

Det forhold, at skibet går tabt eller bliver ustandsætteligt, medfører altså ikke, at transportforpligtelsen bortfalder. I tilfælde, hvor en sådan ulykke rammer skibet, kan der imidlertid også indtræde eller foreligge andre omstændigheder, som medfører, at transportforpligtelsen må anses for bortfaldet efter almindelige kontraktsregler, f.eks. krigsfare, jf. stk. 3, eller andre opfyldeshindringer, sml. købelovens § 23.

*Stk. 2* omhandler det tilfælde, hvor der indtræder hindringer, som gør, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset der. Dette kan f.eks. skyldes is, strejke, blokade, civil uro eller krigslignende forhold. I de fleste tilfælde vil hovedspørgsmålet blive, hvor længe skibet i sådanne tilfælde skal vente på, at forholdene normaliseres. Dette spørgsmål må vurderes på baggrund af, at det normalt drejer sig om liniefart, og at lang ventetid vil kunne ødelægge transportørens ruteoplæg. Er det kun en del af lasten, som skal losses i vedkommende havn, kommer hensynet til de øvrige lasteejere også ind i billedet - de vil være interesseret i, at skibet går videre til de havne, hvor deres gods skal losses. Forholdene kan altså variere. Udvalget mener, at reglen bør være, at transportøren kan vælge en anden rimelig lossehavn, hvis hindringen fører til forsinkelse, som må antages at udgøre urimeligt ophold. Når man ser på tidsfaktorens betydning ved moderne stykgodsbefordring, vil det næppe kunne kræves, at transportøren skal affinde sig med så lang ventetid. Eftersom det i de fleste tilfælde vil være muligt at få videresendt godset til bestemmelsesstedet fra den lossehavn, som vælges, skulle hensynet til afsenderen almindeligvis heller ikke tilsigte, at der stilles alt for strenge krav til transportøren. Hvis f.eks. bestemmelsesstedet er en by uden havn, således at godset i alle tilfælde må have en landtransport for at komme frem, er det ikke sikkert, at landtransporten fra den havn, som vælges, er væsentlig længere end fra den oprindelige forudsatte lossehavn. Omkostningerne ved at bringe godset til bestemmelsesstedet vil transportøren normalt også måtte stå for. Den omstændighed, at godset losses i den havn, transportøren vælger, er altså ikke ensbetydende med, at

transportforpligtelsen anses at være opfyldt med losningen. Afsluttes transporten i den valgte lossehavn, kan transportøren efter *stk. 4* kun kræve afstandsfragt, jf. udkastets § 332.

Transportørens ret til at vælge en anden rimelig lossehavn er i overensstemmelse med kontraktspraksis. Transportaftalens standardvilkår indeholder bestemmelser, som i tilfælde af forskellige hindringer for transportens fuldførelse giver transportøren ret til at losse godset i anden havn end forudsat («substitute destination clauses»). Tilsvarende virkning har den såkaldte »nær-klausul«, som oftest er medtaget i transportaftalen. Se om sådanne vilkår: Selvig, *The Freight Risk* §§ 15.3 og 15.4. Fælles for sådanne bestemmelser er imidlertid, at de samtidig indebærer, at transporten skal anses for fuldført med udlosningen, således at transportøren dermed har krav på fuld fragt. Udvalget mener, at denne løsning efter omstændighederne kan virke urimelig over for afsenderen. Hvis godset bliver losset i en anden havn end aftalt, og transportøren derefter ikke bringer godset frem til aftalt bestemmelsessted, bør lovens normalregel her som ellers, når transporten ikke fuldføres, være, at transportøren kun har krav på afstandsfragt.

Efter *stk. 3* kan hver af parterne hæve transportaftalen, hvis udførelsen af transporten vil udsætte skib eller gods for krigsfare m.v. Udvalget foreslår her, at reglerne for rejsebefragtning i udkastets §§ 349 og 351 tilsvarende skal gælde. Dette er i overensstemmelse med den gældende sølovs §§ 135-136.

*Stk. 4* omhandler transportørens ret til at kræve afstandsfragt ifølge principperne i udkastets § 332. Afstandsfragt kan også kræves, selvom transportøren efter lov eller aftale ikke har været berettiget til at losse i en anden havn. Afsenderen har måske trods alt fået godset transporteret en del af vejen mod det endelige bestemmelsessted, hvilket vil gøre hans omkostninger til den resterende del af transporten lavere. Transportøren kan i sådanne tilfælde kræve afstandsfragt, men må eventuelt acceptere et modregningskrav fra afsenderen for de ekstra omkostninger, denne har haft på grund af losningen i en anden havn.