

af international privatret, at dansk ret finder anvendelse, f.eks. fordi parterne har aftalt dette.

### Til § 313. Aftalefrihed

Bestemmelserne i dette kapitel er som udgangspunkt deklatoriske, jf. *stk. 1* og den gældende sølovs § 72. Undtagelserne fra dette udgangspunkt fremgår af *stk. 2-4*.

Efter *stk. 1* viger loven for aftale, praksis mellem parterne og handelsbrug og anden sædvane, der må anses for bindende mellem parterne. Den samme formulering er benyttet i forbindelse med arbejdet med den nye fællesnordiske købelov, der endnu ikke er færdig.

(Fra de norske bemærkninger til ny købelov kan følgende fremhæves:

»Lovens bestemmelser skal for det første vige for det som følge af parterne aftalte. Formuleringen af bestemmelsen indebærer, at loven ikke bare viger tilbage for det, som udtrykkeligt er aftalt, men også således som efter omstændighederne må anses forudsat ved aftaleindgåelsen. Det kan også tænkes, at parterne i tiden efter aftaleindgåelsen bliver enige om nye vilkår. Også sådanne vilkår og forudsætningerne for disse kan tilsidesætte (købe)lovens bestemmelser.

Ved siden af den enkelte aftale kan også en etableret praksis mellem parterne gå forud for (købe)lovens bestemmelser. Dette repræsenterer i og for sig en ny regel i forhold til gældende lov. Imidlertid vil det ofte allerede følge af parternes forudsætninger, at de lægger tidligere praksis til grund imellem . . .

Som efter gældende lov vil handelsbrug eller anden sædvane gå forud for lovens bestemmelser. Det er imidlertid et ekstra vilkår, at handelsbrugen eller sædvanen må anses for bindende mellem parterne. Dette indebærer, at sædvanens kvalitet i en vis udstrækning er afgørende for, om den skal lægges til grund. Klart urimelige sædvaner vil derfor ikke kunne slå igennem overfor loven, jf. aftalelovens § 36, *stk. . . .*«)

Ved rejsebefragtning kan bortfragterens ansvar efter § 338 for ladningsskader og forsinket udlevering af lasten ikke fraviges ved aftale til skade for ladningsejeren i dansk og internor-

disk fart, jf. *stk. 2, første punktum*. Det samme gælder forældelsesreglerne i den gældende sølovs § 291, *stk. 1, nr. 7*, og *stk. 2, første punktum*, jf. udkastets § 313, *stk. 2, andet punktum*. *Tredie punktum* og de tilsvarende bestemmelser i de finske, norske og svenske udkast sikrer, at et nordisk lands præceptive bestemmelser for sin indenrigsfart også vil blive anset som præceptive for indenrigsfart i dette land efter de øvrige nordiske landes lovgivning. I dag følger det samme af reglen om præceptivitet i sølovens § 168, *stk. 1*, når dansk ret kommer til anvendelse, sammenholdt med den præceptive lovvalgsregel i § 169, *stk. 1*, og af de tilsvarende bestemmelser i Norge, Sverige og Finland. Da udkastet knytter præceptiviteten direkte til fartsområdet, vil bestemmelserne ikke være præceptive uden for det angivne fartsområde, selv om dansk ret efter aftalen eller almindelige lovvalgsregler kommer til anvendelse.

Oprindeligt indeholdt de nordiske sølove ikke præceptive regler om bortfragterens ansvar for ladningsskader. Ved ændringerne i de nordiske sølove i slutningen af 1930-erne i forbindelse med de nordiske landes tilslutning til Bruxelles-konventionen af 1924 (de såkaldte Haag-regler), blev der indført præceptive regler om bortfragters ladningsskadeansvar for indenrigsrejsebefragtning og stykgodstransport. I bemærkningerne til udkast til lov om ændringer i søloven fra 1937 hedder det i Rigsdagstidende 1936-37, Tillæg A. sp. 4208 følgende: »Som allerede nævnt ovenfor i de indledende bemærkninger til dette underafsnit har man ment, at reglerne om bortfragterens ansvar i et vist omfang måtte gøres ufravigelige. Dette skyldes ikke alene ønsket om at skabe så nær overensstemmelse med konnossementslovens principper som muligt, men også erkendelsen af, at den nuværende kontraktsfrihed på dette område i nogen grad er blevet misbrugt af bortfragterne til ved dertil sigtende klausuler i befodringsdokumenterne at friskrive sig for ansvar for godset i større omfang, end rimeligt må synes.«

Ved lov nr. 149 af 7. maj 1937 om ændringer af søloven blev disse spørgsmål løst ved, at der i den gældende sølovs § 122 blev fastslået, at reglerne om bortfragters ladningsskadeansvar