

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I de indledende Bemærkninger til det samtidig forelagte Forslag til Lov om Ændringer i Søloven er der redegjort for Grundene til, at man ikke har forsøgt at indarbejde Konventionens Regler i Søloven, men har foreslaaet Konventionen optaget som gældende Ret gennem en særlig Lov, der kun paa uvæsentlige Punkter adskiller sig fra en ren Oversættelse af Konventionen.

Om Tilblivelsen af Konventionen skal følgende oplyses:

Den ikke alene i de nordiske Sølove, men ogsaa i andre Landes Sølovgivning herskende Kontraktfrihed har medført, at det navnlig indenfor Liniefarten er blevet almindeligt, at der i Konnossementer optages Klausuler af forskelligt Indhold, men alle sigtende til at indskrænke Bortfragterens Ansvar for Godset, til Skade ikke alene for Befragteren, men ogsaa for Banker, Forsikringsselskaber og Købere af Varer i Henhold til Konnossement. I 1894 gennemførtes i U. S. A. den saakaldte *Harter Act*, hvorefter Ansvarsfraskrivelse i Konnossementer er ugyldig, for saa vidt angaar Behandlingen af Godset ved Lastning, Stuvning, Bevaring, Losning og Udlevering, men samtidig fritager Loven Rederen for Ansvar for Besætningens Fejl og Forsømmelser i Navigeringen og Behandlingen af Skibet. Tilsvarende Love blev udstedt i forskellige af de britiske Dominions, i Australien i 1904, i Canada i 1910 og i New-Zealand i 1908, uden at disse Love dog stemte overens indbyrdes. Under Verdenskrigen maatte den britiske Regering overfor Handelsstanden forpligte sig til — om nødvendigt ved Lov — at søge gennemført ensartede Regler paa dette Omraade indenfor Imperiets enkelte Dele efter Forbillede af den kanadiske Lov, der i det store og hele stemte med den amerikanske *Harter Act*. Dette medførte, at de engelske Redere for at undgaa Lov-

givningsmagtens Indgriben forsøgte at naa en Ordning ad Frivillighedens Vej. Paa et Møde i Haag af *International Law Association* i 1921 enedes man om de saakaldte „Haag-Regler“, som Mødet anbefalede til frivillig Gennemførelse. Reglerne led imidlertid paa forskellige Punkter — navnlig efter Opfattelsen indenfor den kontinentale Forretningsverden — af Mangler, og Reglerne blev derfor paa Foranledning af Comité Maritime International under et Møde i 1922 underkastet en Revision, hvorefter Reglerne blev behandlet paa en diplomatisk Søretskoneference i Bruxelles samme Aar, der foretog en Del mindre Ændringer i Reglerne og derefter anbefalede dem som Basis for en Konvention. En fornyet Behandling fandt Sted paa en ny Søretskoneference i 1923, hvor ogsaa en Del mindre Ændringer foretoges. Ønsker om mere indgribende Ændringer, ja selv Ønsker om reaktionelle Ændringer for at bringe Formuleringen i bedre Overensstemmelse med kontinental Lovteknik blev imidlertid afvist fra britisk og amerikansk Side med en Henvisning til, at Reglerne, som de forelaa, var Udtryk for et Kompromis („a bargain“) mellem de interesserede Parter og derfor ikke kunde ændres.

Det udarbejdede Udkast til Konvention holdtes aabent for Underskrift til den 25. August 1924, og blev underskrevet af U.S.A., Belgien, Chile, Danzig, Estland, Frankrig, Italien, Japan, Jugoslavien, Polen, Rumænien, Spanien, England, Tyskland og Ungarn. Konventionen er stadig aaben for Tiltrædelse af andre Stater. Til nu har Belgien, Portugal, Spanien, England, Ungarn, Frankrig og en Række britiske Kolonier ratificeret Konventionen.

Der er indenfor den nordiske Forretningsverden Enighed om, at man nu bør søge Konventionen gennemført i de nor-