

Bilag til f. t. Sølov

ke er noget behov for et dokument som forudsætning for retten til godset.

På denne baggrund er anvendelsesområdet som tidligere nævnt ikke begrænset til de tilfælde, hvor konnossementet er udstedt. Bestemmelserne er i stedet gjort anvendelige på alle typer aftaler om godstransport til søs med undtagelse af certepartier.

Ved de seneste sølovsændringer i 1973 diskuteredes, om domstolene i de nordiske lande altid skulle anvende konventionens regler, således som de blev gengivet i det pågældende lands sølov (*lex fori*) eller om de, på grundlag af visse i loven præciserede internationale privatretlige regler, afhængig af sagens tilknytningsmomenter skulle anvende regler, således om de gives i en anden konventionsstats lovgivning. De nordiske lande valgte den sidstnævnte løsning. I medfør af § 169 i den gældende sølov gælder derfor loven i den stat, hvor afgangsstedet er ved nordisk og internordisk fart. I anden fart, hvor konnossement er udstedt i en konventionsstat, eller hvor lastehavnen ligger i en sådan stat, skal loven i den pågældende stat anvendes. Ved befordring fra en ikke-konventionsstat til Norden, skal loven i den stat, hvor bestemmelsesstedet er, finde anvendelse. Af § 169, stk. 5, følger endvidere, at henvisning til anden stats konventionslovgivning gennem en såkaldt *paramountklausul* skal respekteres.

Som begrundelse for en *lex fori*-løsning kan anføres, at reservationer overfor konventionen ikke er tilladt, og at reglerne i de forskellige konventionslande derfor må antages i al væsentlighed at være overensstemmende. Hvis domstole og parter pålægges pligt til at undersøge, hvilke tilsvarende regler genfindes i anden konventionsstats lov, og hvilken fortolking man i retspraksis har givet disse regler, medfører dette besvær og øgede omkostninger. I praksis tvinges domstolene derfor også i en række tilfælde, hvor konnossement ikke indeholder en *paramountklausul*, til at anvende fremmed lovgivning, når loven i den konventionsstat, hvor konnossement er udstedt, skal anvendes. Der findes endvidere en åbenbar risiko for, at domstolene anvender den fremmede ret fejlagtig på baggrund af, at den ikke har

tilstrækkelig information om denne rets indhold, og hvorledes den skal fortolkes.

Til trods for at visse grunde, nemlig forhindring af forumshopping, taler imod *lex fori*-løsningen, har de nordiske sølovsudvalg under hensyn til, hvad der ovenfor er anført samt til, at denne løsning er valgt i blandt andet luftfartsloven og loven om international vejtransport, enedes om, at domstolslandets lov skal anvendes. Der er dog enighed om, at *lex fori*-regler normalt ikke skal kræves anvendt, når hverken den aftalte lastehavn eller den aftalte eller faktiske lossehavn ligger i et nordisk land, jfr. § 252, stk. 3.

I medfør af § 252, stk. 1, gælder bestemmelsen i dette kapitel således på alle aftaler om søtransport i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige. Ved indenrigsfart i Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted. I modsætning til den nuværende regel i § 169, stk. 1, i søloven, hvor det anføres, at loven i den stat, hvor konnossement er udstedt, skal anvendes, foreligger således den forskel, at dansk ret kommer til anvendelse ved danske domstole, selv når transporten finder sted til eller fra et andet nordisk land eller mellem andre nordiske lande. Nogen egentlig praktisk forskel indebærer dette næppe, eftersom den konkrete lovgivning på det nærmeste er identisk i de nordiske lande.

Stk. 2 er opdelt i 5 punkter. I samtlige tilfælde skal *lex fori* anvendes. I udkastets § 252, stk. 3, fastsættes dog en vigtig modifikation i *lex fori*-reglen.

Punkt a angår de tilfælde, hvor den aftalte lastehavn ligger i en konventionsstat, altså al fart fra en konventionsstat, uanset om bestemmelsesstedet ligger i en konventionsstat eller ej.

Punkt b og c angår fart til Norden fra såvel andre konventionsstater som ikke-konventionsstater. Bestemmelserne i dette kapitel skal således anvendes, hvor enten den aftalte eller faktiske lossehavn ligger i Danmark, Sverige, Finland eller Norge.

Punkt d gælder al fart, hvor transportdokumentet er udfærdiget i en konventionsstat, medens *punkt e* angår de tilfælde, hvor transport-