# Sammendrag av konvensjonen og utredningen

# Oppnevning og mandat

# Alminnelige bemerkninger

## Konvensjonshistorikk

Sjølovkomiteens mandat gjelder Rotterdamreglene. Dette er en konvensjon om transport av varer til sjøs som bygger på en tradisjon innledet med de såkalte Haag-reglene fra 1924.

Haagreglene var en konvensjon (avtale) mellom de kontraherende statene om å innføre et visst minimumsansvar for transportører. Flere land hadde reagert på omfattende ansvarsfraskrivelser. Selv om flere land, deriblant USA, hadde innført et minimumsansvar i nasjonal lovgivning, ønsket man å etablere en felles, internasjonal standard.

Haagregelstandarden gikk ut på at transportøren skulle ha et begrenset ansvar for lasteskade og lastetap dersom han eller hun ikke kunne vise at rimelige forholdsregler mot lasteskade og lastetap var tatt (uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde). Dersom skipet var sjødyktig, skulle imidlertid transportøren være ansvarsfri selv i når rimelige forholdsregler *ikke* var tatt dersom lasteskaden skyldes brann eller feil i behandlingen av skipet (i motsetning til feil i behandlingen av lasten, f.eks. feilstuing). I alle tilfeller var ansvaret begrenset til et lite beløp per enhet av den tapte eller skadde lasten.

Haagreglene fikk stor utbredelse, og ble gjort til norsk rett gjennom en egen konnossementslov i 1938.

I 1968 ble Haagreglene lett revidert. Revisjonen ble kalt Haag-Visby-reglene. Det ble innført en ansvarsbegrensing pr. kg. av godset i tillegg til ansvaret pr. enhet. Det høyeste ansvaret skulle gjelde, og dette medførte økt ansvar for gods med relativt stor egenvekt. Praksis etter Haagreglene ble imidlertid strammet inn på et annet punkt, slik at det ble gjort vanskeligere enn å se bort fra ansvarsbegrensningen i særlig graverende tilfeller.

Haag-Visby-reglene fikk stor utbredelse, og ble tatt inn i sjøloven av 1893 ved en revisjon i 1973.

Etter at de viktigste valutaene ikke lenger var knyttet til en gullstandard, ble det vanskeligere å finne en egnet internasjonal måleenhet for begrensningsbeløpene. Løsningen ble tilleggskonvensjoner (“protokoller”) til konvensjonene, der ansvarsgrensene ble målt i Det internasjonale pengefondets spesielle trekkrettigheter (SDR), som er et veid gjennomsnitt av et utvalg av valutaer som revideres fra tid til annen. Haag-Visby-ansvaret ble etter dette 2 SDR pr. kg. Eller 667 SDR pr. enhet, som fremdeles er det som gjelder. 1 SDR tilsvarer i dag ca. 1,60 USD eller NOK 8,60.

Etter 1968 har det imidlertid vært flere utviklingstrekk som kunne tale for en mer gjennomgripende gjennomtenkning av reglene.

For det første har begrensningsbeløpene fått stadig lavere realverdi på grunn av inflasjon. Til illustrasjon har den norske konsumprisindeksen steget med 731 % fra 1968 (da Haag-Visby-reglene ble vedtatt) til i dag. Transportøransvaret har på denne måten blitt lavere og lavere, siden ansvarsgrensene nominelt sett har vært uforandret.

For det andre har konteinere nesten helt erstattet pakket gods. Dette har medført at enhetene ble større, noe som riktignok i noen grad ble adressert allerede i Haag-Visby-reglene ved at hver enhet inni konteineren, og ikke hele konteineren, skulle telle som én enhet i begrensningssammenheng. Men konteinertransporten, sammen med andre tiltak, har også medført en nedgang i svinn og lasteskader. Særlig gjelder dette når konteinere ble pakket av lastesiden og skipet derfor ikke hadde ansvar for stuingen. Reglene var skapt i og tilpasset en annen virkelighet enn den som nå dominerer. i 1973.trekkrettigheter (SDR). n trasnporten (f eks. ortfralt

For det tredje har det blitt et økt fokus på kombinerte transporter, der én transportør påtok seg ikke bare sjøtransporten, men også tilstøtende transporter med tog, mindre skip og/eller lastebil. Heller ikke denne virkeligheten var Haag-Visbyreglene tilpasset.

For det femte har det blitt vanligere med sensur av urimelige avtaler og vernelovgivning for antatt svake parter i avtaleforhold. De sjørettslige reglene er slik sett ikke lenger et særfenomen. På den andre siden har proteksjonisme av nasjonale reder- eller vareeierinteresser gått av moten, og mange har påpekt at risikofordeling for lasteskader av dette slaget er mindre meningsfylt når begge parter vanligvis er forsikret uansett. Noen har også påpekt at i den grad prisdannelsen er fri, vil det være meningsløs å regulere risikoen for lasteskader, fordi dette vil påvirke prisen for transporttjenestene (frakten) slik at sluttresultatet blir mer eller mindre det samme.[[1]](#footnote-1)

Endelig bør det nevnes at en regulering av elektronisk lastedokumentasjon har vært savnet, særlig mot slutten av forrige århundre, da den elektroniske revolusjonen for alvor satte inn.

Bare ti år etter at Haag-Visby-reglene ble vedtatt ble det da også vedtatt en helt ny konvensjon om lasteskadeansvaret, Hamburgreglene. Konvensjonen økte ansvarsbeløpene noe, innførte inflasjonsjustering av dem og fjernet noen av transportørens ansvarsfritak. Men noen grunnleggende endring skjedde ikke.

I 1980 ble Hamburgreglene fulgt opp av en konvensjon om multimodale (kombinerte) transporter. Her laget man en overbygning over reglene i andre transportkonvensjoner som regulerte de stadig vanligere multimodale transportene.

Både Hamburgreglene og konvensjonen om multimodale transporter ble forhandlet i FN-organet for handel og utvikling, UNCTAD. Forhandlingene ble mer politisert enn tidligere. Man stemte til dels i blokker av industrialiserte land og utviklingsland, og et viktig tema ble ivaretakelse av interessene til utviklingsland uten egen tonnasje.

Hamburgreglene har fått liten utbredelse, og konvensjonen om multimodale transporter har ikke en gang fått slik oppslutning at den har trådt i kraft. Det har ikke vært sterke krefter som har trukket i retning av en reform, og iallfall ikke en reform som bryter med den relativt brede rettsenheten som tross alt er etablert ved Haag- og Haag-visby-reglene. Da de nordiske sjølovene ble revidert på midten av 1990-tallet, valgte man således å beholde Haag-Visby-reglene. Lovteksten ble imidlertid lagt så nært opp til Hamburgreglene som mulig. På denne måten signaliserte man en viss positiv holdning til Hamburgreglene, men uten å går fra de eldre og mer utbredte Haag-Visby-reglene.

I USA ble det på denne tiden satt frem et forslag til en revisjon av lovgivningen om lasteskadeansvar, på initiativ av den amerikanske sjørettsforeningen. I respons til dette abeidet begynte den internasjonale sjørettsforeningen – Comité Maritime International (CMI) – å forberede et utkast en ny sjøtransportkonvensjon. CMIs utkast ble tatt under behandling i FNs organ for handelsrett, UNCITRAL, og den videre behandlingen av det amerikanske lovforslaget ble stilt i bero. UNCITRAL regnes som et mindre politisert organ enn UNCTAD. Det var UNCITRALs arbeid på grunnlag av CMIs utkast som til slutt resulterte i Rotterdamreglene.

Reglene må forsås i lys av tilblivelseshistorien. For det første har det vært viktig å finne frem til løsninger som var akseptable for USA, slik at den påtenkte amerikanske lovreformen kunne bygge på en internasjonal standard. For det andre har reglene måttet fremstå som noe annet (og mer) enn en revisjon av UNCTADs konvensjoner fra 1978 og 1980, slik at det nye konvensjonsarbeidet naturlig kunne skje i UNCITRALs snarere enn i UNCTADS regi.

## Den praktiske betydningen av reglene

## Stykkgodsreglenes anvendelsesområde

Sjølovkomiteens mandat og Rotterdamreglene gjelder stykkgodstransport. Med stykkgodstransport menes transport av konteinere, pakker, paller eller andre enheter. Motsetningen til stykkgodstransport er bulktransport, der lasten blir lagt løst i lasterommene, f eks olje i tanker og grus, malm eller korn i lasterommene.

Som rettslig begrep er det ikke lastens art, men avtaleforholdene som er avgjørende. Gjelder transportavtalen hele skipet eller en del av det, regnes avtalen ikke som en stykkgodsavtale, selv om det som skal transporteres er pakket gods. Og gjelder avtalen enkelte enheter, regnes avtalen som en stykkgodsavtale, selv om enhetene kanskje fyller opp hele skipet. En sier gjerne at stykkgodsavtalen er godssentrert, mens andre fraktavtaler er skipssentrert.

I sjøloven er stykkgodstransport regulert i kapittel 13, mens “befraktning av skip” er regulert i kapittel 14. For mange transporter vil begge kapitlene anvendes, f.eks. fordi en transportør har befraktet et skip for å skaffe seg ekstra tonnasje, og så setter det inn i fast rute (i “linje”) langs kysten, som tar med konteinere og andre enheter for dem som har behov. Befraktningen av skipet vil da reguleres av kapittel 14, mens forholdet mellom linjen og dens kunder vil regulere av kapittel 13.

Avtaler om befraktning og leie av skip kalles gjerne certepartier. Stykkgodsavtaler har en ikke noe liknende generelt særnavn på, men i linjefarten utstedes gjerne en booking note som angir vilkårene for transporten på liknende måte som et certeparti. En fellesbetegnelse på slike avtaler er fraktavtaler.

Når transportøren mottar lasten utstedes det kanskje transportdokumenter, f.eks. et konnossement. Slik lastedokumentasjon kan, i likhet med fraktavtalene omtalt ovenfor, inneholde klausuler om virkåret for transporten. Men i tillegg knyttes dokumentet til en bestemt forsendelse. Dokumentet stadfester f.eks. at en Lada stasjonsvogn med kjennetegn DH56777 er mottatt snarere enn at det stadfester en rett til å få transportert “en stasjonsvogn”.

En del transportdokumenter må vises frem transportdokumentene for at man skal få lasten (Ladaen) utlevert i mottakshavn. Har man transportdokumentet, har man derved så godt som den transporterte varen (Ladaen). Derfor sier man gjerne at transportdokumentet representerer varen i slike tilfeller. Salg av varer under transport ved hjelp av transportdokumentene er praktisk i den internasjonale råvarehandelen (korn, olje m.v).

Transportdokumenter er etter dette godssentrerte, og de behandles tradisjonelt sammen men stykkgodsreglene. Men også ved befrakting av hele skip utstedes det gjerne transportdokumenter, slik at lasten kan selges. Slike transportdokumenter kalles gjerne tampkonnossementer (om de er av typen konnossementer), men de følger de samme reglene som andre transportdokumenter. Transportdokumentene hører slik sett like mye til i kapittel 14 som i kapittel 13 i sjøloven, og en kunne godt tenkt seg at reglene om transportdokumentene hadde blitt plassert i et eget kapittel mellom kapittel 13 og 14.

Denne mellomposisjonen for transportdokumentene gjør det nødvendig å gå opp en grense mellom Rotterdamreglene og sjølovens kapitel 13 på den ene siden, og på den andre siden sjøloven kapittel 14 om befraktning av skip. Grensedragningen følger det en lang, internasjonal tradisjon knyttet til det tradisjonelle transportdokumentet, konnossementet:

Hovedregelen er at et konnossement er et konnossement, uansett om det er utstedt for en last som ellers ville blitt regulert av stykkgodsreglene (sjøloven §§ 253, 292 og 325). Stykkgodsreglene gjelder for konnossementet. Den som får (kjøper) et konnossement behøver altså ikke å tenke på sammenhengen det er utstedt i. Og selv om han eller hun skjønner sammenhengen – et trampkonnossement kjennetegnes f.eks. typisk av at det er få eller ingen avtaleklausuler og en henvisning til certepartiets avtaleregulering – spiller det ingen rolle.

Mellom partene i en avtale om befrakting av skip – et certeparti etter sjøloven kapittel 14 i motsetning til en stykkgodsavtale etter kapittel 13 – gjelder stykkgodsreglene likevel ikke, uansett om det er utstedt et transportdokument (sjøloven §§ 253, 292 og 325). Hvis A har befraktet et skip og bruker det til å hente en oljelast han eller hun har kjøpt, anvendes sjøloven kapittel 14 selv om det utstedes et transportdokument for lasten. Men selger A lasten til B – gjerne ved å selge konnossementet – gjelder sjøloven kapittel 13, siden B ikke er part i certepartiet. En sier gjerne at stykkgodsreglene i slike tilfeller bare gjelder når konnossementet er omsatt.

Omsetning av konnossementer har også en rekke andre rettsvirkninger. Andre rettsvirkninger enn utvidelse av anvendelsesområdet for kapittel 13 kan en imidlertid la ligge i denne sammenhengen.

De prinsippene som gjelder for stykkgodsreglenes anvendelse når konnossementene er omsatt, er i noen grad gjort gjeldende også uten at konnossement er utstedt. Etter gjeldende sjølov kan således mottakeren uansett påberope seg stykkgodsreglene selv om fraktavtalen ikke er en stykkgodsavtale (sjøloven §§ 347 og § 383). Også Rotterdamreglene gjelder for mottaker m.fl. etter de prinsippene som er skissert ovenfor (Rotterdamreglene artikkel 7).

## Partene i en transportavtale

Partene i en transportavtale er definert i sjøloven §§ 251 og 321. Terminologien i § 251 gjelder stykkgodstransport (godssentrerte faktavtaler), mens terminologien i § 321 gjelder befraktning av skip (certepartifart; skipssentrerte fraktavtaler).

Den som har påtatt seg transporten, kalles i § 251 transportør og i § 321 bortfrakter. Hans eller hennes kontraktsmotpart kalles henholdsvis (av)senderen og befrakteren. (Av)senderen og befrakteren kan være en kjøper av gods som får skipet til å hente det hos selgeren (såkalt FOB-kjøp), det kan være en selger som har påtatt seg å ordne med transport til kjøperen (f.eks. såkalt CIF-kjøp) eller det kan være en bedrift eller en speditør som bruker transporten som et ledd i sitt interne transportopplegg.

Hvis det er rederen som har påtatt seg transporten, er det rederen som er transportør/bortfrakter. Men ofte er det en annen enn rederen som har påtatt seg transporten, og bare “leier inn” rederens skip. I § 251 kalles da rederen under-transportør (eller utførende transportør i motsetning til (kontraherende) transportør).

Sjøloven etablerer ikke noen tilsvarende terminologi for befraktning av skip. Men i praksis kan en snakke om en befrakters befrakter som en under-befrakter (sub-charterer). At en som har befraktet et skip viderebefrakter det til en annen, er ganske vanlig, og det kan dannes lange kjeder av bortfraktere og befraktere.

Det kan være forvirrende at en ved befraktning av skip tar utgangspunkt i skipet og rederen, mens man i stykkgodstransport tar utgangspunkt i godset og den som har påtatt seg transport av det. Ved befraktning av skip kaller man befraktere som ikke står i direkte kontraktsforhold med *rederen* for under-befraktere, mens man i stykkgodstransport kaller transportører som ikke står i direkte kontraktsforhold til *senderen* for under-transportører. Særlig forvirrende blir dette når både godssentrerte og skipssentrerte kontrakter brukes i forbindelse med den samme transporten. Har en linje “leid inn” et skip fra en som har befraktet det fra en reder for å utføre stykkgodstransport, vil således linjen være transportør og rederen undertransportør i stykkgodsterminologien, mens etter certepartiterminologien vil rederen være bortfrakter og linjen være under-befrakter.

Forholdet mellom disse begrepene kan illustreres slik (bokser som står inntil hverandre inneholder forskjellige begreper på samme person):

Transportør

Bortfrakter

Befrakter

(Av)sender

Under-transportør

Under-befrakter

I tillegg til terminologi for kontraktsforholdene trenger en også terminologi for å beskrive godsets fysiske bevegelser. Det er ganske intuitivt at godset transporteres til mottakeren. Det er også uproblematisk at den som fysisk utfører transporten er rederen (utførende transportør, under-transportør, “over-“bortfrakter). På norsk har man også en god betegnelse på den som fysisk leverer godset til skipet, nemlig avlaster (sjøloven §§ 251 og 321). Begrepet er imidlertid ikke klart i internasjonal sjørett, da det engelske ordet “shipper” kan bety både de vi på norsk kaller avlaster (som angår fysisk levering av godset) og (av)sender (som angår kontraktsforholdet omkring godset).

Tegner en inn rollebetegnelsene i forbindelse med den fysiske håndteringen av godset i figuren ovenfor, ser dette slik ut om en tenker seg at det er mottakeren som har bestilt stykkgodstransporten (f eks. FOB-kjøp):

Transportør

Bortfrakter

Befrakter

(Av)sender

Under-transportør

Under-befrakter

Reder/ utførende transportør

Mottaker

Avlaster

## Behovet for preseptoriske regler

## Behovet for reform av de sjørettslige reglene

## Det multimodale problemet

## Lovvalg og jurisdiksjon

## Lastedokumentasjon

## Deviasjon [og andre spørsmål som ikke reguleres i RR]

## Miljøaspektet

Rotterdamreglene er ingen miljøkonvensjon. Gitt rammen for reglene ville det da også være lite naturlig å ta opp maritime miljøspørsmål som utslipp til vann og luft eller en mulig politikk for å fremme kortreiste varer. Man kunne imidlertid tenke seg at Rotterdamreglene ble supplert med miljøbestemmelser på to områder.

For det første gjelder dette planlegging av transport. Rotterdamreglene gjelder i de ganske vanlige tilfellene der transportøren har stor frihet til å velge f.eks.om transporten skal foregå med skip eller bil. En plikt for transportøren til å legge vekt på hvilket alternativ som gir minst utslipp av drivhusgasser og ellers synes miljømessig best, kunne da være på sin plass. Foruten at dette ville være en påminnelse om å ta slike hensyn, ville det også gjøre det legitimt overfor medkontrahenten å legge vekt på miljøhensyn, og ikke bare kostnadshensyn. For bergere inneholder sjøloven en tilsvarende bestemmelse i § 444.

For det andre har skipets fart en side til miljøet. Skipets drivstofforbruk øker eksponentielt med farten, og utslippet av drivhusgasser likeså. Man bør derfor sørge for at reglene iallfall tillater moderate hastigheter (“slow steaming”). Dette kan gjøres uten at man kommer i motstrid med Rotterdamreglene.

Det vises til de foreslåtte bestemmelsene i §§ XX.

## Villedningsansvar

## Reglenes virkeområde. Opprettholdelse av nasjonale særregler for innenriks fart.

# Ratifikasjon og ikrafttredelse

## Behovet for konvensjonsforpliktelser

## Nordisk, europeisk og internasjonalt samarbeid

## Særlig om jurisdiksjon og voldgift

# Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

# Lovforslag

# Konvensjonen på engelsk og i norsk oversettelse

# Erling Eide: Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon

[[*Særskilt vedlegg*](http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/Eide.pdf)]

1. Dette er ikke det samme som å si at transportøren alltid kan ta igjen økt ansvar ved å øke prisene eller at økt transportøransvar alltid vil måtte bæres av forbrukeren i siste ledd. [↑](#footnote-ref-1)