

gelige i henhold til søloven og erstatter derved i et vist omfang den gældende sølovs § 122, der fastsatte en lignende bestemmelse for indenrigs- og dermed ligestillet nordisk fart, jfr. endvidere bemærkningerne til stk. 3. Endvidere erstatter bestemmelsen KKL § 3,8, der indenfor konnossementskonventionens område angiver omfanget af de ufravigelige bestemmelser. Således som bestemmelsen er udformet omfatter denne alene befordring i henhold til konnossement. De nævnte bestemmelser kan ikke fraviges til skade for afladeren eller bortfragteren.

*Stk. 2* bygger på konnossementskonventionens art. 10, således som denne blev udformet ved Visby-reglerne. Det har ikke tidligere været almindeligt i de nordiske sølove at optage bestemmelser af denne art. Tilsvarende regler foreslås i nærværende lovudkast indsat i passagerkapitlet, lovudkastets § 203.

Bestemmelsen foreskriver, at konnossementskonventionen eller fremmed lov, som bygger på konventionen, skal bringes til anvendelse ved danske domstole i visse tilfælde, hvor ifølge dansk international privatret fremmed ret skal anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige lande. Fremmede retsregler, som ikke bygger på konventionen, vil altså ikke kunne anvendes, selv om det ellers skulle ske ifølge danske internationale privatretlige regler. I overensstemmelse med art. 10 skal konventionens regler for det første gælde for konnossementer udstedt i en kontraherende stat, samt når befordring sker fra en havn her i riget eller i en anden kontraherende stat, jfr. nr. 1 og 2. Dette vil i praksis betyde, at konventionen skal gælde for eksport fra et konventionsland.

Når det dernæst i nr. 3 er anført, at også befordring til et af de nordiske lande, dvs. import til disse lande, skal være omfattet af konventionens bestemmelser, er dette på sin vis en udvidelse i forhold til art. 10, der på den anden side i sidste stykke anfører, at den ikke er til hinder for, at en kontraherende stat anvender konventionens bestemmelser på andre konnossementer, end de der

er nævnt i art. 10. Såvel under konferencen i Bruxelles i 1967 og 1968 som under de senere nordiske drøftelser har der været enighed mellem de nordiske lande om, at også importen burde være undergivet konventionens bestemmelser.

Endelig indeholder nr. 4 i overensstemmelse med art. 10 en bestemmelse om, at konventionens bestemmelser også skal lægges til grund, såfremt konnossementet indeholder en bestemmelse om, at konnossementskonventionen skal finde anvendelse på befordringen, uanset om dette i øvrigt måtte følge af den kompetente lov, den såkaldte „paramount clause“, som er meget benyttet i standardkonnossementer.

I forhold til gældende ret, og det vil i denne forbindelse sige KKL § 8 er der således tale om en udvidelse, idet denne bestemmelse fastslår, at den danske lov, dvs. KKL skal lægges til grund af de danske domstole, når både eksport- og importlandet har tiltrådt konnossementskonventionen, mens loven ellers kun finder anvendelse på konnossementer udstedt i Danmark.

I *stk. 3* har man i overensstemmelse med den gældende sølovs § 122 fastsat, at de ufravigelige bestemmelser, jfr. stk. 1, skal gælde, uanset om konnossement er udstedt eller ej, når der er tale om nordisk fart, ligesom reglerne i stk. 2 om konventionens anvendelse skal gælde for sådanne befordringer. Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastets § 122 har der under de nordiske drøftelser været enighed om at opretholde den gældende retstilstand på dette område, uanset at man ved indarbejdelse af konnossementskonventionen kunne henvise til, at konventionen, jfr. art. 3,8, alene kræver ufravigelighed med hensyn til befordring i henhold til et konnossement. I praksis vil dette medføre, at søtransport mellem de nordiske lande samt indenrigsfart, der sker i henhold til et certeparti, fortsat vil være omfattet af visse ufravigelige regler.

I anden fart skal reglerne i stk. 1 og 2 derimod kun anvendes, såfremt retsforholdene mellem parterne er bestemt af konnossementet og ikke f. eks. af et certeparti.