|  |
| --- |
| **Bestemmelser det indirekte henvises til i RR artikkel 82** |
| **Convention for the unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention) 1999****Article 18 Damage to Cargo**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. | **Overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montrealkonvensjonen) 1999[[1]](#footnote-1)****Artikkel 18 Skade på gods** 4. Tidsrommet for luftbefordringen omfatter ikke befordring på land, til sjøs eller på innenlands vannveier utenfor lufthavn. Blir en slik befordring utført som ledd i gjennomføringen av en luftfraktavtale ved innlasting, utlevering eller omlasting, antas enhver skade å være forårsaket av en hendelse som er inntruffet under luftbefordringen, om ikke annet bevises. Dersom fraktfører uten avsenders samtykke erstatter helt eller delvis den befordring som partene er blitt enige om i luftfraktavtalen, med en annen type befordring, skal denne annen type befordring regnes som en del av befordringstidsrommmet. |
| **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.  | **Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR) 1978** [[2]](#footnote-2)**Artikkel 2**1. Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen til sjøs, på jernbane, på innenlands vannvei eller med luftfartøy uten at godset - bortsett fra tilfelle hvor artikkel 14 får anvendelse - lesses av kjøretøyet, får denne konvensjon likevel anvendelse på befordringen i dens helhet. Godtgjøres det at tap, skade eler forsinket utlevering som er skjedd under befordringen med det annet befordringsmiddel, ikke skyldes handling eller unnlatelse fra vegfraktførerens side, med en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes vegfraktførerens ansvar ikke etter denne konvensjon, men på den måte ansvaret for fraktføreren ved det annet befordringsmiddel ville blitt bestemt dersom avtale om befordring bare av godset var sluttet mellom avsenderen og fraktføreren ved det annet befordringsmiddel i samsvar med de tvingende regler som i lov er fastsatt om befordring av gods med dette befordringsmiddel. Hvis det ikke finnes slike lovregler, bestemmes dog vegfraktførerens ansvar etter denne konvensjon. |
| **Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the Convention) 1999****Article 1 Scope**§ 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 theConvention.[[3]](#footnote-3) | **Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM - Bilag B til overenskomsten) 1999**[[4]](#footnote-4)**Artikkel 1 Virkeområde**§ 4 Når en internasjonal transport som bare er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til jernbanetransporten, innbefatter en sjøtransport eller en grenseoverskridende transport på innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse dersom sjøtransporten eller transporten på innenlands vannvei skjer på de linjer som er inntatt i listen over linjer i artikkel 24 § 1 i overenskomsten. |
| **Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) 2000****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. | **Budapestkonvensjonen om avtaler om godsbefordring på inlands vannveier (CMNI) 2000****Artikkel 2 Virkeområde**2. Denne konvensjonen gjelder på de vilkårene som følger av første ledd om formålet med en transportavtale er godsbefordring uten omlasting både på innlands vannveier og i farvann der sjørettslige regler gjelder, med mindre:(a) et sjøkonnossement har blitt utstedt i henhold til anvendelig sjøfartslovgivning(b) avstanden som skal seiles i farvann der maritim regulering gjelder, er lengst |

1. Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 20 (2003-2004). [↑](#footnote-ref-1)
2. Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 34 (1983-1984). [↑](#footnote-ref-2)
3. Listen er gjengitt på http://www.otif.org/en/publications/cim-lists-of-lines-or-services/cim-list-of-maritime-and-inland-waterway-services.html. [↑](#footnote-ref-3)
4. Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 93 (2003-2004). [↑](#footnote-ref-4)