

182). De gældende bestemmelser i befragtningskapitlet er senest revideret ved lov nr. 149 af 7. maj 1937. Denne gennemgribende revision var også dengang resultatet af et nordisk lovsamarbejde, der havde til følge, at man fik praktisk talt enslydende nordiske lovtjekster.

Ved siden af befragtningskapitlet har man i de 4 nordiske lande en særlig også enslydende lov (nr. 150 af 7. maj 1937 ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951) i det følgende kaldet „KKL“, om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, der blev vedtaget samtidig med ændringerne i befragtningskapitlet. KKL er optrykt som bilag 2.

Formålet med den i 1937 foretagne revision var dels at ajourføre den gamle sølovs befragtningskapitel fra 1892, således at lovens regler kom til at stemme med moderne kontraktspraksis, dels at muliggøre ratifikation af den internationale konvention af 1924 om konnossementer (bekendtgørelse nr. 35 af 22. november 1938 LTC), hvilket i øvrigt skete den 1. juli 1938 med ikrafttræden den 1. januar 1939. Konventionen er optrykt som bilag 1.

Baggrunden for vedtagelsen af konnossementskonventionen i 1924 var et udbredt ønske om at indskrænke følgerne af den i slutningen af forrige århundrede herskende kontraktsfrihed, der havde medført, at det navnlig indenfor liniefarten var blevet almindeligt, at der i konnossementer blev optaget klausuler af forskelligt indhold, men alle med det formål at indskrænke bortfragterens ansvar for godset, til skade ikke alene for befragteren, men også for banker, forsikringselskaber og købere af varer i henhold til konnossement.

Konventionens og dermed den særlige konnossementslovs formål har først og fremmest været et ønske om at styrke konnossementets værdi som omsætningspapir. Den gælder derfor kun for forholdet mellem bortfragteren og indehaveren af et konnossement eller lignende adkomstdokument vedrørende befordring af gods over søen, men ikke i forholdet mellem bortfragteren og befragteren i henhold til certeparti. Udstedes der konnossement i henhold til certeparti, får konventionen ikke anvendelse på konnossementet, medmindre det udstedes, overdrages eller pantsættes til en anden end

befragteren. Konventionens anvendelsesområde er også på andre punkter begrænset, således gælder reglerne om transportansvaret kun tiden fra indlastningen til udlosningen.

Konventionen behandler navnlig to hovedspørgsmål, nemlig vedrørende bortfragterens ansvar for godset og vedrørende bortfragterens pligt til at udstede konnossement med et vist indhold og i forbindelse hermed spørgsmål om konnossementets beviskraft. Reglerne om bortfragterens ansvar for godset bygger på et kompromis, idet bortfragteren ifølge konventionen udtrykkeligt er fritaget for ansvar for tab af eller skade på godset i visse nærmere angivne tilfælde. I denne forbindelse har det også særlig betydning, at bortfragteren ikke er ansvarlig for sine folks fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet.

Konnossementskonventionen eller „Haagreglerne“, som de ofte benævnes efter den by, hvori man i 1921 vedtog det oprindelige udkast til det, der senere blev konnossementskonventionen, har fået en meget stor udbredelse. Ialt har ca. 34 lande ratificeret konventionen, og da der iblandt disse er alle de betydende søfartsnationer, har dette medført, at tilslutningen i realiteten er verdensomfattende.

Indarbejdelsen af konventionens bestemmelser i dansk ret er som nævnt ovenfor sket i form af en særlig lov, der i realiteten er en ren oversættelse af konventionsteksten. Om baggrunden for denne efter normal dansk lovpraksis usædvanlige fremgangsmåde ved tiltrædelse af en international konvention, hvor man indenfor søretten ellers altid indarbejder konventionen i søloven eller en anden relevant lov, kan det oplyses, at dette skyldtes et ønske fra erhvervets side, det vil her sige rederne i de nordiske lande, om, at konventionsreglerne burde lovfæstes i ganske uforandret skikkelse. Som begrundelse for dette ønske blev der bl. a. henvist til, at man anså det for ønskeligt, at der ikke skulle kunne opstå nogen tvivl om, at de nordiske handelsflåder virkelig sejlede under konnossementskonventionens vilkår, og at der i konnossementet skulle kunne gøres en direkte bemærkning om, at konventionen gjaldt for dette.

Samtidig med, at man således gennem den særlige konnossementskonventionslov