

leveret til transport og angive de sikkerhedsforskrifter, som kan komme på tale. Hvad afsenderen i øvrigt har pligt til at iagttage ved transporter af denne slags, f.eks. vedrørende godsets pakning, reguleres ikke i søloven, men i den offentligretlige lovgivning, som er nævnt ovenfor. Bestemmelsen indeholder heller ikke nogen definition af begrebet farligt gods. I § 92 i den gældende sølov tales om »let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods«, hvilket hidrører fra artikel 4, stk. 6, i Haag-reglerne (fransk »marchandise de nature inflammable, explosive ou dangereuse«; engelsk »goods of an inflammable, explosive or dangerous nature«). Denne eksemplificering giver dog næppe nogen nærmere oplysning om, hvad man må opfatte som farligt gods. I nærværende bestemmelse bruges derfor, ligesom i artikel 13, stk. 1 og 2, i Hamburg-reglerne, blot udtrykket farligt gods. En nærmere forståelse af dette begreb belyses af de offentligretlige regler. I Søfartsstyrelsens ovenfor nævnte bekendtgørelse foreskrives, at SOLAS 1974 skal anvendes på skibe, som transporterer farligt gods. SOLAS indeholder i kapitel VII et antal regler, som nærmere beskriver, hvad man ud fra et søsikkerhedssynspunkt umiddelbart må anse for at være farligt gods. Nogen definition af dette begreb findes dog ikke, men i regel 2, er farligt gods delt i 9 klasser, af hvilke 8 omfatter visse bestemte emner som eksplosive, brandfarlige, giftige eller ætsende. Den 9. klasse anses for at være »andet farligt gods«, hvormed opfattes »ethvert andet emne, som erfaringen viser eller kommer til at vise, er af en sådan farlig beskaffenhed, at bestemmelserne i kapitel VII bør anvendes derpå«.

Den omstændighed, at gods ikke omfattes af nogen af de nævnte sikkerhedsforskrifter, udelukker ikke, at godset kan anses for farligt i henhold til denne paragraf. Der vil dog i en sådan situation i almindelighed være en formodning for, at godset ikke kan anses for farligt.

Mærknings- og oplysningspligten påhviler afsenderen. I § 92 i den gældende sølov er det afladeren (nu aflasteren), som pålægges at iagttage disse forpligtelser, medens det i henhold til § 97, stk. 2, i søloven er befragteren,

som gøres ansvarlig for den skade, som er forårsaget af, at farligt stykgods er lastet, uden at bortfragteren kendte til dets beskaffenhed. Eftersom aflasteren står uden for transportaftalen, har man i nærværende bestemmelse, ligesom i udkastets § 291, angivet afsenderen som den ansvarlige for godsets mærkning som farlig. I dag følger det af § 92 i den gældende sølov, at farligt gods, »såfremt det er muligt«, skal være mærket som farligt. I medfør af nærværende bestemmelse foreligger der en absolut pligt til at mærke farligt gods. Eftersom måden at mærke godset på kan variere, afhængig af hvilken type af gods, der er tale om, har man ikke nærmere angivet, hvorledes mærkningen skal ske, blot at dette skal gøres på hensigtsmæssig måde.

Hvad der skal anses for at være underretning i god tid, må bedømmes under hensyntagen til omstændighederne i det enkelte tilfælde. Mange gange er det tilstrækkeligt, at transportøren eller undertransportøren får besked om godsets beskaffenhed og eventuelle sikkerhedsforskrifter ved leveringen. Det kan dog forekomme, at underretning må gives ved et endnu tidligere tidspunkt, for at der skal være tid til at iagttage de nødvendige foranstaltninger. At underretning gives ved bookningen kan være tilstrækkeligt, dersom godset senere leveres til transportøren. I de tilfælde, hvor leveringen sker til en anden end den, hos hvem bookningen er fundet sted, må underretningen om godsets farlige beskaffenhed gives også til f.eks. den undertransportør, som tager imod godset til transport.

Stk. 2 indeholder en forskrift om oplysningspligt, også i andre tilfælde, dersom godset er af en sådan beskaffenhed, at transporten kan medføre fare eller væsentlig ulempe for mennesker, skib eller last. Bestemmelsen, som savner modstykke i Hamburg-reglerne, og som ikke findes i den gældende sølov, men i de tilsvarende norske og svenske bestemmelser, retter sig mod situationer, hvor gods, som ikke i sig selv kan anses som farligt, kan medføre risiko, f.eks. ved transport af krigskontrabande. Under denne bestemmelse kan man, i det omfang stk. 1 ikke er anvendelig, henregne gods, som normalt er ufarligt, men som f.eks. i for-