

ning kræver, at et dokument udstedes. Hvis transportøren f.eks. gør brug af dokumentløse transportrutiner, kan han på anden vis bevise, at dækslast er aftalt, f.eks. ved at have indtastet tilstrækkelige oplysninger herom i en database. Som det forudsætningsvis fremgår af stk. 2, er det nemlig transportøren, som har bevisbyrden for, at en sådan aftale er indgået. Aftale om dækslast kan dog ikke påberåbes overfor den konnossementsindehaver, som har erhvervet konnossement i god tro. Tilsvarende gælder i dag i henhold til den gældende sølovs § 161, stk. 2.

Stk. 3 henviser til udkastets § 284, som nærmere regulerer transportørens ansvar for dækslast.

Til § 264. Transportørens kontraktsbrud

Paragraffen omhandler afsenderens ret til at hæve transportaftalen på grund af kontraktsbrud fra transportørens side. Den har delvis sit modstykke i den gældende sølovs §§ 126-127, men på samme måde som udkastets § 339 gælder den såvel forsinkelse som andet kontraktsbrud. Kontraktsbrudsspørgsmålene er imidlertid enklere i liniefart end i certepartifart. Materielt foreligger der også forskelle. Når hævningssspørgsmålene ved stykgodstransport – som i udkastet – kan holdes adskilt fra de tilsvarende spørgsmål ved rejsebefragtning, vil det være muligt at finde frem til løsninger, som er bedre tilpasset forholdene i moderne stykgodstransport end reglerne i den gældende sølovs § 126. For stykgodstransport er der næppe grund til at videreføre den meget restriktive holdning til hævning, som præger den gældende sølovs § 126.

Efter *stk. 1* kan afsenderen hæve transportaftalen ved væsentlig kontraktsbrud fra transportørens side. Dette gælder ikke kun ved forsinkelse, men også ved andre former for urigtig opfyldelse, f.eks. kontraktsstridig dækslastning af godset. Dette gør det muligt i praksis at fastlægge rækkevidden af hævningsretten på en hensigtsmæssig måde ud fra forholdene i moderne stykgodstransport, herunder også tage hensyn til, at forholdene i konventionel liniefart adskiller sig væsentligt fra systemtransporter baseret på enhedslastning af godset.

Generelt vil der være grund til at lægge større vægt på tidsfaktoren under dagens forhold, men kravene til regularitet og hurtighed er næppe de samme for alle former for stykgodstransport i vore dage. En nuanceret bedømmelse vil her kunne ske indenfor rammen af væsentlighedskravet. For øvrigt vil der nok i vore dage blive stillet større krav til transportkvalitet end tidligere.

Ved stykgodstransport kan spørgsmålet om hævning ikke udelukkende vurderes ud fra forholdet mellem afsender og transportør. Indrømmes hævningsret, vil gennemførelsen af hævningen efter omstændighederne kunne medføre forsinkelse eller anden skade eller ulempe for andre, som har sendt gods med samme skib, dvs. tilbagelevering af godset til afsenderen. I sådanne tilfælde må den enkelte afsenders behov for at hæve vige af hensyn til de øvrige afsendere, se *stk. 1, andet punktum*. Denne indskrænkning af hævningsretten vil klart ikke have betydning i tilfælde, hvor afsenderne harmoniserer sine synspunkter og i fællesskab optræder over for transportøren, f.eks. i tilfælde af havari eller andet ophold på rejsen.

Når konnossementet er udstedt og omsat, overgår afsenderens beføjelser til indehaveren af konnossementet.

Stk. 2 kræver, at afsenderen, hvis han vil hæve, giver transportøren meddelelse herom uden ugrundet ophold efter, at afsenderen må antages at have fået kendskab til kontraktbruddet. Afsenderens behov for at hæve vil normalt enten have sammenhæng med muligheden for alternativ transport til bestemmelsesstedet eller alternativ udnyttelse af godset, f.eks. salg eller anden udnyttelse af godset, der hvor godset/skibet befinder sig. Ved vurderingen af, om afsenderen har handlet uden ugrundet ophold, må kravene ikke stilles så højt, at afsenderen ikke får tid til at klarlægge og vurdere alternativerne. Praktisk set vil hævningsretten imidlertid alligevel kunne gå tabt som følge af, at transportøren – hvis han ikke får besked – vil foretage dispositioner over skib eller gods, som medfører, at det ikke længere vil være aktuelt at benytte hævningsretten, f.eks. laste godset eller beordre skibet videre.