**Artikkel 82**

Det er lang tradisjon for at statene har inngått avtaler seg imellom – konvensjoner – om hvordan transportlovgivningen skal være. Et av de vanskeligste spørsmålene i Rotterdamreglene er derfor forholdet til eksisterende transportkonvensjoner. Å skape klarhet og unngå konflikter med eldre konvensjoner er alltid vanskelig på dette rettsområdet, og det blir ikke mindre vanskelig av at Rotterdamreglene i prinsippet dekket dør til dør, uavhengig av transportform.

Nasjonalt løser man konflikter ved eldre lovgivning ved å endre den eldre lovgivningen, eller til nød bare la sen nyere lovgivningen gå foran. Dette har man ikke mulighet til i internasjonalt konvensjonsarbeid. Her har ingen organisasjoner, stater eller grupper av stater myndighet til å endre tidligere konvensjoner.

I prinsippet kunne man si opp eldre transportkonvensjoner. Men de har sin verdi, og det ville være lite hensiktsmessig å fjerne dem bare for å løse grensedragningsspørsmål.

Praksis er derfor at man forsøker å tilpasse nyere konvensjoner til de eldre, slik at en unngår konflikter og skaper klarhet. I Rotterdamreglene har man gått opp denne grensen i artikkel 82. Den lyder:

Artikkel 82 Internasjonale konvensjoner om godstransport med andre typer transportmidler

Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører anvendelsen av noen av de følgende internasjonale konvensjoner, med framtidige endringer, som er i kraft på det tidspunkt denne konvensjon trer i kraft, og som regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset:

a) enhver konvensjon om lufttransport av gods, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på en del av transportavtalen,

b) enhver konvensjon om veitransport av gods, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på transport av gods lastet på et veigående kjøretøy som transporteres om bord i et skip,

c) enhver konvensjon om jernbanetransport av gods, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på sjøtransport av gods som et supplement til jernbanetransport, eller

d) enhver konvensjon om godstransport på innlands vannvei, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på godstransport som finner sted uten omlasting både på innlands vannvei og til sjøs.

Bestemmelsen med forarbeider kan leses på flere måter, og må uansett tolkes i lys av den internasjonale rettsutviklingen når konvensjonen praktiseres (konvensjonens artikkel 2). Den danske og norske sjølovkomiteen har imidlertid i nært samarbeid kommet frem til en felles lesning som kan gi den nødvendige klarhet iallfall inntil eventuelle andre rettskilder foreligger, og som kan gi tilstrekkelig betryggelse av at tiltredelse av Rotterdamreglene ikke vil stride mot forpliktelsene etter eldre transportkonvensjoner som ikke sies opp. Det har uansett formodningen mot seg at Rotterdamreglene skal tolkes slik at de strider mot eldre konvensjonsforpliktelser all den tid man åpenbart har anstrengt seg for å unngå slike konflikter.

Det synes umiddelbart klart at punktene a til d i artikkel 82 underforstått viser til andre transportkonvensjoners uttrykkelige bestemmelser om at de skal gjelde også på Rotterdamreglenes område, nemlig sjøtransport. Disse konvensjonene (med endringskonvensjoner, som uttrykkelig er omfattets av artikkel 82) er de som kan tenkes å komme i konflikt med Rotterdamreglene. Tabellen gjengir bestemmelsene fra disse konvensjonene som artikkel 82 underforstått viser til:

|  |  |
| --- | --- |
| **Rotterdamreglene art 82** | **Andre konvensjoner** |
| (a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;  | *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999****Article 38 Combined Carriage***1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.***Article 18 Damage to Cargo***1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.2. ---3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transhipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air. |
| (b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship; | *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1978****Article 2***1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this convention.***Article 14***1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests the person entitled to dispose of the goods  |
| (c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or | *Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage**of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the Convention), 1999****Article 1 Scope***§ 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.§ 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.*Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF), 1999****Article 24 Lists of lines or services***§ 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists :a) the CIV list of maritime and inland waterway services,b) the CIM list of maritime and inland waterway services.§ 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation :a) the CIV list of railway lines,b) the CIM list of railway lines.§ 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice. |
| (*d*) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea. | *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI), 2001[[1]](#footnote-1)****Article 2 Scope of application***2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:(a) A marine bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or(b) The distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater. |

**Hovedregelen etter artikkel 82** er at når de andre konvensjonene etter disse bestemmelsene får anvendelse på sjøtransport, går de foran. De gjelder for hele transporten. Det oppstår altså ingen konflikt.

Bestemmelsen gjelder bare når de eldre konvensjonene etter sitt eget innhold regulerer vedkommende transport. Det avgjørende bør være hvilke regler domstolen som får spørsmålet opp, vil anvende.

Sjølovkomiteen mener de beste grunner taler for at når en av de eldre konvensjonene går foran, så skal ikke Rotterdamreglene gjelde i det hele tatt. En trenger altså ikke å vurdere hver enkelt regel i Rotterdamreglene mot den andre konvensjonen.

Praktisk sett oppstår behovet for å vurdere om Rotterdamreglene får anvendelse første gang under en transport når transportdokumentene skal utstedes. Får f.eks. CMR anvendelse, kan dokumentene ikke være negotiable (CMR artikkel 1(5)) og de skal ha en henvisning til CMR (CMR artikkel 6), mens det motsatte gjelder om Rotterdamreglene får anvendelse. Det vil imidlertid ikke være lett for personalet som utsteder transportdokumentene å tolke bestemmelsene som er gjengitt ovenfor. Er transporten på det tidspunktet ikke planlagt i detalj, kan det også hende at en ikke har svar på det bestemmelsene spør etter, f.eks. om lasten skal stå på en lastebil under sjøtransporten (CMR artikkel 2). I slike tilfeller får en utstede transportdokumenter etter beste skjønn, men slik at en i etterhånd finner ut hvilket reglesett som kommer til anvendelse og anvender det uansett hva slags dokumentasjon som er utstedt, og uansett om denne dokumentasjonen inneholder en henvisning til et bestemt regelsett.

**Spørsmålet blir så om det kan oppstå konflikter som artikkel 82 ikke løser**. Kan det tenkes at de eldre konvensjonene har ambisjoner om å regulere transporter med et innslag av sjøtransport også i tilfeller der de ikke har uttrykkelige regler om dette (de reglene som er listet i tabellen ovenfor)?

Et eksempel kan være en transport av en konteiner fra Norge til Italia med ferge over Øresund. Hvis konteineren står på lastebil hele veien, også på fergen, får CMR forrangen etter Rotterdamreglene artikkel 82 bokstav b. Men hva om konteineren lastes av på fergen? Da har man iallfall tre muligheter:

1 Man kan se det slik at dette er noe annet enn en veitransport, nemlig en multimodal transport, og derfor ikke omfattes av CMR.

2 Man kan man se det slik at det bare er strekningen før og etter Øresund som omfattes av CMR, men slik at CMR-fraktbrevet og ansvaret for ulokalisert skade likevel gjelder hele veien.

3 Man kan se det slik at hele transporten omfattes av CMR, selv om den spesielle ansvarsregelen i CMR artikkel 2 ikke gjelder.

Etter den første synsmåten kan Rotterdamreglene gjelde uten hinder av CMR, og ingen konflikt oppstår. Etter de to siste synsmåtene vil både Rotterdamreglene og CMR regulere den samme transporten på forskjellig måte, og konflikt oppstår. Denne konflikten vil ikke være fullt ut løst av Rotterdamreglene artikkel 26. Tilsvarende eksempler kan lages i forhold til andre konvensjoner.

I Tyskland har man lagt seg på den første synsmåten.[[2]](#footnote-2) Den har ikke uttrykkelig støtte i Skandinavisk rettspraksis. Her har domstolene tvert i mot brukt de eldre konvensjonene også i multimodale forhold, skjønt det er heller usikkert om de er brukt fordi en har følt seg konvensjonsmessig forpliktet til det.

Rotterdamreglene artikkel 82 er bevisst utformet snevert, slik at konfliktsituasjonene i 2 og 3 ovenfor ikke løses.[[3]](#footnote-3) Det kan derfor hevdes at konvensjonen forutsetter at man godtar den tyske synsmåten i 1 ovenfor.

Sjølovkomiteen har likevel ikke funnet tilstrekkelig grunn til å foreslå lovfesting av denne typen tolking av de eldre transportkonvensjonene. Det er pekt på at man alternativt kan unngå konflikter mellom konvensjoner ved å tolke virkeområdet for konvensjonene slik at det ikke overlapper. Når f. eks. CMR etter artikkel 1 gjelder ”every contract for the carriage of goods by road”, kan dette tolkes som at en multimodal transport med stort innslag av sjøtransport (der godset ikke står på lastebilen) etter omstendighetene kan miste sin karakter av veifraktavtale, slik at CMR ikke gjelder. Omvendt vil Rotterdamreglenes begrep fraktavtale kunne tolkes slik at det ikke omfatter transporter med dominerende innslag av veitransport, se definisjonen i artikkel 1(1), jfr virkeområdsbestemmelsen i artikkel 6:

’“Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.’

Poenget må være å tolke konvensjonene slik at en transportavtale enten er av det en eller det andre slaget, slik at konvensjonskonflikter unngås.

Selv om denne formen for konfliktløsning er mulig, harmonerer den dårlig med uttalelser i forarbeidene til Rotterdamreglene at de gjelder uansett om sjøstrekningen er relativt ubetydelig.[[4]](#footnote-4)

Om en transportavtale er en veifraktavtale, sjøfraktavtale osv avgjøres etter en helhetsvurdering. Viktig momenter vil være hvilke transportmidler som er avtalt og hvilke som faktisk brukes, og den relative lengden på transportstrekningene med hver transportform. Har partene i fellesskap klargjort hva de legger til grunn – f. eks. ved et bevisst valg av transportdokument – vil det kunne ha stor betydning. I valget mellom forskjellige tvingende transportregimer har neppe omgåelseshensyn stor betydning.

En effekt av denne siste konfliktløsningsmodellen er at området der Norge anser seg konvensjonsbundet blir langt større enn for eksempel etter den tyske modellen. En effekt av den tyske modellen vil være at Rotterdamreglene får videst mulig anvendelsesområde; her vil andre konvensjoner bare i liten utstrekning komme i motstrid med den.

**Alt i alt** synes det som om man kan unngå konflikter med andre tidligere transportkonvensjoner ved hjelp av artikkel 82 og harmoniserende tolkingsteknikker. Hvilke harmoniserende tolkingsteknikker som velges blir et spørsmål for domstolene, som må se spørsmålet i lys av den internasjonale rettsutviklingen både når det gjelder Rotterdamreglene (reglenes artikkel 2) og de øvrige konvensjonene. Velger man den tyske modellen, bør den velges for alle konvensjonene, og ikke bare for noen av dem.

Fra et brukersynspunkt blir rettstilstanden ikke ideell, idet spørsmålene blir ganske kompliserte selv i daglig speditørvirksomhet. Sjølovkomiteen finner imidlertid dette akseptabelt ut fra bemerkningene ovenfor om at en for eksempel når det gjelder utstedelse av dokumenter bør kunne handle etter beste skjønn uten at dette skal endre rettstillingen som ville fulgt av en korrekt tolking av konvensjonen.

Rettspolitisk har bestrebelsene for å harmonisere konvensjoner først til at temmelig like transporter reguleres av forskjellige regler. En biltransport fra Norge via Øresundsfergen til Italia vil således reguleres av CMR dersom godset forblir på lastebilen på Øresundsfergen, men det vil kunne reguleres av Rotterdamreglene om det lastes av. Det kan ikke være tvil om at dette er uheldig, men det synes å være en uunngåelig følge av de konvensjonene som foreligger.

1. Norge har ikke ratifisert denne konvensjonen. [↑](#footnote-ref-1)
2. NJW 2008, 2782. [↑](#footnote-ref-2)
3. UNCITRAL dokument A/CN.9/642 para 230. [↑](#footnote-ref-3)
4. UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 244 og A/CN.9/WG.III/WP.32 fotnote 29. [↑](#footnote-ref-4)