

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Loven om gennemførelse af den internationale konvention af 25. august 1924 om konossementer (Haag-reglerne) blev, efter at et lovudkast var udarbejdet i nordisk samarbejde, vedtaget i Danmark som lov nr. 150 af 7. maj 1937, konnossementsloven, i forbindelse med den samtidig gennemførte revision af sølovens 5. kapitel om befording af gods til søs. Når man dengang fulgte den inden for søretslovgivningen fremmedartede fremgangsmåde at indarbejde en international konvention, ikke som en del af søloven, men som en selvstændig lov, der i realiteten var en ren oversættelse af konventionsteksten, skyldtes det et stærkt ønske herom fra det nordiske rederierhvervs side. Baggrunden var, at man ikke ønskede nogen tvivl om, at de nordiske handelsflåder sejlede under konnossementskonventionens vilkår.

Ved lov nr. 294 af 23. maj 1973 gennemførte man i Danmark i lighed med Sverige og Norge en tillægsprotokol til Haag-reglerne, de såkaldte »Visbyregler« fra 1968, som lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924. Denne tillægsprotokol indeholder en række bestemmelser, der på betydningsfulde områder indebærer en revision af de gamle Haagregler. På nordiske embedsmandsmøder havde man drøftet, på hvilken måde, man skulle indarbejde tillægsprotokollens regler i national ret. Man kunne enten fortsætte det tosporede system, man havde fastlagt i 1937 – i så fald havde konnossementsloven skullet ændres i overensstemmelse med tillægsprotokollen, og enkelte konsekvensændringer foretoges i søloven, eller man kunne vælge at opgive det tosporede system og i stedet indarbejde konnossementskonventionen, som den var blevet ændret ved tillægsprotokollen i sølovens befragtningskapitel.

Man valgte den sidste løsning, fordi man af systematiske grunde ønskede alle søretskonventioner gennemført i søloven. Samtidig hermed over-

vejedes i de nordiske sølovskomiteer den naturlige konsekvens at indstille, at de nordiske lande herefter opsagde Haag-konventionen og ophævede konnossementslovene. Af skibsfartspolitiske grunde fandt man det imidlertid hensigtsmæssigt i det mindste i en overgangsperiode at opretholde den gamle konnossementslov og dermed Haag-reglerne ved siden af søloven, idet en opsigelse af Haag-reglerne over for de lande, der ikke ratificerede »Visby-reglerne«, mentes at indebære en risiko for, at sådanne lande over for nordiske skibe kunne føle sig fuldstændigt frit stillet med hensyn til at fastsætte andre og for den skandinaviske reder mere belastende regler end Haag-konventionens.

Norge, Sverige og Danmark ratificerede 1968-protokollen i 1974–1975, medens den endnu ikke er tiltrådt af Finland. Den nødvendige ændringslovgivning for at gennemføre tillægsprotokollens regler er dog vedtaget og sat i kraft i Finland.

Det nuværende tosporede system med Haag-Visby reglerne indarbejdet i søloven og Haag-reglerne i konnossementsloven har nu været i kraft i syv år på trods af forudsætningen om, at det kun skulle have midlertid karakter. Systemet har imidlertid vist sig at medføre en række vanskeligheder i praksis. Dette gælder navnlig bedømmelsen af, om en søtransport er undergivet det ene eller det andet regelsæt og spørgsmålet om hvilke af sølovens tvingende regler, der kommer supplerende til anvendelse, når søtransporten er undergivet konnossementsloven.

Storbritannien har opsagt Haag-konventionen for flere år siden. De erfaringer, rederierhvervet har gjort siden da, tyder på, at frygten, man nærmede for visse Haag-Staters reaktion i tilfælde af konflikter, har været ubegrundet.

De berørte danske erhvervsinteresser støtter en opsigelse af Haag-konventionen og dermed en ophævelse af konnossementsloven, idet man nu føler sig overbevist om ikke at møde vanskeligheder i international fart. Resultatet vil blive et langt enklere system, som formentlig vil føre til et fald i