

er, at transportørens retsstilling bør være uafhængig af det interne forhold mellem sælgeren og køberen. For de tilfælde, hvor transportøren har kendskab til, at skade vil opstå for afsenderen ved godsets udlevering, bør han dog ikke kunne kræve, at afsenderen betaler fragten.

I *stk. 2* slås det fast, at transportøren ikke har nogen pligt til at sælge gods for at få betalt sine fordringer. Han kan i stedet vende sig direkte mod afsenderen med sine krav. Har salg fundet sted, uden at fordringerne er blevet dækket, består afsenderens ansvar for den resterende del af kravet.

TRANSPORTØRENS ERSTATNINGSANSVAR

Udgangspunktet for de foreslåede nye bestemmelser om transportørens ansvar er fortsat de skandinaviske landes binding til Haag-Visby-reglerne. Hvor det er muligt uden at gå imod denne konventionsbinding, er Hamburg-reglerne dog indarbejdet.

I udkastets §§ 274-289 reguleres transportørens erstatningsansvar ved stykgodstransporter. Efter en indledende bestemmelse om ansvarsperioden behandles i de 4 følgende paragraffer forskellige typer af skader. Herefter følger regler om erstatningens beregning og om begrænsning af ansvaret. De sidste 8 paragraffer i dette afsnit drejer sig om, foruden særskilte bestemmelser om ansvaret, når transporten delvis udføres af en undertransportør, fordringer, som ikke grundes på transportaftalen, tab af retten til ansvarsbegrænsning, ansvar for dækslast, underretning om skade samt om bidrag til fælles havari.

Bestemmelserne om transportørens erstatningsansvar svarer hovedsageligt til § 118, §§ 120-123 samt §§ 161, 162 og 168 i den gældende sølov. Tilsvarende regler findes i Hamburg-reglerne i artiklerne 4-11 samt 19 og 24, og til Haag-Visby-reglernes artikel 1-9.

Til § 274. Ansvarsperioden

Paragraffen svarer til § 118, stk. 1, i den gældende sølov og artikel 4 i Hamburg-reglerne. De generelle regler i den nye bestemmelses

stk. 1 om ansvarsperioden får sit nærmere indhold i stk 2 og 3.

I den gældende sølovs § 118 angives det, at transportøren bærer ansvaret for godset, medens det er i hans varetægt om bord eller i land. Denne ganske omfattende bestemmelse, hvor ansvaret strækker sig fra det tidspunkt, man får godset i varetægt med henblik på transport, til man udleverer det til modtageren eller næste led i transportkæden, er dog delvis fravigelig. I henhold til § 168, stk. 2, i den gældende sølov kan transportøren forbeholde sig frihed fra ansvar for tiden før lastningens begyndelse og efter losningens afslutning. Det tvingende ansvar omfatter altså kun tidsrummet mellem lastning og losning. I praksis har afgrænsningen af den tvingende ansvarsperiode givet anledning til fortolkningsproblemer, når det gælder om nøjagtigt at fastsætte grænserne for transportørens ansvar. På baggrund heraf, og da Haag-reglernes ansvarsperiode og den ofte udnyttede mulighed for ansvarsfraskrivning, er blevet kritiseret som retspolitisk utilfredsstillende, blev man ved Hamburg-reglernes udarbejdelse enig om, at ansvarsperioden burde omfatte den tid, som godset er i transportørens varetægt. Dette svarer til den regel om ansvarsperioden, der findes i konventioner om luft- og landtransport.

Den i artikel 4 i Hamburg-reglerne angivne ansvarsperiode er taget ind i bestemmelsens *stk. 1*. Denne udvidelse af perioden for det ufravigelige ansvar strider ikke med Haag/Visby-reglerne, der stiller de deltagende stater frit med hensyn til hvilket ansvar, der skal gælde i perioden før lastningen og efter losningen. For at sådan før- eller eftertransport, som transportøren udfører med andet transportmiddel, ikke tvingende skal være omfattet af bestemmelsen, er det angivet, at ansvaret gælder, medens godset er i transportørens varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen. Hvorvidt parterne kan aftale, at sølovens ansvarsregler skal gælde for før- eller eftertransporter afhænger af de særlige regler herom.

I artikel 4, stk. 3, i Hamburg-reglerne anføres det, at godset skal anses for at være i transportørens varetægt, så længe det er transportørens ansatte eller nogle af hans medhjælpere,