

Transportaftalen. Der er hverken i lovudkastet eller i gældende sølov medtaget en definition af begrebet »transportaftale«. Derimod indeholder såvel Haag-Visby-reglerne, artikel 1b, som Hamburg-reglernes artikel 1, stk. 6, en definition. Af begge disse definitioner fremgår, at en transportaftale alene vedrører befordring af gods til søs. Det skal dog bemærkes, at visse bestemmelser, f.eks. § 274 om ansvarsperiode, også gælder for terminalperioden. Omfatter en transportaftale udover søtransport også transport med andet transportmiddel, er således alene søtransportleddet omfattet af konventionens bestemmelser. Søloven forhindrer imidlertid ikke parterne i at udstrække reglerne for søtransport til også at omfatte anden transportform.

Da Haag/Visby-reglerne ikke forhindrer de deltagende stater i at anvende reglerne i konventionen på andre transportdokumenter end konnossementer, er det besluttet at give bestemmelserne i nærværende kapitel mere generel dækning. Bestemmelserne har således et anvendelsesområde, der svarer til Hamburg-reglernes: Med transportaftale tænkes der i lovudkastet således på aftaler, som kan dokumenteres med konnossement og aftaler i henhold til fragtsedler og andre transportdokumenter såvel som mundtlige aftaler. Herfra gælder den undtagelse i overensstemmelse med Hamburg-reglerne, at certepartier ikke er omfattet af anvendelsesområdet for bestemmelserne om stykgodstransport, jf. udkastets § 253. Dette indebærer, at nærværende kapitel ikke dækker stykgodstransport i henhold til certeparti. For såvidt angår hel- eller delbefragtning, henvises til befragtningskapitlet.

Transportdokumentet bliver defineret som konnossement eller et andet dokument, som udstedes som bevis for transportaftalen. Som det fremgår af udkastets § 252, er anvendelsen af bestemmelserne om stykgodstransport ikke afhængig af, om et konnossement er udstedt. Reglerne er, som ovenfor nævnt, anvendelige selv på aftaler, som træffes ved ikke negotiable dokumenter og til og med, selv om et dokument overhovedet ikke anvendes. Dog undtages aftaler, som udtrykkes gennem certepartier, fra anvendelsesområdet, medmindre et

konnossement er udstedt i medfør af certeparti, og konnossementet bestemmer retsforholdet mellem transportøren og konnossementsindehaveren. En definition af konnossement findes i udkastets § 292, medens søfragtseddel (Sea Waybill) defineres i udkastets § 308.

Endeligt angives i paragraffen, at man ved *konventionen* tænker på 1924-konnossementskonventionen med tillægsprotokollerne fra 1968 og 1979 (Haag-Visby-reglerne), samt at man med en *konventionsstat* forstår en stat, som er bundet af denne konvention.

Til § 252. Anvendelsesområdet

I udkastets §§ 252, 253 og 254 angives anvendelsesområdet for bestemmelserne i dette kapitel. I § 252, stk. 1 og 2 reguleres det geografiske anvendelsesområde og lovvalget, medens § 253 undtager certepartier fra anvendelsesområdet. § 253, stk. 2, omhandler transport i medfør af en kvantumskontrakt, mens § 254 angiver i hvilket omfang bestemmelserne kan fraviges ved aftale.

Tidligere udstedtes konnossement som regel ved al international befordring af stykgods. Ved Haag-reglerne begrænsedes anvendelsesområdet derfor til de tilfælde, hvor konnossement var udstedt. Efterhånden er brugen af negotiable konnossementer imidlertid mindsket. I stedet er man gået over til at anvende ikke-negotiable transportdokumenter, f.eks. Sea Waybill. Grunden hertil er først og fremmest, at godset med nutidens hurtige skibe ofte ankommer til destinationsstedet før konnossementet. Det er på det seneste endog blevet almindeligt, at man i stedet for traditionelle papirodokumenter anvender elektronisk overførte dokumenter på grundlag af datateknik.

Det er ikke alene de alt i alt kortere transporttider, som har medført den mindre anvendelse af konnossementer. Behovet for konnossementer som betalings- og kreditmiddel er også mindsket, i og med at finansieringsproblemerne ofte kan ordnes på anden måde. Desuden forekommer det i øget udstrækning, at afsenderen og modtageren er det samme selskab eller selskab inden for samme koncern (inhouse trading), hvilket indebærer, at der ik-