

vej, kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods, eller af anden rimelig grund. Haag-Visby-reglerne indeholder i artikel 4, stk. 4, en tilsvarende regel om deviation. Hamburg-reglerne indeholder ikke nogen tilsvarende bestemmelse om deviation. Om transportøren er erstatningsansvarlig for tab som følge af deviation, må efter disse regler afgøres efter det grundliggende ansvarsgrundlag (præsumptionsansvaret), som kan føre til fritagelse for erstatningsansvar på baggrund af en rimelighedsbedømmelse. Udvalget har med samme udgangspunkt anset en særlig bestemmelse om deviation for unødvendig. Nogen ændring i den gældende retstilstand er det ikke hermed tanken at gennemføre. Deviation kan således foretages, når rimelig grund hertil foreligger. I artikel 5, stk. 6, har man medtaget en bestemmelse, som gør transportøren fri for ansvar for skade på grund af foranstaltninger, som er truffet for at redde liv, eller som følge af rimelige foranstaltninger for at redde ejendom (jf. udkastets § 275, stk. 2).

*Stk. 1* indeholder hovedreglen om transportørens pligter over for lasteejeren som følger af § 101, stk. 1, i den gældende sølov. Transportøren skal vise omsorg for godset og i øvrigt varetage ladningsejerens interesse.

Omsorgspligten og pligten til at varetage ladningsejerens interesser starter fra det tidspunkt, hvor transportøren modtager godset, til han udleverer det igen. Herved dækkes en række i og for sig forskellige håndterings- og bevaringsforskrifter i dette tidsrum såsom lastning, stuvning, behandling, transport, opbevaring og losning. Det er ikke anset nødvendigt, således som i den gældende sølovs § 101, stk. 1, at medtage denne opregning i lovteksten. At transportøren har mulighed for, når udlevering ikke kan ske, ensidigt at befri sig fra omsorgspligten ved at lægge godset op i sikker forvaring, følger af udkastets § 271.

Den almindelige pligt til at varetage ladningsejerens interesse har til følge, at transportøren i det tidsrum, hvor han har godset i sin varetægt, skal opfattes som lasteejerens repræsentant. Dette indebærer, at transportøren, som det nærmere reguleres i udkastets § 266, har pligt til at træde i stedet for lasteejeren og

på dennes vegne tage de nødvendige forholdsregler vedrørende godset.

Omsorgspligten sanktioneres af det erstatningsansvar, som transportøren har i medfør af udkastets § 274 og følgende bestemmelser.

*Stk. 2*, som svarer til § 76 i den gældende sølov, behandler transportørens pligt til at holde skibet i sødygtig stand. Udtrykket »sødygtighed« omfatter såvel den tekniske sødygtighed som lastedygtighed. *Stk. 2* anvender ikke udtrykket »tilbørlig omhu«, men der er ikke hermed tilsigtet nogen ændring af transportørens pligter.

Til teknisk sødygtighed hører blandt andet, at skibet er udstyret med nødvendige hjælpemidler, f.eks. søkort over de området, som rejsen går igennem. Hertil hører tillige, at skibet er udrustet med bunkers og proviant i tilstrækkelige mængder og af tilfredsstillende kvalitet. Heraf følger f.eks., at dersom kvaliteten for bunkers er så dårlig, at rejsetiden herved forlænges betydeligt, foreligger der manglende sødygtighed. Selv om det ikke siges udtrykkeligt i lovteksten, indgår det tillige i begrebet, at det er transportørens pligt at sørge for, at skibet er lastet på en sådan måde, at stabilitet og lignende søgenskaber ikke påvirkes negativt.

I begrebet lastedygtighed indgår endvidere, at lastrummene skal være rengjort på en sådan måde, at det/de er egnede til at indtage den last, der skal transporteres, og at de skal være udrustede med garnering, om fornødent f.eks. træribber, som beskytter lasten mod kondensvand. Hvis f.eks. kølelasten modtages, uden at køleinstallationerne er egnede til denne last, og rederiet ikke i øvrigt heller viser omsorg for lasten, kan skibet ikke betragtes som sødygtigt.

De privatretlige sanktioner, som kan komme til anvendelse, når transportøren undlader at opfylde forpligtelserne til at holde skibet sødygtigt, er hæveret, jfr. udkastets § 264, og erstatning.

En tilsidesættelse af en så central del af transportaftaleforpligtelsen, som at stille et skib til rådighed, som er sødygtigt, må imidlertid anses som et væsentligt kontraktsbrud. Efter almindelige formueretlige regler foreligger der derefter hæveret for afsenderen.