

Bortfragterens transportretlige erstatningsansvar for usødygtighed er reguleret i den gældende sølovs § 118, stk. 3, se udkastets §§ 274-276. Usødygtighed kan opstå når som helst under rejsen. Svingter f.eks. køleanlægget, mens skibet er i søen med last ombord, vil skibet ikke længere være sødygtigt med hensyn til den last, der transporteres i kølerummene. Reglerne i § 118, stk. 3, drejer sig imidlertid kun om den oprindelige usødygtighed, dvs. den usødygtighed, som eksisterer ved rejsens begyndelse. Efterfølgende usødygtighed - som i eksemplet netop ovenfor - er reguleret efter hovedreglen i § 118, stk. 1, og undtagelserne i § 118, stk. 2: Bortfragteren er således ansvarlig for fejl i behandlingen af lasten, men ikke fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet, jf. bemærkningerne til § 276, stk. 2, side 66.

Stk. 3 angiver transportørens underretningspligt, når godset er gået tabt, skadet eller forsinket. Bestemmelsen svarer til gældende sølovs § 101, stk. 2, der gennemførtes ved sølovsændringen i 1973. Herved fik man i den danske sølov en bestemmelse, der harmonerer med de øvrige nordiske sølove, som indføjede denne bestemmelse i forbindelse med bestemmelserne om søforklaring fra 1966, som denne bestemmelse har forbindelse med. Baggrunden var, at søforklaring i de øvrige nordiske lande ikke som den gældende danske sølov, jfr. § 301, nr. 7, gældende er obligatorisk ved ladingsskader af nogen betydning, hvorfor man følte behov for en bestemmelse, som i gældende sølovs § 101, stk. 2, nu udkastets § 262, stk. 3. Underretning skal tillige gives, når godset er blevet forsinket.

Underretning skal gives til den, som afsenderen har anført. Sædvanligvis er en »notify address« angivet, særligt når en bank er anført som modtager for forsendelsen. Har afsenderen ikke anført en »notify address« eller lignende, skal ladingsejeren underrettes eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen. Underretningspligten foreligger, selv om transporten ikke kan fuldføres på aftalt vis.

Transportørens underretningspligt er sanktioneret på en sådan måde, at opfyldes den ikke, medfører dette pligt til at erstatte den yderligere skade, som på grund heraf kan opstå for

ladingsejeren. Det følger allerede af almindelige retsprincipper, at enhver, som har gods i sin varetægt, må arbejde for at begrænse omfanget af den skade, som måtte tilføjes gods i hans varetægt. Nogen særlig bestemmelse herom behøves derfor ikke.

Til § 263. Dækslast

Haag-reglerne finder ikke anvendelse ved befordring af gods på dæk (jfr. artikel 1c). Derimod indeholder søloven ligesom Hamburg-reglerne en del bestemmelser om dækslast. § 263 bygger på artikel 9, stk. 1 og 2, i Hamburg-reglerne og stemmer i hovedsagen med, hvad der nu gælder i medfør af søloven.

I medfør af *stk. 1* er dækslast kun tilladt, hvis dette følger af transportaftalen eller sædvane i den pågældende fart, eller dersom krav herom foreligger i henhold til forskrifter i anden lovgivning. Dette stemmer i hovedsagen med den gældende sølovs § 91, jfr. § 72, stk. 1.

Medens det tidligere mest var træ, der helt eller delvist førtes på dæk, gælder noget tilsvarende i dag i containerfarten, hvor den manglende beskyttelse af lasten, der er baggrund for bestemmelsen, ikke i samme grad gør sig gældende. Lovbestemmelser om pligt til lastning på dæk findes, når det drejer sig om visse typer af farligt gods.

Pligten til, i henhold til *stk. 2*, at medtage en bestemmelse i transportaftalen om, at godset i henhold til aftalen kan eller skal transporteres på dæk, har først og fremmest til hensigt at beskytte den modtager, som erhverver konnossement. Han skal have kundskab om dækslastningen, eftersom denne typisk indebærer større risiko for, at godset kan være skadet under transporten. Det er først og fremmest ved transport af containere, hvor de hurtige transportrutiner gør det svært at fastslå, hvilke containere der lastes på dæk respektive i lastrummene, at der kan være behov for aftale om, at gods kan lastes på dæk. Det samme er tilfældet, hvis transportøren kan bevise, at der foreligger en sædvane eller almindelig handelsbrug i denne retning.

Forskriften om, at aftale om transport på dæk, skal anføres i transportdokumentet, må ikke tolkes således, at en aftale om dækslast-