherende stater, der har erklæret sig villige til at ratificere konventionen, for at få afgjort, om der er anledning til at sætte den i kraft. Ratifikationsinstrumenterne skal deponeres i Bruxelles til den tid, der måtte opnås enighed om mellem de nævnte regeringer.

dits Gouvernements. Le premier depot de ratifications sera constate par un proces-verbal signe par les representants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les depots ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement beige et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du proces-verbal relatif au premier depot de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa precedent, ainsi que des intruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement beige et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signe la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa precedent, le dit Gouvernement fera connaitre, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement beige, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposée dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement beige transmettra immédiatement

the said governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a proces-verbal signed by the representatives of the powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the proces-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel, to the powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12.

Non-signatory states may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A state which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward

om den første deponering af ratifikationsinstrumenterne skal der optages en protokol, der skal undertegnes af repræsentanterne for de stater, der deltager deri, samt af Belgiens udenrigsminister.

Senere deponering skal ske ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering, ledsaget af ratifikationsinstrument.

Bekræftet afskrift af protokollen om den første deponering af ratifikationer, af de i det foregående Stykke nævnte meddelelser samt af de dermed fulgte ratifikationsinstrumenter skal ved den belgiske regerings foranstaltning ad diplomatisk vej straks tilstilles de stater, der har undertegnet nærværende konvention eller senere har tiltrådt den.

I de i det foregående stykke omhandlede tilfælde skal den nævnte regering samtidig give underretning om, hvilken dag den har modtaget meddelelsen.

Art. 12.

Stater, der ikke straks har undertegnet konventionen, kan senere tiltræde den, hvad enten de har været repræsenterede ved den internationale konference i Bruxelles eller ej.

En stat, der ønsker at tiltræde konventionen, skal skriftlig meddele den belgiske regering denne sin hensigt og samtidig oversende tiltrædelseserklæringen, der skal deponeres i nævnte regerings arkiv.

Den belgiske regering skal straks til alle stater, der har

a toils les Etats signataires I to all the sates which have i undertegnet eller tiltrådt kon-
ou adherents copie certifiée j signed or acceded to the Con- ventionen. oversende bekræf-
conforme de la notification ; tion a duly certified copy tet afskrift af meddelelsen og
ainsi que de l'acte d'adhésion of the notification and of the tiltrædelseserklæringen med
en indiquant la date à la- act of accession, mentioning j angivelse af dagen, da med-
quelle il a reçu la notification, the date on which it received j deleisen blev modtaget.
the notification.

Article 13.

Les Hautes Parties con-
tractantes peuvent, au mo-
ment de la signature du de-
pot des ratification ou lors de
leur adhesion, declarer que
l'acceptation qu'elles donnent
a la)résente Convention ne
s'applique pas soit à certains
soit à aucun des Dominions
autonomes, colonies, posses-
sions, protectorats ou terri-
toires d'outre-mer, se trou-
vant sous leur souveraineté
ou autorite. En consequence,
elles peuvent ultérieurement
adherer séparément au nom
de Tun ou de lautre de ces
Dominions autonomes, colo-
nies, possessions, protecto-
rats ou territoires d'autre-
mer. ainsi exclus dans leur
declaration originale. Elles
peuvent aussi. en se confor-
mant à ces dispositions, dé-
noncer la présente Conven-
tions séparément pour Tun
ou plusieurs des Dominions
autonomes, colonies, posses-
sions, protectorats ou terri-
toires d'outre-mer, se trou-
vant sous leur souveraineté
ou autorite.

Article 13.

The high contracting par-
ties may at the time of sig-
nature, ratification or acces-
sion, declare that their accept-
ance of the present Conven-
tion does not include any
or all of the self-governing
dominions, or of the colo-
nies, overseas possessions,
protectorates or territories j
under their sovereignty or
authority, and they may j
subsequently accede separate-
ly on behalf of any selfgovern-
ning dominion, colony, over-
seas possession, protectorate
or territory excluded in their
declaration. They may also
denounce the Convention se-
parately in accordance with j
its provisions in respect of any
selfgoverning dominion, or
any colony, overseas poses-
sion, protectorate or terri-
tory under their sovereignty j
or authority.

Art. 13.

De kontraherende stater kan
ved undertegnelsen, depone-
ringen af ratifikationerne eller
tiltrædelsen af konventionen
erklære, at deres antagelse af
denne ikke skal finde anven-
delse på eller kun skal gælde
visse af de autonome domi-
nions, kolonier, oversøiske
besiddelser, protektorater el-
ler territorier under deres
suverænitet eller beskyttelse,
og de kan senere tiltræde
konventionen særskilt for en-
hver sådan autonom domi-
nion, koloni, oversøisk be-
siddelse, protektorat eller ter-
ritorium, der således var ude-
lukket ved deres oprindelige
erklæring. De kan ligeledes i
overensstemmelse med de her
givne bestemmelser opsig
nærværende konvention sær-
skilt for en autonom domi-
nion, koloni, oversøisk be-
siddelse, protektorat eller ter-
ritorium under deres suve-
rænitet eller beskyttelse.

Article 11.

A l'égard des Etats qui
a uro nt participé au premier
depot de ratifications, la pré-
sente Convention produira
effet un an a pres la date du
proces-verbal de ce depot, j
Quant aux Etats qui la rati- i
fieront ultérieurement ou qui
y adhéreront. ainsi que dans j

Article 14.

The present Convention
shall take effect, in the case
of the states which have
taken part in the first deposit
of ratifications, one year after
the date of the protocol i
recording such deposit. As
respects the states which
ratify subsequently or which

Art. 14.

For de stater, der har del-
taget i den første depone-
ring af ratifikationer, træder
konventionen i kraft et år
efter dagen for protokollen
om deponeringen. For sta-
ter, der senere ratificerer eller
tiltræder konventionen, så
og i tilfælde, hvor tilslutning

les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinea 2 et à l'article 12, alinea 2, auront été recues par le Gouvernement belge.

Article 15.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a recue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 16.

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la reunion d'une nouvelle conference, dans le but de rechercher les ameliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conference.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

accède, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15.

In the event of one of the contracting states wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other states informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the state which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16.

Any one of the contracting states shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A state which would exercise this right should notify its intention to the other states through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the conference.

sker senere i henhold til art. 13, træder konventionen i kraft 6 måneder, efter at den i art. 11, 2det stk. og art. 12, 2det stk., nævnte meddelelse er kommet den belgiske regering i hænde.

Art. 15.

Skulle nogen af de kontraherende stater ønske at opsigse nærværende konvention, skal opsigelsen skriftlig meddeles den belgiske regering, som straks skal sende de øvrige stater bekræftet afskrift af meddelelsen og oplysning om, hvornår den er modtaget.

Opsigelsen har alene virkning for den stat, der har afgivet den, og først efter forløbet af et år fra den dag, opsigelsen er kommet den belgiske regering i hænde.

Art. 16.

Enhver kontraherende stat skal have ret til at sammenkalde til en ny konference med henblik på undersøgelse af, hvilke forbedringer der måtte kunne indføres i konventionen.

Den stat, der gør brug af denne ret, skal et år forinden give de andre stater underretning om sin hensigt gennem den belgiske regering, der påtager sig at sammenkalde konferencen.

Udfærdiget i Bruxelles i et eksemplar den 25. august 1924.

Proto'ole de signature.

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit:

1) De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de c) à p), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non convertis par le paragraphe a);

2) D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Undertegnelses protokol.

Skriddende til undertegnelse af den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer, har undertegnede bej fuldmægtigede godkendt nærværende protokol, der skal have samme kraft og værdi, som om dens bestemmelser havde været optaget i selve teksten til den konvention, til hvilken den refererer.

De kontraherende stater skal kunne bringe denne konvention til anvendelse enten ved at ophøje den til lov eller ved i den enkelte stats lovgivning at optage de ved konventionen godkendte regler i en efter den nationale lovgivning afpasset form.

De forbeholder sig udtrykkeligt ret til:

1) at bestemme, at konnossementindehaveren i de i art. 4, punkt 2, litra c-p omhandlede tilfælde skal kunne godtgøre personlige fejl af bortfragteren eller sådanne fejl af personer i hans tjeneste, der omfattes af bestemmelsen under litra a);

2) at anvende art. 6 i den indenrigske kystfart på alle slags varer uden hensyn til den begrænsning, der indeholdes i artiklens sidste afsnit.

Udfærdiget i Bruxelles i et eksemplar, den 25. august 1924.

Lov nr. 150 af 7. maj 1937 som ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951 om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer.

§ 1. I denne lov anvendes følgende udtryk i den betydning, som her angives:

- a. *Bortfragter* omfatter den reder eller befragter, der slutter fragtaftale med en aflader.
- b. *Fragtaftale* anvendes alene om en fragtaftale, der indeholdes i et konnossement eller lignende adkomstdokument angående befordring af gods over søen. Er dokumentet udstedt i henhold til certeparti, anvendes udtrykket kun, for så vidt dokumentet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.
- c. *Gods* indbefatter gods af enhver art med undtagelse af levende dyr og af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.
- d. *Skib* betegner ethvert fartøj, der anvendes til befordring af gods over søen.
- e. *Befordring af gods* har hensyn til tiden fra lastningen til losningen.

§ 2. For så vidt ikke andet følger af § 6, skal bestemmelserne i de følgende paragrafer om bortfragterens forpligtelser og rettigheder med hensyn til lastning, stuvning, befordring, losning og omsorg for godset gælde alle fragtaftaler.

§ 3. Bortfragteren er forpligtet til, før rejsen begynder, at sørge for:

- a. at skibet er sødygtigt,
- b. at skibet er tilstrækkelig bemandet, provianteret og udrustet,
- c. at lasterum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

Stk. 2. For så vidt ikke andet følger af § 4, skal bortfragteren anvende tilbørlig omhu

med hensyn til lastning, stuvning, befordring, losning og omsorg for godset.

Stk. 3. Efter at have modtaget godset i sin varetægt skal bortfragteren eller hans skibsfører eller agent på afladerens forlangende udstede konnossement, der blandt andet skal indeholde:

- a. De nødvendige identitetsmærker, således som de skriftlig opgives af afladeren, før indlastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være kendelige til rejsens slutning,
- b. Vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse.
- c. Godsets synlige tilstand.

Bortfragteren er dog ikke forpligtet til i konnossementet at optage angivelser om mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller ikke med rimelighed har kunnet forvise sig.

Stk. 4. Konnossementet er, hvis modbevis ikke føres, bevis for, at bortfragteren har modtaget godset, således som det er beskrevet i overensstemmelse med denne paragrafs punkt. 3 a, b og c.

Stk. 5. Afladeren er over for bortfragteren ansvarlig for, at hans opgivelser om mærker, vægt, mål eller stykketal er rigtige.

Stk. 6. Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfragteren eller hans agent i lossehavnen skriftlig meddelelse om beskadigelse eller tab, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om beskadigelsens eller tabets almindelige natur, anses alt gods for udleveret i uskadt stand, hvis ikke modbevis føres. Kunne beskadigelsen eller tabet ikke opdages ved

udleveringen, gælder det »amme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter.

Skriftlig meddelelse er ikke nødvendig, hvis godsets tilstand i begge parterers nærvær er bragt på det rene ved udleveringen.

Ethvert krav på bortfragteren og skibet bortfalder, hvis ikke søgsmål anlægges inden et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle udleveres.

Når beskadigelse eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigte godset og forvisse sig om stykketal.

Stk. 7. Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at det konnossement, der udstedes, skal angive, at indlastning har fundet sted. Har afladeren tidligere modtaget adkomstdokument, er det dog en forudsætning, at dette leveres tilbage. I stedet for at udfærdige nyt konnossement kan bortfragteren give det allerede udfærdigede adkomstdokument påtegning om navnet på det eller de skibe, i hvilke godset er indlastet, og om tiden for indlastningen. Når dokumentet har fået en sådan påtegning og indeholder de i denne paragrafs punkt 3. nævnte opgivelser, betragtes det som konnossement for indlastet gods.

Stk. 8. Ethvert forbehold i fragtaften, der går ud på at fritage bortfragteren eller skibet for ansvar for beskadigelse eller tab som følge af fejl eller forsømmelse i henseende til opfyldelse af forpligtelser efter denne paragraf eller på at indskrænke ansvaret anderledes end bestemt i denne lov, er ugyldigt. Forbehold om overdragelse til bortfragteren af ret til erstatning ifølge forsikringsaftale og lignende forbehold anses for forbehold om fritagelse for ansvar.

§ 4. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlige for beskadigelse eller tab af gods som følge af usødygtighed, medmindre denne skyldes, at det på bortfragterens side har manglet på tilbørlig omhu med hensyn til opfyldelse af hans forpligtelser efter § 3, punkt 1. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der vil påberåbe sig ansvarsfrihed efter denne bestemmelse.

Stk. 2. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlige for beskadigelse eller tab af gods som følge af:

- a. Fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet, udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,
- b. Brand, der ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragteren selv,
- c. Farer eller ulykker, der er særlige for søfarten,
- d. Naturhændelser.
- e. Krigshandlinger,
- f. Sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,
- g. Beslaglæggelse eller anden indgriben af en regering eller anden magthaver eller retslig beslaglæggelse.
- h. Karantæne,
- i. Handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer eller af en agent eller repræsentant for nogen af disse,
- j. Strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang.
- k. Oprør eller borgerlige uroligheder,
 1. Udførelse af eller forsøg på redning af menneskeliv eller bjergning,
- m. Skjulte fejl ved godset, dets egen beskaffenhed eller indre bedærv.
- n. Utilstrækkelig indpakning,
- o. Utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning.
- p. Mangler ved skibet, der ikke har kunnet opdages ved tilbørlig opmærksomhed,
- q. Enhver anden årsag, der ikke skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Bevisbyrden for, at sådan fejl eller forsømmelse ikke har medvirket til beskadigelsen eller tabet, påhviler den, der påberåber sig ansvarsfrihed efter denne bestemmelse.

Bortfragteren er ikke ansvarsfri af de under c-p nævnte grunde, hvis det må antages, at fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, har medvirket til beskadigelsen eller tabet.

Stk. 3. Afladeren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der rammer bortfragteren eller skibet og ikke skyldes fejl eller forsømmelse af afladeren selv eller nogen, han svarer for.

Stk. 4. Ingen deviation, der finder sted for at foretage redning af menneskeliv eller bjergning, og ingen anden rimelig deviation skal anses for stridende mod denne lov eller mod fragtaften, og bortfragteren er ikke

ansvarlig for beskadigelse eller tab. der følger af sådan deviation.

Stk. 5. Bortfragterens og skibets ansvar for beskadigelse eller tab af gods eller vedkommende godset er begrænset til et beløb af 1.800 kr. for hver kollo eller anden enhed. Er en højere værdi tillige med oplysning om godsets art uden forbehold optaget i konnossementet, gælder denne værdi som grænse for bortfragterens ansvar, og den anses at svare til godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

Ved aftale mellem bortfragteren, skibsføreren eller agenten og afladeren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end ovenfor bestemt.

Har afladeren svigagtigt givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi, og er disse optaget i konnossementet, er hverken bortfragteren eller skibet ansvarlige efter foranstående bestemmelser.

Stk. 6. Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden. Afladeren er ansvarlig for al skade og alle udgifter, der middelbart eller umiddelbart følger af, at sådant gods indlastes.

Har bortfragteren ved indlastningen kendt godsets beskaffenhed, kan han, hvis det senere bliver en fare for skibet eller lasten, efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden anden pligt til at erstatte skaden end den, der måtte følge af reglerne om almindeligt havari.

§ 5. Bortfragteren kan frafalde sine rettigheder efter denne lov eller påtage sig forøgede forpligtelser. Gør han det, skal det anføres i konnossementet.

Ingen bestemmelse i denne lov får anvendelse på certepartier, men når der i tilfælde, hvor skibet er under oerteparti. udstedes

konnossement, skal dette være underkastet lovens bestemmelser.

Denne lov indskrænker ikke adgangen til at optage bestemmelser om almindeligt havari i et konnossement.

§ 6. Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal finde sted, gør det rimeligt, at der mellem bortfragteren, skibsføreren eller agenten og afladeren træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder efter denne lov, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

§ 7. Ingen bestemmelse i denne lov er til hinder for, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, for så vidt angår tiden før lastningen eller efter losningen.

§ 8. For så vidt ikke kongen i henhold til § 122 i søloven har truffet anden bestemmelse, kommer denne lov til anvendelse ved befordring af gods med skib mellem Danmark og andre stater, der har tiltrådt den internationale konvention af 25. august 1924, om konnossementer, og ved befordring af gods med skib fra Danmark til andre stater, der ikke har tiltrådt nævnte konvention, således at denne lovs bestemmelser træder i stedet for de tilsvarende bestemmelser i søloven.

De i henhold til de internationale jernbanekonventioner trufne bestemmelser berøres ikke af denne lov.

§ 9. Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved kgl. anordning.

Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1967.

Konnossements-konventionen.

På C. M. I.'s konference i Stockholm i 1963 vedtoges et udkast til en tillægsprotokol til konnossements-konventionen af 25. august 1924 („Visby-reglerne“) indeholdende en række forslag til ændringer i konventionen.

Under Bruxelles-konferencens behandling af „Visby-reglerne“ blev et enkelt af disse ændringsforslag, den såkaldte „Muncaster Castle amendment“ vedrørende rederens ansvar for uafhængige entreprenører forkastet med stor majoritet. Endvidere blev der foretaget en mindre betydningsfuld tilføjelse til udkastet.

Mens de øvrige ændringsforslag blev vedtaget, viste det sig imidlertid umuligt at opnå enighed på konferencen om to meget væsentlige punkter, nemlig forslaget om en forhøjelse af ansvarsgrænsen og forslaget om en ændring af bestemmelsen om konnossements-konventionens anvendelsesområde. Herom vil der blive redegjort nedenfor, men resultatet af uenigheden om de to nævnte bestemmelser blev, at konferencen besluttede at udsætte disse to spørgsmål samt „The Final Clauses“ til et senere møde af samme session af konferencen, mens man vedtog de bestemmelser, om hvilke der var opnået enighed, og bestemte, at de skulle indføjes i den således vedtagne form i den protokol, om hvilken man på det kommende møde af konferencen måtte nå til enighed.

Det besluttedes at anmode den belgiske regering om at indkalde konferencen ikke senere end 1. marts 1968. De fremsatte og ikke tilbagetrukne ændringsforslag vedrørende de to bestemmelser gælder som fremsat på konferencens næste møde. Nye ændringsforslag skal sendes til den belgiske regering inden den 15. oktober 1967 og viderendesendes til de deltagende stater inden den

1. november 1967. Ændringsforslag til disse skal sendes til den belgiske regering inden den 1. december 1967 og viderendesendes til de deltagende stater inden den 15. december 1967. Alle ændringsforslag skal fremsendes i det engelske og franske sprog.

Visby-reglernes art. 2 § 1 går ud på at ændre konnossements-konventionens art. 4 § 5, således at den nuværende begrænsning på 100 pund sterling „per package or unit“ erstattes af en begrænsning på 10.000 Poincaré Fr. „pr. package or unit“. Den nuværende begrænsning er i den danske konnossementslov af 7. maj 1937 fastsat til 1.800 kr. 10.000 Poincaré Fr. svarer nogenlunde til 4.600 kr. På foranledning af det norske „Shippers' Council“ forelå der allerede inden konferencen et norsk ændringsforslag, gående ud på at erstatte ansvarsbegrænsningen per package or unit med en begrænsning pr. kg. og ifølge hvilket ansvarsgrænsen skulle sættes til 125 Poincaré Fr. eller ca. 58 kr. pr. kg. Det danske „Shippers' Council“ havde forinden konferencen i en skrivelse til handelsministeriet fremsat et lignende forslag. Handelsministeriet havde dog indtaget en afventende holdning overfor tanken om uden mere indgående undersøgelser og overvejelser at acceptere en så principiel ændring i ansvarsreglerne. Fra dansk rederside stillede man sig afvisende overfor det norske ændringsforslag.

Under konferencen fremkom dels et tysk ændringsforslag, gående ud på at forhøje ansvarsgrænsen „per package or unit“ til 15.000 Poincaré Fr., dels et amerikansk forslag af nogenlunde lignende indhold som det norske.

Forslaget om at gå over fra en begrænsning „per package or unit“ til en begrænsning pr. kg gav anledning til meget livlig diskussion på konferencen. Adskillige stater

gik meget stærkt imod forslaget, mens andre gav udtryk for, at forslaget betød en så væsentlig forandring, at det var nødvendigt for de pågældende delegationer at føre drøftelser hjemme, forinden de kunne tage stilling til forslaget.

i forbindelse med disse drøftelser fremsatte den norske delegation et forslag, som tilsigtede at være at kompromis mellem de to begrænsningsformer. Forslaget gik ud på at fastsætte begrænsningen „per package or unit“ til 10.000 Fr., idet ansvarsmaximum dog aldrig skulle være mindre end 30 Poincaré Fr. pr. kg. af den pågældende package or unit. 30 Poincaré Fr. svarer til ca. 14 kr. Det var en forudsætning, for at vægtgrænsen skulle kunne bringes i anvendelse, at vægten var angivet i konnossementet.

Selv om der også f. eks. fra engelsk side var megen sympati for det norske kompromis-forslag, var det dog ikke muligt hverken for England eller for en række andre lande at gå ind for dette forslag uden forinden at have haft lejlighed til drøftelser hjemme.

Fra amerikansk side blev der under drøftelserne i komiteen fremsat to yderligere forslag, begge baseret på tanken i det norske forslag. Det ene gik ud på en grænse på 15.000 Fr. per package or unit eller 60 Fr. pr. kg., således at det højeste beløb skulle gælde. Det andet forslag indeholdt tallene 10.000 Fr. og 125 Fr., men var iøvrigt identisk med det foregående.

Ifølge konnossements-konventionens art. 10 skal konventionen anvendes på alle konnossementer, der udstedes i en kontraherende stat. Denne bestemmelse var i Visby-reglernes art. 5 foreslået ændret, således at konventionens bestemmelser skulle anvendes på konnossementer, der vedrører transport af varer fra en stat til en anden, og i henhold til hvilke lastehavnen, lossehavnen eller en fakultativ lossehavn er beliggende i en kontraherende stat, uanset hvilket lands lov konnossementet er underkastet, og uanset skibets, rederens og afskiberens, modtagerens eller en hvilken som helst anden interesseret persons nationalitet.

England mente ikke at kunne gå ind for dette forslag, fordi det binder til anvendelse af konventionens regler også i tilfælde, hvor lastehavnen er beliggende i en ikke kontraherende stat, og konnossementet er indgået mellem parter, som ikke er statsborgere i en

af de kontraherende stater vedrørende et skib, som ikke er hjemmehørende i en af de kontraherende stater.

Forskellige ændringsforslag, som tilsigtede at imødekomme de engelske synspunkter, blev fremsat til trods for, at det viste sig, at der på konferencen var et overvældende flertal for det i Visby-reglerne indeholdte forslag. Under hensyn til, at konferencens færdigbehandling af ansvarsbegrænsningsreglerne, som nævnt, blev udsat til et nyt møde i begyndelsen af 1968, opnåedes der sluttelig enighed om at udsætte også behandlingen af art. 10, således at problemerne kunne blive overvejet påny.

De bestemmelser i Visby-reglerne, som der opnåedes enighed om på konferencen, er følgende:

Konnossements-konventionens art. 3 § 4 går ud på at konnossementet, hvis modbevis ikke føres, er bevis for, at bortfragteren har modtaget godset, således som det er beskrevet i overensstemmelse med art. 3 § 3. Hertil føjes nu en bestemmelse om, at modbevis ikke er tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.

Til reglen om etårs-forældelsesfristen i art. 3 § 6 føjes en bestemmelse om, at fristen kan forlænges, hvis parterne bliver enige derom, efter at kravet er opstået.

Der tilføjes endvidere en bestemmelse om, at regressag imod en tredje person kan anlægges også efter udløbet af etårs-fristen, hvis det sker inden for den frist, som gælder ifølge lex fori, men som dog ikke må være mindre end 3 måneder fra det tidspunkt, da sagsøgeren har forligt kravet imod ham eller har fået forkyndt stævning i sag imod ham selv.

I konnossements-konventionens art. 4 § 5 skal der tilføjes en bestemmelse om, at tidspunktet for omregning til national valuta af det beløb, som tillægges befragteren, skal afgøres efter lex fori.

Endvidere bestemmes det, at rederen ikke skal kunne påberåbe sig ansvarsbegrænsningen, hvis det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af rederen selv, foretaget med den hensigt at forårsage skade eller forsætligt og måske groft uagtsomt.

Dernæst indeholder de vedtagne bestemmelser en ny artikel, der foreslås indføjet i

konnossements-konventionen som art. 4bis. bl. a. indeholdende den såkaldte „Himalaya-klausul“.

Det bestemmes for det første, at de indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som konventionen indeholder, skal anvendes, hvad enten retssagen mod rederen baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontrakt.

Endvidere bestemmes det, at også rederens folk skal kunne påberåbe sig de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som rederen selv i henhold til konventionen.

Endelig indebærer de vedtagne bestemmelser en regel, om, at konventionens art. 9 vedrørende guldværdi m. m. udgår, samt at der indføres en bestemmelse om, at konventionen ikke vedrører bestemmelser angående ansvar for nuklear skade.

Under hensyn til, at protokollens art. 2, § 1, og art. 5 samt „Final Clauses“ som allerede nævnt ikke blev færdigbehandlet af konferencen, blev protokollen ikke åbnet for signatur.

Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved anden del af den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1968.

1. Ansvarsbegrænsningsreglen

Som nævnt i beretningen vedrørende konferencens første del forelå der på denne dels forslag om at forhøje ansvarsgrænsen fra 100 pund Sterling „per package or unit“ til 10.000 eller 15.000 Poincaré francs, dels et norsk forslag, der gik ud på at erstatte ansvarsbegrænsningen „per package or unit“ med en begrænsning pr. kg. Endvidere blev der på konferencen fremsat forskellige mellem-løsninger, der gik ud på under forskellige former at kombinere en grænse „per package or unit“ med en grænse pr. kg.

Til anden del af konferencen havde Finland, Norge og Sverige i fællesskab foreslået indførelse af en begrænsning på rent vægtgrundlag. England foreslog en kombineret kollo- og kilobegrænsning på 10.000 Poincaré francs pr. kollo og 30 francs pr. kg. afhængigt af, hvilket beløb der ville give det højeste resultat, men således at varens værdi skulle danne den højeste grænse. Vesttyskland havde foreslået 12.500 francs pr. kollo og 25 francs pr. kg, men således at der fastsattes en overgrænse på 100.000 Poincaré francs som den maximale erstatning pr. kollo. Holland havde foreslået 10.000 francs pr. kollo, men således at der skulle betales et tillægsbeløb pr. kg for kollo over 1.000 kg, dog maksimalt 20.000 francs pr. kollo.

Efter de nordiske forhandlinger og forhandlinger mellem skibsfarten og afskiberne i Danmark fremsatte Danmark et forslag gående ud på en grænse på 60 francs pr. kg., men maksimalt 50.000 francs pr. kollo. Endvidere forelå der forskellige andre kombinationsmuligheder i ændringsforslag fremsat af Jugoslavien og Belgien forinden konferencen og af Canada og Frankrig under konferencen.

Spørgsmålet henvistes til behandling i en særlig komité, hvor det meget hurtigt viste sig, at der ikke kunne opnås tilslutning

hverken til det norsk-svensk-finske eller det danske forslag. Det viste sig ligeledes hurtigt, at det engelske forslag om 10.000 francs pr. kollo eller 30 francs pr. kg var det forslag, der kunne samle størst tilslutning. Drøftelserne kom derefter til at dreje sig dels om det engelske forslag om en overgrænse bestående af varens værdi, dels om de dansk-tysk-hollandske forslag om at fastsætte en øverste grænse for ansvaret.

Det engelske forslag vedrørende varens værdi vandt tilslutning i komiteen. Imidlertid blev dets formulering gjort til genstand for stærk kritik, idet der viste sig at være megen uklarhed over, om det var meningen med forslaget at udelukke ansvar for konsekvensskader eller i det hele taget at sætte en øverste grænse for ansvaret. For at opnå en vis klarhed blev der foretaget en ændring af formuleringen, således at den kom **til** at stemme overens med artikel 23 i C. M. R. konventionen. Herefter kan teksten næppe antages at kunne betragtes som en overgrænse for ansvaret eller afskære ansvar for konsekvensskader. Udtalelser af den engelske delegationsleder på konferencens sidste dag medfører imidlertid, at der fortsat ikke hersker fuldstændig klarhed over, hvorledes bestemmelsen skal forstås.

Også forslaget om en absolut overgrænse pr. kollo vandt foreløbig tilslutning i komiteen, idet grænsen dog blev sat til 200.000 Poincaré francs. Ved den endelige stillingtagen i komiteen blev overgrænsen imidlertid forkastet. Danmark fremsatte derefter ved behandlingen i plenarforsamlingen sammen med Tyskland, Holland og Japan et ændringsforslag gående ud på indførelse af en absolut overgrænse pr. kollo på 200.000 francs. Forslaget blev imidlertid ikke vedtaget, idet 10 deltagerlande stemte for, 15 imod og 16 undlod at stemme.

Det sidste problem, der optog komiteens tid, var spørgsmålet om, hvorledes en con-

tainer skal behandles i relation til ansvarsbegrænsning baseret, på kollo. Her opnåedes der tilslutning til en bestemmelse gående ud på, at en container eller et lignende transportmiddel ikke betragtes som en samlet enhed, såfremt antallet af kolli, der findes i containeren er angivet i konnossementet. Findes der i containeren dels kolli, der er selvstændigt opregnet i konnossementet, dels gods, som ikke er særligt opregnet i form af kolli, skal dette øvrige gods betragtes som et kollo i relation til ansvarsbegrænsningen. Er ingen opregning af de kolli, der findes i containeren, angivet i konnossementet, skal containeren som sådan betragtes som et kollo. Bestemmelsen udelukker ikke selvstændigt ansvar for skade på containeren som sådan.

For den samlede ansvarsbegrænsningsregel stemte i plenum 23 stater ja, 1, nemlig Japan stemte nej, mens 17 afholdt sig fra at stemme. Da det ikke lykkedes at få indført et absolut loft over ansvarsbegrænsningen, afholdt den danske delegation sig efter henstilling fra rederrepræsentanterne fra at stemme, uanset at forslaget under de foreliggende omstændigheder må anses for det bedst opnåelige. Blandt de stater, der stemte for forslaget, var Tyskland, Belgien, U. S. A., de øvrige nordiske lande, Storbritannien, Holland og Italien.

2. Konventionens anvendelsesområde.

Som nævnt på side 12 i beretningen vedrørende konferencens første del indeholdt det oprindelige konventionsudkast (Visby-reglerne) en meget vidtgående bestemmelse om konventionens anvendelsesområde, til hvilken de fleste lande, herunder Danmark, havde sluttet sig. England havde imidlertid ikke ment at kunne give tilslutning til forslaget, for så vidt angik bestemmelsen om, at konventionen også skulle finde anvendelse i tilfælde, hvor lastehavnen er beliggende i en ikke-kontraherende stat, og konnossementet er indgået mellem parter, som ikke er statsborgere i en af de kontraherende stater, vedrørende et skib, som ikke er hjemmehørende i en af de kontraherende stater.

Af en række lande, herunder de nordiske, blev der på første del af konferencen fremsat et ændringsforslag, der undtog netop denne situation fra konventionens bindende anvendelsesområde. Især Holland og Belgien var imidlertid modstandere af dette ændringsforslag og ønskede en formulering, der fastholdt det oprindelige sigte med Visby-reglerne. Imidlertid lykkedes det på konferencen som et kompromis at få gennemført det ovennævnte, bl. a. af de skandinaviske lande stillede ændringsforslag med en tilføjelse, ifølge hvilken de enkelte kontraherende stater er frit stillet til at give konnossementskonventionen et videre præceptivt anvendelsesområde, end hvad der følger af konventionen.

3. Final clauses.

Konventionen fremtræder som en protokol, der indeholder ændringsbestemmelser til konventionen af 25. august 1924. Protokollen træder imidlertid først i kraft ved selvstændig ratifikation og kun imellem de stater, der har ratificeret den. Protokollen kan ikke ratificeres selvstændigt, idet ratifikation af protokollen samtidig medfører tiltrædelse af den oprindelige konvention. Såfremt en stat ikke ønsker at være bundet af konventionen over for stater, der ikke har ratificeret protokollen, kan konventionen opsiges selvstændigt, således at opsigelsen kun får virkning i forhold til stater, der ikke har ratificeret protokollen.

Protokollen træder i kraft 3 måneder efter, at den er ratificeret af 10 stater, af hvilke 5 hver skal råde over mindst 1 mill. bruttotons tonnage.

Løvrigt indeholder protokollen lignende generelle bestemmelser som de på første del af konferencen vedtagne konventioner.

Ved afstemningen om den samlede protokol om ændringer i konnossementskonventionen stemte 24 lande for, ingen stemte imod, mens 18 afholdt sig fra at stemme, herunder Danmark. De lande, der som ovenfor nævnt stemte for den særlige ansvarsbegrænsningsregel, stemte også for den samlede konvention.

Protocole portant modification internationale pour l'**unification** de certaines regies en **matiere** de connaissance, signee a Bruxelles le 25 aout 1924

(Brucelles, 23 février 1968)

Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924

(Brussels, February 23rd, 1968)

Protokol vedrørende ændring af den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konossementer undertegnet i Bruxelles den 25. august 1924.

(Bruxelles den 23. februar 1968)

Les Parties Contractantes,

Consider ant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines regies en matiere de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article 1

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte I suivant:

« Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinea sera supprimé et remplacé par la disposition suivante:

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord con-

The Contracting Parties,

Considering that it is desirable to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924,

Have agreed as follows:

article 1

1. In Article 3, paragraph 4, shall be added:

“However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.”

2. In Article 3, paragraph 6, sub-paragraph 4 shall be deleted and replaced by:

“Subj et to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.”

De kontraherende parter.

som har fundet det ønskeligt at ændre den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konossementer undertegnet i Bruxelles den 25. august 1924.

Har besluttet følgende:

Artikel 1.

1. I art. 3 § 4 skal tilføjes:

„Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.“

2. Art. 3 § 6, stk. 4. skal udgå og erstattes af:

„Med forbehold af, hvad der er anført i § 6 bis., bliver bortfragteren og skibet i enhver tilfælde fri for alt ansvar for tab eller skade, hvis ikke søgsmål er rejst inden et år efter udleveringen af godset eller den dag, da det skulle have været udleveret. Den frist kan dog forlænges, hvis parterne bliver enige derom, efter at kravet er opstået.“

du entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. »

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6bis, libellé comme suit:

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou elle-même reçu signification de l'assignation. »

3. In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph 6bis:

"An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself."

3. I art. 3 skal der efter § 6 tilføjes følgende § 6 bis:

„En regresssag imod en tredje person kan anlægges også efter udløbet af den i foregående paragraf nævnte etårs frist, hvis det sker inden for den frist, som gælder ifølge domstolslandets ret. Dog må fristen ikke være mindre end 3 måneder beregnet fra det tidspunkt, da sagsøgeren har betalt kravet imod ham selv eller har fået forkyndt stævning i sag imod ham selv."

Article 2

L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant:

« a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme il en va de droit, ne sera en aucun cas responsable de pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément

Article 2

Article 4, paragraph 5, shall be deleted and replaced by the following:

“a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10.000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are

Artikel 2.

Art. 4 § 5 skal udgå og erstattes af:

„a) Såfremt afladeren ikke før indlastningen har angivet godsets art og værdi, og dette er optaget i konnossementet, skal hverken bortfragteren eller skibet i noget tilfælde være eller blive ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset for et større beløb end 10.000 frks. for hver kollo eller enhed, eller 30 frks. pr. kilo bruttovægt af det tabte eller skadede gods, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb.

b) Det samlede erstatningsbeløb skal fastsættes på grundlag af godsets værdi på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstem-

ment au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

d) A franc means a unit consisting of 65,5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

melse med fragtaftalen blev eller skulle have været udlosset fra skibet.

Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

c) Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller enheder, som er opført i konnossementet som pakket i vedkommende indretning anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelsen af bestemmelserne i nærværende paragraf for så vidt angår disse kolli eller enheder. Bortset herfra anses transportindretningen at udgøre kolloen eller enheden.

d) Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65 1/2 milligram guld af en nihundredetusindedels finhed. Tidspunktet for omregning til national valuta af det tilkendte beløb skal afgøres efter domstolslandets ret.

e) Hverken bortfragteren eller skibet skal kunne påberåbe sig ansvarsbegrænsningen i denne paragraf, hvis det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af bortfragteren selv foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

j) La declaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.»

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) at this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper, other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading."

f) Den angivelse, der er omtalt i punkt a) i denne paragraf, gælder, hvis den er optaget i konnossementet som formodning, men binder ikke bortfragteren.

g) Ved overenskomst mellem bortfragteren, skibsfører eller bortfragterens agent og afladeren kan der fastsættes andre maksimumsbeløb end nævnt i punkt a) i denne paragraf, forudsat at det vedtagne maksimum ikke er lavere end det der anførte tilsvarende maksimum.

h) Hverken bortfragteren eller skibet er i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren i konnossementet mod bedre vidende har afgivet en urigtig erklæring om godsets art eller værdi."

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article *ibis* libellé comme suit:

« 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que Faction soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article *ibis*:

"1. The defence and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being independent contractor),

Artikel 3.

Mellem konventionens art. 4 og 5 skal indsættes følgende art. 4 bis.:

„1. Indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som denne konvention foreskriver, skal anvendes på ethvert krav mod bortfragteren for tab eller skade på gods dækket af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontrakt.

2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller agenter (såfremt disse ikke er uafhængige kontrahenter) skal sådanne folk og

de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

agenter have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragtereren kan påberåbe sig i henhold til denne konvention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

3. Det samlede ansvar for bortfragtereren og sådanne folk og agenter skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som konventionen fastsætter.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultait probablement.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

4. Dog skal bortfragterens folk eller agenter ikke have ret til at benytte sig af bestemmelserne i denne artikel, såfremt det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af folkene eller agenten selv, foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget."

Article 4

L'article 9 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante:

« La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »

Article 4

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage."

Artikel 4.

Konventionens art. 9 skal udgå og erstattes med følgende:

„Denne konvention skal være uden betydning for bestemmelser i nogen international konvention eller national lovgivning angående ansvar for nuklear skade."

Article 5

L'article 10 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante:

« Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

Article 5)

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

Artikel 5.

Konventionens art. 10 skal udgå og erstattes af følgende:

„Bestemmelserne i denne konvention skal anvendes på alle konnossementer, der angår transport af gods mellem havne i to forskellige stater, såfremt:

a) le connaissance est émis dans un Etat Contractant ou.

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant

ou

c) le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat.

quelle que soit la nationalité (du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le present article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents. »

Article 6

Entre les Parties au présente Protocols la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au present Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du present Protocole aux connaissements délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au present Protocole.

Article 7

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par

a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or

b) the carriage is from a port in a Contracting State, or

c) the Contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person,

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above,

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs."

Article 6

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this Protocol to bills of lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a Party to this Protocol.

Article 7

As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Con-

a) konnossementet er udstedt i en kontraherende stat eller

b) transporten finder sted fra en havn i en kontraherende stat eller

c) den aftale, som er indeholdt i, eller som fremgår af konnossementet, foreskriver, at bestemmelserne i denne konvention eller en i medfør af denne udfærdiget national lovgivning skal regulere af-talen,

uanset skibets, bortfragte-rens, afladerens, modtagerens eller en hvilken som helst anden interesseret persons nationalitet.

Enhver kontraherende stat skal anvende bestemmelserne i denne konvention på de ovennævnte konnossementer.

Denne artikel skal ikke være til hinder for, at en kontraherende stat anvender konventionens bestemmelser på andre konnossementer, end de der er nævnt ovenfor."

Artikel 6.

I forholdet mellem de parter som har tiltrådt protokollen skal konventionen og protokollen læses og fortolkes som værende et og samme instrument.

En part som tiltræder protokollen skal ikke være forpligtet til at anvende protokollens bestemmelser på konnossementer udstedt i en stat, som har tiltrådt konventionen, men ikke protokollen.

Artikel 7.

I forholdet mellem parter som har tiltrådt protokollen, skal en opsigelse af konven-

l'une (Teiles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit par être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le Present Protocole.

Article 8

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le present Protocole ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du present Protocole. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 10

Le present Protocole sera ouvert à la signature des

vention in accordance with Article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by the Protocol.

Article 8

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 9

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10

This Protocol shall be open for signature by the States

tionen i medfør af artikel 15 ikke være at betragte som en opsigelse af konventionen, således som denne er ændret ved protokollen.

Artikel 8.

Enhver tvistighed mellem to eller flere kontraherende stater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af konventionen, som ikke kan løses ved forhandling, skal på begæring af en af de implicerede henskydes til voldgiftsafgørelse. Hvis parterne ikke inden 6 måneder efter anmodningen om voldgiftsafgørelse opnår enighed om voldgiftsrettens sammensætning, kan enhver af dem henskyde tvisten til Den internationale Domstol i overensstemmelse med domstolens statutter.

Artikel 9.

1. Enhver kontraherende part kan på tidspunktet for undertegnelsen eller ratifikationen af denne protokol eller ved tiltrædelsen af denne erklære, at den ikke anser sig for bundet af art. 8. Overfor en part, der har taget en sådan reservation, skal de øvrige kontraherende parter ikke være bundet af art. 8.

2. Enhver kontraherende part, som har taget reservation i henhold til paragraf 1 kan når som helst tilbagekalde sin reservation ved at gøre anmeldelse herom til den belgiske regering.

Artikel 10.

Denne protokol skal være åben for undertegnelse af de

Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime, which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 23rd February 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, stater, som har ratificeret eller tilsluttet sig konventionen før den 23. februar 1968 og for enhver stat, som var repræsenteret ved den tolvte diplomatiske sørets-konference. (1967-1968).

Article 11

1. Le présent Protocole sera ratifié.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 11

1. This Protocol shall be ratified.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Artikel 11.

1. Denne protokol skal ratificeres.

2. Ratifikationen af denne konvention af stater, som ikke har tiltrådt konventionen, indebærer en tiltræden af konventionen.

3. Ratifikationsdokumenterne skal deponeres hos den belgiske regering.

Article 12

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées des Nations Unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.

2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 12

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies of the United Nations, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.

2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Artikel 12.

1. Stater, som er medlemmer af FN eller dertil knyttede særorganisationer, men som ikke var repræsenteret ved den 12. diplomatiske søretskonference, kan tiltræde denne protokol.

2. Tiltrædelse af denne protokol indebærer en tiltræden af konventionen.

3. Tiltrædelsesdokumenterne skal deponeres hos den belgiske regering.

Article 13

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonnes brutes.

Article 13

1. This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

Artikel 13.

1. Denne protokol træder i kraft tre måneder efter den dato, på hvilken der er deponeret ti ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, hvoraf mindst fem skal være deponeret af stater, der hver for sig har en tonnage på en million bruttoregistertons eller derover.

2. Pour chaque Etat ratifiant le present Protocole ou y adhérant après la date du depot de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au § 1 du present article, le present Protocole entrera en vigueur trois mois après le depot de son instrument de ratification ou d'adhésion.

2. For each State which ratifies this Protocol or accede thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in § 1 of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

2. For hver stat, som har ratificeret eller tiltrådt denne protokol efter deponeringen af det ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, som i medfør af paragraf 1 i denne artikel sætter protokollen i kraft, skal protokollen træde i kraft tre måneder efter, at dens ratifikations- eller tiltrædelsesdokument er deponeret.

Article 14

1. Chacun des Etats Contractant pourra dénoncer le present Protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de reception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.

3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Artikel 14.

1. Enhver af de kontraherende stater kan opgive denne protokol ved meddelelse til den belgiske regering.

2. Denne meddelelse indebærer en opsigelse af konventionen.

3. En sådan opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse herom er modtaget af den belgiske regering.

Article 15

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le present Protocole.

Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de reception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du present Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention.

Article 15

1. Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if

Artikel 15.

1. Enhver af de kontraherende parter kan på tidspunktet for deres ratifikation eller tiltrædelse eller når som helst derefter ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering erklære, på hvilke af de territorier, for hvis internationale forbindelser de er ansvarlige, protokollen skal finde anvendelse.

Konventionen skal tre måneder efter datoen for den belgiske regerings modtagelse af sådan meddelelse blive anvendelig for så vidt angår de deri nævnte territorier, dog ikke før datoen for protokollens ikrafttræden for den pågældende stat.

2. En sådan udvidelse af protokollens anvendelse skal

tion si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires. the latter is not yet applicable to those territories.

også omfatte konventionen, såfremt denne ikke allerede forinden gælder for det pågældende område.

3. Tous Etat Contractant qui a souscrit une déclaration au titre du § 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement beige que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement beige de la notification de dénonciation: elle vaudra également pour la Convention.

3. Any Contracting State which has made a declaration under § 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

3. Enhver af de kontraherende parter, som har afgivet en erklæring i henhold til paragraf 1 i denne art., kan når som helst derefter ved meddelelse til den belgiske regering erklære, at protokollen skal ophøre med at gælde for vedkommende territorium. Denne opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelsen derom er modtaget af den belgiske regering, og skal tillige omfatte konventionen.

Article 16

Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 16

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Artikel 16.

De kontraherende parter skal sætte nærværende protokol i kraft enten ved at ophøje den til lov eller ved at optage de i protokollen indeholdte regler i en efter den nationale lovgivning afpasset form.

Article 17

Le Gouvernement beige notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention:

Article 17

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention, of the following:

Artikel 17.

Den belgiske regering skal underrette de stater, som var repræsenterede ved den 12. diplomatiske søretskonference (1967-1968), de stater, som tiltræder denne protokol, og de stater som er deltagere i konventionen, om følgende:

1. Les signatures, ratifications et adhesions reçues en application des articles 10, 11 et 12.

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.

1. De undertegnelser, ratifikationer og tiltrædelser, som er modtaget i henhold til art. 10, 11 og 12.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.

2. Den dag, da denne konvention skal træde i kraft i henhold til art. 13.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 15.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 15.

3. Meddelelser om de territoriale anvendelser i henhold til art. 15.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14. 4. The denunciations received in accordance with I Article 14. 4. De opsigelser, som modtages i henhold til art. 14.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présente Portocolle.

Fait à Bruxelles, 1e 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge le quel en délivrera des copies certifiées conformes.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Til bevidnelse heraf har de undertegnede behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

Udfærdiget i Bruxelles den 23. februar 1968 på fransk og engelsk, hvilke to tekster er lige autentiske, og i et enkelt eksemplar, som skal forblive deponeret i arkivet hos den belgiske regering, der skal udstede bekræftede genparter.

International konvention om indførelse af visse ensartede regler om
konnossementer af 1924 med de ved tillægsprotokollen af 1968
vedtagne ændringer.

(„Haag-Visby-reglerne”).

Article 1

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea;

e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on

Art. 1.

I denne konvention anvendes følgende ord nøjagtig i den betydning, der angives nedenfor.

a. „Bortfragter" omfatter den reder eller befragter af et skib, der er part i en fragtafte med en aflader.

b. „Fragtafte" anvendes alene som en fragtafte, der indeholdes i et konnossement eller lignende adkomst-dokument angående befording af gods over søen. Det anvendes ligeledes om et konnossement eller lignende dokument, der er udstedt i henhold til et certeparti, fra det øjeblik at regne, da dette dokument bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og konnossementsindehaveren.

c. „Goods" indbefatter gods, genstande, varer og artikler af enhver art med undtagelse af levende dyr og af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

d. „Skib" betegner ethvert fartøj, der anvendes til befording af gods over søen.

e. „Befording af gods" dækker den tid, der forløber fra indlastningstidspunktet af godset i

marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. | to the time they are discharged from the ship. | og til dets udlosning fra skibet,

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, 1^e transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Art. 2.

Med forbehold af bestemmelserne i art. 6 skal bortfragteren i alle aftaler om befordring af gods over søen med hensyn til lastningen, behandlingen, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen være underkastet det ansvar og de forpligtelser og nyde de rettigheder og ansvarsfritagelser, der angives nedenfor.

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du char-

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

a) Make the ship seaworthy;

b) Properly man, equip and supply the ship;

c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the

Art. 3.

1. Bortfragteren er forpligtet til før og ved rejsens begyndelse at anvende tilbørlig omhu for:

a. at sætte skibet i sødygtig stand,

b. at bemane, udruste og proviantere skibet tilbørligt,

c. at sætte lasterum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet hvor gods lastes, i god og behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

2. Med forbehold af bestemmelserne i art. 4 skal bortfragteren anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, behandlingen, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen.

3. Efter at have modtaget godset i sin varetægt skal bortfragteren eller hans skibsfører eller agent på afladerens forlangende til denne udstede

geur, délivrer au chargeur un ; shipper a bill of lading showing among other things: et konnossement, der blandt autres choses:

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b) et c).

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque

a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with § 3, a), b) and c).

However, proof to the contrary shall not be admissible

et konnossement, der blandt andet skal indeholde:

a. de vigtigste mærker, der er nødvendige for at identificere godset, således som de skriftlig opgives af afladeren før lastningen af dette gods begynder, forudsat at disse mærker er stemplet eller på anden måde tydelig anbragt på godset eller på de kasser eller den indpakning, hvori det indeholdes, og på en sådan måde at mærkerne under almindelige omstændigheder vil vedblive at være læselige til rejsens slutning.

b. enten antallet af kolli eller stykketal eller mængden eller vægten, efter omstændighederne, således som afladeren skriftlig har opgivet,

c. Godsets synlige tilstand.

Ingen bortfragter, skibsfører eller agent for bortfragteren skal dog være forpligtet til i konnossementet at angive eller optage mærker, tal, mængde eller vægt, som han har rimelig grund til at tro ikke nøjagtig svarer til det gods, han virkelig har modtaget, eller som han ikke har haft rimelige midler til at kontrollere.

4. Et sådant konnossement gælder, i mangel af modbevis, som bevis for, at bortfragteren har modtaget godset, således som det dér er beskrevet overensstemmende med punkt 3 a, b og c.

Dog er modbevis ikke til ladet, i a r konnossementet er

1e connaissance a été translatée à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur..

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du § 6bis, le transporteur et le

when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to § 6bis, the carrier and the ship shall in any

blevet overdraget til en tredje mand, som var i god tro.

5. Afladeren skal anses at have garanteret bortfragteren, at de af ham opgivne mærker, tal, mængder eller vægt er rigtige på indlastningstiden, og afladeren skal erstatte bortfragteren alle tab, skader og udgifter, som hidrører fra eller følger af urigtigheder i disse henseender. Bortfragterens ret til sådan erstatning indskrænkes ikke på nogen måde hans ansvar og forpligtelser ifølge fragtaftalen overfor andre end afladeren.

6. Hvis ikke underretning om tab eller beskadigelse og om tabets eller skadens almindelige natur er givet skriftlig til bortfragteren eller hans agent i lossehavnen, før eller samtidig med at godset ved afhentningen overgår i den persons varetægt, der ifølge fragtaftalen har ret til at kræve det udleveret gælder afhentningen, indtil modbevis føres, som bevis for, at godset er blevet udleveret af bortfragteren, således som det er beskrevet i konnossementet.

Hvis tabet eller skaden ikke er synlig, må underretningen være givet inden tre dage efter udleveringen.

Skriftlig underretning er ikke nødvendig, hvis godsets tilstand er bragt på det rene ved modtagelsen i begge parter nærvær.

Med forbehold af, hvad der er anført i punkt 6 bis., bliver

navire ser ont en tovs cas de charges de toute responsabilité quelconque relatif eynent aux marchandises, a moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date a laquelle elles eussent du être délivrées. Se délai peut toute'fois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement a l'événement qui a donné lieu a l'action.

En cas de perte ou dommage certain ou presume. le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toute fois, ce délai ne pourra être inférieur a trois mois a partir du jour ou la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées. le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera. si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que. si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué » Le transporteur, le capitaine ou l'argent aura également

event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier,

bortfragter en og skibet i ethvert tilfælde fri for alt ansvar for tab eller skade, hvis ikke søgsmål er rejst inden et år efter udleveringen af godset eller den dag, da det skulle have været udleveret. Den frist kan dog forlænges, hvis parterne bliver enige derom, efter at kravet er opstået.

Når tab eller skade er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren gensidig give hinanden rimelig adgang til at undersøge godset og kontrollere antallet af kolli.

6bis. En regresssag imod en tredje person kan anlægges også efter udløbet af den i foregående paragraf nævnte et-års frist hvis det sker inden for den frist, som gælder ifølge domstolslandets ret. Dog må fristen ikke være mindre end 3 måneder beregnet fra det tidspunkt, da sagsøgeren har betalt kravet imod ham selv eller har fået forkyndt stævning i sag imod ham selv.

7. Når godset er indlastet, skal det konnossement, som bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent udsteder til afladeren, hvis denne forlanger det, være et konnossement med betegnelsen „indlastet", forudsat at afladeren, hvis han tidligere har modtaget noget adkomst-dokument på godset, leverer dette dokument tilbage mod at få „indlastnings-konnossement". Bortfragteren, skibsføreren eller agenten har også ret til i lastehavnen at give

1a faculté d'annoter au port d'embarquement, sur 1e document remis en premier lieu, 1e ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et 1a date ou les dates de embarquement, etlorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3. considéré aux fins de eet article comme constituant un connaissance libelle : Embarqué».

8. Toute clause, convention au accord dans un contrat de transport exonérant 1e transporteur ou 1e navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de negligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne 1e prescrit 1a présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le benefice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant 1e transporteur de sa responsabilité.

Article 4

1. Ni 1e transporteur ni 1e navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de 1a part du transporteur à mettre 1e navire en état de navigabilité ou a assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres

master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in § 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "ship-ed" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and pre-

det først udfærdigede dokument påtegning om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og dagen eller dagene for indlastningen, og når dokumentet er således påtegnet og indeholder de i art. 3, punkt 3, nævnte oplysninger, betragtes det i forhold til denne artikel som et „indlastningskonnossement“.

8. Enhver klausul, vedtagelse eller overenskomst i en fragtafte, der fritager bortfragteren eller skibet for ansvar for tab af eller skade på godset, hidrørende fra forsømmelse, fejl eller mangelfuld opfyldelse af pligter ifølge denne artikel, eller som indskrænker dette ansvar på anden måde, end denne konvention foreskriver, er ugyldig og uden virkning. En klausul om overdragelse af forsikringserstatning til bortfragteren og enhver lignende klausul skal anses som en klausul om fritagelse for bortfragterens ansvar.

Art. 4.

1. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlige for tab eller skade, der hidrører fra eller forårsages af usødygtighed, medmindre denne skyldes mangel på tilbørlig omhu fra bortfrægterens side med hensyn til at sætte skibet i sødygtig stand eller at sikre skibet tilbørlig bemanding, udrustning eller proviantering eller at bringe lasterum, køle- og fryserum eller andre dele af skibet, hvor gods lastes, i god og behørig stand til modtagel-

parties du navire ou des marchandises sont chargées de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faire de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De greves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés

in accordance with the provisions of § 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

d) Act of God;

e) Act of war;

f) Act of public enemies;

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

h) Quarantine restrictions;

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of la -

sen, befordringen og bevaringen af godset, alt overensstemmende med forskrifterne i art. 3, punkt 1. I ethvert tilfælde, hvor tab eller skade måtte være en følge af usødygtighed, falder bevisbyrden for så vidt angår udøvelsen af tilbørlig omhu, på bortfragteren eller andre, der påberåber sig den i nærværende artikel omhandlede ansvarsfrihed.

2. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlig for tab eller skade, der forårsages ved eller hidrører fra:

a. Handlinger, fejl eller forsømmelse af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der er i bortfragterens tjeneste, med hensyn til navigeringen eller behandlingen af skibet,

b. Brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,

c. Farer og ulykker, der er særlige for søfarten,

d. Naturhændelser,

e. Krigshandlinger,

f. Sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,

g. Beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, såvelsom retslig beslaglæggelse,

h. Karantænehindringer,

i. Handlinger eller forsømmelser af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,

j. Strejker eller lockouter eller standsninger eller hin-

au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

1) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré com-

bour from whatever cause, whether partial or general;

k) Riots and civil commotions;

1) Saving or attempting to save life or property at sea;

m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;

n) Insufficiency of packing;

o) Insufficiency or inadequacy of marks;

p) Latent defects not discoverable by due diligence;

q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agent or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringe-

dringer i arbejdet af hvilken som helst grund, partielle såvel som generelle,

k. Oprør eller borgerlige uroligheder,

1. Udførelse af eller forsøg på redning af menneskeliv eller bjergning af gods på søen,

m. Svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, dets saglige natur eller egne mangler.

n. utilstrækkelig indpakning,

o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,

p. skjulte fejl, der ikke kan opdages ved tilbørlig opmærksomhed,

q. enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller fra fejl eller forsømmelse af bortfragterens agenter eller andre, der er i hans tjeneste; men bevisbyrden falder på den, der gør krav på denne ansvarsfritagelse, og det påhviler ham at bevise, at hverken fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller fejl eller forsømmelse af hans agenter eller af andre, der er i hans tjeneste, har medvirket til tabet eller skaden.

3. Afladeren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der rammer bortfragteren eller skibet og hidrører fra eller følger af hvilken som helst anden årsag end fejl eller forsømmelse af afladeren, hans agenter, eller andre, der er i hans tjeneste.

4. Ingen deviation for at redde eller forsøge at redde menneskeliv eller bjerge gods på søen og ingen anden rimelig deviation skal anses for

me une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) A »wins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages de marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 F par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises per dues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises ou lieu et au jour ou elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu ou elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) **Lorsqu'un** cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, est en-

ment or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 F per package or unit or 30 F per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as

stridende mod denne konvention eller mod fragtaftalen, og bortfragteren er ikke ansvarlig for noget tab eller skade, der følger deraf.

5. a) Såfremt afladeren ikke før indlastningen har angivet godsets art og værdi, og dette er optaget i konnossementet, skal hverken bortfragteren eller skibet i noget tilfælde være eller blive ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset for et større beløb end 10.000 frs. for hver kollo eller enhed, eller 30 frs. pr. kilo bruttovægt af det tabte eller skadede gods, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb.

b) Det samlede erstatningsbeløb skal fastsættes på grundlag af godsets værdi på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været udlosset fra skibet.

Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

c) Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller enheder, som er opført i konnossementet som pakket i vedkommende indretning anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelsen af bestemmelserne i nærværende

gin sera considéré comme colis j these packages or units are paragraph for så vidt angår
ou unite. concerned.. Except as aforesaid, j disse kolli eller enheder. Bort-

such article of transport shall \ set herfra anses transportind-
be considered, the package or retningen at udgøre kolloen
unit. eller enheden.

d) Par franc, il faut entendre une unite consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

d) A franc means a unit consisting of 65,5 milligrammes of gold of 'millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

d) Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65½ milligram guld af en ni hundredetusindedels finhed. Tidspunktet for omregning til national valuta af det tilkendte beløb skal afgøres efter dornstolslandets ret.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'une acte ou d'une omission du transporteur qui a eulieu, soit avec Vintention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en resulterait probablement.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

e) Hverken bortfragter en eller skibet skal kunne påberåbe sig ansvarsbegrænsningen i denne paragraf, hvis det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af bortfragteren selv foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

f) Lo declaration mentionnée à Valinea a) de ces 'paragraph e, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

f) Den angivelse, der er omtalt i punkt a) i denne paragraf gælder, hvis den er optaget i konnossementet som formodning, men binder ikke bortfragteren.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à Valinea a) de ce paragraphe peuvent être déterminées pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

g) Ved overenskomst mellem bortfragteren, skibsforen eller bortfragterens agent og afladeren kan der fastsættes andre maksimumsbeløb end nævnt i •punkt a) i denne paragraf, forudsat at det vedtagne maksimum ikke er lavere end det der anførte tilsvarende maksimum.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage cause aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly

h) Hverken bortfragteren eller skibet er i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren i konnossementet mod bedre

chargeur a fait sciemment une fausse declaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de nième façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 4bis

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pour-

misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 4bis

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such as

vidende har afgivet en urigtig erklæring om godsets art eller værdi.

6. Let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, til hvis indlastning bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent ikke ville have givet samtykke, hvis de havde haft kendskab til dets art og beskaffenhed, kan bortfragteren til enhver tid før udlosningen bringe i land på et hvilket som helst sted. Ødelægge eller gøre det uskadeligt uden erstatning, og afladeren af sådant gods skal være ansvarlig for al skade og alle udgifter, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsage af indlastningen. Hvis sådant gods er indlastet med bortfragterens vidende og samtykke, og det senere medfører fare for skibet eller lasten, kan bortfragteren på samme måde bringe godset i land, ødelægge eller gøre det uskadeligt uden ansvar for ham, bortset fra bidrag til almindeligt havari, om sådant foreligger.

Art. 4 bis.

1. Indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som denne konvention foreskriver, skal anvendes på et hvert krav mod bortfragteren for tab eller skade på, gods dækket af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontrakts forhold eller på ansvar uden for kontrakt.

2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller agenter (såfremt disse ikke er

ra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que 1e transporteur peut invoquer en vertu de 1a Convention.

servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

uafhængige kontrahenter) skal sådanne folk og agenter have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragieren kan påberåbe sig i henhold til denne konvention.

3. L'ensemble des montants j mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas 1a limite prévue par 1a présente Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

3. Det samlede ansvar for bortfragteren og sådanne folk og agenter skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som konventionen fastsætter.

4. Toutefois, 1e préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du present article, s'il est prouvé que 1e dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

4. Dog skal bortfragter ens folk eller agenter ikke have ret til at benytte sig af bestemmelserne i denne artikel, såfremt det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af folkene eller agenten selv, foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Article 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par 1a présente Convention, pourvu que eet abandon ou cette augmentation soit inséré dans 1e connaissance délivré au chargeur.

Aucune disposition de 1a présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais se des connaissements sont émis dans 1e cas d'un navire sous l'empire d'une chartepartie, ils sont soumis aux termes de 1a présente Convention. Aucune disposition dans ces régies ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Art. 5.

Bortfragteren kan helt eller delvis give afkald på sine rettigheder eller ansvarsfrigtagelse efter denne konvention, eller udvide sit ansvar eller sine forpligtelser efter konventionen, såfremt der om afkaldet eller udvidelsen optages bemærkning i det konnossement, der leveres til afladeren.

Ingen bestemmelse i denne konvention finder anvendelse på certepartier; men hvis konnossementer udstedes i tilfælde, hvor skibet er under certeparti, skal de være underkastet bestemmelserne i denne konvention. Ingen bestemmelse i disse regler er til hinder for i konnossementet at optage en hvilken som helst lovlig bestemmelse om almindeligt havari.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet legal.

11 est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles; a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article I shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are

Art. 6.

Uden hinder af bestemmelserne i de foregående artikler kan bortfragtere, skibsføreren eller bortfragterens agent og afladeren med hensyn til nærmere angivet gods af enhver art frit indgå aftaler med hvilke som helst bestemmelser om bortfragterens ansvar og forpligtelser for godset, om bortfragterens rettigheder og ansvarsfritagelser med hensyn til godset eller hans forpligtelser med hensyn til skibets sødygtighed, forsåvidt denne aftale ikke er i strid med lov og ærbarhed eller vedrørende hans folks eller agents påpasselighed og omhu ved lastningen, behandlingen, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen og losningen af gods, der befordres over søen; alt forudsat at i så fald intet konnossement er eller bliver udstedt, og at de aftalte vilkår optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og bære påtegning herom.

Enhver således sluttet aftale skal have fuld retsvirkning.

Der er dog enighed om, at denne artikel ikke skal komme til anvendelse på almindelige kommercielle ladninger, der falder indenfor sædvanlig handelsvirksomhed, men kun på andre ladninger, hvor det gods, der skal befordres, er af sådan beskaffenhed eller i sådan tilstand, og de omstændigheder, vilkår og betingelser, under hvilke be-

se faire sont de nature à justifier une convention speciale. such as reasonably to justify a special agreement. fordringen skal udføres, er af sådan art. at en særlig overenskomst må findes berettiget.

Article 7

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, reserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Art. 7.

Ingen bestemmelse i denne konvention hindrer bortfragteren eller afladeren i at optage i en overenskomst bestemmelser, betingelser, forbehold eller ansvarsfritagelser vedkommende bortfragterens eller skibets forpligtelser og ansvar i anledning af tab eller skade, der rammer godset, eller vedkommende omsorgen, bevaringen og behandlingen af godset forud for indlastningen i og efter udlosningen fra det skib, med hvilket godset befordres over søen.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment! relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.

Artikel. 8.

Bestemmelserne i denne konvention forandrer hverken de rettigheder eller de forpligtelser, som for bortfragteren følger af de love, der nu gælder om ansvarsbegrænsning for redere af søgående skibe.

Article 9

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 9

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law governing liability for nuclear damage.

Artikel 9.

Denne konvention skal være uden betydning for bestemmelser i nogen international konvention eller national lovgivning angående ansvar for nukleare skade.

Article 10

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront d toute connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats diff events, quand:

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

Artikel 10.

Bestemmelserne i denne konvention skal anvendes på alle konnessementer, der angår transport af gods mellem havne i to forskellige stater, såfremt:

a) 1e connaissance est émis dans un Etat contractant- ou	a) the bill of lading is issued in a contracting State, or	a) konossementet er udstedt i en kontraherende stat eller
b) 1e transport a lieu au depart d'un port d'un Etat contractant- ou	b) the carnage is from a port in a contracting State, or	b) transporten finder sted fra en havn i en kontraherende stat eller
c) 1e connaissance prévoit que les dispositions de 1a présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur dormant effet régiront 1e contrat.	c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,	c) den aftale, som er indeholdt i, eller som fremgår af konnossementet, foreskriver, at bestemmelserne i denne konvention eller en i medfør af denne udfærdiget national lovgivning skal regulere aftalen, uanset skibets, bort fragter ens, afladerens, modtagerens eller en hvilken som helst anden interesseret persons nationalitet.
quelle que soit 1a nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.	! whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.	!
Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de 1a présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.	Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.	Enhver kontraherende stat skal anvende bestemmelserne i denne konvention på de ovennævnte konnossementer.
Le present article ne force pa, atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de 1a présente Convention aux connaissements non visés par les alineas précédents.	This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs.	Denne artikel skal ikke være til hinder for, at en kontraherende stat anvender konventionens bestemmelser på andre konnossementer, end de der er nævnt ovenfor.

Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved den 11. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1961.

Passagerkonventionen.

Som grundlag for konferencens arbejde med spørgsmålet om tilvejebringelse af ensartede regler angående passagerbefordring forelå et af den 10. diplomatiske søretskonference i 1957 vedtaget konventionsudkast, der igen byggede på et af Comité Maritime International på Madrid-konferencen i 1955 udarbejdet udkast. På konferencen i 1957 blev konventionsudkastet vedtaget som et „projet définitif“ med 26 stemmer mod 0, og det var derfor almindeligt ventet, at konventionsudkastet uden større vanskeligheder ville blive vedtaget af konferencen. Under komitéarbejdet fremkom der imidlertid et meget stort antal ændringsforslag til konventionsteksten, og forhandlingerne blev, som allerede foran antydte, meget komplicerede og langvarige, således at det af komiteen færdigbehandlede udkast først kunne komme til behandling i plenarforsamlingen på konferencens sidste dage. Konventionsudkastet blev i plenarforsamlingen efter en fornyet langvarig diskussion med behandling af yderligere en række ændringsforslag vedtaget med 36 stemmer for og ingen imod. 9 lande, herunder U. S. A., England, Frankrig, Tyskland og Holland, afholdt sig fra at stemme. På konferencens sidste dag blev konventionen undertegnet af følgende stater:

Forbundsrepublikken Tyskland, Belgien, Burma, Cambodien, Chile, Vatikanstaten, Danmark. Den Dominikanske Republik, Spanien, Grækenland, Indien, Italien. Liberia, Marokko, Norge, Filippinerne, Polen, Portugal, Den Forenede Arabiske Republik, Sverige, Schweiz, Tyrkiet og Jugoslavien.

Trods de mange ændringsforslag, der havde foreligget til behandling, kom den vedtagne konvention ikke til at adskille sig afgørende fra det i 1957 vedtagne udkast.

Hovedpunkterne i konventionen er, at rederen er ansvarlig efter Culpa-reglen og reglen om de af ham beskæftigede folks fejl overfor skibets passagerer for personskade. at ansvaret er begrænset til 250.000 Poincaré-francs (ca. 115.000 danske kr.) for hver passager, og at aftaler, der fritager bortfrakteren for ansvar overfor passageren eller som fastsætter lavere ansvarsbeløb end konventionen, er ugyldige.

Konventionen omfatter befordring af passagerer, der befordres med et søgående skib „under a contract of carriage“. Konventionen omfatter herefter såvel passagerer, der har betalt for befordringen som passagerer, der befordres i henhold til anden aftale, men derimod ikke f. eks. blindpassagerer eller skibbrudne, der optages undervejs. Konventionen omfatter kun befordring med „seagoing ship“ og kan således ikke finde anvendelse på f. eks. havnerundfart eller sejlads på søer og indenlandske vandveje. Endvidere er konventionens anvendelse begrænset til international befordring, hvilket er defineret som befordring mellem to havne beliggende i forskellige stater eller mellem havne beliggende i samme stat, for så vidt skibet undervejs anløber en havn i en anden stat. Om muligheden for at tage reservation med hensyn til anden befordring end ren national transport henvises til bemærkningerne nedenfor vedrørende den til konventionen knyttede protokol.

Konventionen omfatter kun skade, der overgår en passager, medens han er ombord på skibet eller i færd med at gå om bord eller fra borde, derimod ikke den skade, der indtræffer, medens en passager opholder sig på kajen eller anden havneinstitution i forbindelse med ind- eller udskibning. Dog omfatter konventionen skade, der indtræffer under søtransport til eller fra skibet, for så vidt omkostningerne ved denne transport

omfattes af billetprisen eller hvis fartøjet, der bruges, er stillet til rådighed af rederiet.

Konventionen omfatter kun skade på passagerens person „personal injury“, hvilket forstås som omfattende såvel dødsfald, legemsskade af enhver art som sygdomme, herunder også sindssygdomme.

Krav om erstatning i henhold til konventionens regler kan kun gøres gældende af passageren selv eller på hans vegne, eller i dødstilfælde af personer, overfor hvem han havde forsørgerpligt. Skriftligt erstatningskrav må fremsættes overfor rederen inden 15 dage, efter at passageren gik fra borde; ellers har passageren bevisbyrden for, at den skade, der er overgået ham, er opstået under befordringen. Erstatningskrav efter konventionen forældes på 2 år regnet fra dødsfaldet eller fra det tidspunkt, hvor passageren gik fra borde.

Rederens ansvar efter konventionen er som nævnt i princippet baseret på Culpareglen og reglen om ansvar for det af ham beskæftigede personales fejl eller forsømmelse. Konventionen fremhæver særligt bortfragterens ansvar for, at der er udvist tilstrækkelig agtpågivenhed med hensyn til skibets sødygtighed, bemanning og udrustning ved rejsens påbegyndelse, og at der stedse under rejsen er gjort det fornødne for at sikre passagerernes sikkerhed.

Med hensyn til spørgsmålet om bevisbyrden for at en skade er culpøst forvoldt, bestemmer konventionen, at det påhviler bortfragteren at bevise, at skaden hverken kan bebrejdes ham eller hans folk, såfremt den er opstået ved eller i forbindelse med forlis, kollision, stranding, eksplosion eller brand. I alle andre tilfælde påhviler bevisbyrden den, der rejser erstatningskrav. Spørgsmålet om betydningen af egen skyld afgøres i overensstemmelse med national ret. Konventionen indeholder iøvrigt ikke egentlige jurisdiktionsbestemmelser, men det fastslås, at aftaler indgået før skaden indtrådte, der har til formål at henvise tvistemål indenfor konventionens område til afgørelse ved voldgift eller til et særligt værneting, skal være ugyldige. Det samme gælder aftaler om at overvælte en bevisbyrde, som påhviler bortfragteren, på passageren.

Erstatningskravet kan som anført ikke overstige 250.000 Pomcaré-francs pr. capita, j

medmindre andet er aftalt. Ved national lovgivning, kan der dog fastsættes et højere begrænsningsbeløb som gældende for bortfragtere, der er statsborgere i den pågældende stat. Sagsomkostninger er ikke inkluderet i begrænsningsbeløbet. Begrænsningsreglerne i passagerkonventionen skal ikke betragtes som havende ophævet reglerne om begrænsning af rederens samlede erstatningsansvar (det globale ansvar) i henhold til Bruxelles-konventionerne af 1924 eller 1957 eller i henhold til national lovgivning. Dette sidste er udtrykkelig nævnt i art. 8 for at undgå, at passagerkonventionen skulle føre til ubegrænset ansvar i stater, der vel har nationale bestemmelser om begrænsning af rederansvaret, men som ikke har tiltrådt nogen af begrænsningskonventionerne. Det fastslås i art 7, at bortfragteren ikke vil være berettiget til at nyde godt af begrænsningsreglerne, hvis skaden er forvoldt af bortfragteren selv med forsæt eller grov uagtsomhed (recklessly and with knowledge that damage would probably result).

I en til konventionen knyttet protokol åbnes der mulighed for i forbindelse med ratifikationen at gøre reservation på 3 punkter. Det første vedrører det allerede nævnte forhold, at transporten er af en sådan karakter, at den ikke ifølge det pågældende lands lovgivning betragtes som en international rejse. Denne reservationsmulighed vil bl. a. kunne benyttes af de nordiske lande til at fastholde de gældende særlige regler om befordring mellem de nordiske lande, jfr. sølovens § 171. stk. 3, og dette forhold blev udtrykkelig fremdraget under forhandlingerne.

Dernæst er der efter protokollen mulighed for at undlade at anvende konventionen, når passageren og bortfragteren begge er statsborgere i det pågældende land, og endelig giver protokollen adgang til at gennemføre konventionen enten ved at give selve konventionen lovkraft eller ved at indarbejde konventionens regler i den nationale lovgivning.

Ikke mindst fra de skandinaviske landes side lagde man stor vægt på at få fastslået, at der ikke skulle være adgang til at tage yderligere reservationer end de nævnte 3 i forbindelse med ratifikation af konventionen, og man fremlagde et ændringsforslag,

der tilsigtede at få dette udtrykt i protokollen. Dette forslag blev imidlertid efter langvarige forhandlinger og flere afstemninger sluttelig forkastet med 23 stemmer mod 17. og efter det på konferencen passerede, kan man ikke se bort fra den mulighed, at visse lande herefter vil kunne ratificere konventionen med vidtgående reservationer. Det fremgik således af forhandlingerne, at man bl. a. fra amerikansk og britisk side var interesseret i gennem en reservation helt at afskaffe per capita-begrænsningen.

Konventionen indeholder ingen regler om ansvar for passagerernes bagage. Der blev under konferencen bl. a. fra skandinavisk side gjort energiske forsøg på at få regler om ansvaret for bagage optaget i konventionen, men dette blev kategorisk afvist ud fra den formelle betragtning, at bagagespørgsmålet ikke var omhandlet i konventionsudkastet fra 1957, der dannede grundlag for konferencens arbejde, og således ikke kunne betragtes som værende på dagsordenen.

**Convention internationale
pour l'unification de certaines
regies en matiere de transport
de passagers par mer et
Protoeole**

(Bruxelles, 29 avril 1961)

*Les Hautes Parties Con-
tractantes.*

*Ay ant reconnu l'utilité de
fixer d'un commun accord I
certaines regies uniformes I
concernant le transport par
mer de passagers,*

*Ont decide de conclure une I
convention à eet effet, et, en i
conséquence, sont convenues .
de ce qui suit:*

Article I

Dans la présente Conven-
tion, les termes suivants sont
employés dans le sens indiqué
ci-dessous:

a) « transporteur » com-
prend l'une quelconque des
personnes suivantes, partie
à un contrat de transport: le
propriétaire du navire ou
l'affrèteur ou l'armateur:

b) « contrat de transport »
signifie un contrat conclu
par un transporteur ou pour
son compte, pour le transport
de passagers, à l'exception
d'un contrat d'affrètement;

c) « passager » signifie uni-
quement une personne trans-
portée sur un navire en vertu
d'un contrat de transport;

d) « navire » signifie uni-
quement un bâtiment de mer;

e) « transport » comprend
la période pendant laquelle
le passager est à bord du
navire, ainsi que les opera-
tions d'embarquement et de
débarquement de ce passager,

International Convention for
the unification of certain rules
relating to the carriage of
passengers by sea and Proto-
col

(Brussels, April 29th, 1961)

*The High Contracting
Parties,*

*Having recognized the de-
sirability of determining by
agreement certain uniform
rules relating to the carriage
of passengers by sea.*

*Have resolved to conclude
a convention for this pur-
pose and to this and have
agreed as follows:*

Article 1

In this Convention, the
following terms shall have
the meanings hereby assigned
to them:

a) "carrier" includes any
of the following persons who
enters into a contract of
carriage: the shipowner, the
charterer or the operator of
the ship;

b) "contract of carriage"
means a contract made by or
on behalf of a carrier to carry
passengers, but does not in-
clude a charter party;

c) "passenger" means only
a person carried in a ship
under a contract of carriage;

d) "ship" means only sea-
going ship;

e) "carriage" covers the
period while a passenger is
on board the ship, and in the
course of embarking or dis-
embarking; but does not
include any period while the

International konvention om
den unification af visse ensartede
regler angående transport af
passagerer til søs og protokol

(Bruxelles den 29. april 1961)

De kontraherende parter,

*Som har erkendt ønskelig-
heden af, at der ved overens-
komst fastsættes visse ens-
artede regler angående trans-
port af passagerer til søs,*

*Har besluttet at afslutte en
konvention med dette formål
og er derfor enedes om føl-
gende:*

Artikel 1.

I denne konvention har de
nedenstående udtryk den ne-
denfor angivne betydning:

a) „bortfragter“ omfatter
enhver af de følgende perso-
ner, som indgår aftale om
transport: ejeren, rederen,
befragteren eller andre, der
benytter skibet i ejerens sted;

b) „transportaftale“ bety-
der en kontrakt indgået af
bortfragteren eller på dennes
vegne vedrørende transport
af passagerer, men omfatter
ikke et certeparti;

c) „passagerer“ betyder
alene en person, der transpor-
teres med et skib i henhold til
en transportaftale;

d) „skib“ betyder alene et
søgående skib;

e) „transport“ omfatter den
periode, hvor en passager
er om bord på skibet eller
under indskibning eller ud-
skibning, men omfatter ikke
den periode, hvor passagere-

mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilise pour ce transport accessoire a été à la disposition du passager par le porteur;

f) « transport international » signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;

g) « Etat Contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat Contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat Contractant.

Article 3

1. Lorsque un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence

passenger is on a marine station or on a quay or other port installation. In addition, "carriage" includes transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;

f) "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;

g) "Contracting State" means a State whose ratification or adherence to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if either the ship flies the flag of a Contracting State or if, according to the contract of carriage, either the place of departure or the place of destination is in a Contracting State.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship he shall exercise due diligence, and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due

ren befinder sig i en havne-station eller på kaj eller i en anden havneinstallation.

„Transport“ omfatter endvidere transport ad søvejen fra land til skib og omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport, eller hvis det dertil anvendte fartøj stilles til passagerens disposition af bortfragteren;

f) „international transport“ betyder enhver transport, hvor ifølge transportaftalen afskibningsstedet og bestemmelsesstedet er beliggende enten i samme stat, for så vidt skibet under vejs anløber en havn i en anden stat, eller i to forskellige stater;

g) „en kontraherende stat“ betyder en stat, hvis ratifikation af eller tilslutning til denne konvention er trådt i kraft, og hvis opsigelse deraf ikke er trådt i kraft.

Artikel 2.

Denne konvention skal finde anvendelse på enhver international transport, såfremt enten skibet fører en kontraherende stats flag, eller såfremt enten afskibningsstedet eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten er beliggende i en kontraherende stat.

Artikel 3.

(1) Når bortfragteren er ejer af skibet skal han drage tilbørlig omsorg for og sikre sig, at hans folk og agenter i udøvelsen af deres tjeneste drager tilbørlig omsorg for, at skibet er og holdes i sø-

raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au § 1. du présent article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

3. Sauf dans les cas prévus au § 2. du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur.

Article 5

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence

diligence to make and keep the ship seaworthy and properly manned equipped and supplied at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage and in all other respects to secure the safety of the passengers.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment exercise due diligence in the respects set out on § 1. of this Article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage so suffered occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death or personal injury arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding explosion or fire.

3. Except as provided in § 2 of this Article, the burden of proving the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall be on the claimant.

Article 5

If the carrier proves that the death of, or personal

dygtig stand, og at det er tilstrækkeligt bemandet, udrustet og forsynet ved påbegyndelsen af transporten, og på ethvert tidspunkt under den, samt i enhver anden retning sørge for passagerernes sikkerhed.

(2) Såfremt bortfragteren ikke er ejer af skibet, skal han sikre sig, at ejeren, respektive rederen, eller den som i rederens sted disponerer over skibet samt disses folk og agenter i udøvelsen af deres tjeneste, udøver tilbørlig omsorg som anført i denne artikels § (1).

Artikel 4.

(1) Bortfragteren er ansvarlig for skade, som hidrører fra passagerens død eller legemsskade, hvis den begivenhed, som foranlediger skaden, finder sted under transporten og skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragterens eller hans folks eller agenter side under udøvelse af deres tjeneste.

(2) Fejlen eller forsømmelsen skal anses at ligge hos bortfragteren, hans folk eller agenter, om ikke det modsatte bevises, såfremt døden eller legemsskaden er opstået ved eller i forbindelse med skibbrud, kollision, stranding eller ildebrand.

(3) Bortset fra de i § (2) i denne artikel nævnte tilfælde skal bevisbyrden for fejl eller forsømmelse hos bortfragteren, hans folk eller agenter ligge hos sagsøgeren.

Artikel 5.

Hvis bortfragteren kan bevise, at passageren ved egen

du passager a cause sa mort ou ses lésions corporelles, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

injury to the passenger was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from this liability in accordance with the provisions of its own law.

fejl eller forsømmelse har forårsaget eller medvirket til, at dødsfaldet eller legemsskaden indtraf, afgør domstolen i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor sagen pådømmes, om bortfragteren helt eller delvis skal fritages for ansvar.

Article 6

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de 250.000 francs, unite consistant en 65,5 milligrammes d'or an. titre de 900 millièmes de fin. La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or, s'effectuera suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.

Article 6

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 250 000 francs, each franc consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Conversion of this sum into national currencies other than gold shall be made according to the gold value, of such currencies at the date of payment.

Artikel 6.

(1) Bortfragterens erstatningsansvar for en passagers død eller legemsskade skal i intet tilfælde overstige 250.000 francs, hver franc består af 65½ milligram guld af ni hundrede tusindedels finhed. Det anførte beløb kan omregnes til national mønt med afrundede tal. Omregning af dette beløb til en anden national møntenhed end guld skal være i overensstemmelse med guldværdien for denne møntenhed på betalingsdagen.

2. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Where in accordance with the law of the Court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

(2) Såfremt skadeserstatning ifølge domstolslandets lov fastsættes i form af periodiske udbetalinger, skal disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

3. Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

3. Nevertheless the national legislation of any High Contracting Party may fix as far as the carriers who are subjects of such State are concerned a higher *per capita* limit of liability.

(3) Ikke desto mindre kan enhver af de høje kontraherende parter for bortfragtere, som er den pågældende stats undersåtter, i deres nationale lovgivning fastsætte højere ansvarsgrænser *per capita*.

4. De même, par un contrat special avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

4. The carrier and the passenger may also agree by special contract to a higher *per capita* limit of liability.

(4) Ligeledes kan bortfragteren og passageren ved særlig overenskomst fastsætte en højere ansvarsgrænse *per capita*.

5. Les frais de justice alloués et taxes par un tribunal dans les instances en

5. Any legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not

(5) Retsomkostninger, som tilkendes og fastsættes af domstolen under en retssag

dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.

be included in the limits of liability prescribed in this Article.

vedrørende skadeserstatning, er ikke omfattet af den begrænsning af erstatningsansvaret, som foreskrives i denne artikel.

6. Les limitations de responsabilité prévues par le présente article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager ou en son nom ou par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

6. The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passengers, his personal representatives, heirs or dependents on any distinct occasion.

(6) Grænser for erstatningsansvaret, som foreskrives i denne artikel, skal finde anvendelse på summen af de krav, der i forbindelse med en bestemt begivenhed rejses af eller for en passager af nogen, som handler på dennes vegne eller af hans arvinger eller andre af ham afhængige.

Article 7

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur faite, soit avec l'intention de provoquer un dommage en résulterait probablement.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Artikel 7.

Bortfragterens skal ikke være berettiget til at påberåbe sig ansvarsbegrænsningsreglen i art. 6, såfremt det bevises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af bortfragteren selv, i den hensigt af påføre skade, eller uanset at han indså, at skade ville være en sandsynlig følge heraf.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Artikel 8.

Bestemmelserne i denne konvention skal ikke have nogen indflydelse på de rettigheder eller forpligtelser, som tilkommer eller påhviler bortfragteren i medfør af bestemmelserne i internationale konventioner om begrænsning af rederansvaret for ejere af skibe, som anvendes i åben sø eller i relation til nogen national lov angående sådan begrænsning.

Article 9

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans

Article 9

Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependents or to prescribe a

Artikel 9.

Enhver aftale, som indgås forud for den begivenhed, som foranlediger skaden, og som har til formål at fritage bortfragteren fra hans ansvar over for passageren, eller nogen som handler på dennes vegne, hans arvinger

la présente Convention, ou à j renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal détermine, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

eller andre af ham afhængige, eller at foreskrive lavere grænser, end hvad der er fastsat i denne konvention såvel som enhver sådan aftale, som har til formål at flytte bevisbyrden fra bortfragteren eller at kræve retstvister indbragt for et særligt værneting eller for voldgift, skal være ugyldig; en sådan aftales ugyldighed skal imidlertid ikke medføre, at selve transportaftalen bliver ugyldig, men denne skal forblive underkastet bestemmelserne i denne konvention.

Article 10

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. En cas de lésions corporelles, subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

Article 10

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.

3. In case of the death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependents of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Artikel 10.

(1) Krav på skadeserstatning må uanset det til grund liggende forhold, kun rejses under iagttagelse af de vilkår og begrænsninger, som er angivet i denne konvention.

(2) Krav på skadeserstatning i anledning af legemsskade på en passager kan kun rejses af eller på passagerens vegne.

(3) I tilfælde af passagerens død kan krav på skadeserstatning kun rejses af de, der handler på den afdødes vegne, hans arvinger eller andre af ham afhængige, og kun hvis sådanne personer ifølge domstolslandets lov er berettiget til at gøre kravet gældende.

Article 11

1. En cas de lésions corporelles du passager, celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date du débarquement. Faute de se conformer à cette prescription, le pas-

Article 11

1. In case of personal injury suffered by a passenger, he shall give written notice of such injury to the carrier within fifteen days of the date of disembarkation. If he fails to comply with this requirement, the passen-

Artikel 11.

(1) I tilfælde af, at en passager pådrager sig legemsskade, skal han skriftligt underrette bortfragteren om skaden inden 15 dage efter dagen for udskibningen. Undlader han at iagttage denne regel, skal han i mangel af bevis på det

sager sera presume, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.

2. Les actions en réparation du prejudice resultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles se prescrivent par deux ans.

3. En cas de lésions corporelles, ce délai de prescription court à compter du jour du débarquement.

4. En cas de décès survenu en cours de transport, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.

5. En cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant le décès postérieurement au débarquement. le délai court à partir de la date du décès, sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.

6. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance regie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

Article 12

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsa-

ger shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound.

2. Actions for damages arising out of the death or personal injury of a passenger shall be time barred after a period of two years.

3. In case of personal injury, the limitation period shall be calculated from the date of the disembarkation of the passenger.

4. In the event of death occurring during carriage the limitation period shall be calculated from the date on which the passenger should have disembarked.

5. In the event of personal injury which occurs in the course of carriage and results in death after disembarkation the limitation period shall be calculated from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation.

6. The law of the Court seized of the case shall govern rights of suspension and interruption of the limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation.

Article 12

1. If an action is brought against a servant or agent of a carrier arising out of damages to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of

modsatte antages at være uskadt ved udskibningen.

(2) Krav om skadeserstatning på grund af en passagers dødsfald eller legemsskade forældes efter en periode på 2 år.

(3) I tilfælde af legemsskade skal forældelsesfristen regnes fra dagen for passagerens udskibning.

(4) I tilfælde af dødsfald under transporten skal forældelsesfristen regnes fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet.

(5) I tilfælde af, at en legemsskade, som indtræffer under transporten medfører dødsfald efter udskibning, skal forældelsesfristen regnes fra den dag, dødsfaldet indtrådte; dog skal denne periode ikke overstige 3 år fra den dag, udskibningen fandt sted.

(6) Domstolslandets lov skal være afgørende for forlængelse eller afbrydelse af forældelsesfristerne i denne artikel; dette skal dog i intet tilfælde medføre, at krav i medfør af denne konvention rejses efter udløbet af en periode på 3 år fra den dag, udskibningen fandt sted.

Artikel 12.

(1) Såfremt krav rejses mod nogen, som er ansat hos eller agent for bortfragteren vedrørende skader, som denne konvention omhandler, skal han, såfremt han godtgør, at han har handlet i udøvelse af sin tjeneste, kunne påberåbe sig de samme fritagelser eller

bilité que peut invoquer le j
transporteur en vertu de la
présente Convention.

the defences and limits of
liability which the carrier
himself is entitled to invoke
I under this Convention.

begrænsninger i ansvaret,
som bortfragteren er beret-
tiget til at påberåbe sig i med-
før af denne konvention.

2. Le montant total de la
reparation qui, dans ce cas,
peut être obtenu du trans-
porteur et de ses préposés,
ne pourra dépasser les dites
limites.

2. The aggregate of the
amounts recoverable from the
carrier, his servants and ag-
ents, in that case, shall not
exceed the said limits.

(2) I dette tilfælde kan det
sammenlagte beløb af de
skadeserstatninger, som kan
kræves af bortfragteren, hans
folk og agenter, ikke over-
stige de anførte grænser.

3. Toutefois, le préposé ne
pourra se prévaloir des dis-
positions des §§ 1. et 2. du
present article, s'il est prouvé
que le dommage résulte d'un
acte ou d'une omission de ce
préposé faits, soit avec l'in-
tention de provoquer un dom-
mage, soit témérement et
avec conscience qu'un dom-
mage en résulterait probable-
ment.

3. Nevertheless, a servant
or agent of the carrier shall
not be entitled to avail him-
self of the provisions of §§ 1.
and 2. of this Article if it
is proved that the damage
resulted from an act or omis-
sion of the servant or agent
done with intent to cause
damage or recklessly and
with knowledge that damage
would probably result.

(3) Dog skal bortfragterens
folk og agenter ikke kunne
påberåbe sig bestemmelserne
i §§ (1) og (2) i denne artikel,
såfremt det bevises, at skaden
skyldes en handling eller
undladelse af den ansatte
eller agenten i den hensigt at
påføre skade, eller uanset at
han indså, at skade ville
være en sandsynlig følge her-
af.

Article 13

La Convention s'applique
aux transports à titre com-
mercial effectués par l'Etat
ou les autres personnes mora-
les de droit public dans les
conditions prévues à l'Article

Article 13

This Convention shall be
applied to commercial car-
riage within the meaning of
Article 1 undertaken by Sta-
tes or Public Authorities.

Artikel 13.

Denne konvention skal fin-
de anvendelse på transport,
som udføres af stater eller
offentlige myndigheder i kom-
mercielt øjemed, og som fal-
der inden for rammerne af,
hvad der er angivet i art. 1.

Article 14

La présente Convention ne
porte pas atteinte aux dis-
positions des conventions in-
ternationales ou des lois na-
tionales régissant la respon-
sabilité pour dommages nu-
cléaires.

Article 14

This Convention shall not
affect the provisions of any
international Convention or
national law which governs
liability for nuclear damage.

Artikel 14.

Denne konvention skal ikke
have indflydelse på bestem-
melserne i nogen internatio-
nal konvention eller national
lov, der regulerer ansvaret
for nuclear skade.

Article 15

La présente Convention i-
sera ouverte à la signature
des Etats représentés à la
onzième session de la Confe-
rence diplomatique de Droit
Maritime.

Article 15

This Convention shall be
open for signature by the
States represented at the
eleventh session of the diplo-
matic Conference on Mari-
time Law.

Artikel 15.

Denne konvention skal væ-
re åben for undertegnelse af
de stater, som var repræsen-
teret ved den 11. diplo-
matiske søretskonference.

Article 16

La présente Convention j-
sera ratifiée et les instru-

Article 16

This Convention shall be j-
ratified and the instruments j-

Artikel 16.

Denne konvention skal ra-
tificeres, og ratifikationsdo-

ments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 17

1. La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, trois mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, elle entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

Tout Etat non représenté à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée par l'article 17. § 1.

Article 19

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation par le Gouvernement belge.

of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 17

1. This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 18

Any State not represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 17, § 1.

Article 19

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date which notification thereof has been received by the Belgian Government.

kumenterne skal deponeres hos den belgiske regering.

Artikel 17.

1. Denne konvention træder i kraft mellem de to stater som først ratificerer den, tre måneder efter deponeringen af det andet ratifikationsdokument.

2. For hver stat som har undertegnet konventionen og som har ratificeret denne efter deponeringen af det andet ratifikationsdokument, skal konventionen træde i kraft tre måneder efter, at dens ratifikationsdokument er deponeret.

Artikel 18.

Enhver stat som ikke var repræsenteret på den 11. diplomatiske søret skonference, kan tiltræde denne konvention.

Tiltrædelsesdokumentet skal deponeres hos den belgiske regering.

Konventionen træder i kraft for den tiltrædende stat tre måneder efter den dato, på hvilken denne stats tiltrædelsesdokument blev deponeret, men ikke før den dag konventionen i henhold til art. 17, pkt. 1, træder i kraft.

Artikel 19.

Enhver af de kontraherende parter er berettiget til at opsig denne konvention når som helst efter konventionens ikrafttræden for den pågældende kontraherende stat. Dog får sådan opsigelse først virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse herom er modtaget af den belgiske regering.

Article 20

1. To ute Haute Partie Contractante peut, au moment dela ratification, de l'adhésion ou à tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement beige que la présente Convention s'applique à tels pays qui n'ont pas encore accédé à la souveraineté et dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits pays trois mois après la date de reception de cette notification par le Gouvernement beige.

L'Organisation des Nations Unies peut se prévaloir de cette disposition lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un pays ou lorsqu'elle en assure les relations internationales.

2. L'Organisation des Nations Unies ou toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une declaration au titre du § 1. du présente article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement beige que la Convention cesse de s'appliquer aux pays en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de reception par le Gouvernement beige de la notification de dénonciation.

Article 21

Le Gouvernement beige notifiera aux Etats représentés à la onzième session de la Conference diplomatique de Droit Maritime ainsi qu'aux

Article 20

1. Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the countries which have not yet obtained sovereign rights and for whose international relations it is responsible.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the countries; named therein.

The United Nations Organisation may apply the provisions of this Article in cases where they are the administering authority for a country or where they are responsible for the international relations of a country.

2. The United Nations Organisation or any High Contracting Party which has made a declaration under § 1. of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such country.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 21

The Belgian Government shall notify the States represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the

Artikel 20.

1. Enhver af de kontraherende parter kan på tidspunktet for deres ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention eller når som helst derefter ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering erklære, på hvilke af de territorier som endnu ikke har opnået suverænitet og for hvis internationale forbindelser de er ansvarlige, konventionen skal finde anvendelse.

Konventionen skal tre måneder efter datoen for den belgiske regerings modtagelse af sådan meddelelse blive anvendelig for så vidt angår de deri nævnte territorier.

De forenede Nationer kan benytte sig af denne bestemmelse i tilfælde, hvor organisationen er administrerende myndighed for et territorium, eller for hvis internationale forbindelse den er ansvarlig.

2. De forenede Nationer eller enhver af de kontraherende parter, som har afgivet en erklæring i henhold til paragraf 1 i denne art., kan når som helst derefter ved meddelelse til den belgiske regering erklære, at konventionen skal ophøre med at gælde for vedkommende territorium.

Denne opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse derom er modtaget af den belgiske regering.

Artikel 21.

Den belgiske regering skal underrette de stater, som var repræsenterede ved den 11. diplomatiske søretskonference og de stater, som til-

Etats qui adherent à la présente Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhesions reçues en application des articles 15, 16 et 18.

2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, en application de l'article 17.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale de la Convention en exécution de l'article 20.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 19.

acceding States to this Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Article 15, 16 and 18.

2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 17.

3. The notifications with regard the territorial application of the Convention in accordance with Article 20.

4. The denunciations received in accordance with Article 19.

træder denne konvention, om følgende:

1. De undertegnelser, ratifikationer og tiltrædelser, som er modtaget i henhold til art. 15, 16 og 18.

2. Den dag, da denne konvention skal træde i kraft i henhold til art. 17.

3. Meddelelser vedrørende den territoriale anvendelse af konventionen i henhold til art. 20.

4. De opsigelser, som modtages i henhold til art. 19.

Article 22

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Hautes Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 29 avril 1961, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les ar-

Article 22

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such High Contracting Party or at any thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the High Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, whose credentials have been duly accepted, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 29th day of April, 1961, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain

Artikel 22.

Enhver af de kontraherende parter kan tre år efter denne konventions ikrafttræden i forhold til vedkommende kontraherende part, eller når som helst derefter, begære, at en konference sammenkaldes med henblik på at overveje ændringer i konventionen.

Enhver af de kontraherende parter, som ønsker at benytte sig af denne ret, skal underrette den belgiske regering, som, under forudsætning af at en trediedel af de kontraherende parter er enige derom, skal sammenkalde konferencen inden seks måneder neder derefter.

Til bevidnelse heraf har de undertegnede behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention,

Udfærdiget i Bruxelles den 29. april 1961 på fransk og engelsk, hvilke to tekster er lige autentiske og i et enkelt eksemplar, som forbliver deponeret hos den belgiske re-

archives du Gouvernement
beige lequel en délivrera des
copies certifiées conformes.

deposited in the archives of
the Belgian Government,
which shall issue certified
copies.

gering, der skal udstede be-
kræftede genparter.

PROTOCOLE

Toute Haute Partie Con-
tractante pourra, lors de la
signature, de la ratification
ou de l'adhésion à la présente
Convention, formuler les re-
serves suivantes:

1. de ne pas appliquer la
Convention aux transports
qui, d'après sa loi nationale,
ne sont pas considérés comme
transports internationaux;

2. de ne pas appliquer la
Convention, lorsque le pas-
sager et le transporteur sont
tous deux ressortissants de
cette Partie Contractante.

3. de donner effet à cette
Convention, soit en lui don-
nant force de loi, soit en in-
cluant dans sa législation
nationale des dispositions de
cette Convention sous une
forme appropriée à cette le-
gislation.

PROTOCOL

Any High Contracting
Party may at the time of
signing, ratifying or acceding
to this Convention make the
following reservations:

1. not to give effect to the
Convention in relation to
carriage which according to
its national law is not con-
sidered to be international
carriage;

2. not to give effect to the
Convention when the pas-
senger and the carrier are
both subjects of the said
Contracting Party;

3. to give effect to this
Convention either by giving
it the force of law or by
including the provisions of
this Convention in its national
legislation in a form appro-
priate to that legislation.

PROTOKOL

Enhver af de høje kon-
traherende parter kan ved
ved undertegnelsen eller ra-
tifikationen af eller tilslut-
ningen til denne konvention
tage følgende forbehold:

1. at konventionen ikke
skal finde anvendelse på så-
dan transport, som ifølge dets
nationale lov ikke betragtes
som international transport;

2. at konventionen ikke
skal finde anvendelse, når
såvel passageren som bort-
fragteren er undersåtter i den
pågældende stat;

3. at sætte konventionen i
kraft enten som lov eller ved
i sin nationale lovgivning at
optage konventionens be-
stemmelser i en efter denne
lovgivning passende form.

Uddrag af beretningen afgivet af den danske delegation ved den 12. diplomatiske søretskonference i Bruxelles 1967.

Konventionen om passagerbagage.

Allerede i forbindelse med udarbejdelsen af konventionen om transport af passagerer ved C.M. I. s konference i Madrid i 1955 var der indføjet bestemmelser om passagerbagage. På Bruxelles-konferencerne i 1957 og 1961 blev disse bestemmelser imidlertid ikke optaget i passager-konventionen.

Som grundlag for konferencens arbejde med tilvejebringelse af ensartede regler om befordring af passagerbagage forelå et udkast, udarbejdet af C. M. I. på en konference i Stockholm i 1963. Udkastet fulgte i store træk passager-konventionen, men afveg på forskellige punkter derfra. Den konvention, som er blevet resultatet af Bruxelles-konferencen, ligger meget nær op af passager-konventionen af 1961. Ved den følgende gennemgang af enkeltheder i bagage-konventionen vil der blive gjort opmærksom på nogle af afvigelserne.

Ligesom passager-konventionen indeholder bagage-konventionen i art. 1 en række definitioner. Af særlig interesse er definitionen på bagage, som omfatter genstande og køretøjer, som rederen transporterer i forbindelse med en aftale om passagerbefordring, med undtagelse af tilfælde hvor de pågældende genstande eller køretøjer transporteres i henhold til certeparti eller konnossement, eller hvor transporten er underkastet den internationale konvention vedrørende transport af passagerer og bagage med jernbane. Endvidere er levende dyr undtaget fra bagagebegrebet.

Art. 1 indeholder endvidere en særlig definition af håndbagage, som - bortset fra et enkelt tilfælde - omfatter bagage, der findes i eller på en passagers køretøj.

I lighed med passager-konventionen finder konventionen anvendelse på international transport (art. 2). Herved forstås begge konventioner transport, som i henhold til

transport-aftalen foregår mellem to havne i samme stat, hvis der anløbes en havn i en anden stat undervejs, eller mellem to havne i forskellige stater. Mens passager-konventionen indeholder en bestemmelse i en vedføjet protokol om ret for staterne til at reservere sig ikke at anvende konventionen på transport, som i henhold til deres nationale lov ikke betragtes som international transport, findes en tilsvarende bestemmelse ikke i passagerbagage-konventionen. Den tillader imidlertid en anden reservation af betydning i denne forbindelse, nemlig ret til at undlade at anvende konventionen, når passager og reder begge er statsborgere i den pågældende stat (art. 16).

Også med hensyn til spørgsmålet om, i hvilke tilfælde konventionen er bindende for deltagerstaterne, afviger passagerbagage-konventionen noget fra passager-konventionen. Begge konventioner skal anvendes, såfremt skibet hører hjemme i en kontraherende stat. Passagerbagage-konventionen skal endvidere bringes i anvendelse, hvis befordringsaftalen er indgået i en kontraherende stat, eller afskibningshavnen i henhold til aftalen er beliggende i en kontraherende stat. I henhold til passager-konventionen art. 2 skal denne konvention derimod bringes i anvendelse, når enten afskibningshavnen eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsaftalen er beliggende i en kontraherende stat.

Den periode, som omfattes af konventionens ansvarsregler, defineres særskilt henholdsvis med hensyn til håndbagage og med hensyn til andre former for bagage.

For håndbagages vedkommende er det tiden, mens bagagen er om bord på skibet eller i færd med at blive bragt om bord eller fra borde. Derudover omfattes tiden, mens bagagen er i rederens eller hans agents varetægt på kajen eller i en havnebygning samt

under transport over vandet fra land til skib eller omvendt, hvis omkostningerne herved er inkluderet i billetprisen, eller hvis rederen har stillet skib til disposition for denne transport for passageren.

Med hensyn til anden bagage drejer det sig om tiden fra overleveringen til rederen eller hans agent i land eller om bord indtil tilbageleveringen.

Art. 1 indeholder ligeledes en definition af ordene „tab af eller skade på bagagen“, idet dette også omfatter det økonomiske tab som følge af, at bagagen ikke bliver tilbageleveret passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, på hvilket bagagen er blevet eller burde være blevet transporteret. Derimod omfattes ikke forsinkelser som følge af strejke eller lock-out.

Art. 3 indeholder regler om rederens forpligtelser med hensyn til skibets sødygtighed. I lighed med passagerkonventionen påhviler forpligtelserne i så henseende rederen såvel ved begyndelsen af rejsen som under rejsen. Dette står i modsætning til det udkast, der blev forelagt konferencen, i henhold til hvilket dette krav alene blev stillet til rederen ved rejsens begyndelse.

Reglerne om rederens ansvar findes i art. 4. Hovedreglen er ligesom i passagerkonventionen, at rederen er ansvarlig efter culpa-reglen samt for sine folks fejl.

I det oprindelige udkast til bagagekonventionen var det bestemt, at rederen skulle være ansvarsfri for sine folks nautiske fejl under rejsen. Denne ansvarsfriheds-regel er i det endelige konventionsudkast begrænset til at angå skade på køretøjer. Med hensyn til anden bagage gælder hovedreglen på samme måde som ved ansvaret i henhold til passagerkonventionen.

Derimod gælder en særlig ansvarsfriheds-regel for tab af penge, værdipapirer og andre værdigenstande såsom guld, sølv, ure, juveler og kunstgenstande. Men hensyn til sådanne værdier er rederen ansvarsfri, medmindre det modsatte er aftalt udtrykkeligt og skriftligt.

Bevisbyrden for skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte skaden, er indtrådt i forbindelse med transporten, påhviler passageren. Med hensyn til bevisbyrden for culpa sonder konventionen mellem håndbagage og anden bagage. For håndbagages vedkommende påhviler bevisbyrden

passageren. medmindre tabet opstår i forbindelse med skibbrud, kollission, stranding, eksplosion eller ildebrand. I disse sidste tilfælde samt for anden bagages vedkommende formodes skaden at være forårsaget ved culpa, medmindre det modsatte bevises. For håndbagages vedkommende stemmer bevisbyrde-reglen med passagerkonventionen.

Spørgsmålet om betydningen af *egen* skyld afgøres ifølge art. 5 i overensstemmelse med *lex fori*, ligesom tilfældet er i henhold til passagerkonventionen.

Art. 6 indeholder reglerne om erstatningsansvarets begrænsning. For håndbagages vedkommende er ansvarsgrænsen sat til 10.000 Poincaré Fr. pr. passager, svarende til ca. 4.600 kr. Med hensyn til køretøjer inklusive bagage i eller på disse er grænsen sat til 30.000 Poincaré Fr. pr. køretøj eller ca. 13.800 kr. Endelig sættes grænsen for ansvaret for skade på andet end håndbagage og køretøjer til 16.000 Fr. pr. passager eller ca. 7.300 kr.

I det udkast, som forelå ved konferencens begyndelse, var de tilsvarende beløb 6.000, 20.000 og 10.000 Fr. Der er således tale om ikke uvæsentlige forhøjelser af maximumsgrænsen for ansvaret. De i konventionen indeholdte ansvarsgrænser fremkom som en kompromis-løsning, idet der forelå forslag om at forhøje de tre ansvarsgrænser til henholdsvis 15.000, 46.000 og 25.000 Fr. Ligesom ved passagerkonventionen kan der træffes aftale mellem rederen og passageren om en højere ansvarsgrænse, og endvidere kan der mellem de samme parter træffes aftale om, at passageren påtager sig en selvrisiko på ikke over 1.500 Fr. ved skade på biler og ikke over 100 Fr. ved skade på anden bagage. Denne selvrisiko får dog kun betydning, såfremt det virkelige tab ligger under ansvarsgrænsens maximumsbeløb eller bringes ned under denne grænse ved anvendelse af selvrisiko-bestemmelsen.

Ligesom passagerkonventionen indeholder også bagagekonventionen i art. 7 en bestemmelse om, at rederen ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningsreglen, hvis det bevises, at tabet skyldes en handling eller undladelse af rederen selv med den hensigt at påføre skade eller forsætligt. Muligvis omfattes også grov uagtsomhed eller en del af området for grov uagtsomhed af bestemmel-

sen. Bestemmelsen har følgende ordlyd i den engelske originaltekst:

„The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

Art. 10 indeholder reklamlationsbestemmelser. Hvor det drejer sig om synlig skade, skal passageren reklamere skriftligt, før han går fra borde, hvis det drejer sig om håndbagage, og senest ved modtagelsen af al anden bagage. Drejer det sig om skade, som ikke er åbenbar, må reklamationen ligeledes skriftligt afgives senest 15 dage efter ankomsten eller udleveringen eller efter det tidspunkt, da udleveringen skulle have fundet sted. Betydningen af reklamlationsreglerne er, at der, hvis de ikke er opfyldt, opstilles en formodning for, at passageren har modtaget bagagen ubeskadiget. Herudover gælder der en absolut forældelsesfrist på 2 år. Afbrydelse og suspension af forældelsen er underkastet *lex fori*, idet dette dog ikke kan medføre en forlængelse af forældelsen udover 3 år.

Art. 11 udvider begrænsningsreglerne til også at gælde sager imod rederens folk.

I art. 12 fastslås det på samme måde som i art. 9 i passager-konventionen, at aftaler, som indgås før den hændelse, som medfører tabet, og som har til formål at befri rederen for ansvar eller foreskrive lavere ansvarsgrænser end konventionens eller forbedre rederens bevismæssige stilling, skal betragtes som uskræve. Derimod indeholder art. 12 ikke som passager-konventionens art. 9 en regel om ugyldighed af jurisdiktions- og voldgiftsaftaler.

Til gengæld indeholder bagage-konventionens art. 13 en særlig regel om domstolskompetence. I sin oprindelige udformning tilsigtede bestemmelsen at give passageren valget mellem nogle bestemte fora og til gengæld udelukke ham fra at anlægge sag ved nogen anden domstol. Da det imidlertid måtte befrygtes, at denne bestemmelse ville være i strid med arrest-konventionen af 1952 og derfor ville forhindre de lande, der har tilsluttet sig denne konvention eller

ønsker at tilslutte sig den, i at tilslutte sig passagerbagage-konventionen, opnåedes der enighed om som udgangspunkt at stille passageren frit med hensyn til valget af domstol. Samtidig fastslås det imidlertid i art. 13, at parterne har lov at aftale en jurisdiktionsklausul i transportaftalen, gående ud på at begrænse passagerens valg af forum til følgende fora:

1. sagsøgtens domicil eller hovedforretningssted,
2. afskibningshavnen eller bestemmelsesstedet i henhold til befodringsaftalen, eller
3. sagsøgerens domicil, hvis sagsøgte har et forretningssted der og er underkastet den pågældende stats jurisdiktion.

Når først hændelsen, der foranlediger skaden, er indtruffet, kan parterne træffe en hvilken som helst aftale om jurisdiktion eller voldgift.

Endelig indeholder konventionen i art. 16 en bestemmelse, som blev indføjet på foranledning af U. S. A. Den giver de kontraherende stater ret til at foretage en reservation, gående ud på, at vedkommende stat med hensyn til befodringsaftaler, som indgås i den pågældende stat med henblik på en rejse, som tager sin begyndelse i en havn, der er beliggende i den pågældende stat, kan fastsætte regler om formen for og type størrelsen af bestemmelser, som skal indføres i billetten om indholdet af bagage-konventionen. Tanken er, at hvis sådanne regler ikke overholdes, vil U. S. A. fratræde overtræderen retten til at gøre ansvarsbegrænsning gældende i henhold til bagagekonventionen.

Art. 17 og art. 18 indeholder regler om løsning af internationale tvistigheder vedrørende fortolkning og anvendelse af konventionen.

Konventionen står åben for tiltrædelse af de på konferencen repræsenterede stater samt andre stater, der er medlemmer af F. N. eller særorganisationerne. Den træder i kraft, når den er ratificeret af 5 stater.

Konventionen blev i sin endelige formulering vedtaget med 39 stemmer. Ingen stemte imod, mens 10 afholdt sig fra at stemme. 26 lande, herunder Danmark, har indtil nu signeret konventionen.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer | **International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea** | **International konvention om indførelse af visse ensartede regler angående transport af passagerbagage til søs**

(Bruxelles, 27 mai 1967)

(Brussels, May 27th, 1967)

(Bruxelles den 27. maj 1967)

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer.

Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit:

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea.

Have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

De kontraherende parter,

Som har erkendt ønskeligheden af, at der ved overenskomst fastsættes visse regler angående transport af passagerbagage til søs,

Har besluttet at afslutte en konvention med dette formål og er derfor enedes om følgende:

Article I

Dans la présente Convention les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

a) « transporteur » comprend le propriétaire, l'affrètement ou l'exploitant du navire, qui, ayant conclu un contrat de transport de passager, s'est engagé à transporter ses bagages:

b) « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport:

c) « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;

d) (1) « bagages » signifient tous objets ou véhicules transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passager, à l'exception:

1. d'objets ou véhicules transportés sous l'empire d'une Charte-Partie ou d'un connaissement:

Article 1

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

a) "carrier" includes the shipowner, charterer or operator who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage;

b) "passenger" means only a person carried in a ship under contract of carriage;

c) "ship" means only a sea-going ship;

d) (1) "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier in connection with a passenger's contract of carriage; excluding:

1. articles or vehicles carried under a charter-party or bill of lading;

Artikel 1.

I denne konvention har de nedenstående udtryk den nedenfor angivne betydning:

a) „bortfragter" omfatter den ejer, reder, befragter eller anden, der iøvrigt benytter skibet i ejerens sted, og som efter at have indgået aftale om transport af en passager påtager sig at transportere dennes bagage.

b) „passager" betyder alene en person, der transporteres med et skib i henhold til en transportaftale.

c) „skib" betyder alene et søgående skib.

d) (1) „bagage" betyder enhver genstand eller ethvert køretøj, som transporteres af bortfragteren i forbindelse med en kontrakt om transport af en passager med undtagelse af:

1. genstande eller køretøjer, som transporteres i hold til et certeparti eller konnossement,

2. d'objets ou véhicules dont le transport est régi par la Convention internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;

2. articles or vehicles, if the carriage is governed by the international Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

2. genstande eller køretøjer. såfremt transporten er underkastet bestemmelserne i den internationale konvention om transport af passagerer og bagage med jernbane.

3. d'animaux vivants.

3. live animals;

3. levende dyr.

(2) « bagages de cabine » signifient les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine, ou sous sa garde. Sauf pour pour l'application de l'article 6 paragraphe (1), « bagages de cabine » comprend les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule.

(2) "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody, except for the application of Article 6 paragraph (1), "cabin luggage" includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

(2) „håndbagage“ betyder bagage, som passageren har med sig, eller i sin kahyt, eller som er i hans varetægt. Med undtagelse af anvendelsen af art. 6 § 1 omfatter „håndbagage“ sådan bagage, som passageren har i eller på sit køretøj.

e) « transport » comprend les périodes suivantes:

e) "carriage" covers the following periods:

e) „transport“ omfatter følgende perioder:

(1) en ce qui concerne les bagages de cabine, la période pendant laquelle les bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement. En outre, le « transport » comprend la période pendant laquelle lesdits bagages sont sous la garde du transporteur ou de son préposé soit dans une gare maritime soit sur un quai ou dans une autre installation portuaire, ainsi que durant la période où s'effectue le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilise pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur.

(1) with regard to cabin luggage, the period while the luggage is on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation. In addition, "carriage" covers the period while such luggage is in custody of the carrier or his agent either in a marine station or on a quay or in any other port installation, as well as the period during the transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;

(1) Med hensyn til håndbagage, den periode hvor bagagen er om bord på skibet eller under indlastning eller udlosning. Desuden omfatter „transport“ såvel den periode, hvor bagagen er i bortfragterens eller hans agents varetægt, hvad enten dette er i en havnestation eller på kaj eller i en anden havneinstallation, som den periode hvor bagagen transporteres ad søvejen fra land til skib og omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport, eller hvis det dertil anvendte fartøj stilles til passagerens disposition af bortfragteren.

(2) En ce qui concerne tous les autres bagages, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où lesdits bagages ont été rendus par le transporteur ou son préposé.

(2) with regard to all other luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant and agent on shore or on board until the time of re-delivery by the carrier or his agent;

(2) Med hensyn til al anden bagage, perioden fra bagagen afleveres til bortfragteren eller hans folk eller agent i land eller om bord og indtil den udleveres af bortfragteren eller hans agent.

f) « perte ou donimage aux bagages » comprend le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager en un délai raisonnable à compter de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient dû être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de greves ou de lock-out; j

g) « transport international » signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;

h) « Etat contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

f) "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;

g) "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State, if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;

h) "contracting State" means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

f) „tab af eller skade på bagagen" omfatter økonomiske tab, som hidrører fra, at bagagen ikke udleveres til passageren indenfor en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket bagagen har eller skulle have været befordret, men omfatter ikke forsinkelse som følge af strejke eller lockout.

g) „international transport" betyder enhver transport, hvor ifølge transportaftalen afskibningsstedet og bestemmelsesstedet er beliggende enten i samme stat, for så vidt skibet under vejs anløber en havn i en anden stat, eller i to forskellige stater.

h) „en kontraherende stat" betyder en stat, hvis ratifikation af eller tilslutning til denne konvention er trådt i kraft, og hvis opsigelse deraf ikke er trådt i kraft.

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque

a) le navire est immatriculé dans un Etat contractant, ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat contractant, ou

c) d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat contractant.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if:

a) the ship is registered in a contracting State or

b) the contract of carriage has been made in a contracting State, or

c) the place of departure according to the contract of carriage is in a contracting State.

Artikel 2.

Denne konvention skal finde anvendelse på enhver international transport, såfremt:

a) skibet er registreret i en kontraherende stat eller

b) transportaftalen er indgået i en kontraherende stat eller

c) afskibningsstedet ifølge transportkontrakten er beliggende i en kontraherende stat.

Article 3

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting!

Artikel 3.

(1) Når bortfragteren er ejer af skibet skal han drage omsorg for og sikre sig, at hans folk og agenter i udøvelsen af deres tjeneste med

dans l'exercice de leurs fonctions exercent une diligence raisonnable, pour mettre le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début de transport et à tout moment durant le transport et pour assurer la sécurité du transport des bagages à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe (1) du présent article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable des pertes ou dommages aux bagages si le fait générateur de la perte ou du dommage a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Nonobstant les dispositions de l'article 3 et du paragraphe (1) du présent article le transporteur ne sera pas responsable, en ce qui concerne les véhicules, pour perte ou dommage provenant ou résultant des actes négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.

3. Sauf convention expresse et par écrit, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres

within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transportation of the luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for loss of or damage to luggage if the incident which causes the loss or damage occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. Notwithstanding the provisions of Article 3 and of paragraph (1) of this Article, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

3. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables

tilbørlig omsorg sørger for, at skibet er i sødygtig stand og tilstrækkeligt bemanded, udrustet og forsynet ved påbegyndelsen af transporten, og på ethvert tidspunkt under denne samt i enhver anden retning sørge for en sikker transport af bagagen.

(2) Såfremt bortfragteren ikke er ejer af skibet, skal han sikre sig, at ejeren, respektive rederen, eller den som i rederens sted disponerer over skibet samt disses folk og agenter i udøvelsen af denne tjeneste, udøver tilbørlig omsorg som anført i denne artikels § (1).

Artikel 4.

(1) Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på bagagen, hvis den begivenhed, som foranlediger tabet eller skaden, finder sted under transporten og skyldes fejl eller forsømmelser fra bortfragterens eller hans folk eller agentens side under udøvelsen af deres tjeneste.

(2) Uanset bestemmelsen i art. 3 og § 1 i denne artikel, skal bortfragteren ikke være ansvarlig for tab af eller skade på køretøj, som skyldes eller hidrører fra handlinger, fejl eller forsømmelser af fører, mandskab, lods eller andre, der er i bortfragterens tjeneste med hensyn til navigationen eller behandlingen af skibet under transporten.

(3) Med undtagelse af, hvor dette udtrykkeligt og skriftligt er aftalt, skal bortfragteren ikke være ansvarlig for tab af eller skade på penge,

et autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.

such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments or works of art.

værdipapirer og andre værdigendstande såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

4. La preuve:

a) de l'étendue de la perte ou du dommage,

b) de ce que l'événement qui a causé la perte ou le dommage est survenu au cours du transport, incombe au passager.

4. The burden of proving

a) the extent of the loss or damage,

b) that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of carriage, shall lie with the passenger.

(4) Bevisbyrden for

a) tabets eller skadens omfang og

b) at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten, påhviler passageren.

5. a) Sous réserve du paragraphe (5) (b), la faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou agents, sera présumée, sauf preuve contraire, en ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages.

b) En ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages de cabine, la preuve de cette faute ou négligence incombe au passager sauf si la perte ou le dommage provient d'un naufrage, un abordage, un échouement, une explosion ou un incendie ou ne soit en relation avec l'un de ces événements.

5. a) If luggage has been lost or damaged, the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall, subject to paragraph (5) (b), be presumed unless the contrary is proved.

b) If cabin luggage is lost or damaged, the burden of proving such fault or neglect shall lie with the passenger except when the loss or damage arises from, or in connection with, shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

(5) a) Hvis bagage går tabt eller skades, skal, bortset fra de i § 5 b) nævnte tilfælde, fejlen eller forsømmelsen anses at ligge hos bortfragteren, hans folk eller agenter, om ikke det modsatte bevises.

b) Hvis handbagage går tabt eller skades, skal bevisbyrden for sådanne fejl eller forsømmelser påhvile passageren, medmindre tabet eller skaden er opstået ved eller i forbindelse med skibbrud, kollision, stranding, eksplosion eller ildebrand.

Article 5

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé la perte ou le dommage au y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 5

If the carrier proves that the loss of or damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Artikel 5.

Hvis bortfragteren kan bevise, at passageren ved egen fejl eller forsømmelse har forårsaget eller medvirket til, at tabet af eller skaden på bagagen indtraf, afgør domstolen i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor sagen pådømmes, om bortfragteren helt eller delvis skal fritages for ansvar.

Article 6

1. La responsabilité en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10 000 F par passager.

Article 6

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10 000 F per passenger.

Artikel 6.

(1) Erstatningsansvaret for tab af eller skade på håndbagage skal i intet tilfælde overstige 10.000 francs pr. passager.

2. La responsabilité en cas de perte ou de dommage aux véhicules y compris les bagages transportés à l'intérieur ou sur le véhicule est limitée, dans tous les cas à 30 000 F par véhicule.

3. La responsabilité en cas de perte ou de dommage à tout objet autre que ceux énumérés sous les littéras (1) et (2) est limitée dans tous les cas à 16 000 F par passager.

i. Chaque franc mentionné dans cet article est **considéré** comme se **rapportant** à une unité constituée par 65,5 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

5. Le transporteur et le passager **pourront** convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée.

6. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1 500 F en cas de dommage à un véhicule et 100 F par passager en cas de pertes et dommages aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.

7. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxes par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les Limites de responsabilités prévues au présent article.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30 000 F per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned under (1) or (2) shall in no case exceed 16 000 F per passenger.

4. Each franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

5. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to a higher **limit** of liability.

6. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1 500 F in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 F per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

7. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.

(2) Erstatningsansvaret for tab af eller skade på køretøjer inklusive bagage i eller på disse skal i intet tilfælde overstige 30.000 francs pr. køretøj.

(3) Erstatningsansvaret for tab af eller skade på al anden bagage, end den som er nævnt under (1) og (2), skal i intet tilfælde overstige 16.000 francs pr. passager.

(4) Ved den i denne artikel omhandlede franc forstås en møntenhed, som består af 65 ½ milligram guld af ni hundrede tusindedels finhed. Tidspunktet for omregning af det fastsatte beløb, til national mønt afgøres efter domstolslandets lov.

(5) Bortfragteren og passageren kan ved udtrykkelig og skriftlig aftale fastsætte en højere grænse for erstatningsansvaret.

(6) Bortfragteren og passageren kan ved udtrykkelig og skriftlig aftale bestemme, at erstatningsansvar først skal indtræde, efter at der er foretaget et fradrag på højst 1.500 francs ved skader på køretøjer og højst 100 francs pr. passager i tilfælde af tab af eller skade på anden bagage, således at beløbet skal fratrækkes tabet eller skaden.

(7) Renter af erstatningsbeløbet samt retsomkostninger, som godkendes og fastsættes af domstolen under en retssag vedrørende skadeerstatning, er ikke omfattet af den begrænsning af erstatningsansvaret, som foreskrives i denne artikel.

8. Les limitations de responsabilité prévues par le présente article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

8. The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependents on any distinct occasion.

(8) Grænser for erstatningsansvaret, som foreskrives i denne artikel, skal finde anvendelse på summen af de krav, der i forbindelse med en bestemt begivenhed rejses af eller for en passager af nogen, som handler på dennes vegne eller af hans arvinger eller andre af ham afhængige.

Article 7

Le transporteur déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that the damage would probably result.

Artikel 7.

Bortfragteren skal ikke være berettiget til at påberåbe sig ansvarsbegrænsningsreglen i art. 6, såfremt det bevises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af bortfragteren selv i den hensigt at påføre skade eller, uanset at han indså, at skaden ville være en sandsynlig følge heraf.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Art. 8.

Bestemmelserne i denne konvention skal ikke have nogen indflydelse på de rettigheder eller forpligtelser, som tilkommer eller påhviler bortfragteren i medfør af bestemmelserne i internationale konventioner om begrænsning af rederansvaret for ejere af skibe, som anvendes i åben sø eller i relation til nogen national lov angående sådan begrænsning.

Article 9

Tout(action en responsabilité. à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Article 9

Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

Artikel 9.

Krav på skadeserstatning må, uanset det til grund liggende forhold, kun rejses under iagttagelse af de vilkår og begrænsninger, som er angivet i denne konvention.

Article 10

1. a) En cas de dommage apparent à des bagages, le passager doit adresser des

Article 10

1. a) In case of apparent damage to luggage the claimant shall give written no-

Artikel 10.

1. a) I tilfælde af åbenbar skade på bagage skal fordringshaveren skriftligt un-

protestations écrite au transporteur ou à son agent

(i) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;

(ii) en ce qui concerne toute autre bagage avant ou au moment de la délivrance.

b) En cas de perte ou de dommage non apparent ces protestations doivent être adressées dans les quinze jours de débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait du avoir lieu.

c) Faute de se conformer aux prescriptions de cet article, le passager sera présumé, sauf preuve contraire avoir reçu ses bagages en bon état.

d) Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

2. Les actions en réparation du prejudice résultant de la perte ou du dommage aux bagages se prescrivent après deux années à partir de la date du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

3. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement, et en cas de perte totale du navire

to the carrier or his agent

(i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

(ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery.

b) In the case of loss or of damage which is not apparent, such notice must be given within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

c) If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have received the luggage undamaged.

d) The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subjects of joint survey or inspection.

2. Actions for damages arising out of loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from

derrette bortfragteren eller dennes agent:

i) i tilfælde af håndbagage før eller samtidig med udskibningen

(ii) i tilfælde af al anden bagage før eller samtidig med udleveringen.

b) I tilfælde af ikke åbenbare tab eller skader skal sådan underretning afgives inden 15 dage efter dagen for udskibningen eller udleveringen eller fra det tidspunkt, da udleveringen skulle have fundet sted.

c) Undlader fordringsshaveren at iagttage reglerne i denne artikel, skal han i mangel af bevis på det modsatte antages at have modtaget bagagen i uskadet tilstand.

d) Skriftlig underretning er ikke fornøden, såfremt bagagens tilstand har været genstand for en fælles undersøgelse ved modtagelsen.

2. Krav om skadeserstatning på grund af tab af eller skade på bagagen forældes to år efter dagen for udskibning, eller i det tilfælde at skibet er totalforlist fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted.

3. Domstolslandets lov skal være afgørende for forlængelse eller afbrydelse af forældelsesfristerne i denne artikel; dette skal dog i intet tilfælde medføre, at krav i i medfør af denne konvention rejses efter udløbet af en periode på 3 år fra den dag, udskibningen fandt sted, eller såfremt skibet er totalforlist fra den dag, da

à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

the date when the disembarkation should have taken place.

udskibningen skulle have fundet sted.

Article 11

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser lesdites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 11

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits,

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Artikel 11.

1. Såfremt krav rejses mod nogen, som er ansat hos eller agent for bortfragteren vedrørende skader, som denne konvention omhandler, skal han, såfremt han godtgør, at han har handlet i udøvelsen af sin tjeneste, kunne påberåbe sig de samme fritagelser eller begrænsninger i ansvaret, som bortfragteren er berettiget til at påberåbe sig i medfør af denne konvention.

2. I dette tilfælde skal det sammenlagte beløb af de skadeserstatninger, som kan kræves af bortfragteren, hans folk og agenter, ikke overstige de anførte grænser.

3. Dog skal bortfragterens folk og agenter ikke kunne påberåbe sig bestemmelserne i §§ (1) og (2) i denne artikel, såfremt det bevises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af den ansatte eller agenten i den hensigt at påføre skaden, eller uanset at han indså, at skade ville være en sandsynlig følge heraf.

Article 12

A l'exception de ce qui est prévu à l'article 6 (6), toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur de la perte ou du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur est

Article 12

Except as provided for in Article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the loss or damage purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger, or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which

Artikel 12.

Med undtagelse af, hvad der er anført i art. 6, § 6, skal enhver aftale, som indgås forud for den begivenhed, som foranlediger tabet eller skaden, og som har til formål at fritage bortfragteren fra hans ansvar over for passageren, eller som foreskriver lavere grænser, end hvad der er fastsat i denne konvention, såvel som enhver aftale som har til formål at flytte bevis-

nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

rests on the carrier, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

byrden fra bortfragteren, være ugyldig; en sådan aftales ugyldighed skal imidlertid ikke medføre, at selve transportaftalen bliver ugyldig, men denne skal forblive underkastet bestemmelserne i denne konvention.

Article 13

1. Avant l'événement qui a cause la perte ou le dommage, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, uniquement, soit devant:

a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le Tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;

c) le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.

2. Toute stipulation ayant pour effet de limiter le choix du passager au-delà de ce qui est permis au paragraphe (1) est nulle et non avenue. mais la nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

3. Après l'événement qui a cause le dommage, les parties peuvent librement convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige est soumis.

Article 13

1. Prior to the occurrence of the incident which causes the loss or damage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. Any contractual provision which restricts the claimant's choice of jurisdiction beyond that permitted under paragraph (1) shall be null and void, but the nullity of such provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

3. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Artikel 13.

1. Inden den begivenhed indtræffer, som forårsager tabet eller skaden, kan transportaftalens parter indgå aftale om, at krav om skadeserstatning, efter sagsøgerens eget valg, kun kan indbringes for:

a) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har domicil eller hovedforretningssted,

b) domstolen i afskibningshavnen eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen,

c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har domicil eller fast bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der og iøvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

2. Enhver aftale, som indskrænker sagsøgerens valgret i henhold til § 1, skal være ugyldig; en sådan aftales ugyldighed skal imidlertid ikke medføre, at selve transportaftalen bliver ugyldig, men derimod at denne skal forblive underkastet bestemmelserne i denne konvention.

3. Efter at den hændelse er indtruffet, som har foranlediget tabet eller skaden, kan parterne frit indgå aftale om et hvilket som helst værneting eller om indbringelse for voldgift.

Article 14

La présente Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article 1.

Article 14

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Artikel 14.

Denne konvention skal finde anvendelse på transport, som udføres af stater eller offentlige myndigheder i kommercielt øjemed, og som falder inden for rammerne af, hvad der er angivet i art. 1.

Article 15

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 15

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Artikel 15.

Denne konvention skal ikke have indflydelse på bestemmelser i nogen international konvention eller national lov, der regulerer ansvaret for nuklear skade.

Article 16

Tout o Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes:

Article 16

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

Artikel 16.

Enhver kontraherende part kan ved undertegnelsen eller ratifikationen af eller tilslutningen til denne konvention tage følgende forbehold:

1. de ne pas appliquer la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante:

1. not to give effect to this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

1. at konventionen ikke skal finde anvendelse, når såvel passageren som bortfragteren er den kontraherende parts undersåtter,

2. en donnant effet à la présente Convention, elle pourra, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

2. that in giving effect to this Convention, it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

2. at parten når konventionen sættes i kraft, skal kunne fastsætte regler i den nationale lovgivning om formen for og den typografiske størrelse af bestemmelser om anvendelse af denne konventions regler, som indføres i transportaftaler, som indgår inden for den pågældende parts territorium med henblik på en rejse, hvor indskibningshavnen er beliggende inden for den pågældende parts territorium.

Article 17

Tout différend entre les Parties Contractantes concer-

Article 17

Any dispute between two or more Contracting Parties

Artikel 17.

Enhver tvistighed mellem to eller flere kontraherende

nant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation. est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 18

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 17. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 19

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 20

La présente Convention sera ratifiée et les instruments

concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the State of the Court.

Article 18

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 17 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 19

This Convention shall be open for signature by the States represented at the twelfth session of the diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 20

This Convention shall be ratified and the instruments

stater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, som ikke kan løses ved forhandling, skal på begæring af en af de implicerede henskydes til voldgiftsavgørelse. Hvis parterne ikke inden 6 måneder efter anmodningen om voldgiftsavgørelse opnår enighed om voldgiftsrettens sammensætning, kan enhver af dem henskyde tvisten til Den Internationale Domstol i overensstemmelse med domstolens statutter.

Artikel 18.

1. Enhver kontraherende part kan på tidspunktet for undertegnelsen eller ratifikationen af denne konvention eller ved tiltrædelsen af denne erklære, at den ikke anser sig for bundet af art. 17. Over for en part, der har taget en sådan reservation, skal de øvrige kontraherende parter ikke være bundet af art. 17.

2. Enhver kontraherende part, som har taget reservation i henhold til paragraf 1 kan når som helst tilbagekalde sin reservation ved at gøre anmeldelse herom til den belgiske regering.

Artikel 19.

Denne konvention skal være åben for undertegnelse af de stater, som var repræsenteret ved den 12. diplomatiske søretskonference.

Artikel 20.

Denne konvention skal ratificeres, og ratifikationsdoku-

de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

menterne skal deponeres hos den belgiske regering.

Article 21

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.

2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 21

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Artikel 21.

1. Denne konvention træder i kraft tre måneder efter den dato, på hvilken der er deponeret fem ratifikationsdokumenter.

2. For hver stat, som har undertegnet konventionen og som har ratificeret denne efter deponeringen af det femte ratifikationsdokument, skal konventionen træde i kraft tre måneder efter, at dens ratifikationsdokument er deponeret.

Article 22

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.

2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 21 paragraphe (1).

Article 22

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 21 paragraph (1).

Artikel 22.

1. Stater, som er medlemmer af FN eller dertil knyttede særorganisationer, men som ikke var repræsenteret ved den 12. diplomatiske søretskonference, kan tiltræde denne konvention.

2. Tiltrædelsesdokumentet skal deponeres hos den belgiske regering.

3. Konventionen træder i kraft for den tiltrædende stat tre måneder efter den dato, på hvilken denne stats tiltrædelsesdokument blev deponeret, men ikke for den dag konventionen i henhold til art. 21, paragraf 1, træder i kraft.

Article 23

Chacune des Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après l'entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dé-

Article 23

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such Contracting Party.

Artikel 23.

Enhver af de kontraherende parter er berettiget til at opsiges denne konvention når som helst efter konventionens ikrafttræden for den pågældende kontraherende

nonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la dénonciation par le Gouvernement belge.

Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

stat. Dog får sådan opsigelse først virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse herom er modtaget af den belgiske regering.

Article 24

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté, ou dont ils assurent les relations internationales, ceux auxquels s'applique la présente Convention.

La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article 24

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Artikel 24.

1. Enhver af de kontraherende parter kan på tidspunktet for deres ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention eller når som helst derefter ved skriftlig meddelelse til den belgiske regering erklære, på hvilke af de territorier, for hvis internationale forbindelser de er ansvarlige, konventionen skal finde anvendelse.

Konventionen skal tre måneder efter datoen for den belgiske regerings modtagelse af sådan meddelelse blive anvendelig for så vidt angår de deri nævnte territorier.

2. Enhver af de kontraherende parter, som har afgivet en erklæring i henhold til paragraf 1 i denne art., kan når som helst derefter ved meddelelse til den belgiske regering erklære, at konventionen skal ophøre med at gælde for vedkommende territorium. Denne opsigelse får virkning et år efter den dato, på hvilken meddelelse derom er modtaget af den belgiske regering.

Article 25

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhesions revues en application des articles 19, 20 et 22.

Article 25

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 19, 20 and 22.

Artikel 25.

Den belgiske regering skal underrette de stater, som var repræsenterede ved den 12. diplomatiske søretskonference og de stater, som tiltræder denne konvention, om følgende:

1. De undertegnelser, ratifikationer og tiltrædelser, som er modtaget i henhold til art. 19, 20 og 22.

2. La date à la quelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 21.

3. Les notifications faites en execution des articles 18 et 24.

4. Les dénonciations recues en application de l'article 23.

2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 21.

3. The notifications with regard to Articles 18 and 24.

4. The denunciations received in accordance with Article 23.

2. Den dag, da denne konvention skal træde i kraft i henhold til art. 21.

3. Meddelelser i henhold til art. 18 og 24.

4. De opsigelser, som modtages i henhold til art. 23.

Article 26

Toute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, demander la reunion d'une Conference chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la présente Convention.

Toute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conference dans les six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

Article 26

Any Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such Contracting Party, or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments of this Convention.

Any Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Artikel 26.

Enhver af de kontraherende parter kan tre år efter denne konventions ikrafttræden i forhold til vedkommende kontraherende part, eller når som helst derefter, begære, at en konference sammenkaldes med henblik på at overveje ændringer i konventionen.

Enhver af de kontraherende parter, som ønsker at benytte sig af denne ret, skal underrette den belgiske regering, som, under forudsætning af at en tredjedel af de kontraherende parter er enige derom, skal sammenkalde konferencen inden seks måneder derefter.

Til bevidnelse heraf har de undertegnede behørigt befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

Udfærdiget i Bruxelles den 27. maj 1967 på fransk og engelsk, hvilke to tekster er lige autentiske og i et enkelt eksemplar, som forbliver deponeret i arkivet hos den belgiske regering, der skal udstede bekræftede genparter.

Udkast til international konvention om indførelse af visse ensartede regler angående transport af passagerer og deres bagage til søs.¹⁾
(Tokyo, 1969).

International draft convention for the unification of certain rules relating to the carriage by sea of passengers and their luggage.

The purpose of this draft of a combined Convention is to harmonize the Convention of 1961 relating to Passengers with the Convention of 1967 relating to Passengers' Luggage. The provisions of the 1961 Convention have been amended only so far as necessary. The only amendment of substance is the indication of increase of the limits of liability.

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage by sea of passengers and their luggage,

Have decided to conclude a Convention for this purpose and thereto agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following expressions insofar as they apply, have the meaning hereby assigned to them:

1/"carrier" includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;

2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or for the carriage of a passenger and his luggage, as the case may be, with the exception of:

- a) a charter party or a contract under a bill of lading;
- b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

3. "ship" means only a seagoing vessel;

4. "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;

5. "luggage" means any article or vehicle, with the exception of live animals, carried by the carrier under a contract of carriage;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 1, cabin luggage includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lockouts;

8. "carriage" covers the following periods:

- a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and his luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. Carriage does not include the period during which the passenger is in a marine station or on a quay or in or on any other port installation but does include the period so far as cabin luggage is concerned if such luggage is in the custody of the carrier or his servant or his agent;

¹⁾ De fleste bestemmelser i dette udkast svarer til bestemmelserne i passagerkonventionen og bagagekonventionen (bilag 8 og 10) hvorfor alene den engelske tekst er medtaget her.

b) with regard to all other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of redelivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if there is an intermediate port of call in another State;

10. "contracting State" means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2.

This Convention shall apply to any international carriage if:

1. the ship is registered in a contracting State, or
2. the contract of carriage has been made in a contracting State, or
3. the place of departure, according to the contract of carriage, is in a contracting State.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at anytime during the carriage and in all other respects to secure the safe transport of the passengers and their luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in this Article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to his luggage if the incident which caused the damage so suffered occurs in the course of the carriage and is due to

the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the passenger.

3. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents, referred to in paragraph 1 of this Article, shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. In respect of all other luggage, the fault or neglect of the carrier, his servant and agents, shall be presumed, unless there is proof to the contrary, in all cases of loss or damage, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage.

4. In all other cases the burden of proving the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents shall lie with the passenger.

Article 5

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

2. Unless agreed expressly and in writing the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewelry, ornaments or works of art.

Article 6

If the carrier proves that the death or personal injury to the passenger or the loss of or damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 7

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed [500,000] francs. Where in accordance with the law of the Court seized

of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

2. Nevertheless, the national legislation of any contracting State may fix, as far as the carriers who are subjects of such State are concerned, a higher per capita limit of liability.

Article 8

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10,000 francs per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30,000 francs per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned in the preceding paragraphs shall in no case exceed 16,000 francs per passenger.

4. The carrier and the passenger may agree expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,500 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 francs per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

2. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

Article 10

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

3. The limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 11

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Articles 7, 8 and 10 (1), if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.

3. In the case of death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 13

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

- a) in the case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;
- b) in the case of apparent damage to luggage:
 - (i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;
 - (ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;
- c) in the case of loss of or damage to luggage which is not apparent, within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

2. If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound and have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14

1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss of or damage to luggage shall be timebarred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

- a) in the case of personal injury, from the date of the disembarkation of the passenger;
- b) in the event of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the event of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
- c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 15

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the

servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 16

1. Prior to the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

- a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or
- b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or
- c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 17

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, except as provided in Article 8, paragraph 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the choice of the claimant beyond the limit allowed in Article 16, paragraph 1, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 18

1. The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier and his servants or agents provided for in international Conventions relating to the

limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

2. This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 19

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States for Public Authorities.

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make one of the following reservations:

- a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or
- b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers.

2. The Contracting Party which has made a declaration in accordance with this Article shall not be bound by the provisions of the Convention which have been excluded by this declaration and the other Contracting Parties shall not be bound by the provisions which have been excluded with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

3. The Contracting Party having made a declaration in accordance with this Article may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government with the result that it shall also be a Contracting Party to the provisions of the Convention which had heretofore been excluded. The withdrawal of the declaration shall take effect three months after the date when it has been deposited.

Article 21

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. not to give effect to the provisions of this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

2. that in giving effect to the provisions of this Convention it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Article 22

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention . . . (o. s. v. som art. 17 i bagagekonventionen).

Article 23

(som art. 18 i bagagekonventionen).

Article 24-31

(Protokollære bestemmelser.)

Article 32

In respect of the relations between States which have ratified or adhered to this Convention, this Convention shall replace and abrogate:

- a) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20, 1 (a), the International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passengers' luggage by sea (1967); and
- b) in the case of any State which has not made a declaration under Article 20, 1 (b), the International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea and Protocol (1961).

Nordiske parallelttekster.

Dansk tekst

FEMTE KAPITEL

Om befordring af gods.

I. Indledende bestemmelser.

§ 71

Stk. 1. Ved „bortfragter“ forstås i dette kapitel den, der slutter aftale om befordring af gods med skib for en anden, befragteren. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

Stk. 3. Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

§ 72

Med undtagelse af, hvad der følger af § 122, § 123 og § 168 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

§ 73

Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74

Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75

Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbortfragtning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

Norsk tekst

KAP. 5

Befordring av god«

/. Innledende bestemmelser.

§ 71

Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale påtar seg befordring av gods med skip for en annen. befrakteren. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen.

Reisebefraktning foreligger hvor frakten skal betales pr. reise, tidsbefraktning hvor frakten skal betales pr. tidsenhed.

Reisebefraktning kan være helbefraktning, delbefraktning eller stykgodsbefraktning. Delbefraktning foreligger hvor avtalen gj elder mindre enn et helt skip eller en full last og det brukes certeparti.

§ 72

Med unntak av det som følger av §§ 122, 123 og 168, får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet er avtalt eller følger av sed vane.

§ 73

Gjelder fraktavtalen et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip.

§ 74

Gjelder fraktavealen et helt skip eller en full last, kan bortfrakteren ikke ta med gods for andre enn befrakteren.

§ 75

Overdrar befrakteren sine rettigheter etter fraktavtalen til en annen eller utnytter han avtalen ved frembortfraktning, vedblir han å være ansvarlig for at avtalen oppfylles.

Svensk tekst

Finsk tekst¹⁾

FEMTE KAPITLET

Om befordran av gods

/. *Inledande bestämmelser.*

71 §

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid.

Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegods-befraktning. Delbefraktning föreligger, om avtalet gäller mindre än helt fartyg eller full last och för avtalet användes certeparti.

72 §

Bestämmelserna i detta kapitel skola, med undantag som föränledes av 122, 123 och 168 §§, lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer af sedvänja.

73 §

Gäller fraktavtal bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra avtalet med annat fartyg.

74 §

Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, får bortfraktaren icke medtaga gods för annan än befraktaren.

75 §

Overlåter befraktaren sina rättigheter enligt frakavtalet till annan eller underbortfraktar han fartyget, svarar han likväl för att avtalet fullgöres.

¹⁾ Finsk tekst föreligger ikke i en endelig udformning for så vidt angår kapitel 5.

Dansk tekst

//. Rejsebefragtning.

Sødygtighed.

§ 76

Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkelig bemannet, provianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

§ 95

Stk. 1. Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetagt.

Stk. 2. Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonnossement, der angiver, at indlastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonnossement til afladeren, skal dette tilbageleveres, når han modtager ombordkonnossement. I stedet for udstedelse af nyt konnossement kan modtagelseskonnossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og om tiden for indlastningen. Når modtagelseskonnossementet er påtegnet således, betragtes det som et ombordkonnossement.

Stk. 3. Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset mod at erstatte bortfragteren deraf følgende udgifter.

Stk. 4. Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs.

§ 97

Stk. 1. Har gods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er afladeren pligtig at be-

Norsk tekst

//. Reisebefraktning

Sjødyktighet.

§ 76

Bortfrakteren skal med tilbørlig omhu sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert, og at lasterom, kjøle- og fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarlig stand til mottagelse, befordring og bevaring av godset.

§ 95

Etter å ha mottatt godset i sin varetekt, skal bortfrakteren eller skibsføreren eller den bortfrakteren ellers har bemyndiget, på avlasterens forlangende utstede mottakskonossement, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger.

Når godset er innlastet, kan avlasteren forlange utstedt ombordkonossement, som angir at inniasting er foretatt. Har han tidligere fått mottakskonossement, er det dog et vilkår at han leverer dette tilbake. Istedenfor at det utstedes nyt konossement, kan mottakskonossement gis påtegning om navnet på det eller de skip som godset er innlastet i, og om tiden for innlastningen. Når mottakskonossementet har fått slik påtegning, anses det som ombordkonossement.

Hvis det ikke medfører vesentlig ulempe, kan avlasteren kreve særskilte konnossementer for de enkelte deler av godset mot å erstatte bortfrakteren de utgifter som derav følger.

Blir det i henhold til fraktavtalen utstedt konnossement med andre vilkår enn fastsatt i avtalen, og dette medfører øket ansvar for bortfrakteren, skal befrakteren holde ham skadesløs.

§ 97

Har gods forårsaket tap for bortfrakteren, plikter avlasteren å betale erstatning dersom

Svensk tekst

Finsk tekst

//. Om resebefraktning

Om fartygets behöriga skick

76 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att

- a) fartyget är sjovärdigt;
- b) fartyget är behörigen bemannat, provianter at och utrustat;
- c) lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för att mottaga, befordra och bevara godset.

95 §

Sedan b ortfraktaren mottagit godset i sin vård samt erforderliga handlingar och uppgifter föreligga, skall bortfraktaren eller befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

När godset inlastats, skall bortfraktaren, befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement. Har mottagningskonossement utfärdats, skall det återlämnas innan ombordkonossement utfärdas. Antecknas på mottagningskonossementet namnet på det eller de fartyg, i vilka godset lastats, samt tid för lastningen, utgör handlingen ombordkonossement.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet. Han skall dock ersätta kostnaden därför.

Utfärdas enligt åtagande i fraktavtalet konossement med andra villkor för godsets befordran än de i avtalet upptagna och åsamkas bortfraktaren därigenom ökat ansvar, skall betraktaren hålla honom skadeslös.

97 §

Har gods orsakat skada för bortfraktaren, är avlastaren ersättningsskyldig härför en-

Dansk tekst

tale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

Stk. 2. Er skaden eller tabet forårsaget af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, der er indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er afladeren ansvarlig **for** al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsages af indlastningen, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.

§ 98

Stk. 1. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

Stk. 2. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 101

Stk. 1. Bortfragteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, stuvningen, behandlingen, befordringen, bevaringen og losningen af og omsorgen for godset og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra modtagelsen til afleveringen af godset.

Stk. 2. I tilfælde af skade på eller tab af gods skal bortfragteren snarest muligt underrette ladningsejeren eller, såfremt denne ikke kan nås, afladeren.

(Dansk § 102 som i gældende lov).

Norsk tekst

han selv eller noen som han svarer for, har gjort seg skyldig i feil eller forsømmelse.

Er tapet forårsaket av lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods, som er innlastet uten at bortfrakteren kjente dets beskaffenhed, er avlasteren ansvarlig for alt tap som direkte eller indirekte er en følge av at godset er innlastet, selv om feil eller forsømmelse ikke er utvist.

§ 98

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet.

Devisjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

§ 101

Bortfrakteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lasting, stuing, behandling, befordring, lossing og omsorg for godset, og skal for øvrig varetta eierens tarv fra mottagelsen til avleveringen av godset.

I tilfelle av skade på eller tap av gods skal bortfrakteren snarest mulig underrette eieren. Kan eieren ikke nås, gis underretningen til avlasteren.

(Norsk § 102 som i gjeldende lov).

§ 118

Stk. 1. Bortfragteren er ikke ansvarlig **for** tab af eller skade som følge af usødygtighed,

§ 118

Bortfrakteren er ikke ansvarlig for tap eller skade som følge av usjødyktighet, med

Svensk tekst

Finsk tekst

dast om han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren hade kännedom om dess beskaffenhet, är avlastaren ansvarig för skada och utgifter som direkt eller indirekt beror av att godset inlastats, även om fel eller försummelse icke föreligger.

98 §

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller för bärgning av fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

101 §

Bortfraktaren skall lasta, stuva, behandla, befordra, förvara och lossa godset på lämpligt och omsorgsfullt sätt. I övrigt skall han iakttaga lastägarrens rätt och bästa från det han mottager godset till dess han lämnar ut det.

. Har gods gått förlorat eller skadats, skall bortfraktaren snarast underrätta lastägaren eller, om denne ej kan nås, avlastaren.

102 §

Bortfraktaren är behörig att på lastägarrens vägnar företaga rättshandlingar, som avse godsets bevarande eller fortskaffande, samt väcka talen i mål angående godset och utföra denna talan.

Medel för ändamål som avses i första stycket äger bortfraktaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av godset. Var rättshandlingen ej behövlig, är den ändock bindande om tredje man var i god tro.

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar förstörelse eller skulle lastägarrens kostnad för dess förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten uppenbarligen bli alltför hög, får bortfraktaren sälja godset.

118 §

Bortfraktaren är ej ansvarig för förlust eller skada till följd av brist i fartygets

Dansk tekst

medmindre denne er en følge af, at bortfragtereren eller nogen han svarer for ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

Stk. 2. Bortfragtereren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der er en følge af deviation, som er tilladt ifølge § 98 eller af:

- a) fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,
- b) brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragtereren selv,
- c) farer og ulykker, der er særlige for søfarten,
- d) naturkatastrofer.
- e) krigshandlinger,
- f) sørøveri eller andre samfunds fjendtlige handlinger,
- g) beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, så vel som retslig beslaglæggelse,
- h) karantænehindringer,
- i) handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,
- j) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,
- k) oprør eller borgerlige uroligheder,
- l) redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå,
- m) godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,
- n) utilstrækkelig indpakning.
- o) utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,
- p) skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,
- q) enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfragtereren eller nogen, han svarer for. Bevisbyrden for, at sådan fejl eller forsømmelse ikke har medvirket til tabet eller skaden, påhviler

Norsk tekst

mindre denne skyldes at bortfrakteren eller noen som han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med hensyn til å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisen begynnelsen. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler den som påberoper seg ansvarsfrihet.

Bortfrakteren er heller ikke ansvarlig om tapet eller skaden er en følge af deviasjon som er tillatt etter § 98, eller en følge av:

- a) feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet, utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste:
- b) brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv;
- c) sjøens farer eller ulykker;
- d) naturkatastrofe;
- e) krigshandling;
- f) handling av sørøvere eller andre samfunnsfiender;
- g) beslag eller annen inngripen av en regjering eller annen makthaver eller rettslig beslagleggelse;
- h) karantænehindring;
- i) handling eller unnlatelse av avlasteren eller eieren av godset eller av hans agent eller representant;
- j) streik, lockout eller annen stans eller hindring i arbeidet, uansett årsak og omfang;
- k) opprør eller borgerlige uroligheter;
- l) redning av menneskeliv eller berging av skip eller gods eller forsøk herpå;
- m) godsets skjulte feil, dets særlige beskaffenhet eller iboende mangler;
- n) utilstrekkelig pakning;
- o) utilstrekkelig eller unøyaktig merking;
- p) skjulte feil ved skipet som ikke kunne oppdages ved tilbørlig aktsomhet:
- q) enhver annen årsak som ikke skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren eller noen som han svarer for, men bevisbyrden for at slik feil eller forsømmelse ikke har medvirket til tapet eller skaden, påhviler den

Svensk tekst

Finsk tekst

behöriga skick, om ike bristen beror av att han eller någon för vilken han svarar underlåtit att före och vid resans början iakttaga den omsorg i detta hänseende som gäller enligt 76 §. Föreligger sådan förlust eller skada ankommer det på bortfraktaren att, till sitt fredande från ansvarighet, visa att tillbörlig omsorg iakttagits.

Bortfraktaren är ej ansvarig för förlust eller skada på grund av sådan deviation som avses i 98 § andra stycket. Han är ej heller ansvarig för förlust eller skada som beror av

a) fel eller försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan som utför arbete i fartygets tjänst gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv;

c) fara eller olycka säregen för sjön;

d) högre hand;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

g) beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägarande eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantän;

i) åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren eller godsets ägare eller hans agent eller representant;

j) strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, ovsett orsak och omfattning;

k) uppror eller oroligheter;

l) räddning af människoliv eller bärgning av fartyg eller gods eller försök därtill;

m) godsets dolda fel eller särskilda beskaffenhet eller inneboende brist;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med användande av tillbörlig omsorg;

q) varje annan orsak, som icke beror av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar, med iakttagande att den som åberopar denna bestämmelse till fredande från ansvarighet skall visa att

Dansk tekst

den, der gør gældende, at han er ansvarsfri efter denne bestemmelse.

Stk. 3. Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befragteren eller nogen han svarer for ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

§ 119

Stk. 1. Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfrakteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden.

Stk. 2. Selv om bortfrakteren ved indlastningen kendte godsets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne uden anden pligt til at erstatte skaden, end der måtte følge af reglerne om almindelig havari, losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset såfremt der senere opstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

§ 120

Stk. 1. Bortfragterens ansvar for tab eller skade på eller vedrørende godset skal ikke i noget tilfælde overstige 10 000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet, eller som tabet i øvrigt vedrører, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb, Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning

Stk. 2. Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller andre enheder, som er opført i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 1. Bortset herfra anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

Stk. 3. Ved overenskomst mellem bortfrakteren og afladeren kan der fastsættes højere maksimumsbeløb end nævnt i stk. 1 og 2 for bortfragterens ansvar. Såfremt afladeren før indlastningen har givet oplysning

Norsk tekst

som gjør krav på ansvarsfrihet etter denne bestemmelse.

Bortfrakterens ansvar kan nedsettes etter alminnelige erstatningsregler, dersom det bevises at befrakteren eller noen som han svarer for, har forsettlig eller uaktsomt medvirket til tapet eller skaden.

§ 119

Er lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods innlastet uten at bortfrakteren kjente dets beskaffenhet, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset uten plikt til å erstatte det tap som derved voldes.

Selv om bortfrakteren ved inniastingen kjente godsets beskaffenhet, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å betale erstatning, bortsett fra mulig bidrag til felleshavari, dersom det senere oppstår en fare for mennesker, skip eller last som gjør det uforvarlig å beholde godset om bord.

§ 120

Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på eller vedrørende gods skal ikke i noe tilfelle overstige 10 000 francs for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 30 francs for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet eller som tapet for øvrig vedrører. Den av ansvarsgrensene som i hvert enkelt tilfelle gir det høyeste ansvar, skal anvendes. Med francs forstås den enhet som er nevnt i § 326.

Er godset samlet i konteiner eller på pall eller lignende innretning, skal det antall kolli eller andre enheter som er oppført i konnossementet eller fraktbrevet som vedkommande innretnings innhold, anses som antallet kolli eller enheter ved anvendelsen av regiene i første ledd. Ellers anses innretningen å utgjøre kolloet eller enheten.

Ved overenskomst mellom bortfrakteren og avlasteren kan det fastsettes høyere grense for bortfrakterens ansvar enn bestemt i første og annet ledd. Dersom avlasteren før innlastningen har gitt opplysning om godsets

Svensk tekst

Finsk tekst

sådant fel eller sådan försummelse ej medverkat till förlusten eller skadan.

Om bortfraktaren, då ersättningsskyldighet föreligger, visar att vållande på befraktarens sida medverkat till uppkommen förlust eller skada, jämkas skadeståndet efter vad som finnes skäligt.

119 §

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadeliggöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

Aven om gods som angivits i första stycket inlastats med bortfraktarens vetskap och samtycke, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadeliggöra godset utan annan ersättningsskyldighet än för fall av gemensamt havari, såframt det senare visar sig medföra fara för människor, fartyg eller last att behålla godset ombord.

120 §

Bortfraktaren skall ej i något fall svare för förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada med högre belopp än antingen tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller också trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vilketdera som är högst. Bestämmelser om france finnas i 348 §.

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset skall, i den mån antalet kollin eller andra enheter däri uppräknats i konossement eller annan frakthandling, detta antal anses utgöra kollin eller enheter vid tillämpning av första stycket. Eljest anses transportanordningen såsom kolli eller enhet,

Genom överenskommelse mellan bortfraktaren och avlastaren kan gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än enligt första och andre styckena. Har uppgift av avlastaren om godsets beskaf-

Dansk tekst

om godsets art og værdi, og oplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfrakterens ansvar, hvis dette fører til en højere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 1 og 2. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

Stk. 4. Erstatningen fastsættes med udgangspunkt i værdien af godset på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været losset fra skibet, Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller, såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

Stk. 5. Bortfrakteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsom og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 6. Bortfrakteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtigt oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

§ 121

Stk. 1. Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfrakteren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages ved udleveringen, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter.

Stk. 2. Skriftlig underretning kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

Stk. 3. Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfrakteren og modtageren give hinanden rimelig

Norsk tekst

art og verdi, og opplysningen uten forbehold er tatt inn i konnossementet eller fraktbrevet, gjelder denne verdi som grense for bortfrakterens ansvar hvis han derved får høyere ansvar enn etter regiene i første og annet ledd, og verdien anses å svare til godsets verdi om ikke annet bevises.

Erstatningen fastsettes med utgangspunkt i verdien av godset på det sted og det tidspunkt hvor det i henhold till fraktavtalen ble losset eller skulle ha vært losset fra skipet. Verdien bestemmes etter børsprisen eller — i mangel herav — etter markedsprisen; finnes heller ikke slik pris, bestemmes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

Bortfrakteren kan ikke påberope seg ansvarsbegrænsning etter denne paragraf hvis det bevises at han selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

Har avlasteren svikaktig gitt uriktig opplysning om godsets art eller verdi i konnossementet eller fraktbrevet, er bortfrakteren uten ansvar for tap av eller skade på eller vedrørende godset.

§ 121

Er godset utlevert uten at mottakeren har gitt bortfrakteren skriftlig meddelelse om tap eller skade som mottakeren hadde oppdaget eller burde ha oppdaget, og om tapets eller skadens alminnelige natur, anses alt gods for utlevert i slik stand som beskrevet i konnossementet eller fraktbrevet, hvis ikke motbevis føres. Kunne tapet eller skaden ikke oppdages ved utleveringen, gjelder det samme hvis den skriftlige meddelelse ikke er gitt senest tre dager etter.

Skriftlig meddelelse trengs ikke hvis godsets tilstand i begge parterers nærvær er brakt på det rene ved utleveringen.

Når tap eller skade er eller må formodes å være inntruffet, skal bortfrakteren og mottakeren gi hverandre rimelig adgang til å

Svensk tekst

Finsk tekst

fenhet och värde utan förbehåll införts i konossement eller annan frakthandling, skall detta värde gälla såsom gräns för ansvarigheten, om denna därigenom blir högre än enligt nämnda stycken, och anses utgöra godsets värde såvitt ej annat styrkes.

Skadeståndet beräknas med utgångspunkt från godsets värde på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle hava lossat? från fartyget. Godsets värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börs- eller marknadspris finnes, efter det gängse värdet på gods av samma slag och beskaffenhet.

Bortfraktaren är ej berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt denna paragraf, om det visas att han vållat förlusten eller skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

Har avlastaren svikligen lämnat oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde i konossement eller annan frakthandling, svarar bortfraktaren icke för förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada.

121 §

Har ej skriftlig underrättelse angående förlust eller skada och dess allmänna beskaffenhet lämnats bortfraktaren senast vid tiden för lossningen och utlämningen till behörig mottagare, anses godset utlämnat sådant det beskrivits i konossement eller annan frakthandling, såvitt ej annat styrkes. Är förlusten eller skadan ej uppenbar, gäller detsamma om underrättelsen icke lämnats inom tre dagar från utlämningen.

Skriftlig underrättelse fordras ej, om godsets tillstånd gemensamt fastställts då det utlämnades.

När förlust eller skada inträffat eller anledning förekommer att antaga att så är fallet, skola bortfraktaren och mottagaren

Dansk tekst

adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvisse sig om vægt, mål og stykketal.

§ 122

Stk. 1. Ethvert forbehold i fragtaftalen om befrielse fra eller indskrænkninger i bortfrakterens ansvar i medfør af §§ 118 og 120 er for tiden fra lastningens begyndelse til losningens afslutning ugyldig i sådan fart, som omtales i § 168. Denne regel finder ikke anvendelse på aftale om transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

Stk. 2. Aftaler, der har til formål at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfrakteren og lignende aftaler, skal betragtes som forbehold om fritagelse fra ansvar.

Stk. 3. Reglerne i denne paragraf er ikke til hinder for i fragtaftalen at optage bestemmelser om fælles-havari.

Stk. 4. Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal finde sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfrakterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

§ 122 a

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 118-121 om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal anvendes på ethvert krav mod bortfrakteren for tab eller skade på gods, der er omfattet af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontraktforhold eller på ansvar uden for kontraktforhold.

Stk. 2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfrakterens folk eller nogen for hvem bortfrakteren svarer, skal disse have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfrakteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfrakteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han

Norsk tekst

besiktige godset og forvisse seg om vekt, mål og stykketall.

§ 122

For tap eller skade voldt ved hendelse inntruffet i tiden fra og med lastingen til og med lossingen, kan bortfrakteren i framtid som nevnt i § 168 ikke gyldig fraskirve seg ansvar etter § 118 eller ta forbehold om lavere ansvarsgrense enn bestemt i § 120. Dette gjelder dog ikke ved befordring av levende dyr eller av gods som i fraktaftalen er angitt som dekkslast og føres på dekk.

Forbehold om overdragelse til bortfrakteren av rett til erstatning ifølge forsikringsavtale og lignende forbehold anses som fraskrivelse av ansvar.

Reglerne i denne paragraf innskrenker ikke adgangen til å innta bestemmelse om felleshavari i fraktaftalen.

Hvis godsets usædvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår hvorunder befordringen skal foregå, gjør det rimelig at det treffes særskilt avtale om innskrenkning i bortfrakterens plikter eller utvidelse av hans rettigheter, er avtalen gyldig såfremt det ikke utstedes konnossement, men vilkårene inntas i et motaksbevis, som skal være et ikke negotiabelt dokument og betegne seg som sådant.

§ 122 a

Bestemmelsene i §§ 118-121 om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar gjelder selv om kravet mot ham ikke grunnes på fraktaftalen.

De nevnte bestemmelser gjelder tilsvarende for de som bortfrakteren svarer for. Det samlede ansvar som kan pålegges dem og bortfrakteren, skal ikke overstige den grense som gjelder for ham.

Regiene i annet ledd kan ikke påberopes av den som har voldt tapet forsettlig eller

Svensk tekst

Finsk tekst

bereda varandra tillfälle att på lämpligt sätt besiktiga godset och förvissa sig om vikt, mått eller stycketal.

122 §

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 118 och 120 §§ är i sådan fart som avses i 168 § utan verkan för tiden från lastningens början till lossningens slut. Vad nu sagts gäller dock ej befordran av levande djur samt gods som i fraktavtalet angives såsom lastat på däck och befordras på det sättet.

Bestämmelse, enligt vilken till bortfraktaren överlåtes förman på grund av försäkring, eller annan sådan överenskommelse skall betraktas såsom förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Reglerna i denna paragraf medföra ej inskränkning i rätten att i fraktavtal upptaga föreskrifter om gemensamt havari.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras, skäligt att genom särskild överenskommelse tages förbehåll om inskränkning av bortfrakters ansvarighet eller om utvidgning av hans rättigheter, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

122 a §

Bestämmelserna i 118-121 §§ om frihet från eller begränsning av ansvarighet skola tillämpas i fråga om varje talan mot bortfraktaren om ersättning för förlust eller skada, även om talan icke grundas på fraktavtalet.

Föres talan mot någon för vilken bortfraktaren svarar, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammenlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 120 §.

Bestämmelserna i andre stycket gälla icke till förmån för den som visas hava vållat

Dansk tekst

har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 123

Stk. 1. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne om bortfragterens ansvar i §§ 118-122 a tilsvarende anvendelse for den, som udfører befordringen. Denne hæfter overfor befragteren solidarisk med bortfragteren. Det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren uanset bestemmelserne i § 122 forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den anden fragtførers varetægt. Bortset herfra kan bestemmelsen i stk. 1 ikke fraviges til skade for befragteren. Dette gælder også efter, at konnossement er udstedt.

§ 128

Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen.

§ 129

Stk. 1. Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordringen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

Stk. 2 og 3: Uændret.

Norsk tekst

grovt uaktskom med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 123

Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, skal bestemmelsene om bortfrakterens ansvar etter §§ 118-122a gjelde tilsvarende også for den som utfører befordringen. Overfor befrakteren hefter han solidarisk med bortfrakteren; det samlede ansvar som kan pålegges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter § 120.

Er det avtalt eller klart forutsatt at en befordring helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren uten hinder av bestemmelsene i § 122 forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap eller skade voldt ved hendelser inntruffet mens godset er i den annen fraktførers varetekt. For øvrig kan regiene i første ledd ikke fravikes til skade for befrakteren; dette gjelder også etter at konnossement er utstedt.

§ 128

Dersom fraktaftalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandssettelig, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

§ 129 første ledd

Er en del av reisen utført når fraktaftalen heves etter § 126 eller bortfrakterens plikt til å utføre befordringen falter bort etter § 128, kan han kreve avstandsfrakt for gods som er i behold.

Svensk tekst

Finsk tekst

förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

123 §

Utföres godsets befordran helt eller delvis av annan än bortfraktaren, skola bestämmelserna om bortfraktarens ansvar i 118-112a §§ hava motsvarande tillämpning för den som utför befordringen. Ansvarigheten för denne och bortfraktaren skall vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 120 §.

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen skall helt eller till bestämd del utföras av arman än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i § 122 förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust eller skada som orsakats av händelse medan godset är i den andres vård. I övrigt få bestämmelserna i första stycket ej genom avtal åsidosättas till befraktarens nackdel; detta gäller även sedan konossement blivit utfärdat.

128 §

Avser fraktavtalet bestämt fartyg och detta går förlorat eller förklaras icke vara istandsättligt efter skada, är bortfraktaren icke skyldig att utföra befordringen.

129 §

Har en del av resan utförts när avtalet häves enligt 126 § eller fall föreligger som avses i. 128 § är bortfraktaren berättigad att utfå avståndsfrakt för gods som finnes i behåll.

Avståndsfrakt utgör vad som återstår av den avtalade frakten, sedan avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd, med beaktande även av varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.

Tvist angående avståndsfrakt kan hänskjutas till utredning och avgörande genom dispaseh. Därvid skall i tillämpliga delar gälla föreskrifterna om dispasch vid gemensamt havari

Dansk tekst

§ 130

Opstår det tab eller skade som følge af forsinkelse på bortfragterens side eller som følge af, at hans pligt til at udføre befordringen falder bort efter § 128, og er tabet eller skaden ikke omfattet af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse på bortfragterens ansvar.

§ 135

Stk. 1. Viser det sig, efter at fragtaftalen er sluttet, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skib eller gods som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

Stk. 3. Bestemmelserne i §§ 129 og 134, 2. stk., får tilsvarende anvendelse.

/VKonnossement

§ 151

Stk. 1. Ved et „konnossement“ forstås et af bortfragteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befordring eller indlastet samt arten og mængden heraf, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2. Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombord-

Norsk tekst

§ 130

Opstår det som følge av forsinkelse på bortfrakterens side eller som følge av at hans plikt til å utføre befordringen faller bort etter § 128, tap eller skade som ikke omfattes av § 118, gjelder dog regiene om bortfrakterens ansvar i § 118 tilsvarende.

§ 135 første ledd

Viser det seg etter at fraktaftalen er sluttet, at reisen vil medføre fare for skip eller gods som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som befrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er begynt. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

IV Konnossement

§ 151

Med konnossement forstås et av bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument hvori erkjennes at gods av nærmere angitt art og mengde er mottatt til befordring eller innlastet, forutsatt at dokumentet betegner seg som konnossement eller angir at godset bare vil bli utlevert mot tilbakelevering av dokumentet.

Konnossementet skal angi dag og sted for utstedelsen og avlasterens navn. Et mottakskonnossement skal desuten angi sted for mottageisen av godset. Et ombord-

Svensk tekst

Finsk tekst

130 §

Om det genom dröjsmål på bortfraktarens sida eller till följd av att bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen bortfaller enligt 128 § uppkommer förlust eller skada för betraktaren som ej omfattas av 118 §. skola i fråga om bortfraktarens ansvarighet för sådan förlust eller skada bestämmelserna i sistnämnda paragraf hava motsvarande tillämpning.

135 §

Finnes, sedan fraktavtalet träffats, att resan skulle vare förenad med fara för fartyg eller last till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befordringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Kan faran avvärijas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet hävas endast för denna del. Bortfraktaren har dock rätt att, om det kan ske utan skada för annan befraktare, häva avtalet i dess helhet, såvida ej på anmaning betalas ersättning eller ställas säkerhet för fraktförlust och annan skada.

Bestämmelserna i 129 § och 134 § andre stycket hava motsvarande tillämpning.

IV. Om *konossement*

151 §

Med konossement förstås ^{en} av bortfraktaren eller på hans vägnar utfördad handling som innefattar erkännande att gods av angiven art och mängd mottagits för befordran eller inlastats, förutsatt att handlingen betecknas som konossement eller däri föreskrives att godset endast utlämnas mot handlingens återfående.

Konossementet skall innehålla uppgift om dag och ort för dess utfärdande och om avlastaren. Vidare skall i mottagningskonossement angivas plats för godsets mottagande

Dansk tekst

konnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for indlastningen.

§ 152

Stk. 1. I konnossementet skal på afladerens forlangende optages angivelse af:

1. godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse.

2. de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, før indlastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være kendelige til rejsens slutning.

3. godsets synlige tilstand.

4. for modtagelseskonnossement, dagen da godset blev modtaget, og for ombordkonossement, dagen da indlastningen blev afsluttet,

5. hvor og til hvem godset skal udleveres,

6. fragtens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og udleveringen af godset.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke forpligtet til uden forbehold i konnossementet at optage angivelse om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller ikke med rimelighed har kunnet forvisse sig.

(Dansk § 153 som i gældende lov).

(Dansk § 154 som i gældende lov).

Norsk tekst

konnossement skal angi skipets navn og nasjonalitet og sted for inniastingen.

§ 152

I konnossementet skal på avlasterens forlangende tas inn opplysninger om:

1. godsets art og enten dets vekt, mål eller stykketall etter avlasterens skriftlige oppgave;

2. de nødvendige identitetsmerker slik som de skriftlig oppgis av avlasteren før inniastingen av godset begynner, forutsatt at merkene er tydelig anbrakt på godset eller pakningen på en slik måte at de under vanlige forhold vil holde seg til reisen slutt,

3. godsets synlige tilstand;

4. for mottakskonnossement dagen da godset ble mottatt, og for ombordkonossement dagen da inniasting ble avsluttet,

5. hvor og til hvem godset skal utleveres:

6. fraktens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og utleveringen av godset.

Bortfrakteren plikter dog ikke uten forbehold å ta inn i konnossementet oppgaver om godsets art eller om vekt, mål, stykketall eller merker, hvis han har rimelig grunn til å dra oppgavenes riktighet i tvil eller ikke med rimelighet har kunnet forvisse seg om riktigheten.

(Norsk § 153 som i gjeldende lov.)

§ 154 første ledd. nytt annet punktum

Er konnossementet utstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement når det ikke er tatt forbehold ved ordene „ikke til ordre" eller på annen måte.

§ 156 annet ledd oppheves. Någjeldende tredje ledd blir annet ledd.

Svensk tekst

Finsk tekst

samt i ombordkonossement angivas fartygets namn och nationalitet och plats för inlastningen.

152 §

I konossementet skall på avlastarens begäran angivas:

1. godsets art og antingen dess vikt, mått eller stycketal, enligt avlastarens skriftliga uppgift;
2. de markan som fordras för att identifiera godset, sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att märkena tydligt anbragts på godset eller dess förpackning på sådant sätt att de under vanliga förhållanden förbliva läsliga till resans slut;
3. godsets synliga tillstånd;
4. i fråga om mottagningskonossement dagen då godset mottagits och i fråga om ombordkonossement dagen då inlastningen avslutats;
5. var och till vem godset skall lämnas ut på bestämmelseorten;
6. fraktens storlek samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande.

Bortfraktaren är icke skyldig att i konossementet utan förbehåll intaga sådan uppgift om godsets art eller dess vikt, mått, stycketal eller markan, vars riktighet han har grundad anledning att betvivla eller som han icke rimligen haft möjlighet att undersöka.

153 §

1 förhållande till bortfraktaren är avlastaren ansvarig för riktigheten av de uppgifter om godsets markan, vikt, mått eller stycketal som han lämnat till konossementet.

154 §

Konossement ställas til viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. — även om konossement är ställt till viss man, gäller det såsom orderkonossement, om utfärdaren ej gjort förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Dansk tekst

§ 159

Om mortifikation af **et** bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstilling for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, **når** offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 161

Stk. 1. Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og indlastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredje mand, som var i god tro.

Stk. 2. Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig dens urigtighed, medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

§ 162

Bestemmelsen i § 161 stk. 1. finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

Gennemgangskonnossement

§ 167

Stk. 1. Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives, at befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden end bortfragteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

Stk. 2. Er gennemgangskonnossement udstedt, må der ikke for en del af befordringen udstedes særskilt konnossement, uden at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

V. Anvendelsesområde

§ 168

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 95, 97, 98 stk. 2. 101. stk. 1, 118-122a. 123, stk. 1,

Norsk tekst

§ 161

Konnossementet gjelder som bevis for at bortfrakteren har mottatt og lastet godset slik det er beskrevet i konnossementet, for så vidt ikke annet bevises. Motbevis kan dog ikke føres om konnossementet er erhvervet av tredjemann i god tro.

Har bortfrakteren visst eller burde han ha innsett at en opplysning om godset er uriktig, blir han ikke fri for ansvar, selv om forbehold er tatt, med mindre konnossementet inneholder uttrykkelig anmerkning om at opplysningen er uriktig.

§ 162

Regiene i § 161 første ledd gjelder tilsvarende dersom en skade på godset eller en mangel ved pakningen ikke er anmerket i konnossementet skjønt bortfrakteren har eller burde ha oppdaget den.

Gjennomgangskonnossement

§ 167

Med gjennomgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at befordringen av godset delvis skal **utføres** av en annen enn bortfrakteren. Regiene om konnossement gjelder tilsvarende for gjennomgangskonnossement.

Er gjennomgangskonnossement utstedt, må det ikke for en del av befordringen utstedes særskilt konnossement uten at det deri angis at godset er under befordring på gjennomgangskonnossement.

V. Anvendelse somr åd p

§ 168

Bestemmelsene i §§ 95, 97, 98 annet ledd, 101 første ledd, 118-122a. 123 første ledd.

161 §

Konossementet gäller som bevis att bortfraktaren mottagit eller lastat godset sådant det beskrivits i konossementet, såvitt ej annat styrkes. Motbevisning får dock icke föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro.

Har bortfraktaren känt till eller borde han ha insett att uppgift om godset var oriktig, är han icke fri från ansvarighet utan att konossementet försetts med uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

162 §

Om skada på godset eller brist i dess förpackning ej anmärkts i konossementet, ehuru bortfraktaren före utfärdandet utrönt eller bort hava utrönt skadan eller bristen, skola bestämmelserna i 161§ första stycket hava motsvarande tillämpning.

Om genomgångskonossement

167 §

Om i konossement angives att godsets befordran delvis skall utföras av annan än bortfraktaren, gälla för sådant genomgångskonossement bestämmelserna om konossement i tillämpliga delar.

Har genomgångskonossement utfärdats, får särskilt konossement ej utfärdas för del av befordringen utan att däri angives att godset befordras enligt genomgångskonossement.

V. Bestämmelsernas tillämpning

168 §

Bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118-122 a §§,

Dansk tekst

152, 161, 162, og 284 kan ved befordring i henhold til konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren eller befragteren i videre omfang, end hvad der fremgår af § 122 og § 123, stk. 2.

Stk. 2. Skal fremmed ret anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige stater, skal de bestemmelser i den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968 eller i fremmed lov, som bygger på konventionens og protokollens regler, der svarer til de i stk. 1 nævnte bestemmelser, anvendes i følgende tilfælde:

1. når konnossementet udstedes her i riget eller i anden stat, som er tilsluttet nævnte konvention og protokol;

2. når befordringen sker fra en havn her i riget eller i en anden stat som nævnt;

3. når befordringen sker til en havn her i riget eller i Finland, Norge, eller Sverige;

4. når konnossementet foreskriver, at reglerne i nævnte konvention og protokol eller i en lov, som gør dem anvendelige, skal gælde for aftalen.

Stk. 3. Uanset om konnossement er udstedt, gælder stk. 1 og stk. 2 for indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige og for fart mellem disse stater. I al anden fart gælder stk. 1 og stk. 2, når konnossement er udstedt i henhold til certeparti, kun for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

Norsk tekst

152, 161, 162, og 284 første ledd nr. 7 og annet ledds første punktum kan ved befordring i henhold til konnossement ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster eller befrakter i videre omfang enn det fremgår av § 122 og § 123 annet ledd.

Skal fremmed rett anvendes på befordring i henhold til konnossement mellom havner i forskjellige stater, skal de bestemmelser i den internasjonale konvensjon av 1924 om konnossementer, endret ved protokoll av 1968, eller i fremmed lov basert på konvensjonen og protokollen, som svarer til de i første ledd nevnte bestemmelser, anvendes i følgende tilfelle:

1. når konnossementet utstedes her i riket eller i en annen stat som står tilsluttet nevnte konvensjon og protokoll;

2. når befordringen skjer fra en havn her i riket eller i en annen stat som nevnt;

3. når befordringen skjer til en havn her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige;

4. når konnossementet foreskriver at reglene i nevnte konvensjon og protokoll eller i en lov som gjør dem anvendelige, skal gjelde for avtalen.

Uansett om konnossement er utstedt, skal det som er fastsatt i første og annet ledd, gjelde for innenriks fart i Norge, Danmark, Finland og Sverige og for fart mellom disse stater. I all annen fart skal, i tilfelle hvor konnossement er utstedt i henhold til certeparti, det som er fastsatt i første og annet ledd, bare gjelde for så vidt konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakteren og innehaveren.

SJETTE KAPITEL

Om befordring af passagerer og rejsegods

§ 171

Stk. 1. Ved „bortfragter" forstås i dette

KAP. 6

Befordring av **passasjerer** og reisegods

/ . Innledende bestemmelser

§ 171. Definisjoner

Med bortfrakter forstås i dette kapittel

Svensk tekst

Finsk tekst

123 § första stycket 152. 161 och 162 §§ samt 347 § första stycket 6 och andre stycket första punkten kunna vid befordran enligt konossement ej åsidosättas genom avtal till avlastarens eller befraktarens nackdel i vidare mån än som folier af 122 § och 123 § andra stycket.

Skall främmande rätt tillämpas på befordran enligt konossement mellan hamnar belägna i skilda stater, skola bestämmelserna i 1924 års internationella, genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade konvention rörande konossement eller bestämmelser i främmande lag, vilka grundas härpå och motsvara bestämmelserna i första stycket, lända till efterrättelse, om

1. konossementet är utfärdat i Sverige eller i annan stat som tillträtt konventionen jämte tilläggsprotokollet;

2. befordringen sker från hamn i Sverige eller i annan stat som avses under 1;

3. befordringen sker till hamn i Sverige eller i Danmark, Finland eller Norge;

4. konossementet föreskriver, att bestämmelserna i nämnda konvention jämte tilläggsprotokoll eller lagstiftning, som gör dem tillämpliga, skola gälla för avtalet.

Oavsett om konossement är utfärdat skall vad som föreskrives i första och andra styckena gälla i fråga om inrikes fart i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt fart mellan dessa stater. Om för befordrar i annan fart konossement utfärdats på grund av certeparti skall likaledes gälla vad som föreskrives i första och andra styckena, under förutsättning att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren.

Angående tillämpning för viss utrikes godsbefordran av andra bestämmelser än vad sjölagen innehåller föreskrives i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

SJÄTTE KAPITLET

Om befordran av passagerare och resgods*Inledande bestämmelser*

171 §

Med bortfraktare förstås i detta kapitel

FJÄRDE KAPITLET

Om befraktning

V. Om befordran av passagerare och resgods

169 § 1-3 mom.

Med bortfraktare förstås den som genom

Dansk tekst

kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag slutter aftale om befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Ved „passager“ forstås den person, der skal befordres eller bliver befordret med skib i henhold til en befordringsaftale.

Stk. 3. Ved „rejsegods“ forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Reglerne om rejsegods finder ikke anvendelse, såfremt godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement. „Håndbagage“ omfatter rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj.

§ 172

Stk. 1. Med undtagelse af § 179 og af hvad der følger af § 197, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt ikke andet udtrykkeligt er aftalt, eller må anses for indeholdt i aftalen, eller følger af sædvane.

Stk. 2. Dog kan bestemmelserne i §§ 183, 184, stk. 2, 185, 186 og 188 ikke fraviges til skade for passageren.

§ 173

Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane.

§ 174

Stk. 1. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne i §§ 176-177, 179-183, 185, 189-203 og 284 nr. 3-5 tilsvarende anvendelse også for den, som udfører befordringen. Denne hæfter solidarisk med bortfragteren overfor passageren, og det samlede ansvar, som kan pålægges dem, kan ikke overstige de i § 194 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Reglerne i dette kapitel finder tilsvarende anvendelse også i forholdet mellem bortfragteren og den, som udfører befordringen. I øvrigt finder reglerne i femte kapitel om befragtning tilsvarende anvendelse.

Norsk tekst

den som ved aftale, ervervsmæssig eller mot vederlag, påtar seg befordring med skip av passasjerer eller av passasjerer og reisegods. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen.

Med passasjer forstås den som skal befordres eller blir befordret med skip i henhold til en befordringsavtale.

Med reisegods forstås gjenstand, herunder kjøretøy, som befordres i tilknytning til en avtale om passasjerbefordring. Regiene om reisegods får ikke anvendelse dersom det er utstedt certeparti eller konnossement for godset. Håndreisegods omfatter reisegods som passasjerer har i sin lugar eller har i sin varetekt eller har i eller på sitt kjøretøy.

§ 172. Fravikelighet.

Med unntak av § 179 og det som følger av § 197, får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet er avtalt eller følger av sedvane. Dog kan bestemmelsene i §§ 183, 184 annet ledd, 185, 186 og 188 ikke fravikes til skade for passasjerer.

§ 173. Befordring med jernbane.

Regiene i dette kapittel gjelder ikke i den utstrekning befordringen er underkastet internasjonal konvensjon om befordring med jernbane.

§ 174. Befordring som utføres av en annen enn bortfrakteren.

Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, gjelder bestemmelsene i §§ 176-177, 179-183, 185 189-198, 200-203 og 284 første ledd nr. 4-6 (jfr. §§ 285-286) tilsvarende også for den som utfører befordringen. Overfor passasjerer hæfter han solidarisk med bortfrakteren; det samlede ansvar som kan pålægges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter § 194.

Regiene i dette kapittel gjelder tilsvarende også i forholdet mellom bortfrakteren og den som utfører befordringen. For øvrig får bestemmelsene i kap. 5 om befraktning tilsvarende anvendelse så langt de passer.

Svensk tekst

den som, mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i för värvssyfte, genom avtal åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Med passagerare avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt befordringsavtal.

Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras i anslutning till avtal om passagerarbefordran men ej enligt certeparti eller konossement, Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

182 §

Med undantag för 179 § och för vad som föränledes av 197 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja. Dock kunna bestämmelserna i 183 §, 184 § andra stycket. 185, 186 och 188 §§ ej åsidosättas till passagerarens nackdel.

173 §

Kapitlets bestämmelser hava icke tillämpning i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg.

174 §

Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren, hava bestämmelserna i 176, 177, 179-183, 185, 189-198, 200-203, 347 och 348 §§ motsvarande tillämpning för den som utför befordringen. I förhållande till passageraren skall ansvarigheten för den som utför befordringen och bortfraktaren vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 194 §.

Kapitlets bestämmelser gälla i tillämpliga delar även i förhållandet mellan bortfraktaren och den som utför befordringen. I övrigt gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om befraktning i 5 kap.

Finsk tekst

avtal, mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Med passagerare avses var och en som befordras eller skall befordras med fartyg enligt befordringsavtal.

Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras i anslutning till avtal om passagerarbefordran, men ej enligt certeparti eller konossement, Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

170 § 1 mom.

Med undantag för 172 § 2 och 3 mom. och för vad som följer af 184 § 1 och 2 mom. skall bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja. Dock kan bestämmelserna i 174 §, 175 § 2,3 och 4 mom. samt 176 och 177 §§ ej åsidosättas till passagerarens nackdel.

169 a §

Kapitlets bestämmelser äger icke tillämpning i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg.

170 § 2-3 mom.

Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren äger bestämmelserna i 171 §, 172 § 2-4 mom., 173 §, 174 §, 175 § 3 och 4 mom., 178-188 §§ samt 229 § motsvarande tillämpning även för den som utför befordringen. Ansvarigheten för honom och bortfraktaren i förhållande till passageraren skall vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 182 §.

Kapitlets bestämmelser gäller i tillämpliga delar även i förhållandet mellan bortfraktaren och den som utför befordringen. I övrigt gäller i tillämpliga delar bestämmelserna om befraktning i 4 kap.

Dansk tekst

§ 175

Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 189-191, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 176

Stk. 1. Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet såvel ved rejsens begyndelse som på ethvert tidspunkt under befordringen er i sødygtig stand, herunder at det er tilstrækkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Det påhviler bortfragteren at drage omsorg for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

Stk. 2. Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

Stk. 3. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 177

Gælder aftalen om befordring et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 178

Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

§ 179

Stk. 1. Passageren er pligtig at overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

Norsk tekst

§ 175. Ansvar overfor andre som medfølger et skip.

Dersom noen som medfølger et skip uten å være passasjer eller høre til besteningen, blir drept eller lider tap som nevnt i §§ 189-191, gjelder regiene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrænsning tilsvarende til fordel for enhver mot hvem det blir gjort erstatningsansvar gjeldende.

II. Befordringen.

§ 176. Bortfrakterens plikter.

Bortfrakteren skal med tilbørlig omhu sørge for at skipet så vel ved reisen begynnelsen som til enhver tid underveis er i sødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert. Han skal også i alle andre henseender trygge befordringen av passasjerer og reisegods og for øvrig vareta passasjerenes tarv på forsvarlig mate.

Uten hjemmel i avtale eller sed vane kan bortfrakteren ikke laste reisegods på dekk.

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet. Deviasjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

§ 177. Oppfyllelse med annet skip enn avtalt.

Gjelder befordringsavtalen et bestemt skip kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip.

§ 178. Overdragelse av passasjerens rettigheter.

Er en bestemt person nevnt som passasjer i avtalen, kan han ikke overdra sine rettigheter etter avtalen til en annen. Etter at reisen er påbegynt, kan passasjerens ikke i noe tilfelle overdra sine rettigheter.

§ 179. Passasjerens plikter m. m.

Passasjerens plikter å rette sig etter forskrifter om orden og sikkerhet om bord.

Svensk tekst

175 §

Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är ombordanställd eller passagerare, och tillskyndas han därvid förlust eller skada, hava bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida motsvarande tillämpning i den mån ansvar kan göras gällande mot redaren.

Om befordringen

176 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjovärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustet såväl vid början av som vid varje tillfälle under resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.

Utan stöd i avtal eller sedvänja får resgods ej föras på däck.

Bortfraktaren skall sörja för att passageraren och hans resgods med tillbörlig skyndsamhet befordras till bestämmelseorten. Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller bärgning eller av annan skälig anledning.

177 §

Gäller befodringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg.

178

Avser befodringsavtalet bestämd person såsom passagerare, får denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan påbörjats får överlåtelse ej äga rum, även om avtalet ej avser bestämd person.

179 §

Passageraren är skyldig att iakttaga föreskrifter om ordning och säkerhet under befordringen.

Finsk tekst

169 § 4 mom.

Medföljer någon fartyget, som varken är ombordanställd eller passagerare, och tillskyndas han därvid förlost eller skada, äger bestämmelserna i dette kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida motsvarande tillämpning i den mån ansvar kan göras gällande mot redaren.

171 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat såväl vid början av som vid varje tillfälle under resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.

Utan stöd i avtal eller sedvänja får resgods ej föras på däck.

Bortfraktaren skall sörja för att passageraren och hans resgods med tillbörlig skyndsamhet befordras till bestämmelseorten. Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller bärgning eller av annan skälig anledning.

Gäller befodringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg

172

Avser befodringsavtalet bestämd person såsom passagerare, får denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan påbörjats får överlåtelse ej äga rum, även om avtalet ej avser bestämd person.

Passageraren är skyldig att iakttaga föreskrifter om ordning och säkerhet under befordringen.

Dansk tekst

Stk. 2. Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte magtmidler mod besætningen og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

180

Stk. 1. Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

Stk. 2. Såfremt passageren er bekendt med, at rejsegods er af en sådan beskaffenhed, at det kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af det i dette stykke omtalte gods skal så vidt muligt være angivet på godset før rejsen begynder.

§ 181

Stk. 1. Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods om bord, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

Stk. 2. Er sådant rejsegods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodsets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

§ 182

Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er passageren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

§ 183

Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Bliver betalingen ikke erlagt, kan godset oplægges under sikker

Norsk tekst

Reglene i sjømannslovens §§ 61 og 62 om adgang til å bruke maktmidler mot mannskapet og om opptak av forklaring gj elder tilsvarende i forhold til passasjere.

§ 180. Reisegods.

Passasjerens opplysningsplikt.

Passasjerer kan ta med reisegods i rimelig omfang.

Kjenner han til at reisegodset har slike egenskaper, at det kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods, skal han gi bortfrakteren opplysning om det før reisen begynner. Det samme gj elder dersom reisegods som ikke er håndreisegods, må handles med særlig omhu. Gods som nevnt i dette led skal så vidt mulig være særskilt merket før reisen begynner.

§ 181. Farlig reisegods.

Bortfrakteren kan nekte passasjerer å ta med reisegods som kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods.

Er slikt reisegods tatt om bord uten at bortfrakteren kjente dets egenskaper, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å erstatte det tap som derved voldes. Det samme gj elder selv om bortfrakteren kjente reisegodsets egenskaper, dersom det senere oppstår slik fare eller ulempe for mennesker, skip eller annet gods at det er uforsvarlig å beholde det om bord.

§ 182. Skade voldt av reisegods.

Har reisegods voldt skade for bortfrakteren, er passasjerer ansvarlig dersom skaden skyldes feil eller forsømmelse av passasjere eller noen som han svarer for.

§ 183. Bortfrakterens sikker het i reisegods

Bortfrakteren plikter ikke å utlevere reisegods som ikke er håndreisegods, før passasjerer har betalt for befordringen og for kost og utleg under reisen. Dersom passasjerer ikke betaler, kan godset legges opp under

Svensk tekst

Bestämmelserna i 60 och 61 §§ sjömanslagen (1952:530) om tvångsmedel mot och förhör med besättningsmedlem i vissa **fall** hava motsvarande tillämpning för passagerare.

180 §

Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren **till**, att resgods är så beskaffat att dess befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för *isntyg*, liv eller gods, skall han upplysa bortfraktaren därom före resans början. Detsamma gäller, om annat resgods än handresgods kräver särskild vård. Beskaffenheten av gods som här avses skall om möjligt utmärkas på godset innan befordringen börjer.

181 §

Bortfraktaren äger vägra passageraren att medföra resgods, som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet för fartyg liv eller gods.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra det iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan.

Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

182 §

Har resgods orsakat förlust eller skada för bortfraktaren, är passageraren ersättningsskyldig, om han eller någon för vilken han svarar vållar förlusten eller skadan genom fel eller försummelse.

183 §

Bortfraktaren är icke skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för befordringen och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalning, äger bortfraktaren lägga upp godset i

Finsk tekst

Bestämmelserna i 61 och 62 §§ sjömanslagen om tvångsmedel mot och förhör med besättningsmedlem i vissa fall äger motsvarande tillämpning för passagerare.

Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning. Känner passageraren till, att resgods är så beskaffat att dess befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods, skall han upplysa bortfraktaren därom före resans början. Detsamma gäller, om annat resgods än handresgods kräver särskild vård. Beskaffenheten av gods, som här avses, skall om möjligt utmärkas på godset innan befordringen börjar.

173 § 1-2 mom.

Bortfraktaren äger vägra passageraren att medföra resgods, som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra det iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

173 § 3 mom.

Har resgods orsakat förlust eller skada för bortfraktaren, är passageraren ersättningskyldig, om han eller någon för vilken han svarar vållar förlusten eller skadan genom fel eller försummelse.

174 §

Bortfraktaren är icke skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för befordringen och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalning, äger bortfraktaren lägga upp godset

Dansk tekst

forvaring for passagrens regning, og bortfrakteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget at hans krav om omkostninger bliver dækket.

§ 184

Stk. 1. Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfrakterens pligt til at udføre befordringen.

Stk. 2. Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentlig forsinket, kan passageren hæve aftalen.

§ 185

Stk. 1. Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, er bortfrakteren pligtig at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Undlader bortfrakteren dette indenfor en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

Stk. 2. Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfrakteren sørge for passende logi og foræring og bære de dermed forbundne omkostninger.

§ 186

Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfrakteren ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden gyldig grund, og bortfrakteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages dog de besparelser, bortfrakteren har eller burde have opnået.

§ 187

Viser det sig, efter at befordringsaftalen er sluttet, at udførelsen af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skib eller gods

Norsk tekst

sikker forvaring for hans regning, og bortfrakteren kan ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte selge så meget at hans krav med omkostninger blir dekket.

§ 184. Hindringer på skipets side før avgang.

Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandssettelig før reisen er begynt, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

Blir skipets avgang fra det sted hvor reisen begynner, vesentlig forsinket, kan passasjereren heve avtalen.

§ 185. Opphold under reisen.

Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjerer skal vente, eller går skipet tapt eller blir det uistandssettelig etter at en del av reisen er utført, plikter bortfrakteren å sørge for at passasjerer og hans reisegods blir befordret til bestemmelsesstedet på hensiktsmessig måte, og å bære de utgifter som dette medfører. Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjerer heve avtalen.

Må passasjerer i en mellomhavn oppholde seg i land på grunn av havari eller andre hindringer på skipets side, skal bortfrakteren sørge for passende underbringelse og bære de utgifter som dette medfører.

§ 186. Tilbaketreden på passasjerens side.

Tiltrer passasjerer ikke reisen, eller avbryter han den, har bortfrakteren rett til det avtalte vederlag, men mindre passasjerer er død eller hindret ved sykdom eller annen rimelig grunn og bortfrakteren underrettes uten ugrunnet opphold. Fradrag gjøres dog for besparelser som bortfrakteren har eller burde ha oppnådd.

§ 187. Krigsfare m. m.

Viser det seg etter at befordringsavtalen ble sluttet, at reisen vil medføre fare for passasjerer eller for skip eller gods som følge

Svensk tekst

säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket att hans krav jämte forvarings- och försäljningskostnaderna täckas.

184

Avser befodringsavtalet bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt efter skada, är bortfraktaren icke skyldig att utföra beföringen.

Blir fartygets avgång från den ort där beföringen skall börja väsentligt fördröjd, äger passageraren häva avtalet.

185 §

Om fartyget under resan uppehålls så att det icke skäligen kan fordras att passageraren avvaktar dess fortgång eller fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt efter skada, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befördas till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden därför. Underlåter bortfraktaren detta, äger passageraren häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig iland på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans upphålle och bära kostnaden därför.

186 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den utan att det beror av att han avlidit eller insjuknat eller av annan skäl原因 och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid, skall passageraren utgiva avtalad befodringsavgift. Om bortfraktaren utan skäl原因 anledning underlåtit att medföra annan passagerare eller att eljest begränsa sin skada, skall dock beloppet jämkas därefter.

187 §

Finnes, sedan befodringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller för fartyg eller gods till

Finsk tekst

i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket att hans krav jämte forvarings- och försäljningskostnaderna täckes.

175 §

Avser befodringsavtal bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt, är bortfraktaren icke skyldig att utföra beföringen.

Blir fartygets avgång från den ort, där beföringen skall börja, väsentligt fördröjd, äger passageraren häva avtalet.

Om fartyget under resan uppehålls så att det icke skäligen kan fordras att passageraren avvaktar dess fortgång eller fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befördas till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden därför. Underlåter bortfraktaren dette, äger passageraren häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig i land på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehålle och bära skäl原因 kostnad därför.

176 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den utan att det beror av att han avlidit eller insjuknat eller av annan skäl原因 anledning och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid, skall passageraren utgiva avtalad befodringsavgift. Om bortfraktaren utan skäl原因 anledning underlåtit att medföra annan passagerare eller eljest begränsa sin skada, skall dock beloppet jämkas därefter.

176 a §

Finnes, sedan befodringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller för fartyg eller gods till

Dansk tekst

som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befordringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

§ 188

Stk. 1. Afbryder passageren rejsen, uden at det skyldes de i § 186 nævnte årsager, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 185, eller efter at rejsen er påbegyndt i medfør af § 187, har bortfragteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. Bestemmelserne i § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har bortfragteren oppebåret betaling, udover hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

§ 189

Bortfragteren er ansvarlig for tab opstået i forbindelse med befordringen som følge af, at en passager dør eller kommer til skade, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som han svarer for.

§ 190

Stk. 1. Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på rejsegods i forbindelse med befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Tab af eller skade på rejsegods omfatter også tab, som hidrører fra, at rejsegodset ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilken rejsegodset har eller skulle have været befordret.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for tab af eller skade på passagerens køretøj,

Norsk tekst

av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller ann en væpnet vold eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som passasjerer heve avtalen uten plikt til å betale erstatning selv om reisen er begynt. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

§ 188. Avstandsfrakt.

Avbryter passasjerer reisen på grunn av forhold som ikke kan lastes ham, eller heves befordringsavtalen i medhold av § 185 eller, etter at reisen er begynt, i medhold av § 187, har bortfrakteren rett til en forholdsmessig del av det avtalte vederlag, idet regiene i § 129 annet og tredje ledd om beregning av avstandsfrakt gjelder tilsvarende.

Har bortfrakteren mottatt betaling ut over det som tilkommer ham etter denne paragraf, skal han betale det overskydende tilbake.

///. Bortfrakterens ansvar for passasjer er og reisegods.

§ 189. Ansvar for passasjerer.

Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av at en passasjer dør eller kommer til skade på grunn av hendelse under befordringen, dersom tapet skyldes feil eller forsømmelse utvist av bortfrakteren selv eller noen som han svarer for.

§ 190. Ansvar for reisegods.

Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av at reisegods går tapt eller kommer til skade på grunn av hendelse under befordringen, dersom tapet skyldes feil eller forsømmelse utvist av bortfrakteren selv eller noen som han svarer for. Likestilt med slikt tap er tap ved at godset ikke blir levert tilbake til passasjerer innen rimelig tid etter ankomsten av det skip som godset har vært eller skulle ha vært befordret med.

Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for tap av eller skade på kjøretøy som skyldes feil

Svensk tekst

följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befodringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

188 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befodringsavtalet enligt 185 § eller, sedan resan börjat, enligt 187 §, hava bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befodringsavgiften.

Har bortfraktaren mottagit betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom skall han återbära överskottet.

Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods.

189 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse under befodrningen, om förlusten orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

190 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust av eller skada på resgods på grund av händelse under befodrningen, om förlusten eller skadan orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med sådan förlust eller skada likställes förlust till följd av att resgods ej utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten till bestämmelseorten av det fartyg varmed godset har eller skulle hava befodrats.

Har förlust av eller skada på fordon orsakats av fel eller försummelse vartill befälha-

Finsk tekst

följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befodringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Den som vill häva avtalet skall meddela därom utan ogrundat dröjsmål. Gör han det ej, vare pliktig att ersätta den skada som därav följer.

177 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befodringsavtalet enligt 175 § 3 mom. eller, sedan resan börjat, enligt 176 a §, har bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befodringsavgiften. Har bortfraktaren mottagit betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han återbära överskottet.

178 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada eller förlust till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse under befodrningen, om skadan eller förlusten orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

179 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust eller skada på resgods på grund av händelse under befodrningen, om förlusten eller skadan orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med sådan förlust eller skada likställes förlust till följd av att resgods ej utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten till bestämmelseorten av det fartyg, varmed godset har eller skulle hava befodrats.

Har förlust av eller skada på fordon orsakats av fel eller försummelse vartill befälha-

Dansk tekst

som skyldes fejl eller forsømmelse i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet begået af skibsfører, mandskab, lods, eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste. Denne ansvarsfritagelse kan ikke påberåbes, såfremt tabet er en følge af, at skibet ved rejsens begyndelse ikke var sødygtigt, og dette skyldes, at bortfragteren eller nogen, han svarer for, ikke har udvist tilbørlig omhu før dette tidspunkt med hensyn til at sørge for, at skibet er sødygtigt.

Stk. 3. Medmindre andet er udtrykkeligt og skriftligt **aftalt**, er bortfragteren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

§ 191

Stk. 1. Bortfragteren er ansvarlig for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, forvoldt ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Han er dog ikke ansvarlig, såfremt tabet eller skaden skyldes fejl eller forsømmelse som nævnt i § 190, stk. 2, der finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Om forsinkelse i forbindelse med udlevering af rejsegods gælder § 190, stk. 1, 2. pkt.

§ 192

Har passageren ved egen fejl eller forsømmelse forårsaget eller medvirket til, at tab eller skade som nævnt i §§ 189-191 indtraf, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

§ 193

Stk. 1. Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten.

Stk. 2. Ved personskade har den, som kræver erstatning også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af

Norsk tekst

eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Denne ansvarsfritakelse gj elder ikke dersom tapet er en følge av at skipet ved reisen begynnelse ikke var sjødyktig, og dette skyldes at bortfrakteren eller noen som han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu før dette tidspunkt med hensyn til å sørge for sjødyktigheten.

For penger, verdipapirer, og andre verdier som gull, sølv, ur, juveler, smykker og kunstgjenstander er bortfrakteren ikke ansvarlig uten skriftlig og uttrykkelig avtale.

§ 191. Forsinkelsesans var.

Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av forsinkelse med befordringen som skyldes feil eller forsømmelse utvist av bortfrakteren selv eller noen som han svarer for. Han er dog ikke ansvarlig om forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse som nevnt i § 190 annet ledd; annet punktum der gjelder tilsvarende.

Om forsinkelse med iltleveringen av reise-gods gjelder § 190.

§ 192. Skadelidtes medvirkning.

Har passasjerer ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i §§ 189-191, kan bortfrakterens ansvar nedsettes etter alminnelige erstatningsregler.

§ 193. Bevisbyrden.

Den som krever erstatning har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått ved en hendelse under befordringen.

For så vidt gj elder tap som følge av at en passasjer er død eller kommet til skade, har den som krever erstatning også bevisbyrden

Svensk tekst

Finsk tekst

varen, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt första stycket.

varen, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt 1 mom.

Bortfraktaren är ej heller skyldig att ersätta penningar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, om han ej uttryckligen och skriftligen åtagit sig sådan ansvarighet.

Bortfraktaren är ej heller skyldig att ersätta penningar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter om han ej uttryckligen och skriftligen åtagit sig sådan ansvarighet.

191 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av sådant dröjsmål med befordringen som orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse som avses i 190 § andra stycket, är bortfraktaren dock fri från ansvarighet.

Om dröjsmål med utlämning av resgods gäller 190 § första stycket.

180 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av sådant dröjsmål med befordringen som orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse som avses i 179 § 2 mom, är bortfraktaren dock fri från ansvarighet.

Om dröjsmål med utlämning av resgods gäller 179 § 1 mom.

192 §

Om vållande på passagerarens sida medverkat till förlust eller skada, som avses i 189-191 §§, skal skadeståndet jämkas efter vad som finnes skäligt.

180 a §

Har passageraren genom eget vållande medverkat till förlust eller skada, som avses i 178-180 §§, skall skadeståndet jämkas eller helt bortfalla efter vad som finnes skäligt.

193 §

Den som kräver ersättning enligt 189-191 §§ skal styrka, dels att förlusten eller skadan beror av händelse under befordringen, dels förlustens eller skadans omfattning. Utom i fall som avses i andra stycket skall han tillika visa, att dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods orsakats genom fel eller försummelse af bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband

181 §

Den som kräver ersättning enligt 178-180 §§ skal styrka, dels att förlusten eller skadan beror av händelse under befordringen, dels förlustens eller skadans omfattning. Utom i fall som avses i andra momentet skall han tillika visa, att dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband

Dansk tekst

bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at det ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 3. For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 4. For tab som følge af forsinkelse, jfr. § 191, har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

Stk. 5. Bortfragteren har bevisbyrden for de omstændigheder, der påberåbes til støtte for ansvarsfritagelse efter bestemmelserne i § 190, stk. 2, eller § 191, 2. pkt. Det samme gælder, såfremt bortfragteren påstår, at svaret skal nedsættes eller bortfalde i medfør af bestemmelsen i § 192.

194

Stk. 1. Bortfrakterens ansvar for tab eller skade som nævnt i §§ 189-191 kan ikke for en og samme hændelse overstige.

- 1) 500.000 francs pr. passager for person, skader som nævnt i § 189,
- 2) 10.000 francs pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj,
- 3) 30.000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøj, herunder sådan håndbagage, som medføres i eller på køretøjet.
- 4) 16.000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods samt
- 5) to gange billetprisen for passagerers tab som følge af forsinkelse som nævnt i § 191.

Stk. 2. De i stk. 1 fastsatte ansvarsgrænser omfatter ikke renter af sagsomkostninger.

Norsk tekst

for at tapet er voldt ved feil eller forsømmelse av bortfrakteren eller noen som denne svarer for. Er tapet inntruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstøt, stranding, eksplosjon eller brann, har dog bortfrakteren bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

For tap som følge av at håndreisegods er gått tapt eller kommet till skade, gjelder regiene i annet ledd tilsvarende, Er annet reisegods gått tapt eller kommet til skade, har bortfrakteren alltid bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

For så vidt gj elder tap som følge av forsinkelse som går inn under § 191, har bortfrakteren bevisbyrden for at tapet ikke er voldt ved feil eller forsømmelse av ham selv eller noen som han svarer for.

Bortfrakteren har bevisbyrden for omstendigheter som påberopes til fritakelse for ansvar etter § 190 annet ledd eller § 191 annet punktum. Det samme gj elder om han påstår at ansvaret skal nedsettes etter § 192.

§ 194. Begrensning av bortfrakterens ansvar.

Bortfrakterens ansvar for tap som nevnt i §§ 189-191 skal for hver enkelt hendelse ikke overstige:

1. (500.000 francs) pr. passasjer for tap som nevnt i § 189;
2. 100.00 francs pr. passasjer for tap av eller skade på håndreisegods som ikke befinner seg i eller på hans kjøretøy;
3. 30.000 francs pr. kjøretøy for tap av eller skade på kjøretøy og reisegods som føres i eller på kjøretøy et;
4. 16.000 francs pr. passasjer for tap av eller skade på annet reisegods;
5. den dobbelte billettpris for tap som nevnt i § 191.

Renter og saksomkostninger kan tilkejnnes i tillegg til begrensningsbeløpene.

Svensk tekst

med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på anna resgoods och förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

Finsk tekst

med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svara. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på annat resgoods och förlust på grund av dröjsmål som avses i 180 §.

Påstår bortfraktaren, att förlust eller skada på fordon beror av orsak för vilken han enligt 190 § andra stycket icke svarar eller att passageraren genom eget vållande medverkat till förlust eller skada, ankommer det på honom att styrka detta förhållande.

Påstår bortfraktaren, att förlust eller skada på fordon beror av orsak för vilken han enligt 179 § andra mom. icke svarar eller att passageraren genom eget vållande medverkat till förlust eller skada, ankommer det på honom att styrka detta förhållande.

194 §

Bortfraktarens ansvarighet för förlust och skada som avses i 189-191 §§ skall ej, utan att uttrycklig och skriftlig överenskommelse träffats därom, för en och samma händelse överstiga

1. (femhundratusen) francs för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;
2. tiotusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgoods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;
3. trettiotusen francs för förlust av eller skada på varje fordon jämte handresgoods, som förvaras i eller på fordonet;
4. sextontusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på annat resgoods; samt
5. befodringsavgiftens dubbla belopp för passagerares förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

182 §

Bortfraktarens ansvarighet för förlust och skada som avses i 178-180 §§ skall ej, utan att uttrycklig och skriftlig överenskommelse träffats därom, för en och samma händelse överstiga

1. (femhundratusen) francs för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;
2. tiotusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgoods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;
3. trettiotusen francs för förlust av eller skada på varje fordon jämte handresgoods, som förvaras i eller på fordonet;
4. sextontusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på annat resgoods; samt
5. befodringsavgiftens dubbla belopp för passagerares förlust på grund av dröjsmål som avses i 180 §.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Dansk tekst

Stk. 3. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

Stk. 4. Ved skriftlig og udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse, end den i stk. 1 anførte.

§ 195

De i § 194 fastsatte ansvarsgrænser kan ikke påberåbes af bortfragteren, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 196

Stk. 1. Ved personskade eller skade som følge af forsinkelse skal passageren skriftligt underrette bortfragteren om skaden inden 15 dage efter dagen for udskibningen. Gør han ikke det, skal han i mangel af bevis for det modsatte anses for at være uskadt ved udskibningen samt udskibet i rette tid.

Stk. 2. Foreligger der åbenbar skade på rejsegods, skal passageren give bortfragteren skriftlig underretning senest samtidig med udskibningen eller udleveringen. Det samme gælder, når rejsegods er forsinket. Såfremt skaden ikke er åbenbar skade, eller rejsegodsset er bortkommet, skal sådan skriftlig underretning gives bortfragteren inden 15 dage efter dagen for udskibningen eller udleveringen af rejsegods eller fra det tidspunkt, da udleveringen skulle have fundet sted.

Stk. 3. Gives underretning ikke inden de i stk. 2 nævnte frister, skal rejsegodsset, i mangel af bevis for det modsatte anses for at være udleveret i uskadt stand og i rette tid.

Stk. 4. Skriftlig underretning kræves dog ikke såfremt rejsegodssets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

§ 197

Stk. 1. Enhver forhåndsaftale, der har til formål at begrænse det ansvar, som påhviler bortfragteren efter §§ 189-191, eller at flytte den bortfragteren påhvillende bevis-

Norsk tekst

Med francs menes den enhet som er nevnt i § 326.

Ved skriftlig og uttrykkelig avtale mellom passasjeren og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i første ledd.

§ 195. Bortfall av begrensningsretten.

Ansvarsgrensene i henhold til § 194 gjelder ikke hvis det bevises at bortfrakteren selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 196. Reklamasjon.

Kommer passasjeren til skade eller lider han tap som følge av forsinkelse, skal han innen 15 dager etter ilandstigningen gi bortfrakteren skriftlig underretning. Ellers anses passasjeren å ha kommet i land uskadet og i riktig tid, hvis ikke motbevis føres.

I tilfelle av åpenbar skade på reisegods ska passasjeren gi bortfrakteren skriftlig underretning senest ved ilandbringeisen eller utleveringen. Det samme gjelder når reisegods er forsinket. I tilfelle av skade som ikke er åpenbar, samt i tilfelle av tap av reisegods, må slik underretning gis innen 15 dager etter at ilandbringeisen eller utleveringen fant sted eller ville ha funnet sted.

Blir underretning ikke gitt, anses godset utlevert i uskadt stand og i riktig tid, hvis ikke motbevis føres.

Skriftlig underretning er ikke nødvendig dersom godsets tilstand ble brakt på det rene ved feiles besiktigelse da passasjeren fikk godset igjen.

§ 197. Ansvarsreglenes ufravikelighet.

Enhver forhåndsaftale som tiisikter å frita bortfrakteren for ansvaret for tap som nevnt i §§ 189-191 eller begrense hans bevisbyrde eller fastsette lavere ansvarsgrenser enn be-

Svensk tekst

Med francs förstås den enhet som angives i 348 §.

195 §

Bortfraktaren äger ej åberopa rätt till begränsning av ansvarigheten enligt 194 §, om det visas att han själv vållat förlusten eller skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

196 §

I fall av kroppsskada eller dröjsmål med befordran av passagerare skall denne inom femton dagar efter ilandstigningen skriftligen underrätta bortfraktaren därom. Sker det ej, anses passageraren hava kommit iland oskadad och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

I fall av uppenbar skada på resgods och vid dröjsmål med befordran av resgods skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren senast då godset föres i land eller utlämnas. I andra fall skall sådan underrättelse givas inom femton dagar efter nämnda tid. Detta har motsvarande tillämpning vid förlust av resgods, varvid fristen räknas från den tid då ilandföring eller utlämning skulle hava ägt rum. Lämnas ej sålunda föreskriven underrättelse, anses passageraren hava mottagit godset oskadat och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

Underrättelse enligt andra stycket fördras ej, om godsets tillstånd klarlagts vid gemensam besiktning då passageraren mottog det.

197 §

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 189-191 §§ eller om lättnad i hans bevisbörda är utan verkan, om förbehållet träffats

Finsk tekst

Med franc förstås den enhet som angives i 14 §.

Bortfraktaren äger ej åberopa rätt till begränsning av ansvarigheten enligt denna paragraf, om det visas att han själv vållat förlusten eller skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

183 §

I fall av kroppsskada eller förlust till följd av dröjsmål med befordran av passagerare skall denne inom femton dagar efter ilandstigning skriftligen underrätta bortfraktaren därom. Sker det ej, anses passageraren hava kommit iland oskadad och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

I fall av uppenbar skada på resgods samt vid förlust till följd av dröjsmål med befordran av resgods skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren senast då godset föres i land eller utlämnas. I andra fall skall sådan underrättelse givas inom femton dagar efter nämnda tid. Detta äger motsvarande tillämpning vid förlust av resgods, varvid fristen räknas från den tid då ilandföring eller utlämning skulle hava ägt rum. Lämnas ej sålunda föreskriven underrättelse, anses passageraren hava mottagit godset oskadat och i rätt tid, såvitt annat icke styrkes.

Underrättelse enligt 2 mom. fordras ej, om godsets tillstånd klarlagts vid gemensam besiktning då passageraren mottog det.

184 §

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 178-180 §§ eller om lättnad i hans bevisbörda är utan verkan, om förbehållet träffats

Dansk tekst

byrde eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 194, er ugyldig, når skaden eller tabet er opstået ved en hændelse, der er indtruffet inden for følgende tidsrum:

- 1) For personskade: I det tidsrum, passageren er om bord samt under indskibningen og udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land, såfremt denne transport er indbefattet i billetprisen, eller dersom det fartøj, der anvendes, er stillet til rådighed af bortfrakteren.
- 2) For tab af eller skade på håndbagage: Mens godset befinder sig om bord eller under indskibningen eller udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land under de vilkår, som er anført under nr. 1), eller mens håndbagagen er i bortfrakterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.
- 3) For tab af eller skade på andet rejsegods: I tiden fra det overgives til bortfrakteren, indtil det udleveres.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

§ 198

Stk. 1. Uanset bestemmelsen i § 197 er bortfrakteren berettiget til ved skriftlig og udtrykkelig aftale med passageren at bestemme, at der i det opståede tab foretages et fradrag på højst:

- a) 1.500 francs pr. køretøj i tilfælde af skade på køretøj.
- b) 100 francs pr. passager ved tab af eller skade på andet rejsegods.

Stk. 2. § 195 finder tilsvarende anvendelse.

§ 199

Er der aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfrakteren, kan bortfrakteren uanset bestemmelsen i § 197 beholde sig ansvarsfrihed for tab, der

Norsk tekst

stemt i § 194, er ugyldig for så vidt tapet er oppstått ved hendelse som er inntruffet i følgende tidsrom:

3. for tap vedrørende passasjerer: mens passasjerer er om bord eller under ombord- eller ilandstigning eller under sjøtransport mellom skipet og land dersom denne transport er inkludert i bill ettpreisen eller transportmiddelet er stilt til rådighet av bortfrakteren;
2. for tap vedrørende håndreisegods: mens godset er om bord eller blir brakt om bord eller i land eller blir transportert mellom skipet og land på vilkår som nevnt under nr. 1 eller blir tatt hånd om af bortfrakteren på kai eller i eller på en stasjon eller et annet anlegg i havn;
3. for tap vedrørende annet reisegods: fra godset blir overlevert til bortfrakteren, og inntil det blir tilbakelevert.

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke for så vidt angår ansvaret for levende dyr som befordres som reisegods.

§ 198. Fradrag som kan avtales.

Uten hinder av § 197 kan bortfrakteren treffe skriftlig og uttrykkelig avtale med passasjerer om fradrag på inntil:

1. 1.500 francs pr. kjøretøy i tilfelle av skade på kjøretøy;
2. 100 francs pr. passasjer i tilfelle av tap av eller skade på annet reisegods.

Beløp som nevnt skal i tilfelle trekkes fra tapet eller skaden som er lidt. Paragraf 195 gjelder tilsvarende.

§ 199. Gjennomgangsbefordring.

Er det avtalt eller klart forutsatt at befordringen helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren uten hinder av regiene i § 197 beholde seg ansvarsfrihet for tap oppstått

Svensk tekst

före den händelse varom fråga är och hänför sig till

1. i fråga om passagerare, den tid då denne är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befodringsavgiften eller transportmedlet ställes till förfogande av bortfraktaren;
2. i fråga om handresgods, den tid då godset är ombord eller föres ombord eller iland, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som avses under 1, eller också då godset är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn; eller
3. i fråga om annat resgods, tiden från det att godset överlämnats till bortfraktaren till dess det lämnats ut till passageraren.

Bestämmelserna i första stycket gälla icke vid befodran av levande djur som resgods.

198 §

Utan hinder av bestämmelserna i 197 § första stycket är bortfraktaren berättigad att genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse med passageraren förbehålla sig att denne själv skall stå risken för förlust och skada intill ett belopp av ettusenfemhundra francs i fråga om varje fordon och etthundra francs i fråga om passagerarens övriga resgods. Avräkning härför sker från beloppet av liden förlust eller skada.

Bestämmelserna i 195 § hava motsvarande tillämpning.

199 §

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befodringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 197 § förbehålla sig frihet

Finsk tekst

före den händelse varom fråga är och hänför sig till

1. i fråga om passagerare den tid då denne är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befodringsavgiften eller transportmedlet ställes till förfogande av bortfraktaren;
2. i fråga om handresgods, den tid då godset är ombord eller i land, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som avses under punkt 1, eller också då godset är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn; eller
3. i fråga om annat resgods, tiden från det att godset överlämnats till bortfraktaren till dess det utlämnats till passageraren.

Bestämmelserna i 1 mom. gäller icke vid befodran av levande djur som resgods.

Utan hinder av bestämmelserna i 184 § 1 mom. är bortfraktaren berättigad att genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse med passageraren förbehålla sig att denne själv skall stå risken för förlust och skada intill ett belopp av ettusenfemhundra francs i fråga om varje fordon och etthundra francs i fråga om passagerarens övriga resgods. Avräkning härför sker från beloppet av liden förlust eller skada.

Bestämmelserna i 182 § 4 mom. har motsvarande tillämpning.

Är det avtalat eller förutsatt att befodringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, kan bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. förbehålla sig befrielse från ansva-

Dansk tekst

indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden.

§ 200

Stk. 1. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for, såfremt den pågældende godtgør, at han har handlet i udøvelsen af sin tjeneste. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

201

Stk. 1. Erstatningskrav i anledning af, at en passager har lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, kan kun rejses af passageren selv eller af nogen på hans vegne.

Stk. 2. Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham, og kun for så vidt, de pågældende er berettiget til at fremsætte et sådant krav efter de i domstolslandet gældende regler.

Stk. 3. Erstatningskrav for skade på passagerer eller rejsegods i medfør af §§ 189-191 mod bortfragteren eller nogen, han svarer for, kan, selv om kravet ikke grundes på fragtaftalen, kun rejses i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

§ 202

Stk. 1. Enhver forhåndsaf tale, som har til formål at indskrænke sagsøgerens ret til at

Norsk tekst

ved hændelser inntruffet under den del av befordringen som utføres av den annen fraktfører.

§ 200. Ansvarsbegrænsning m. m. for bortfrakterens folk.

Regiene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar gj elder tilsvarende for de som bortfrakteren svarer for, forutsatt at ansvaret er oppstått i tjenesten. Det samlede ansvar som kan pålegges dem og bortfrakteren, skal ikke overstige den grense som gj elder for ham.

Regiene i denne paragraf kan ikke påberopes av den som har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynsigvis ville bli voldt.

§ 201. Hvem som kan kreve erstatning m. m.

Krav på erstatning for at en passasjer er kommet til skade eller blitt forsinket, kan bare fremsettes av passasjerens selv eller av noen på hans vegne.

Krav på erstatning for tap av liv kan bare fremsettes av passasjerens rettsetterfølgere eller forsørgere, og bare såfremt vedkommede etter domstolslandets rett kan fremsette slikt krav.

Krav mot bortfrakteren eller noen han svarer for, på erstatning etter §§ 189-191 kan bare fremsettes i samsvar med regiene i dette kapittel, selv om kravet ikke grunnles på befordringsavtalen.

IV. Forskjellige bestemmelser.

§ 202. Innskrenkninger i adgangen til forhåndsavtale om verneting og voldgift.

Enhver forhåndsavtale som tiisikter å innskrenke saksøkerens rett til å velge verneting

Svensk tekst

från ansvarighet för sådan förlust, skada eller dröjsmål som orsakas av händelse under den del av befordringen som utföres av den andre.

200 §

Riktas krav på ersättning för förlust eller skada mot någon för vilken bortfraktaren svarar, äger denne göra gällande samme invändningar om befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren, om han visar att han ådragit sig ansvarigheten i sin tjänst. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 194 §.

Bestämmelserna i första stycket gälla icke till förmån för den som visas hava vållat förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

201 §

Krav på ersättning för passagerares kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran får endast väckas av passageraren själv eller på hans vägnar.

Krav på ersättning för förlust till följd av passagerares dödsfall får väckas endast av den avlidnes rättsinnehavare eller någon som genom dödsfallet mistat försörjare och endast under förutsättning att rättsinnehavaren eller den som sålunda lidit förlust enligt domstolslandets lag eljest är berättigad att göra sådant ersättningskrav gällande.

Krav på ersättning för förlust eller skada som avses i 189-191 § får endast göras gällande i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, även om kravet icke grundas på befodringsavtalet.

202 §

Bestämmelser om hänskjutande till viss domstol eller till skiljemän av tvist angående

Finsk tekst

ri gliet för sådan förlust, skada eller dröjsmål som orsakas av händelse under den del av befordringen som utföres av den andre.

185 §

Riktas krav på ersättning för förlust eller skada mot någon för vilken bortfraktaren svarar, äger denne göra gällande samma invändningar om befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren, om han visar att han ådragit sig ansvarigheten i sin tjänst. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar sammanlagt förpliktas utgiva får ej överstiga den gräns för ansvarigheten, som föreskrives i 182 §.

Bestämmelserna i 1 mom. gäller icke till förmån för den som visas ha vållat förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

186 §

Krav på ersättning för passagerares kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran får endast väckas av passageraren själv eller på hans vägnar.

Krav på ersättning för förlust till följd av passagerares dödsfall får väckas endast av den avlidnes rättsinnehavare eller någon, som genom dödsfallet mistat försörjare, och endast under förutsättning att rättsinnehavaren eller den som sålunda lidit förlust enligt domstolslandets lag eljest är berättigad att göra sådant ersättningskrav gällande.

Krav på ersättning för förlust eller skada som avses i 178-180 §§ får endast göras gällande i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, även om kravet icke grundas på befodringsavtalet.

187 §

Tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller res-

Dansk tekst

vælge værneting i retsvister vedrørende befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retsvister til voldgift, er ugyldig.

Stk. 2. Der kan dog gyldigt træffes aftale om, at krav om skadeserstatning, efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

- a) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sit hjemsted eller hovedforretningssted,
- b) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sit hjemsted eller fast bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

§ 203

Bestemmelserne i §§ 189-190, 192-202 samt 284 nr. 3-5 eller modsvarende bestemmelser i Bruxelles-konventionen af om befordring til søs af passagerer og rejsegods eller i fremmed lovgivning, som bygger på konventionens regler, kommer til anvendelse, såfremt:

- 1) befordringen udføres med et skib, der er registreret her i landet eller i en anden kontraherende stat,
- 2) transportaftalen er indgået her i landet eller i en anden kontraherende stat,
- 3) afgangsstedet eller ankomststedet ifølge transportaftalen er her i landet eller i en anden kontraherende stat.

• norsk tekst

i tilfelle av rettstvist i anledning av befordringen eller å henskyte slik tvist til voldgift, er ugyldig. Uten hinder av dette kan dog avtales at søksmål bare kan reises — etter saksøkerens valg •— ved domstolen.

1. på det sted hvor saksøkte har sitt faste bosted eller hovedsete for bedriften, eller
2. på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen, eller
3. i den stat hvor saksøkeren har fast bosted dersom saksøkte har et forretningssted i nevnte stat og kan saksøkes der.

§ 203. Anvendelsesområde.

Regiene i §§ 189-190, 192-202 og 284 første ledd nr. 4 og 5 (jfr. §§ 285-286) eller de tilsvarende bestemmelser i den internasjonale konvensjon av 197 om befordring af passasjerer og reisegods til sjøs eller i fremmed lov som bygger på konvensjonens regler, skal få anvendelse i følgende tilfelle:

1. når befordringen utføres med et skip som er registrert her i riket eller i en annen stat som står tilsluttet nevnte konvensjon;
2. når befordringsavtalen er inngått her i riket eller i en annen stat som nevnt;
3. når avgangsstedet eller ankomststedet ifølge befordringsavtalen er her i riket eller i en annen stat som nevnt.

§ 204. Ansvarsforsikring.

Kongen kan bestemme at det for skip som har passasjersertifikat og brukes til passasjerbefordring i norsk kystfart eller i fart mellom utlandet og Norge, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for tap av liv eller skade på person som bortfrakteren kan få etter § 189, jfr. § 194 første ledd nr. 1, § 234 første ledd og §§ 235-236. Kongen kan gi nærmere forskrifter om hvilke skip dette skal gjelde for, og om forsikringen eller sikkerhetsstillelsen.

Svensk tekst

ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods finnas i 14 kap.

Bestämmelser om preskription finnas i 15 kap.

Om tillämplig lag

203 §

Bestämmelserna i 189, 190, 192-202, 337 och 317 §§ eller också motsvarande bestämmelser i 197 års internationella konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss eller främmande lagstiftning som gör konventionen tillämplig skola lända till efterrättelse här i riket, om befordringen utföres

1. med fartyg registrerat här eller i annan stat, som tillträtt nämnda konvention;
2. enligt befodringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;
3. med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.

Finsk tekst

gods kan icke med laga verkan hänskjntas till viss domstol eller till skiljemän före den händelse varpå ansvarigheten grundas. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter karendens val endast skall kunna väckas vid domstol

- 1) för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse:
- 2) för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten, eller
- 3) i den stat där karenden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

188 §

Bestämmelserna i 178, 179, 180a-187, 262 och 229 §§ eller också motsvarande bestämmelser i främmande lagstiftning, som gör 197 års internationella konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss tillämplig, skall lända till efterrättelse här i landet, om befordringen utföres

- 1) med fartyg registrerat i Finland eller i annan stat, som tillträtt nämnda konvention;
- 2) enligt befodringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;
- 3) med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.

Dansk tekst

Norsk tekst

herunder om virkningen av at de ikke holdes i kraft.

Kongen kan gjøre regiene i denne paragraf gjeldende for skip med norsk passasjersertifikat som brukes til passasjerbefordring i annen fart enn nevnt i første punktum.

OTTENDE KAPITEL

KAP. 8

§ 220, stk. 1, 2. pkt. udgår.

§ 220, tredje og fjerde ledd.

Stk. 4. Har en af de skyldige herefter måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende. Overfor dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som han ville kunne gøre gældende overfor skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktforbehold som ikke fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 118-123 eller § 189-201 eller tilsvarende regler i det fremmede lands ret, der finder anvendelse i forholdet mellem ham og skadelidte.

Hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlig for den del av erstatningen som faller på ham. Når skade på person er voldt, kan dog den erstatningsberettigede inntale hele erstatningen hos hvilken som helst af de skyldige.

Har noen måttet betale mer enn den del av erstatningen som faller på ham, kan han kreve det overskytende tilbake av den annen skyldige. Mot slikt tilbakesøkningskrav kan denne gjøre gjeldende den rett til ansvarsfritakelse eller -begrensning som han i forhold til skadelidte ville ha vært berettiget til i kraft av den lov som får anvendelse i forholdet mellom ham og skadelidte, eller i kraft av gyldig kontraktsmessig forbehold. Forbehold kan dog ikke gjøres gjeldende i den utstrekning det fritar for eller begrenser ansvaret utover det som ville følge av §§ 118, 120, 189-185 og 198 eller tilsvarende regler i fremmed rett som i tilfelle får anvendelse i forholdet til skadelidte.

§ 222

§ 222

Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på anden lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.

Det som i denne lov er bestemt om sammenstøt mellom skip, gjelder også når et skip ved sin manøvrering eller på lignende måte volder skade på et annet skip eller ombordværende personer eller gods uten at sammenstøt mellom skipene har funnet sted.

ÅTTONDE KAPITLET

220 §

Stöta fartyg——uppkommer därav.

Har sammanstötningen——av skadan.

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt.

Har ena sidan utgivit mer än vad som belöper på den, får det överskjutande uttagas hos den andra. Mot sådant anspråk kan den senare göra gällande samme rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han kunnat åberopa mot den skadelidande enligt 5, 6 och 10 kap. denna lag eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.

Vid bedömande - - ——eller icke.

222 §

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äga tillämpning även när till följd av fartygs manövrering eller på liknande sätt skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.

SJÄTTE KAPITLET

199 §

Har vid sammanstötning skada skett å person, svara de skyldige en för båda och båda för en för ersättningen. Har ena sidan utgivit mer än vad som belöper sig på den, får det överskutande uttagas hos den andra. Mot sådant anspråk kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna lag eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.

202 §

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äger tillämpning även när, till följd av fartygs manövrering eller på liknande sätt, skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöter samman.

Lovudkastene sammenholdt med gældende sølov og de indarbejdede internationale konventioner.

*Lovudkastet**Gældende sølov**Haag-Visby-reglerne*

Femte kapitel:

Om befordring af gods.

§ 71, stk. 1	Ny	art. 1, a
§ 71, stk. 2	§ 76	
§ 71, stk. 3	Ny	
§ 72	§ 71	
§ 73	§ 73	
§ 74	§ 74	
§ 75	§ 75	
§ 76	§ 72	art. 3, 1.
§ 95, stk. 1	§ 95	art. 3, 3. (÷a—c)
§ 95, stk. 2	Ny	art. 3, 7.
§ 95, stk. 3	Ny	
§ 95, stk. 4	Ny	
§ 97, stk. 1	§ 97	art. 4, 3.
§ 97, stk. 2	Ny	art. 4, 6-1. pkt. i. f.
§ 98, stk. 1	§ 98	art. 4, 4.
§ 98, stk. 2	Ny	
§ 101, stk. 1	§ 101	art. 3, 2.
§ 101, stk. 2	Ny	
§ 118, stk. 1	§ 118	art. 4, 1.
§ 118, stk. 2	Ny	art. 4, 4.
§ 118, stk. 2, litra a	Ny	art. 4, 2.
§ 118, stk. 3	Ny	
§ 119, stk. 1	§ 119	art. 4, 6.
§ 119, stk. 2	Ny	
§ 120, stk. 1	§ 120	art. 4, 5—a) og art. 4, 5-d)
§ 120, stk. 2	Ny	
§ 120, stk. 3	Ny	art. 4, 5-f) og g).
§ 120, stk. 4	Ny	art. 4, 5-b)
§ 120, stk. 5	Ny	art. 4, 5-e)
§ 120, stk. 6	Ny	art. 4, 5-h)
§ 121, stk. 1	§ 121	art. 3, 6.
§ 121, stk. 2	Ny	
§ 121, stk. 3	Ny	
§ 122, stk. 1	§ 122	art. 3, 8 og art. 7.
		art. 1 c.
§ 122, stk. 2	Ny	art. 3, 8.
§ 122, stk. 3	Ny	
§ 122, stk. 4	Ny	art. 5, 2.
§ 122 a, stk. 1	Ny	art. 6.
§ 122 a, stk. 2	Ny	art. 4 bis, 1.
§ 122 a, stk. 3	Ny	art. 4 bis, 2 og 3.
§ 123, stk. 1	Ny	art. 4 bis, 4.

<i>Lovudkastet</i>	<i>Gældende sølov</i>	<i>Haag-Visby-reglerne</i>
§ 123, stk. 2	§ 123	
§ 128	§ 128	
§ 129, stk. 1	§ 129, stk. 1	
§ 130	§ 130	
§ 135, stk. 1	§ 135	
§ 135, stk. 2	Ny	
§ 135, stk. 3	Ny	
§ 151, stk. 1	§ 151	
§ 151, stk. 2	Ny	
§ 152, stk. 1	§ 152	art. 3, 3.
§ 152, stk. 2	Ny	
§ 159	§ 159	
§ 161, stk. 1	§ 161	art. 3, 4.
§ 161, stk. 2	Ny	
§ 162	§ 162	
§ 167, stk. 1	§ 168	
§ 167, stk. 2	Ny	
§ 168, stk. 1	Ny	art. 3, 8.
§ 168, stk. 2	Ny	art. 10 og art. 1, b. (art. 5, 2.)
§ 168, stk. 3	Ny	

<i>Lovudkastet</i>	<i>Gældende sølov</i>	<i>Passager-konventionen</i>	<i>Bagage-konventionen</i>	<i>„Tokyo-udkast“</i>
Sjette kapitel:				
Om befordring af passagerer og rejsegods.				
§ 171, stk. 1	Ny	art. 1 a-b	art. 1 a	art. 1, 1-2
§ 171, stk. 2	Ny	art. 1 c, jfr. b . . .	art. 1 b	art. 1, 4
§ 171, stk. 3	Ny		art. 1 d (1) 1 & 2	art. 1, 2 (a)
§ 172, stk. 1	§ 171, stk. 3 . . .			
§ 172, stk. 2	Ny			
§ 173	Ny		art. 1 d (1) 2 . . .	art. 1, 2 (b)
§ 174, stk. 1	Ny			
§ 174, stk. 2	Ny			
§ 175	Ny			
§ 176, stk. 1	§§ 72 & 171 . . .	art. 3	art. 3	art. 3
§ 176, stk. 2	§ 91			
§ 176, stk. 3	§ 98			
§ 177	§ 73			
§ 178	§ 169, stk. 1 & 2			
§ 179, stk. 1	§ 170, stk. 1 . . .			
§ 179, stk. 2	§ 170, stk. 2 . . .			
§ 180, stk. 1	Ny			
§ 180, stk. 2	§§ 92 & 93 . . .			
§ 181, stk. 1	Ny			
§ 181, stk. 2	§§ 119 & 173 . .			
§ 182	§§ 97 & 174 . . .			
§ 183	§ 175, stk. 1-2 . .			
§ 184, stk. 1	§ 176, stk. 2 . . .			
§ 184, stk. 2	§ 176, stk. 1 . . .			
§ 185, stk. 1	§ 177, stk. 1 . . .			
§ 185, stk. 2	§ 179			

<i>Lovudkastet</i>	<i>Gældende solov</i>	<i>Passager- konventionen</i>	<i>Bagage- konventionen</i>	<i>„Tokyo-udkast“</i>
§ 186	§ 180			
§ 187	§ 181			
§ 188, stk. 1	§ 182			
§ 188, stk. 2	§ 182			
§ 189	§ 171, stk. 2	art. 4, 1		art. 4, 1
§ 190, stk. 1	§ 172		art. 4, 1 & 1 f	art. 4, 1 & 1,7
§ 190, stk. 2	Ny		art. 4, 2	art. 5, 1
§ 190, stk. 3	§ 173, stk. 3		art. 4, 3	art. 5, 2
§ 191, stk. 1	§ 178			
§ 191, stk. 2	Ny			
§ 192	Ny	art. 5	art. 5	art. 6
§ 193, stk. 1	Ny		art. 4, 4	art. 4, 1
§ 193, stk. 2	Ny	art. 4, 3 & 4, 2		art. 4, 2 & 4, 3
§ 193, stk. 3	Ny		art. 4, 5	art. 4, 1 & 4, 3
§ 193, stk. 4	Ny			
§ 193, stk. 5	Ny			
§ 194, stk. 1	§ 171, stk. 3	art. 6, 1	art. 6, 1-3	art. 7-8
§ 194, stk. 2	Ny	art. 6, 5	art. 6, 7	art. 10, 2
§ 194, stk. 3	Ny	art. 6, 1	art. 6, 4	art. 9
§ 194, stk. 4	Ny	art. 6, 4	art. 6, 5	art. 8, 4
§ 195	Ny	art. 7	art. 7	art. 11
§ 196, stk. 1	Ny	art. 11, 1		art. 13
§ 196, stk. 2	Ny		art. 10, 1	art. 13
§ 196, stk. 3	Ny			
§ 196, stk. 4	Ny		art. 10, 1 c	
§ 197, stk. 1	Ny	art. 1, e	art. 1, e 1 & 2	art. 1, 8 & 17
§ 197, stk. 2	Ny		art. 1 d (1) 3	
§ 198, stk. 1	Ny	art. 9	art. 12 & 6, 6	art. 8, 4
§ 199	Ny			
§ 200, stk. 1	Ny	art. 12, 1-2	art. 11, 1-2	art. 15, 1-2
§ 200, stk. 2	Ny	art. 12, 3	art. 11, 3	art. 15, 3
§ 201, stk. 1	Ny	art. 10, 2		art. 12, 2
§ 201, stk. 2	Ny	art. 10, 3		art. 12, 3
§ 201, stk. 3	Ny		art. 9	art. 12, 1
§ 202, stk. 1	Ny	art. 9	art. 13 (2)	art. 16
§ 202, stk. 2	Ny		art. 13 (1)	art. 16
§ 203	Ny	art. 2	art. 2	art. 2

<i>Lovudkastet</i>	<i>Gældende solov</i>	<i>Passager- konventionen</i>	<i>Bagage- konventionen</i>	<i>Haag-Visby- reglerne</i>
--------------------	-----------------------	-----------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

Ottende kapitel:

Om skade ved sammenstød.

§ 220, stk. 1	§ 220, stk. 1
§ 220, stk. 4	§ 220, stk. 4

Ellevte kapitel:

Om forældelse af visse fordringer.

§ 284, stk. 1	§ 284, stk. 1
-------------------------	-------------------------

<i>Lovudkastet</i>	<i>Gældende sølov</i>	<i>Passager- konventionen</i>	<i>Bagage- konventionen</i>	<i>Haag-Visby- reglerne</i>
§ 284, stk. 1, nr. 1	§ 284, stk. 1, nr. 1			
nr. 2	nr. 2			
nr. 3	Ny	art. 11, 2-5		
nr. 4	Ny		art. 10, 2	
nr. 5	Ny			
nr. 6	§ 284, stk. 1, nr. 3			art. 3, 6
nr. 7	Ny			art. 3, 6- stk. 4, 1. pkt.
nr. 8	nr. 4			
nr. 9	nr. 5			
nr. 10	nr. 6			
nr. 11, 1. pkt.	Ny			art. 3, 6 bis
nr. 11, 2. pkt.	nr. 2			
§ 284, stk. 2	Ny			art. 3, 6, stk. 4, 2. pkt.
stk. 3	§ 284, stk. 2	art. 11, 6	art. 10, 3	
stk. 4	Ny			

