

En international kontrakt om befragtning af kul.

Kjeld Rørdam: *Afhandlinger vedrørende Baltcon-certepartiet*. G. E. C. Gads Forlag, Kbh. 1953. 180 sider. Kr. 20,-.

Baltcon-certepartiet er en standardformular, som anvendes for aftaler om befragtning af kul fra England til de skandinaviske lande. Den er vedtaget i 1908 af de engelske kuleeksportørers og de skandinaviske kulimportørers organisationer og siden revideret flere gange. Baltcon-certepartiet har således i mere end 45 år dannet grundlag for en betydelig del af Skandinaviens aftaler om befragtning af kul, koks og briketter. Al vor import fra den engelske østkyst og de skotske havne er foregået på denne formular. I årene 1950—52 kom ca. halvdelen af Danmarks samlede import af kul og koks, der havde en værdi af gennemsnitlig ca. 700 mill. kr. om året, fra Storbritannien. Transport af kul fra Danzig, Gdynia og Stettin, der også har et betydeligt omfang, sker på grundlag af Polcon-certepartiet, en kontrakt, der er affattet med Baltcon-certepartiet som forbillede.

Disse certepartier og de konnossementer, der udstedes i overensstemmelse med certepartierne, har i årenes løb givet anledning til en betydelig skandinavisk retspraksis. Og det er denne praksis i forbindelse med en række voldgiftsafgørelser, der er hovedkilden til højesteretssagfører Kjeld Rørdams »Afhandlinger vedrørende Baltcon-certepartiet«.

Bogen afhjælper et savn. Siden Johannes Jantzens »Håndbok i Baltcon-certepartiet«, som udkom i 1925 i Oslo, har man ikke haft en samlet fremstilling om Baltcon-certepartiet, der — som Jantzen i sin tid sagde — er en »uuttømmelig kilde til strid og misforståelser«. Det er også velgørende at se en søretlig fremstilling i den hjemlige juridiske litteratur, hvor søretten ellers ikke dyrkes meget.

Højesteretssagfører Rørdams fremstilling er kronologisk. Man finder ikke som i Jantzens bog certepartiets enkelte klausuler i den orden, hvori de findes i formularen, men man følger tingenes gang i deres tidsmæssige rækkefølge: aftalens indgåelse, lastningen af kullene i Storbritannien, rejsen over havet, losningen i den skandinaviske havn, fragts betaling og endelig tvistligheder og deres afgørelse. Denne fremstilling har den fordel, at certepartiets forskellige bestemmelser derved sammenholdes med hinanden, hvad der gør læsningen af bogen som samlet fremstilling lettere og mere overskuelig. For den, der ikke har et Baltcon-certeparti ved hånden, havde det dog været en hjælp, om formularen havde været aftrykt i sin helhed i bogen. Men bortset herfra er der gjort meget for at gøre bogen let tilgængelig; den er forsynet med margintekster, der angiver emnet i selve teksten, og der er et righoldigt notemateriale, væsentligst omhandlende de skandinaviske domme om spørgsmålene. Forfatteren hører til dem, der holder egne opfattelser i baggrunden og lader retspraksis tale; også det øger bogens anvendelighed. Den vil have værdi både for jurister og handelsfolk.

Søretten er en af de juridiske discipliner, hvor landene har taget mest fra hinanden. Den engelske søret er den store læremester. De fleste certepartier og konnossementer er ligesom Baltcon-certepartiet affattet på engelsk

En international kontrakt om befragtning af kul.

Kjeld Rørdam: *Afhandlinger vedrørende Baltcon-certepartiet*. G. E. C. Gads Forlag, Kbh. 1953. 180 sider. Kr. 20,-.

Baltcon-certepartiet er en standardformular, som anvendes for aftaler om befragtning af kul fra England til de skandinaviske lande. Den er vedtaget i 1908 af de engelske kuleeksportørers og de skandinaviske kulimportørers organisationer og siden revideret flere gange. Baltcon-certepartiet har således i mere end 45 år dannet grundlag for en betydelig del af Skandinaviens aftaler om befragtning af kul, koks og briketter. Al vor import fra den engelske østkyst og de skotske havne er foregået på denne formular. I årene 1950—52 kom ca. halvdelen af Danmarks samlede import af kul og koks, der havde en værdi af gennemsnitlig ca. 700 mill. kr. om året, fra Storbritannien. Transport af kul fra Danzig, Gdynia og Stettin, der også har et betydeligt omfang, sker på grundlag af Polcon-certepartiet, en kontrakt, der er affattet med Baltcon-certepartiet som forbillede.

Disse certepartier og de konnossementer, der udstedes i overensstemmelse med certepartierne, har i årenes løb givet anledning til en betydelig skandinavisk retspraksis. Og det er denne praksis i forbindelse med en række voldgiftsafgørelser, der er hovedkilden til højesteretssagfører Kjeld Rørdams »Afhandlinger vedrørende Baltcon-certepartiet«.

Bogen afhjælper et savn. Siden Johannes Jantzens »Håndbok i Baltcon-certepartiet«, som udkom i 1925 i Oslo, har man ikke haft en samlet fremstilling om Baltcon-certepartiet, der — som Jantzen i sin tid sagde — er en »uuttømmelig kilde til strid og misforståelser«. Det er også velgørende at se en søretlig fremstilling i den hjemlige juridiske litteratur, hvor søretten ellers ikke dyrkes meget.

Højesteretssagfører Rørdams fremstilling er kronologisk. Man finder ikke som i Jantzens bog certepartiets enkelte klausuler i den orden, hvori de findes i formularen, men man følger tingenes gang i deres tidsmæssige rækkefølge: aftalens indgåelse, lastningen af kullene i Storbritannien, rejsen over havet, losningen i den skandinaviske havn, fragts betaling og endelig tvistligheder og deres afgørelse. Denne fremstilling har den fordel, at certepartiets forskellige bestemmelser derved sammenholdes med hinanden, hvad der gør læsningen af bogen som samlet fremstilling lettere og mere overskuelig. For den, der ikke har et Baltcon-certeparti ved hånden, havde det dog været en hjælp, om formularen havde været aftrykt i sin helhed i bogen. Men bortset herfra er der gjort meget for at gøre bogen let tilgængelig; den er forsynet med margintekster, der angiver emnet i selve teksten, og der er et righoldigt notemateriale, væsentligst omhandlende de skandinaviske domme om spørgsmålene. Forfatteren hører til dem, der holder egne opfattelser i baggrunden og lader retspraksis tale; også det øger bogens anvendelighed. Den vil have værdi både for jurister og handelsfolk.

Søretten er en af de juridiske discipliner, hvor landene har taget mest fra hinanden. Den engelske søret er den store læremester. De fleste certepartier og konnossementer er ligesom Baltcon-certepartiet affattet på engelsk

og med engelske maritime udtryk og engelsk retssprog¹⁾. Man finder således udtryk som »demurrage«, »stem« og »trimming«. Endvidere anvendes udtrykket »misrepresentation«, der i engelsk ret bruges om urigtige oplysninger meddelt af en kontraktpart under forhandlingerne. Misrepresentation giver modparten ret til at hæve kontrakten, selv om oplysningerne ikke er bevidst urigtige, blot de vedrører et for modparten væsentligt punkt. Det er således misrepresentation, hvis rederen ved oprettelsen af certepartiet giver urigtige oplysninger om skibets position. De fleste af de resultater, man når til i kraft af den engelske lære om misrepresentation, vil man også kunne uddrage af dansk rets regler om svig, ansvar for urigtige oplysninger og urigtige forudsætninger. Dette må i hvert fald antages at gælde bestemmelsen i certepartiets klausul 19 om misrepresentation.

En befragtningsaftales afvikling kan som nævnt ovenfor deles i tre faser: indlastningen, rejsen og losningen. Kullene indlades af befragteren eller hans fuldmægtig (afskiberen), transporteres af bortfragteren (rederen) og udlosses af ladningsmodtageren. Befragter og ladningsmodtager er ofte identiske; men er de det ikke, indtræder ladningsmodtageren i befragterens ret til godset og — hvis han vil modtage godset — i befragterens forpligtelse til at betale fragten. Ifølge Baltcon-certepartiets klausul 18, den såkaldte »cesser clause«, ophører befragterens ansvar, når godset er indladet. Befragteren har fra dette tidspunkt en panteret (»lien«) i godset for de krav, som befragteren ikke har dækket, herunder i reglen betalingen for fragten. For at få ladningen udleveret må modtageren betale fragt, eventuelt overliggendagspenge, »demurrage« eller groshaverigodtgørelse. Det antages dog i retspraksis, at befragterens ansvar ikke altid er ophørt med indladningen af varen. Vil konnossementets indehaver ikke modtage ladningen, og kan varens værdi ikke dække bortfragterens krav på fragt m. m., vil befragteren efter omstændighederne kunne gøres ansvarlig. Konnossementsindehaveren derimod har over for bortfragteren ingen pligt til at betale fragten for en ladning, han ikke vil modtage. Det er måske dette forhold, der har fået forfatteren til på side 11 at hævde, at certepartierne alene er reder og befragter, og at ladningsmodtageren ikke er part i certepartiet. Andre forfattere foretrækker imidlertid at betragte det som en fornyelse (»novation») af retsforholdet, at ladningsmodtageren indtræder i befragterens rettigheder og forpligtelser. Modtageren bliver herefter part i aftalen. Således opfattes forholdet af Sindballe, se Dansk Søret, side 282. Også jeg finder, at det er bedst sprogbrug at anse ladningsmodtageren for part i retsforholdet. Han kan således gøre krav mod bortfragteren gældende under en retssag, jfr. klausul 24 og højesteretssagfører Rørdams fremstilling side 157.

Forfatteren nævner i forordet, at spørgsmålet om, hvilket lands ret der skal anvendes på fragtaftalen, kun er kortelig berørt i bogen. Man skulle på forhånd mene, at dette spørgsmål meget tit opstod, så internationalt et mellemværende som fragtaftalen er. Det er imidlertid et problem, som sjældnere, end man kunne tro, er omtvistet ved domstolene. Dette har formentlig følgende begrundelse: Certepartierne behandler i de trykte klausuler en lang

¹⁾ Om engelsk sørets indflydelse se bl. a. Graveson: Bills of Lading and the Unification of Maritime Law in the English Courts, The Conflict of Law and International Contracts, Michigan 1951.

række af de spørgsmål, som opstår, og som rejser problemer af international-privatretlig karakter. Retssagerne handler om fortolkningen af disse klausuler. Dette udelukker naturligvis ikke muligheden for, at der kunne opstå lovkonflikter; domstolene kan være nødt til at tage stilling til den for retsforholdet anvendelige lov for at få afgjort, i lys af hvilke regler og på hvilken baggrund fortolkningen og udfyldningen af fragtaftalens bestemmelser skal ske, samt om hvorvidt præceptive regler i et bestemt land skal respekteres. Det må dog herved erindres, at søretten fra gammel tid er en af de mest uniforme retsdiscipliner i verden, og at nyere konventioner såsom Haagerkonventionen om rederens ansvar og York-Antwerp reglerne om havariopgørelser har styrket denne uniformitet. Selv om fortolkningen af klausulerne bliver farvet af den materielle søret, er det dermed ikke givet, at den bliver forskellig fra land til land. Specielt for Baltcon-certepartiets vedkommende er faren for en divergerende fortolkning ikke stor. De fleste retssager om Baltcon-certepartiet indbringes sikkert for skandinaviske domstole, hvis søret praktisk talt er ens. Svenske og norske domme tillægges også næsten samme vægt som danske i højesteretssagfører Rørdams fremstilling. Hermed være dog ikke sagt, at spørgsmål af nævnte art er upraktiske. Når de opstår, kan de være særdeles vanskelige at løse, fordi en fragtaftale kan have berøring med så mange retssystemer. Om dette spørgsmål skal her fremsættes nogle foreløbige betragtninger.

Det antages i nordisk teori, at parterne i princippet bør kunne vælge den lov, som skal gælde for certepartiet¹⁾. Baltcon-certepartiet indeholder ligesom de fleste andre certepartier, der er gængse i Skandinavien, ikke bestemmelser om, hvilken lovgivning, der gælder for fragtaftalen i almindelighed. Men sådanne aftaler forekommer i fragtaftaler mellem andre søfarende nationer. Om denne adgang til at vælge den for certepartiet gældende lov gælder ubegrænset, eller om man må kræve en vis nærmere tilknytning mellem fragtaftalen og den lovgivning, som vælges, er omdiskuteret i teorien og så vidt vides ikke løst på nogen klar og tilfredsstillende måde i noget lands retspraksis. En engelsk dom, afsagt af the House of Lords (*Vita Food Products, Inc. v. Unus Shipping Co.*, 1939, A. C. 277) fastslår en næsten ubegrænset valgfrihed. Man kan vælge en lov, der ingen virkelig tilknytning har til parterne, til skibet eller til de havne, som anløbes, blot valget er »bona fide and legal«. Hvad der forstås herved er ikke klart; men der menes måske, at en omgåelse i ond tro af præceptive regler i en lov ikke vil kunne akcepteres. Spørgsmålet har især betydning, hvis man ved lovvalget har undgået ufravigelige retsregler, idet man har henvist kontrakten til en lov, som ikke har sådanne regler. I *Vita Food* sagen opnåede man at undgå Haager-reglernes forbud mod, at rederen begrænsede sit ansvar for lasten. Domstolen akcepterede parternes valg af engelsk ret, og da engelsk ret ikke lod Haager-reglerne gælde for den foreliggende transport, undgik man præceptive regler, der gjaldt både på forsendelsesstedet, i skibets hjemland og på modtagerstedet. Dommen kritiseres af engelske forfattere, herunder af Cheshire, der udtrykker håb om, at dens præmisser hurtigt »will be allowed to pass into oblivion«. Det er næppe sandsynligt, at man i dansk ret vil

¹⁾ Se herom *Handelsvidenskabeligt Tidsskrift* 1952, s. 180 ff. og Borum: *Lovkonflikter*, 3. udg., s. 145.

godkende et sådant lovvalg. Går rejsen mellem lande, hvis lovgivning har adopteret Haager-reglerne, bør disse nok anvendes.

Et lovvalg kan også anses for truffet gennem en voldgiftsaftale. Baltcon-certepartiet indeholder en voldgiftsklausul vedrørende »the provisions applying to the loading port« og en anden klausul vedrørende »the provision applying to the discharging port«. Tvistighed vedrørende forhold i laste- eller lossehavn, såsom beregningen af liggedage, disputer angående lastepladsen, trimming, betaling af udgifter i havnen m. m., er henvist til voldgift. Voldgiftsretten sættes i laste- eller lossehavnens land. De spørgsmål, som underkastes voldgift, må da også, som antaget af højesteretssagfører Rørdam, afgøres efter voldgiftsstedets lov¹⁾.

Tvistemål vedrørende certepartiets indgåelse og opfyldelse i almindelighed henhører derimod under domstolene. Hvor parterne intet valg har truffet må, som forfatteren anfører, den for retsforholdet anvendelige lov fastlægges ved en vurdering af kontraktens objektive tilknytningsmomenter. Man har både herhjemme og i udlandet opgivet at opstille en regel, der fikserer kontrakten til en lovgivning, som udpeges af et enkelt tilknytningsmoment, f. eks. skibets nationalitet (flagets lov). Retsforholdet må lokaliseres der, hvor det konkret har sin nærmere tilknytning. Der kan imidlertid rejses det spørgsmål, hvilken tilknytningsfaktor, der bør være udslagsgivende, hvis retsforholdet ikke væsentligt er lokaliseret i et bestemt land.

Uden for Skandinavien er der her en ret udtalt uoverensstemmelse mellem teori og praksis. Både i Tyskland, Frankrig, U. S. A. og formentlig også i England viser domstolene tendens til at anvende loven på det sted, hvor certepartiet er afsluttet (*lex loci contractus*). En række forfattere, herunder Batiffol og Cheshire²⁾, har derimod større sympati for anvendelsen af flagets lov. Det anføres, at flagets lov er den lovgivning, der i øvrigt hersker på skibet. Den gælder for skibets bygning og udstyr, for skibsførerens stillingsfuldmagt, i forholdet mellem reder og søfolk og antagelig også i forholdet mellem rederi og passagerer. Det er uhensigtsmæssigt at anvende een lov på spørgsmål vedrørende transporten af varerne og en anden lov på de for skibet i øvrigt gældende forhold. Ligesom der kun er een kaptajn, således bør der også kun herske een lov om bord. Skal indgåelsesstedets lov anvendes, vil flere love gælde for transporten, når et skib har taget flere ladninger i henhold til certepartier indgået i forskellige lande. Også dette vil volde vanskeligheder.

Det må antages, at anvendelsen af flagets lov ofte stemmer med rederens interesser. Det påstås imidlertid, at befragterne ikke er interesseret i, at certepartiet underkastes flagets lov. Det nødsager dem nemlig til at gøre sig bekendt med flere forskellige lovgivninger, alt efter det fartøjs nationalitet, som de tilfældigt kan chartre. Indgåelsesstedets lov kritiseres på den anden side af Rabel³⁾, der med rette påstår, at indgåelsesstedet ikke er egnet som tilknytningsfaktor i tilfælde, hvor aftalen indgås skriftligt mellem parter

1) Jfr. herom endvidere Sir Patrick Devlin: *The English Rules on Choice of Law with Reference to Maritime Contracts*, Göteborg 1952, s. 6.

2) Jfr. herom nærmere Batiffol: *Les Conflits de Lois en Matière de Contrats*, Paris 1938, s. 247 ff., Cheshire: *Private International Law*, 3. ed., s. 321.

3) *Conflict of Laws. A Comparative Study*, Vol. III, Chicago 1950, s. 263.

bosiddende i forskellige lande. Han går derfor ind for anvendelse af afsendelsesstedets lov. Det bemærkes dog herved, at certepartier, når de indgås mellem nærværende parter, som regel også indgås på afsendelsesstedet.

Skandinaviske forfattere viser dog forkærlighed for anvendelsen af flagets lov. Det samme gør højesteretssagfører Rørdam, og nordisk retspraksis synes også at støtte denne opfattelse¹⁾.

Visse forhold må dog underkastes en kollisionsretlig særbehandling:

Baltcon-certepartiets voldgiftsklausul medfører, som anført ovenfor, at tvister vedrørende særlige forhold, som skal underkastes voldgift i laste- og lossehavne, må være undergivet voldgiftsstedets lov. Disputer angående lasteplads og losseplads, trimming, betaling af udgifter i havnen og formentlig også vedrørende beregning af overliggedage, bør vel i det hele underkastes stedets lovgivning, uanset om voldgiftsklausulen er bibeholdt i certepartiet. Dette antages af forfatteren og støttes af en dansk sø- & handelsrets dom fra 1933. Svensk og norsk retspraksis viser derimod tilbøjelighed til at anvende den for kontrakten i øvrigt gældende lovgivning på spørgsmålet om beregning af overliggedage. I denne forbindelse må også nævnes bestemmelsen i solovens § 213, hvorefter beregning og fordeling af tabet ved almindeligt haveri sker på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, og efter dér gældende lov. Herudover må det antages, at de almindelige grænser for kontraktstatuttet gælder. Parternes myndighed afgøres efter deres domicillov²⁾. Et certeparti, der er afsluttet i overensstemmelse med formreglerne på indgåelsesstedet, bør ikke kunne anfægtes på grund af formmangler, selv om kontraktstatuttens regler ikke er iagttaget; på den anden side må det være tilstrækkeligt, at kontraktstatuttens regler er iagttaget³⁾. Reglerne for betalingsmåden for fragten må afgøres efter loven på betalingsstedet, der således bestemmer, hvilke penge og pengerepræsentativer der er lovlige betalingsmidler.

Der er alt i alt behov for en uddybende behandling af alle disse kollisionsretlige spørgsmål. Det ville sikkert fra mange sider blive hilst med glæde, om de blev gjort til genstand for en mere indgående behandling i bogens næste udgave.

Værkets praktiske betydning kan ikke begrænses til Skandinavien. De udenlandske kulekøretøjer og redere må også have interesse af Rørdams velskrevne bog. Man må håbe, at fremstillingen også i sin nuværende form vil udkomme på engelsk.

Ole Lando.

1) Jfr. herom i Handelsvidenskabeligt Tidsskrift 1952, s. 210 samt Jantzen: Godsbefordring til Sjøs, Oslo 1938, s. 49.

2) Borum a. a. s. 98 samt Personalstatuttet, København 1928, s. 376, ff.

3) Borum a. a. s. 156, Handelsvidenskabeligt Tidsskrift 1952, s. 217.