

klar forudsætning.

For det tredje fordres det nu som nævnt, at undertransportørens navn skal angives i aftalen, noget som ikke er en forudsætning for anvendelsen af § 168, stk. 3, i den gældende sølov. Dette krav kan tænkes at medføre visse besværligheder i de tilfælde, hvor det på tidspunktet for aftalens indgåelse vel er klart, at f.eks. den sidste del af transporten ikke skal udføres af den kontraherende transportør, men at denne endnu ikke ved, hvilket rederi man vil kontakte med henblik på transporten.

Kan sag ikke rejses mod undertransportøren ved behørig domstol eller voldgiftsret i medfør af udkastets §§ 310-311, mister et forbehold af den type, som ovenfor angivet, sin virkning, jf. *stk. 3*.

#### Til § 286. Undertransportørens ansvar

Paragraffen, som svarer til § 123, stk. 2, i den gældende sølov og artikel 10, stk. 2 og 3, i Hamburg-reglerne, regulerer undertransportørens ansvar.

I overensstemmelse med, hvad der i dag gælder i medfør af søloven, foreskrives det i *stk. 1*, at undertransportøren, ligesom transportøren og efter samme regler som denne, svarer for sin del af transporten. Har transportøren særskilt påtaget sig ansvar udover det, der følger af dette kapitel, eller afstået fra deri angivne rettigheder, binder dette i medfør af *stk. 2* ikke undertransportøren, medmindre denne har givet skriftligt samtykke hertil. Når det anføres, at undertransportøren er ansvarlig efter »de samme bestemmelser« som transportøren, tænkes der først og fremmest på sølovens bestemmelser. Det må med forbehold af bestemmelsen i *stk. 2* afhænge af en konkret vurdering, hvorvidt også konnossementets klausuler kan få betydning mellem konnossementsindehaveren og undertransportøren.

På samme måde, som når retssag føres mod den kontraherende transportørs ansatte, gælder det, når retssag føres mod nogen, for hvem undertransportøren svarer, at disse kan påberåbe sig de samme regler om fritagelse eller begrænsning af ansvaret. Endvidere er også udkastets § 283 om tab af begrænsningsretten anvendelig på disse personer.

#### Til § 287. Fælles ansvar

Paragraffen, som svarer til artikel 10, stk. 4-6, i Hamburg-reglerne, og § 123, stk. 2, 2. og 3. punktum i den gældende sølov, omhandler det fælles ansvar for transportøren og undertransportøren. Reglerne stemmer i hovedsagen med, hvad der gælder i dag.

Hvis både transportøren og undertransportøren er ansvarlige, hæfter de i medfør af *stk. 1* solidarisk.

Af *stk. 2* fremgår det, at det sammenlagte ansvar ikke må overstige ansvarsgrænserne i medfør af udkastets § 280.

I *stk. 3* angives det, at bestemmelserne i dette kapitel ikke skal være nogen hindring for den regresret, som transportøren og undertransportøren kan have mod hinanden. Bestemmelsen er egentlig unødvendig, eftersom kapitlet udelukkende regulerer, hvem der er ansvarlig overfor ladningsejeren, og ikke den endelige fordeling af ansvaret. Bestemmelsen gør det klart, at transportørerne indbyrdes kan aftale, at kun en af dem skal bære det endelige ansvar, eller at en skematisk bestemt fordeling af ansvaret skal kunne ske.

#### Til § 288. Reklamation

Denne paragraf svarer til § 121, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, og artikel 19, stk. 1-3 og 5-6, i Hamburg-reglerne.

Bestemmelserne i denne paragraf er præsumptionsregler og ikke reklamationsregler i den forstand, at retten til at rejse sag bortfalder, hvis der ikke fremkommer indvendinger. Af *stk. 1* fremgår det, at hvis der ikke har været fremført indvendinger, skal godset antages at have været i den tilstand, som angives i transportdokumentet. Modbevis kan dog føres. Indvendinger skal fremføres ved udleveringen, eller dersom tabet eller skaden ikke kunne iagttages på dette tidspunkt, senest 3 dage derefter.

Indvendingerne skal fremsættes skriftligt. I medfør af *stk. 2* gælder dette dog ikke, når parterne ved udleveringen sammen har besigtiget godset.

I medfør af § 121, stk. 3, i den gældende sølov, skal transportøren og modtageren, når