

rede system, idet man som begrundelse herfor har henvist til de synspunkter, der lå bag afgørelsen i 1937, og som er refereret ovenfor. Når man dog har valgt at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven, skyldes dette især et meget stærkt udtrykt ønske fra de øvrige nordiske lande, hvor man fandt, at disse regler systematisk hørte hjemme i søloven fremfor i en særlig konnossementskonventionslov. Da det efter det danske udvalgs opfattelse fortsat vil have stor betydning på dette område at bevare fælles nordiske lovtekster, har man derfor besluttet at indarbejde Haag-Visby-reglerne i søloven. Af hensyn til den internationale brug af reglerne har man dog lagt vægt på så vidt muligt at samle de konventionsbestemte regler for sig, ligesom man ved udformningen af disse bestemmelser har fulgt konventionstekstens formulering, uanset at denne ofte er fremmed for normal dansk lovsprog.

Man har endvidere såvel under de nordiske drøftelser som i det danske udvalg drøftet spørgsmålet, om man ved en ratifikation af Visby-reglerne samtidig skulle opsiges Haag-reglerne overfor de lande, som ikke ratificerer Visby-reglerne samt ophæve KKL. Herved ville man, jfr. også bemærkninger foran, undgå at få et tosporet lovsystem på dette område, d. v. s. de gamle Haag-regler og KKL overfor Haag-Visby-reglerne, og det reviderede befragtningskapitel. Det ville rent lovgivningsmæssigt være uheldigt at opretholde en tosporet lovgivning, som tilmed ville komme til at indeholde meget små forskelle. Imidlertid kan det af skibsfartspolitiske grunde formentlig være hensigtsmæssigt i hvert fald i en overgangsperiode at opretholde KKL og Haag-reglerne, idet en opsigelse af Haag-reglerne overfor de lande, der ikke ratificerer Visby-reglerne, kunne indebære den risiko, at sådanne lande i så fald overfor danske skibe ville føle sig fuldstændig frit stillet med hensyn til at fastsætte strengere regler end de gældende. Udvalget har derfor ikke på dette punkt villet fremkomme med en indstilling, men har alene peget på de problemer, der må overvejes, inden der træffes en afgørelse.

Som nævnt ovenfor er konnossementskonventionens regler i høj grad udtryk for et kompromis mellem bortfragterinteresser og befragterinteresser, og uanset at der ved

de ændringer, som Visby-reglerne har medført i dette regelkompleks, er sket en vis ajourføring af de oprindelige bestemmelser med særlig henblik på at tilgodese befragtningsinteresserne, har der dog ikke mindst fra mange udviklingslandes side, der hovedsagelig repræsenterer befragtersiden, været rejst en stærk kritik af konnossementskonventionens bestemmelser. Denne kritik kom bl. a. til udtryk på en konference, der i februar 1971 blev afholdt i Geneve i det af FN nedsatte organ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), hvor det blev vedtaget at anmode et andet FN-organ UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) om at fremkomme med forslag til en ny konnossementskonvention, der i højere grad tilgodeser befragterens interesser overfor bortfragteren. Dette arbejde er nu påbegyndt i UNCITRAL, men da man må påregne, at det vil tage adskillige år at udarbejde en ny konnossementskonvention, samt at få en sådan vedtaget og ratificeret, har der under de nordiske forhandlinger været enighed om ikke at afvente resultatet af dette arbejde, men i stedet på nuværende tidspunkt at arbejde for Visby-reglernes ikrafttræden gennem en snarlig nordisk ratifikation.

Udover de ændringer og tilføjelser, der er en følge af indarbejdelsen af Haag-Visby-reglerne i sølovens befragtningskapitel, foreslås der, som det fremgår af lovudkastet, samtidig revision af enkelte andre bestemmelser. For disse bestemmelsers vedkommende er der hovedsagelig tale om regler, hvor der som følge af en forskelligartet nordisk retspraksis er opstået tvivl om forståelsen af disse bestemmelser. Der kan her særlig henvises til lovudkastets § 123.

Til § 71.

Denne bestemmelse fastsætter visse definitioner. *Stk. 1* angiver hvad der skal forstås ved „bortfragter“ og „befragter“.

Mens den gældende sølov ikke indeholder nogen definition af bortfragteren, er denne i konnossementskonventionsloven (KKL) beskrevet som den reder eller befragter, der slutter fragtaftale med en aflader, § 1 a. Det fremgår af motiverne til denne bestemmelse, at loven, KKL, ved den givne definition også kommer til anvendelse på underbort-