Innspill fra arbeidsgruppen (VB og TRL) til utkastet §§ 251-283:

**Generell kommentar: Uttrykk som ”uten hensyn til §” osv er gjennomgående erstattet med ”ellers”**

251. Definisjoner

I dette kapittel forstås ved

1. Transportavtale

Avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet såfremt avtalen omfatter sjøtransport. Avtalenkan i tillegg til sjøtransport omfatte transport med andre transportmidler.

**Kommentar: Overskriften er endret fra fraktavtale til transportavtale (samt også videre), jf. diskusjonen i komiteen. Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 252 om anvendelsesområde.**

2. Kvantumskontrakt

Transportavtale som omfatter transport av en bestemt meng­de gods fordelt på flere skipninger innenfor et angitt tidsrom. Mengdespesifikasjonen kan fastsettes som et minimum, et maksimum eller innenfor visse rammer.

**Kommentar: Er innholdsmessig nokså sammenfallende med sjøl. § 362 – men har her et innhold og formål ved at bestemmelsen bygger på service contrakts fra amerikansk rett knyttet til stykkgodsbefordring.**

3. Linjefart

Transportytelse som omfatter transport med skip etter en fast seilingsplan mellom nærmere bestemte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige ruteplaner og avganger, og som tilbys offentlig.

**Kommentar: Bør vi tematisere hva som ligger i ”tilbys offentlig” ?**

4. Ikke-linjefart

Enhver transport som ikke er linjefart.

5. Transportør

Den som inngår transportavtale med avsenderen.

**Kommentar: Sjøl. § 251 opererer med ”sender”. Er ingen realitetsforskjell. Avsender definert i nr. 8.**

6. Utførende oppdragstaker

a Den som uten å være transportøren utfører eller påtar seg å utføre en eller flere av transportørens plikter i henhold til en transportavtale vedrørende mottakelse, lasting, håndtering, stuing, transport, omsorg for, lossing eller utlevering av gods, i den grad den utførende oppdragstaker handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontroll. b Uttrykket ”utførende oppdragstaker” omfatter ikke den som engasjeres direkte eller indirekte av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller av mottaker i stedet for av transportøren.

**Kommentar: Utførende oppdragstaker er et videre begrep enn undertransportør i sjøl. § 251 ved at RR også dekker dør-til-dør transport. Andre punktum klargjør FIO-problematikken hvor det har vært et tema mht rollen til kontraktsmedhjelpere. Forslag til tekstendring: Enten i 1. punktum og uttrykket i 2. punktum strykes.**

7. Maritim utførende oppdragstaker

Utførende oppdragstaker som utfører eller påtar seg å utføre en hvilken som helst av transportørens plikter i perioden fra godset ankommer til skipets lastehavn og til det forlater skipets lossehavn. En innlandstransportør er bare maritim utførende oppdragstaker hvis denne utfører eller påtar seg å utføre sine tjenester utelukkende i et havneområde.

**Kommentar: Ansvarsreglene er kun anvendbare for den maritimt utførende oppdragstaker (ref. art 19). Derfor opereres skillet maritimt og ikke maritimt utførende oppdragstakere.**

8. Avsender

Den som inngår en transportavtale med transportøren.

**Kommentar: Tilsvarer sjøl. § 251.**

9. Kontraktsbestemt avsender

Den som aksepterer å være angitt som ”avsender” i transportdokumentet eller i det elektroniske dokumentet med mindre han er den som har inngått transportavtale med transportøren.

**Kommentar: I hovedsak samsvarer dette med avlaster i sjøl.§ 251 – men i tillegg kommer vilkåret om at rollen skal være akseptert. Sees i sammenheng med bestemmelsene om råderett og avsenders ansvar for farlig gods.**

10. Ihendehaver Legitimasjonshaver

a) Den som er i besittelse av et negotiabelt transportdokument

og dette er et ihendehaverdokument eller, hvor dokumentet er utstedt til ordre, ihendehaveren er angitt som avsender eller mottaker eller er den dokumentet er korrekt tiltransportert ved en sammenhengende rekke av overdragelser eller ved overdragelse in blanco, eller

b) den som i eget navn har fått utstedt eller overdratt en negotiabel elektronisk transportdokumentasjon etter fremgangsmåten oppstilt i § 302, 1.ledd. Den som et negotiabelt transportdokument er utstedt til eller er overdratt til etter fremgangsmåten oppstilt i § 302, 1.ledd

**Kommentar: Ligger nært opp til bestemmelsen i sjøl. § 292.**

11. Mottaker

Den som har rett til å få godset utlevert i henhold til en transportavtale, et transportdokument eller en elektronisk transportdokumentasjon.

**Kommentar: Ingen tilsvarende definisjon i sjøl., men ligger innplisitt i sjøl. § 268. Praktisk betydning er knyttet til bestemmelsene om utlevering i § 305 flg.**

12. Råderett

Retten etter transportavtalen til å gi transportøren instrukser vedrørende godset i samsvar med §§ 313-317.

**Kommentar: Råderetten er begrenset til å gi instrukser om de forhold som er regulert i §§ 313-317 under transporten. Det ligger også elementer knyttet til spørsmålet om råderett i bestemmelsene om utlevering.**

13. Rådighetshaver

Den som i henhold til § 313 har rett til å utøve råderett.

14. Transportdokument

Dokument utstedt av transportøren i henhold til en transportavtale som

b) er bevis for eller inneholder en transportavtale, og

a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset i henhold til transportavtalen.

**Kommentar: Sjølovens dokumentbegreper er begrenset til konnossementer og sjøfraktbrev. Er reelt sett ingen endring i forhold til sjøl. idet sjøl. dekker stykkgodsbefordring generelt.**

15. Negotiabelt transportdokument

Dokument som ved bruk av uttrykkene ”til ordre”, ”negotiabelt” eller tilsvarende formulering som etter den for dokumentet gjeldende lov gir samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre fra avsender, mottaker eller ihendehaver, og som ikke uttrykkelig angir å være ”ikke til ordre” eller ”ikke-negotiabelt”.

**Kommentar: Er innholdsmessig sammenfallende med sjøl. 292 andre ledd.**

16. Ikke-negotiabelt transportdokument

Et dokument som ikke er negotiabelt.

17. Elektronisk kommunikasjon

Opplysninger som fremstilles, sendes, mottas eller oppbevares elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måte slik at opplysningene er tilgjengelige til senere bruk.

**Kommentar: Sees i sammenheng med bestemmelsene om elektronisk kommunikasjon i §§ 293 flg.**

18. Elektronisk transportdokument

Informasjon i en eller flere elektroniske meldinger som en transportør i henhold til en transportavtale sender, herunder informasjon som logisk hører sammen med det elektroniske transportdokumentet, som vedlegg eller på annen måte knyttet til det elektroniske transportdokumentet, enten samtidig med eller etter at den ble utstedt av transportøren slik at informasjonen inngår som en del av det elektroniske transportdokumentet, og som derved

b) er bevis for eller inneholder en transportavtale, og

a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset i henhold til transportavtalen.

**Kommentar: I 18-23 er dokumentasjon erstattet med dokument.**

19. Negotiabelt elektronisk transportdokument

Elektronisk transportdokument a som ved bruk av uttrykkene ”til ordre”, ”negotiabelt” eller tilsvarende formulering som etter den for dokumentet gjeldende lov gir samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre fra avsender, mottaker eller ihendehaver, og som ikke uttrykkelig angir å være ”ikke til ordre” eller ”ikke-negotiabelt”, og b som benyttes i samsvar med kravene i § 302, 1.ledd.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument

Elektronisk dokumentet som ikke er negotiabelt.

21. Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument

Utstedelse av dokument etter prosedyrer som sikrer at dokumentet undergis eksklusiv kontroll fra den opprettes og til den opphører å ha rettsvirkning eller gyldighet.

22. Overdragelse av negotiabel elektronisk transportdokument

Overdragelse av den eksklusive rådighet over dokumentet.

23. Transportopplysninger

Alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, underskrifter og påtegninger) inntatt i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet.

**Kommentar: Må antas at bestemmelsen er begrenset til de forhold det skal opplyses om etter § 297?**

24. Gods

Alle typer varer, handelsvarer og gjenstander som en transportør påtar seg å trans­portere i henhold til en transportavtale, herunder alt utstyr, emballasje og kontainere som ikke er skaffet til veie av eller på vegne av transportøren.

**Kommentar: Må skilles mellom godset som sådan og emballasje. Kontainere som er skaffet av transportør for å frakte godset anses ikke som en del av godset.**

25. Skip

Ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.

26. Kontainer

Enhver type kontainer, transportabel tank eller flat lasteinnretning, veksellade vekselflak el­ler lignende lasteenhet som benyttes til å samle gods, samt alt utstyr som hører til slike la­steenheter.

**Kommentar: Hva er veksellade – på norsk finnes begrepet vekselflak (underlag for frakt av ulike typer kolli)? Dekkes muligens av flat lasteinnretning slik at det kan strykes?**

27. Kjøretøy

Transportmiddel til godstransport på vei eller med jernbane.

28. Frakt

Det vederlag som skal betales til transportøren for transport av gods i henhold til en transportavtale.

**Kommentar: Bør vi erstatte transportavtale med transportavtale for på unngå misforståelser knyttet til at frakt er flertydig , jf. sjøl.? RR regulerer ingen bestemmelser om frakt, men komiteen foreslår å videreføre sjølovens bestemmelser.**

29. Hjemsted

a Det sted hvor et selskap, en annen juridisk person eller en sammenslutning av fysiske eller juridiske personer har i) sitt vedtektsbestemte sete, sin stiftelsesadresse eller sitt registrerte hovedkontor, alt etter som, eller ii) sin hovedadministrasjon, eller iii) sitt hovedforretningssted; eller b det sted hvor en fysisk person har sitt faste opphold.

**Kommentar: Er ikke ”alt etter som” overflødig?**

30. Kompetent domstol

En domstol i en konvensjonsstat som i henhold til vernetingsregler i den aktuelle stat har domsmyndighet over tvisten.

31. Konvensjon

De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om avtaler for internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs.

32. Konvensjonsstat

En stat som er bundet av konvensjonen.

### Anvendelsesområde

§ 252. Bestemmelsene i dette kapittel får anvendelse på alle avtaler om transport av gods helt eller delvis til sjøs i norsk innenriksfart.

1 I annen fart , når ikke annet er bestemt i § 253, gjelder bestemmelsene også avtaler om transport av gods helt eller delvis til sjøs, hvor mottaksstedet og utleveringsstedet ligger i forskjellige stater, og hvor en sjøtransports lastehavn og den samme sjøtransportens lossehavn ligger i forskjellige stater, hvis et av følgende steder i henhold til transportavtalen ligger i en konvensjonsstat

a) mottaksstedet,

b) lastehavnen,

c) utleveringsstedet eller

d) lossehavnen.

2 Dette kapittel får anvendelse uten hensyn til nasjonaliteten til skipet, transportøren, de utførende oppdragstakere, avsenderen, mottakeren eller andre berørte parter.

**Kommentar: Første ledd gjennomfører RR art 5. Samsvarer med sjøl. § 252 første ledd med unntak av denne bestemmelsen også gjelder intra nordisk transport. Til andre ledd. Spørsmål om bestemmelsen om virkeområde skal forstås som en lovvalgsbestemmelse , jf. ROM I om lovvalg innenfor kontrakt. Ligger innholdsmessig tett opp mot sjøloven, men terminologi er endret fra havn til sted pga dør-til-dør elementet i RR. På det nordiske møtet i Kbh. 23. mars var det enighet om at RR art. 5 ikke er en lovvalgsregel og at bestemmelsen neppe trenger å bli implementert i sjølovene.**

§ 253. Bestemmelsene i dette kapittel får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart.

Bestemmelsene i dette kapittel får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument eller en elektronisk transportdokumentasjon, og partene ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 6. RR skiller på samme måte som sjøloven (kap 13 og 14) mellom transport av gods så sådan og certepartier (en form for tjenestekontrakter).**

§ 254. Bestemmelsene i dette kapittel får, uten hensyn til § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og mottakeren, rådighetshaveren eller ihendehaveren, forutsatt at denne ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen transportavtale som er unntatt dette kapittels anvendelsesområde. Bestemmelsene i dette kapittel får likevel ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter til en transportavtale som er unntatt i henhold til § 253.

**Kommentar: Gjennomfører RR art 7. Innebærer at transportdokumenter utstedt under certepartier er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel, jf. tilsvarende etter sjøl. § 325**

### Fravikelighet

§ 255. 1 Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den

a) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter etter dette kapittel,

2) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapittel, eller

3) utnevner transportøren eller en person nevnt i § 273 som begunstiget til forsikringserstatning for godset .

Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens eller den kontraktsbestemte avsenderens plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter etter dette kapittel.

**Kommentar: Gjennomfører RR art 79. Bestemmelsen beskytter lastsidens interesser i forhold til transportøren. Den bygger på prinsippet om partiell ugyldighet slik at ugyldighetsvirkningen kun er knyttet til den enkelte bestemmelse i transportavtalen (ev. transportavtalen jf. kommentar til § 251 nr. 28) og ikke transportavtalen som sådan. Begrunnelsen for dette er at ikke ugyldighetsvirkningen skal gå lenger enn ugyldighetsgrunnen tilsier.**

**Oppspill for diskusjon: Bør transportdokumentet inneholde en henvisning til RR, jf. sjøl.254 tredje ledd?**

§ 256. 1 En kvantumskontrakt som er omfattet regulert? av bestemmelsene i dette kapitlet kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen, uten hensyn til § 255, fastsette rettigheter, plikter og ansvar av større eller mindre omfang enn hva som er bestemt i dette kapittel.

2 En avtale om avvikelse fra første ledd er bindende bare hvis

a) kvantumskontrakten særlig fremhever at den avviker fra bestemmelsene i dette kapittel,

2) kvantumskontrakten er forhandlet individuelt eller klart og tydelig oppgir hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder de aktuelle avvik,

3) avsenderen er gitt anledning til å inngå en transportavtale på betingelser som uten forbehold eller avvik oppfyller bestemmelsene i dette kapittel, og er underrettet om denne mulighet, og

4) avviket verken er inkorporert i ved henvisning fra et annet dokument eller ii er nedfelt i en standardkontrakt som ikke er undergitt særskilt forhandling.

En transportørs offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser, transportdokument, elek­tronisk transportdokumentasjon eller lignende dokument utgjør ikke en kvantumskontrakt etter denne bestemmelses første ledd, men en kvantumskontrakt kan ved henvisning inkorporere slike dokumenter.

Bestemmelsen i første ledd gjelder ikke for rettigheter og plikter i henhold til § 266, § 287 og § 290 eller for erstatningsansvar som oppstår ved manglende oppfyllelse av disse bestemmelsene, eller for ansvar for handlinger eller unnlatelser som nevnt i § 283.

Vilkår i kvantumskontrakten som avviker fra dette kapittel får anvendelse mellom transportøren og en annen person enn avsenderen, dersom kvantumskontrakten oppfyller 2.ledd i denne bestemmelsen, og

1) den annen person klart og tydelig har fått opplyst at kvantumskontrakten avviker fra dette kapittel, og vedkommende har gitt uttrykkelig samtykke til å være bundet av disse avvik, og

2) et slikt samtykke ikke utelukkende er oppført i transportørens offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser, transportdokument eller elektronisk transportdokumentasjon.

Den part som påberoper seg avvikende vilkår har bevisbyrden for at betingelsene for avviket er oppfylt.

En avtale som nevnt i 2. ledd og opplysninger som nevnt i 5. ledd skal være skriftlige. Hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 80. Vilkårene i andre ledd for å kunne inngå avtale om avvik fra bestemmelsene i første ledd er kumulative. Bestemmelsen i fjerde ledd innebærer en begrensing av avtalefriheten som i utgangspunktet følger av første ledd.**

§ 257. Transportavtalen kan ellers utelukke eller begrense såvel transportørens som en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar, dersom

1) godset består av levende dyr, men en slik utelukkelse eller begrensning får ikke virkning dersom skadelidte godtgjør at tap av eller skade på godset eller forsinket levering skyldes handling eller unnlatelse begått av transportøren eller en person nevnt i § 273 med forsett, eller slikt tap på grunn av skade eller forsinkelse skyldes grov uaktsomhet og med forståelse av at et slikt tap ved skade eller forsinkelse sannsynligvis ville oppstå, eller

2) godsets art eller forfatning, eller omstendighetene og vilkårene for gjennomføringen av transporten, med rimelighet tilsier en særlig avtale, forutsatt at transportavtalen ikke gjelder alminnelige ervervsmessige transporter i vanlig handelssamkvem, og at det ikke er utstedt negotiabelt trans­portdokument eller negotiabel transportdokumentasjon for transporten.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 81. Bestemmelsen innebærer at det innen de begrensninger som fremgår av § 256 kan gjøres unntak fra fravikelighetsbestemmelsene i § 255 i forhold til det gods og de situasjoner og vilkår som er omtalt i nr. 1 og 2 i bestemmelsen i forhold til transportøren og maritimt utførende oppdragstakers plikter eller ansvar.**

### Tolkning

§ 258. Ved tolkning av dette kapittlet skal det tas hensyn til konvensjonens internasjonale karakter, og til behovet for å fremme en ensartet anvendelse og å sikre tilliten til internasjonal handel.

**Kommentar: Bestemmelsen gjennomfører art.2 og innebærer at hensynet til internasjonal uniformitet er sentralt ved tolkningen av bestemmelsene. Det er tilsvarende prinsipp i konvensjonen om internasjonale løsørekjøp art. 7. Bestemmelsen må suppleres av de alminnelige reglene om tolkning av konvensjoner i Wienerkonvensjonen.**

### Forholdet til internasjonale konvensjoner

§ 259. Bestemmelsene i dette kapittel berører ikke anvendelsen av følgende internasjonale konvensjoner, med eventuelle framtidige endringer, som allerede er i kraft og som regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset, dersom den aktuelle konvensjon regulerer

1) lufttransport av gods, i den utstrekning den aktuelle konvensjon i henhold til sine egne bestemmelser får anvendelse på noen/ en del av transportavtalen

2) transport av gods på vei, i den utstrekning den aktuelle konvensjon i henhold til sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som transporteres på et veigående kjøretøy om bord på et skip,

3) transport av gods på jernbane, i den utstrekning den aktuelle konvensjon i henhold til sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som transporteres til sjøs som supplement til jernbanetransport, eller

4) transport av gods på innlands vannveier, i den utstrekning den aktuelle konvensjon i henhold til sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som uten omlasting transporteres både på innlands vannveier og til sjøs.

**Kommentar: Bestemmelsen gjennomfører RR art. 82. På det nordiske møtet i Kbh. 23. mars ble det etablert felles forståelse om forståelsen av bestemmelsen og behandlingen av forholdet mellom RR og eksisterende unimodale konvensjoner som har tvingende bestemmelser basert på 1) at RR må tolkes strengt etter ordlyden i forhold til det som regulert i bestemmelsen 2) at bestemmelsen må suppleres med kvalifikasjon/vurderingskriterier for andre tilfeller for eksempel basert på momentene i ULRs notat. ER har påtatt seg å skrive forslag til fellesnordiske merknader.**

§ 260. Bestemmelsene i dette kapittel hindrer ikke anvendelsen av internasjonale konvensjoner eller nasjonal lovgivning som regulerer global ansvarsbegrensning for redere.

**Kommentar. Gjennomfører RR art 83. Den praktiske situasjonen knytter seg til erstatningskrav som ikke er omfattet av begrensningsreglene i RR (dette kapittel).**

§ 261. Bestemmelsene i dette kapittel hindrer ikke anvendelsen av bestemmelser i transportavtalen eller be­stemmelser i nasjonal lovgivning vedrørende felleshavarioppgjør.

**Kommentar: Gjennomfører RR art 84. Spørsmål: Bør bestemmelsen i sjøl. § 289 videreføres – kan vel være fornuftig ?**

§ 262. Bestemmelsene i dette kapittel får ikke anvendelse på avtaler om transport av passasjerer og deres bagasje.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 85.**

§ 263. Ansvar i henhold til dette kapittel kan ikke pålegges for atomskader hvis den som driver et atomanlegg er ansvarlig for skaden a i henhold til Paris-konvensjonen om erstatningsansvar overfor tredjemann på atomenergiens område av 29. juli 1960, som endret ved Tilleggsprotokoll av 28. januar 1964 og ved protokollene av 16. november 1982 og 12. februar 2004, Wien-konvensjonen om erstatningsansvar for atomskade av 21. mai 1963, som endret ved Fellesprotokoll om anvendelse av Wien-konvensjonen og Paris-konvensjonen av 21. september 1988 og ved Protokoll av 12. september 1997 til endring av 1963 Wien-konvensjonen om erstatningsansvar for atomskader, eller Konvensjonen om tilleggserstatning for atomskade av 12. september 1997, herunder eventuelle endringer til disse konvensjoner og eventuelle fremtidige konvensjoner som pålegger den som driver et atomanlegg, erstatningsansvar for atomskader eller[[1]](#footnote-1) b i henhold til nasjonal lovgivning som pålegger ansvar for slike skader, forutsatt at en slik lov i enhver henseende er like gunstig for skadelidte som Paris- eller Wien-konvensjonen eller konvensjonen om tilleggserstatning for atomskade.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 86.**

### Transportørens plikter og erstatningsansvar

*Transportørens plikter*

§ 264. Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og utlevere det til mottakeren i samsvar med transportavtalen og i henhold til bestemmelsene i dette kapittel.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 11. Er en generell bestemmelse som ikke sier annet enn hva transportoppdraget går ut på.**

§ 265. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset, jf. § 271 og i samsvar med til § 284, med tilbørlig aktsomhet og på egnet måte motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, dra omsorg for, losse og utlevere godset.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 13. Er i stor utstrekning sammenfallende med sjøl. § 262 1.ledd. Se også utkastet § 266.**

Transportøren og avsenderen kan ellers avtale at lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset skal utføres av avsenderen, den kontraktsbestemte avsenderen eller mottakeren. En slik avtale skal være angitt i transportopplysningene.

**Kommentar: Er ikke tilsvarende regulering i sjøl. Se diskusjon Falkanger og Bull, Sjørett s. 298-300 og Solvang i Simply 2005 s. 72 flg. Det at det inntas i transportopplysningene er helt sentralt som varsel om endret funksjonsfordeling.**

§ 266. Transportøren skal forut for, ved begynnelsen av og under reisen med tilbørlig aktsomhet a sørge for at skipet som benyttes til transporten er sjødyktig, herunder b at det er tilstrekkelig bemannet, proviantert og utrustet før og under hele reisen, og c sørge for at lasterom og alle andre deler av skipet som anvendes til lasting av godset, herunder kontainere levert av transportøren og som godset transporteres i eller på, er i god stand med henblikk på mottak, transport og oppbevaring av godset.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 14. Tilsvarer i stor utstrekning sjøl. § 262 2.ledd – er mer detaljert ved at bl.a. plikten knyttet til kontainere er eksplisitt regulert.**

§ 267. 1 Gods kan bare transporteres på dekk, dersom

a) slik transport kreves i henhold til lov,

2) godset transporteres i eller på kontainere eller kjøretøy som er egnet til transport på dekk, og skipets dekk er beregnet på transport av slike kontainere eller kjøretøy, eller

3) slik transport er i samsvar med transportavtalen eller følger av handelsbruk eller annen sedvane i den aktuelle fart.

2 Bestemmelsene i dette kapittel om transportøransvar får anvendelse på tap av, skade på eller forsinket levering av gods som transporteres på dekk i henhold til 1.ledd, med mindre tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes slike særlige risikoer som er forbundet med transport på dekk når godset transporteres i samsvar med 1. ledd nr. 1 eller nr. 3.

Transporteres gods på dekk i strid med 1. ledd, er transportøren ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av godset dersom tapet, skaden eller forsinkelsen utelukkende skyldes transporten på dekk, og transportøren har da ikke rett til å påberope seg innsigelsene nevnt i § 272.

Transportøren kan ikke påberope seg denne bestemmelses 1. ledd nr. 3 overfor en tredjemann som i god tro har ervervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabel elektronisk transportdokument, med mindre det i transportopplysningene er anført at godset kan transporteres på dekk.

Er gods transportert på dekk i strid med en uttrykkelig avtale mellom transportøren og avsenderen om transport under dekk, har transportøren ikke rett til ansvarsbegrensning for tap av, skade på eller forsinket levering av godset, i den grad tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes transporten på dekk.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 25. Bestemmelsen regulerer både adgang til lasting på dekk, plikter knyttet til dette og ansvar. I sjøl. er dette regulert i § 263 og 284.**

§ 268. Dersom godset i løpet av transportørens ansvarsperiode utgjør eller med rimelig sannsynlighet kan utgjøre en reell fare for personer, eiendom eller miljø, kan transportøren eller en utførende oppdragstaker uten hensyn til §§ 264-265 nekte å motta eller laste godset og kan treffe andre rimelige tiltak, herunder losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 15. Er strengt tatt en mer en rettighet for transportør enn en plikt.**

§ 269. Transportøren eller en utførende oppdragstaker kan uten hensyn til §§ 264-266 bortskaffe fjerne gods til sjøs når dette skjer av hensyn til felles sikkerhet eller for å unngå fare for tap av menneskeliv eller eiendom omfattet av sjøtransporten.

**Kommentar: Gjennomfører RR art 16. Er en rettighetsbestemmelse knyttet til transport av farlig gods. Er i sjøl. gjort til en del av bestemmelsene om senders erstatningssansvar, jf. § 291 3.ledd. Finnes et bedre uttrykk enn bortskaffe?**

### Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning

§ 270. Enhver bestemmelse i dette kapittel som kan gi transportøren rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning får anvendelse overfor

1) transportøren eller en maritim utførende oppdragstaker,

2) skipsføreren, besetningen eller andre personer som utfører tjenester om bord på skipet eller

3) transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansatte.

i forbindelse med enhver rettergang eller en voldgift som er anlagt for tap av, skade på eller forsinket levering av gods, og som er omfattet av en transportavtale eller manglende oppfyllelse av enhver annen forpliktelse i henhold til dette kapitlet, Dette gjelder uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt.

Enhver bestemmelse i dette kapittel som kan gi avsender eller kontraktsbestemt avsender rett til innsigelser, får anvendelse i forbindelse med enhver rettergang eller voldgift, enten saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt, og som er anlagt mot avsender, kontraktsbestemt avsender eller deres underleverandører, medhjelpere eller ansatte.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 4. Er en lovfesting av den såkalte Himalaya-klausulen. Tilsvarer sjøl. § 282 2.ledd. §270 2.ledd speilvender prinsippet i forhold til avsender. ”En” foran voldgift kan fjernes?**

§ 271. 1 Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar godset til transport og til det tidspunkt godset utleveres.

2 Krever loven eller reglene på

a) mottaksstedet at godset skal overleveres til en myndighet eller annen tredjemann som transportøren kan hente godset fra, begynner transportørens ansvarsperiode når transportøren henter godset hos slik myndighet el­ler annen tredjemann, eller

b) utleveringsstedet at transportøren overleverer godset til en myndighet eller annen tredjemann som mottakeren kan hente godset fra, utløper transportørens ansvarspe­riode når transportøren overleverer godset til slik myndighet eller annen tredjemann.

Parterne kan, med henblikk på å fastsette transportørens ansvarsperiode, avtale tidspunkt og sted for mottak og utlevering av godset, men en slik bestemmelse i transportavtalen er ugyldig hvis tidspunktet for godsets

1) mottak inntrer etter at den første lasting, i henhold til transportavtalen, er påbegynt, eller

2) utlevering inntrer før den avsluttende lossing, i henhold til transportavtalen, er fullført.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 12. Bestemmelsen regulerer ansvarsperioden for transportører. Er regulert i sjøl. § 274. Mrk. gjennomgangskonnossomenter må omtales. Spørsmål: Åpner 2.ledd for tackle to tackle?**

§ 272. Transportøren er ansvarlig for tap av eller skade på godset og for forsinket levering dersom skadelidte godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhet eller omstendighet som forårsaket eller bidro til dette, fant sted i transportørens ansvars­periode som definert i §§ 264-266, §§ 268-269 og § 271.

Transportøren er helt eller delvis fritatt for ansvar, jf. 1.ledd dersom denne godtgjør at årsaken eller en av årsakene til tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes feil eller forsømmelse begått av transportøren selv eller av en person som nevnt i § 273.

Transportøren er likeledes helt eller delvis fritatt for ansvar i henhold til første ledd dersom transportøren, i stedet for å godtgjøre i henhold til annet ledd at det ikke er begått feil, godtgjør at en eller flere av følgende begivenheter eller omstendigheter helt eller delvis har forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen

a) naturkatastrofer,

2) sjøens farer eller ulykker,

3) krig, fiendtligheter, væpnede konflikter, sjørøveri, terrorisme, opprør og sivile uroligheter,

4) karantenerestriksjoner, inngripen fra eller hindringer skapt av statlige eller andre offentlige myndigheter, ledere eller folkegrupper, herunder tilbakeholdelse, arrest eller beslagleggelse av skipet, og dette ikke skyldes transportøren eller personer nevnt i § 273,

5) streik, lockout, arbeidsstans eller arbeidshindringer,

6) brann om bord på skipet,

7) skjulte mangler som ikke kan oppdages ved tilbørlig aktsomhet,

8) handling eller forsømmelse begått av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller andre personer som avsender eller kontraktsbestemt avsender svarer for i henhold til §§ 291-292,

9) lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset i henhold til en avtale i samsvar med § 265, 2. ledd, med mindre transportøren eller en utførende oppdragstaker gjør dette på vegne av avsender, kontraktsbestemt avsender eller mottaker,

10) svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en skjult mangel, egenskap eller feil ved godset,

11) utilstrekkelig eller mangelfull pakking eller merking som ikke er utført av eller på vegne av transportøren,

12) berging av eller forsøk på berging av menneskeliv til sjøs,

13) rimelige tiltak med henblikk på å berge eller forsøke å berge gjenstander til sjøs,

14) rimelige tiltak med henblikk på å unngå eller forsøke å unngå skade på miljøet eller

15) handlinger utført av transportøren i henhold til de beføyelser denne har fått tildelt ved §§ 268-269.

4 Transportøren er ellers ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom skadelidte godtgjør, at en

1) feil begått av transportøren eller av en person nevnt i § 273 har forårsaket eller bidratt til de begivenheter eller omstendigheter som transportøren påberoper seg, eller

2) begivenhet eller omstendighet som ikke er nevnt i denne bestemmelses tredje ledd, har bidratt til tapet, skaden eller forsinkelsen, og transportøren ikke godtgjør at denne begivenhet eller omstendighet ikke skyldes en feil begått av denne eller av en person som nevnt i § 273.

Transportøren er også ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen, hvis

1) skadelidte godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen var eller sannsynligvis var helt eller delvis forårsaket av (i) skipets usjødyktighet, (ii) utilstrekkelig bemanning, proviantering eller utrustning av skipet, eller (iii) at lastrommene eller andre deler av skipet hvor godset ble transportert, eller kontainere levert av transportøren og som godset ble transportert i eller på, ikke var i god og forsvarlig stand til å motta, transportere og oppbevare godset, og

2) transportøren ikke godtgjør, (i) at tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes noen av begivenhetene eller omstendighetene nevnt i denne bestemmelses femte ledd nr. 1, eller (ii) at denne har oppfylt sin forpliktelse til å utvise tilbørlig aktsomhet i henhold til § 266.

Når transportøren delvis fritas for ansvar i henhold til denne bestemmelse, er transportøren bare ansvarlig for den del av tapet, skaden eller forsinkelsen som kan til­skrives den aktuelle begivenhet eller omstendighet.

**Kommentar: Gjenomfører RR art. 17. ”I følge” i 3.ledd er erstattet med ”i henhold til”. Bør omtale den historiske bakgrunnen: Diskusjonen om Hamburg vs. Haag-Visby reglene. Vises til TS sitt notat fra 2010 mht innhold i de ulike bestemmelsene/bevisbyrdereglene. Husk: Parallell knyttet til reglene om avsenders ansvar. OBS: I den danske oversettelsen har de tatt med ”ved skip” i 3.ledd nr.7.**

§ 273. Transportøren er ansvarlig etter dette kapittel når tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes handling eller unnlatelse foretatt av

1) en utførende oppdragstaker,

2) skipets fører eller besetning,

3) transportørens eller en utførende oppdragstakers ansatte, eller

4) enhver annen person som utfører eller påtar seg å utføre en hvilken som helst av transportørens plikter i henhold til transportavtalen, i den grad denne di­rekte eller indirekte handler etter transportørens anmodning eller under transportørens tilsyn eller kontroll.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 18. Er en identifikasjonsbestemmelse. Ingen tilsvarende bestemmelse i sjøl., men Falkanger og Bull, Sjørett. s.276 sier at dette forutsettes i § 276 1) slik at man hefter for personer som opptrer på transportørens vegne. Ikke avklart etter norsk rett i dag hvor grensene går i forhold til hvem transportøren hefter for (se samme s. 267).**

§ 274. En maritim utførende oppdragstaker er underlagt samme plikter og ansvar, og er berettiget til samme innsigelser og ansvarsbegrensninger som transportøren etter dette kapittel, dersom

1) den maritim utførende oppdragstaker mottok godset til transport i en kontraherende stat, utleverte godset i en kontraherende stat eller utførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og

2) den hendelse som forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen, fant sted (i) i perioden mellom godsets ankomst til skipets lastehavn og til godset forlot skipets lossehavn, (ii) mens den maritime utførende oppdragstaker hadde godset i sin varetekt, eller (iii) på ethvert annet tidspunkt i den grad den maritime utførende oppdragstaker utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen.

En maritim utførende oppdragstaker er ikke bundet av at transportøren har påtatt seg plikter eller akseptert en høyere ansvarsgrense som ikke følger av bestemmelsene i dette kapittel, medmindre den maritim utførende oppdragstaker uttrykkelig har akseptert å være bundet av slike plikter eller en slik ansvarsgrense. Den maritim utførende oppdragstakers aksept skal foreligge skriftlig; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

En maritim utførende oppdragstaker er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter i henhold til §§ 272-276, og §§ 278-279 når dette skyldes handlinger eller unnlatelser hos personer som denne har gitt i oppdrag å utføre noen av transportørens plikter i henhold til transportavtalen, etter vilkårene angitt i 1.ledd.

Intet i §§ 272-276, og §§ 278-279 medfører ansvar for skipets fører eller besetning eller en ansatt hos trans­portøren eller hos en maritim utførende oppdragstaker.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 19. Parallell til sjølovens regler om undertransportørens ansvar, jf. sjøl. § 286 1.ledd – men ansvarssubjektene er utvidet i forhold til sjøl. Mrk.: 1.ledd nr) ”på ethvert tidspunkt” innebærer neppe ansvar utover besittelsesperioden? 2.ledd tilsvarer sjøl.§ 276 2.ledd.**

§ 275. Er både transportøren og en eller flere maritim utførende oppdragstakere ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av gods, hefter de solidarisk innenfor de ansvarsgrenser som er fastsatt i dette kapittel.

Det samlede ansvar for de i 1.ledd nevnte personer kan, med mindre annet følger av § 283, ikke overstige den maksimale ansvarsgrense innenfor dette kapittel.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 20. Tilsvarer sjøl. § 287 1. og 2.ledd. Mrk: Er det egentlig behov for å videreføre regressbestemmelsen i sjøl. § 287 3.ledd?**

§ 276. Forsinket levering foreligger når godset ikke er utlevert innen avtalt tid på det bestemmelsessted som følger av transportavtalen.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 21. Hva gjelder når det ikke er avtalt tid ? Mrk.: Kan vel videreføre sjølovens nåværende regler, jf. § 278 2.ledd ?**

§ 277. En deviasjon under sjøtransport som etter den lov som får anvendelse utgjør manglende oppfyllelse av transportørens plikter, begrenser ikke i seg selv transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers rett til innsigelse eller ansvarsbegrensning etter dette kapittel, med mindre annet følger av § 283.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 24. Mrk: Gir det mening å ha en slik bestemmelse i norsk idet vi ikke har noen bestemmelser om deviasjonsdoktriner i norsk lov ?**

§ 278. Erstatning som skal betales av transportøren for tap av eller skade på godset beregnes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag på det sted og det tidspunkt som fremgår av § 304. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrenser som fremgår av § 281.

Godsets verdi bestemmes etter prisen på varebørsen eller i mangel av slik, etter markedsprisen. Finnes verken børs- eller markedspris bestemmes verdien etter gjengs verdi av gods av samme art og kvalitet på utleveringsstedet.

Transportøren plikter ikke å betale erstatning utover den som er fastsatt i 1. og 2. ledd med mindre transportøren og avsenderen, innen rammene i §§ 255-257, har avtalt å beregne erstatningen på annen måte.

**Kommentar: Gjennomfører RR art 22 om erstatningsberegning. Tilsvarer sjøl. § 279. Det er verdien av godset og ikke det økonomiske tapet som skal erstattes (normaltapserstatning). Innebærer at konsekvenstap ikke er omfattes. Falkanger og Bull, Sjørett, s. 283 og 284 omtaler bestemmelsen som en presumsjonsregel. Mrk. innebærer RR en endring her – siste ledd i 278 3.ledd kan kanskje tale i denne retning?**

§ 279. Når ikke annet godtgjøres anses transportøren for å ha utlevert godset i slik stand som beskrevet i transportopplysningene, med mindre transportøren eller den utførende oppdragstaker som utleverede godset er gitt melding om tap av eller skade på godset med angivelse av tapets eller skadens generelle art, og slik melding er gitt senest samtidig med utleveringen. Dersom tapet eller skaden ikke var synlig gjelder det samme dersom meldingen ikke er gitt innenfor syv virkedager på utleveringsstedet regnet fra da utleveringen fant sted.

Manglende melding til transportøren eller den utførende oppdragstaker som nevnt i første ledd påvirker ikke retten til å kreve erstatning etter dette kapittel for tap av eller skade på godset og påvirker heller ikke plasseringen av bevisbyrden etter § 272.

Skriftlig melding, jf.første ledd, kreves ikke hvis tapet eller skaden er påvist ved en felles besiktigelse av godset mellom godsets mottaker og den som ansvaret gjøres gjeldende mot, hva enten det er transportøren eller den maritim utførende oppdragstaker.

Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, med mindre melding om tap som skyldes forsin­kelse er gitt til transportøren innen tjueen kalenderdager etter godsets utlevering.

Melding til den utførende oppdragstaker som leverte godset anses også for å være gitt til transportøren, og melding gitt til transportøren anses også for å være gitt til en maritim utførende oppdragstaker.

Ved faktisk eller formodet tap eller skade skal tvistens parter i rimelig utstrekning bistå hverandre slik at godset kan undersøkes og opptelles, og de skal gi innsyn i nedtegnelser og dokumenter av betydning for godstransporten.

M*e*ldingene nevnt i 1.-4. ledd skal være skriftlige; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 23. Sjøl. regulerer reklamasjon i § 288. Viktig endring: Kortere reklamasjonsfrist ved forsinkelse. Mrk. Hva er formålet med bestemmelsen i 1.ledd når manglende oppfyllelse ikke har noen rettsvirkning, jf. 2.ledd?**

§ 280. Transportøren skal besvare avsenderens anmodninger om å skaffe tilveie de opplysninger og instruksjoner som kreves for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis dersom opplysningene er i transportørens besittelse, eller hvis det på rimelig vis er mulig for denne å skaffe tilveie instruksjonene og det ikke på annen rimelig måte er mulig for avsenderen å få fatt i dem.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 28. Ingen tilsvarende bestemmelse i sjøloven. Elementer av det i befraktningskapittelet. Kan anses som utslag av det alminnelige prinsippet om krav til lojalitet i kontraktsforhold.**

§ 281. Transportørens ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter i henhold til dette kapittel begrenset til 875 SDR for hvert kollo eller annen lasteenhet eller 3 SDR per kilo bruttovekt av det gods som er gjenstand for kravet eller tvisten, alt etter hva som er høyest, med mindre godsets verdi er angitt av avsenderen og medtatt i transportopplysningene, eller et høyere beløp enn den nevnte ansvarsgrensen er avtalt mellom transportøren og avsenderen.

Transporteres godset i eller på en kontainer, pall eller lignende enhet som anvendes til å samle gods i eller på, eller i eller på et kjøretøy, anses de kolli eller lasteenheter som i transportopplysningene er oppgitt å være pakket i eller på en slik enhet eller et slikt kjøretøy, som kolli eller lasteenheter. Dersom godset ikke er spesifisert på denne måten, anses godset i eller på en slik enhet eller et slikt kjøretøy for å være en lasteenhet.

M*e*d SDR forstås i denne lov de særlige trekkrettigheter (Special Drawing Rights) som er fastsatt av Det Internasjonale valutafondet . Beløpene som er nevnt i denne bestemmelse skal konverteres til en stats nasjonale valuta i henhold til valutaens verdi på den dato hvor det avsies dom eller kjennelse, eller på en dato avtalt av partene. Verdien av en nasjonal valuta, omregnet til SDR, i en kontraherende stat som er medlem av Det internasjonale valutafondet, skal beregnes i samsvar med den metode for verdifastsettelse som anvendes av Det internasjonale valutafondet for sin virksomhet og sine transaksjoner på det aktuelle tidspunkt. Verdien av en nasjonal valuta, omregnet til SDR, i en kontraherende stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafondet skal beregnes slik denne staten bestemmer.

Den i første ledd nevnte avtale skal være skriftlig; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 59. Økning av ansvarsgrensene i forhold til sjøl. OBS terskelen for høyere ansvar er meget lav i den forstand at dersom sender klarer å få lagt verdien inn i transportopplysningene (fremstår som at dette er tilstrekkelig for at det er avtalt høyere grenser) gjelder ikke lenger ansvarsbegrensningen. Kfr. Veifraktloven § 33 som har en annen og sikrere mekanisme gjennom krav om tilleggsgodtgjørelse. Når verdi opplyses kan formålet ofte være knyttet til fortolling uten at partene har vurdert begrensningsspørsmålet.**

§ 282. Erstatning for tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse skal beregnes i samsvar med § 278 og er begrenset til et beløp svarende til to og en halv ganger den frakt som skal betales for det forsinkede gods. Det maksimale beløp som skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 281, 1.ledd kan ikke overstige den ansvarsgrense etter § 281,1.ledd som ville gjeldt om det forelå totaltap av det aktuelle gods. Henv § 283

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 60. Betydelig økning i forhold til sjøl.**

§ 283. Verken transportøren eller personer nevnt i § 273 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 281 eller etter transportavtalen dersom skadelidte godtgjør at tapet er oppstått som følge av transportørens manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapittel, og kan til­skrives en handling eller unnlatelse av den som krever ansvarsbegrensning, som er begått forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynlig­vis ville oppstå.

Verken transportøren eller personer nevnt i § 273 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 282 dersom skadelidte godtgjør at den forsinkede levering har oppstått som følge av en handling eller unnlatelse av den som krever ansvarsbegrensning, som er begått forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

**Kommentar: Gjennomfører RR art. 61. Tilsvarer sjøl. § 283.**

1. [↑](#footnote-ref-1)