## Avsnitt 4.

## Kapittel 13.

## Avtaler om transport av gods

### Definisjoner

§ 251. I dette kapittel forstås ved

1. Transportavtale

En avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet. Avtalen skal omfatte transport til sjøs og kan i tillegg til sjøtransport[[1]](#footnote-1) omfatte transport med andre transportmidler.

2. Kvantumskontrakt

En transportavtale som omfatter transport av en bestemt meng­de gods fordelt på flere [avskipninger] innenfor et angitt tidsrom. Mengdespesifikasjonen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt intervall.

3. Linjefart

En transportytelse som omfatter transport med skip etter en fast seilingsplan mellom nærmere bestemte havner i samsvar med [iht] offentlig tilgjengelige ruteplaner og avganger, og som tilbys offentlig [en åpen kundekrets].

4. Ikke-linjefart

Enhver transport som ikke er linjefart.

5. Transportør

Den som inngår transportavtale med avsenderen.

6. Utførende [part]

Den, som uten å være transportøren utfører eller påtar seg å utføre en eller flere av transportørens forpliktelser i henhold til en transportavtale, med hensyn til mottakelse, lasting, håndtering, stuing, transport, omsorg for, lossing eller utlevering av gods, i det omfang den utførende [part] handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontroll. Den[[2]](#footnote-2) som engasjeres direkte eller indirekte av en avsender, av en [avsender i henhold til transportdokument], av den kontrollerende part eller av en mottaker [i stedet for av en transportør] er ikke en utførende [part].

7. Maritim utførende [part]

Den utførende [part] som utfører, eller påtar seg å utføre, en hvilken som helst av transportørens forpliktelser i perioden fra godset ankommer til skipets lastehavn, og til det forlater skipets lossehavn. En innlandstransportør er kun en maritim utførende [part], hvis denne utfører eller påtar seg å utføre sine tjenester utelukkende i et havneområde.

8. [Avsender]

Den som inngår en transportavtale med transportøren.

9. [Avsender i henhold til transportdokument]

Den som aksepterer å være angitt som ”avsender” i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, uten å være den[[3]](#footnote-3) som har inngått en transportavtale med transportøren.

[10. [Ihendehaver]

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 transportert til ved en sammenhengende rekke av overdragelser eller ved overdragelse in blanco, eller

b) den som i eget navn[[4]](#footnote-4) har fått utstedt eller overdratt et negotiabelt elektronisk transportdokument i samsvar med § 302, stk. 1.]

11. Mottaker

Den som er berettiget til å få godset utlevert i henhold til en transportavtale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

12. Råderett[[5]](#footnote-5)

Retten til, [i medfør av transportavtalen,] å gi transportøren instrukser vedrørende godset i samsvar med §§ 311-317.

13. [Råderettsinnehaver]

Den som i medfør av § 312 er berettiget til å utøve råderetten.

14. Transportdokument

Et dokument utstedt av transportøren i henhold til en transportavtale som

a)[[6]](#footnote-6) beviser eller inneholder en transportavtale, og

b) er bevis for at transportøren eller en utførende [part] har mottatt godset i henhold til transportavtalen.

15. Negotiabelt[[7]](#footnote-7) transportdokument

Et dokument som ved å angi å være ”til ordre”, ”negotiabelt” eller ved tilsvarende formulering som etter den for dokumentet gjeldende lov oppnår samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre[[8]](#footnote-8) fra avsender, mottaker eller ihendehaver, og som[[9]](#footnote-9) ikke uttrykkelig angir å være ”ikke til ordre” eller ”ikke-negotiabelt”.

16. Ikke-negotiabelt transportdokument

Et dokument som ikke er negotiabelt.

17. Elektronisk kommunikasjon

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

18. [Elektronisk transportdokument[[10]](#footnote-10)]

Informasjon som en transportør i henhold til en transportavtale kommuniserer elektronisk i en eller flere meldinger, herunder informasjon vedheftet som bilag til eller som på annen måte logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument samtidigt med eller etter transportøren har utstedt det elektroniske transportdokument, slik at informasjonen inngår som en del av det elektroniske transportdokument, og som derved[[11]](#footnote-11)

a) beviser eller inneholder en transportavtale, og

b) beviser at transportøren eller en utførende [part] har mottatt godset i henhold til transportavtalen.

19. Negotiabelt elektronisk transportdokument

Et elektronisk dokument som ved å angi å være ”til ordre”, ”negotiabelt” eller ved tilsvarende formulering som etter den for dokumentet gjeldende lov oppnår samme rettsvirkning, og godset er bestemt til ordre fra avsender, mottaker eller ihendehaver, og ikke som[[12]](#footnote-12) uttrykkelig angir å være ”ikke til ordre” eller ”ikke-negotiabelt”, og hvis anvendelse oppfyller kravene i § 302, stk. 1.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument

Et elektronisk dokument som ikke er negotiabelt.[[13]](#footnote-13)

21. Utstedelse av et negotiabelt elektronisk transportdokument

En utstedelse av et dokument etter prosedyrer som tilsikrer at dokumentet undergis eksklusiv [kontroll] fra dokumentets opprettelse til det opphører med å ha rettsvirkning eller gyldighet.

22. Overdragelse av et negotiabelt elektronisk transportdokument

En overdragelse av den eksklusive kontroll[[14]](#footnote-14) over dokumentet.

23. [Kontraktdata][[15]](#footnote-15)

Den informasjon, i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, som vedrører transportavtalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemerkning, underskrifter og påtegninger.

24. Gods

De varer, handelsvarer og gjenstander av enhver type som en transportør har påtatt seg å trans­portere i henhold til transportavtalen, herunder alt utstyr, emballasje og [beholdere] som ikke leveres av eller på vegne av transportøren.

25. Skip

Ethvert fartøy som anvendes til å transportere gods til sjøs.

26. [Beholder]

Enhver type container, transportabel tank eller flat lasteinnretning, veksellad el­ler lignende lasteenhet som anvendes til å samle gods, og det utstyr som hører til slike la­steenheter.

27. Kjøretøy

Et transportmiddel[[16]](#footnote-16) til godstransport på vei eller med jernbane.

28. Frakt

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

[29. Hjemsted

Det sted hvor et selskab, en annen juridisk person eller en sammenslutning av fysiske eller juridiske personer har det vedtektsmessige sete, stiftelsesadresse eller registrerte hovedkontor, alt etter hva som måtte være relevant, har hovedkontor eller hovedvirksomhet, eller det sted hvor en fysisk person har sedvanlig oppholdssted.]

[30. Kompetent domstol

En domstol i en konvensjonsstat som i henhold til vernetingsregler i den aktuelle stat har rettslig kompetanse.[[17]](#footnote-17)]

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.

Stk. 2. I annen fart og med forbehold for § 253 gjelder bestemmelsene også avtaler om transport av gods helt eller delvis til sjøs, hvor mottakelsesstedet og utleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en sjøtransports lastehavn og den samme sjøtransports[[18]](#footnote-18) lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et av følgende steder i henhold til transportavtalen er beliggende i en konvensjonsstat

1) mottakelsesstedet,

2) lastehavnen,

3) utleveringsstedet eller

4) lossehavnen.

Stk. 3. Dette kapittel anvendelse uten hensyn til skipets, transportørens, de utførende [part]ers, avsenderens, mottakerens eller eventuelle andre interessenters nasjonalitet.]

§ 253.[[19]](#footnote-19) Bestemmelsene i dette kapittel får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart.

Stk. 2. Bestemmelsene i dette kapittel får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, medmindre det er utstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip.

§ 254. Bestemmelsene i dette kapittel får, uansett § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og mottakeren, råderettsinnehaveren 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[[20]](#footnote-20) ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter til en transportavtale, som er unntatt i medfør av § 253.

### Fravikelighet

§ 255. [[21]](#footnote-21)Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den

1) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende [part]s forpliktelser etter dette kapittel,

2) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende [part]s ansvar for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter dette kapittel, eller

3) utnevner transportøren eller en person nevnt i § 273 som begunstiget under den tegnede transportforsikring.

Stk. 2. [[22]](#footnote-22)Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, råderettsinnehaverens, ihendehaverens eller [avsender i henhold til transportdokument] forpliktelser eller ansvar for manglende oppfyllelse[[23]](#footnote-23) av sine forpliktelser etter dette kapittel.

§ 256. En kvantumkontrakt som er omfattet av bestemmelsene i dette kapittel kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen, uansett § 255, fastsette rettigheter, forpliktelser og ansvar av større eller mindre omfang enn hva som er bestemt i dette kapittel.

Stk. 2. [[24]](#footnote-24)En avtale om avvikelse av stk. 1 er kun bindende hvis

1) kvantumkontrakten særlig fremhever at den avviker fra bestemmelsene i dette kapittel,

2) kvantumkontrakten er forhandlet individuelt eller særlig fremhever [angir] de avsnitt i kvantumkontrakten som inneholder de aktuelle avvikelser,

3) avsenderen har fått mulighet for og er orientert om muligheten for å inngå en transportavtale på betingelser som uten forbehold eller avvikelser oppfyller bestemmelsene i dette kapittel, og

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

Stk. 3. En transportørs offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser, transportdokument, elek­troniske transportdokument eller lignende dokument utgjør ikke en kvantumkontrakt i henhold til denne bestemmelses stk. 1, men en kvantumkontrakt kan ved henvisning inkorporere slike dokumenter.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 1 gjelder ikke for rettigheter og forpliktelser i henhold til § 266, § 287 og § 290 eller for erstatningsansvar som oppstår ved manglende oppfyllelse av disse bestemmelsene, eller for ethvert ansvar for handlinger eller unnlatelser som nevnt i § 283.

Stk. 5. Bestemmelsene i kvantumkontrakten som avviker fra dette kapittel får anvendelse mellom transportøren og en annen person enn avsenderen, hvis kvantumkontrakten oppfyller denne bestemmelses stk. 2, og

1) denne annen person har mottatt opplysninger hvor det særlig er fremhevet at kvantumkontrakten avviker fra dette kapittel, og har gitt sitt uttrykkelige samtykke til å være bundet av disse avvikelser, og

2) et slikt samtykke ikke kun er anført i transportørens offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser, transportdokument eller elektroniske transportdokument.

Stk. 6. Den part som påberoper seg et avvikende vilkår har bevisbyrden for at betingelsene for avvikelsen er opfylt.

Stk. 7. [[25]](#footnote-25)En avtale som nevnt i stk. 2 og opplysninger som nevnt i stk. 5 skal være skriftlige; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 257. Uansett § 255 og med forbehold for § 256 kan transportavtalen utelukke eller begrense såvel transportørens som en [maritim utførende parts] forpliktelser eller ansvar, hvis

1) godset består av levende dyr, men en slik utelukkelse eller begrensning er ikke gyl­dig hvis skadelidte godtgjør at tapet av eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller unnlatelse begått av transportøren eller av en person nevnt i § 273 med det forsett å forårsake et slikt tap av eller en lik skade på godset, eller et slikt tap på grunn av forsinkelse eller [skade] er begått grovt uaktsomt og med forståelse av at et slikt tap eller en slik skade på grunn av forsinkelse sannsynligvis ville inntre, eller

2) godsets beskaffenhet eller karakter eller de omstendigheter og betingelser som transporten skal utføres under er av en slik art at en særlig avtale med rimelighet kan rettferdigjøres, forutsatt at en slik transportavtale ikke gjelder alminnelige ervervsmessige transporter utført i alminnelig samhandel, og at det ikke er utstedt et negotiabelt trans­portdokument eller et negotiabelt transportdokument for transport av godset.

### Tolkning

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

### Forholdet til internasjonale konvensjoner

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

1) lufttransport av gods, i den utstrekning den aktuelle konvensjon i henhold til sine egne bestemmelser får anvendelse på en hvilken som helst[[26]](#footnote-26) 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.

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

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

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

§ 263. Ansvar i henhold til dette kapittel kan ikke pålegges for atomskader hvis den som driver et atomanlegg er ansvarlig for skaden 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. sepember 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[[27]](#footnote-27) 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.

### Transportørens plikter

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

§ 265. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset, jf. § 271 og i henhold til § 284, på en passende og omhyggelig måte motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, dra omsorg for, losse og utlevere godset.

Stk. 2. Transportøren og avsenderen kan, uansett bestemmelsen i stk. 1 og med forbehold for §§ 264-269, §§ 271-280 og §§ 284-292, avtale at lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset skal utføres av avsenderen, [avsenderen i henhold til transportdokument] eller mottakeren. En slik avtale skal være angitt i [kontraktdata]ene.

§ 266. Transportøren skal forut for, ved begynnelsen av og under reisen med tilbørlig omhu sørge for at skipet som benyttes til transporten er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet, utrustet og forsynt før og under hele reisens forløp, og sørge for at lasterom og alle andre deler av skipet som anvendes til lasting av godset, og at alle [beholdere] levert av transportøren og som godset transporteres i eller på, er i god stand med henblikkk på å motta, transportere og oppbevare godset.

§ 267. Gods kan kun transporteres på dekk, hvis

1) en slik transport kreves i henhold til lov,

2) godset transporteres i eller på [beholdere] eller kjøretøy, som er egnet til transport på dekk, og forutsatt at skipets dekk er særlig egnet til å transportere slike [beholdere] eller kjøretøy, eller

3) dette er tillatt i medfør av transportavtalen, følger av handelsbruk eller annen sedvane i den aktuelle fart.

Stk. 2. Bestemmelsene i dette kapittel om transportøransvar får anvendelse på tap av, skade på eller forsinket levering av godset som transporteres på dekk i overensstemmelse med stk. 1, [medmindre] tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes de særlige risiki som er forbundet med transporten på dekk, forutsatt at transporten skjer i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller nr. 3.

Stk. 3. Transporteres gods på dekk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av godset, hvis tapet, skaden eller forsinkelsen utelukkende skyldes transporten på dekk, og transportøren har ikke rett til å påberope seg innsigelsene nevnt i § 272.

Stk. 4. Transportøren kan ikke påberope seg denne bestemmelses stk. 1, nr. 3 overfor en tredjemann som i god tro har ervervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i kontraktdataene er angitt at godset kan transporteres på dekk.

Stk. 5. 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, som skyldes transporten på dekk.

§ 268.[[28]](#footnote-28) Utgjør 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 [part] uansett §§ 264-265 nekte å motta eller laste godset og kan ta slike andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset, som måtte være rimelige.

§ 269. Transportøren eller en utførende [part] kan uansett §§ 264-266 bortskaffe gods til sjøs, når dette skjer av hensyn til felles sikkerhet eller for å unngå fare for tap av menneskeliv eller eiendom omfattet av det [felles foretagende].

### Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning

§ 270. Enhver bestemmelse i dette kapittel som kan gi transportøren rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning får anvendelse under en rettsak eller en voldgiftssak som er anlagt for tap av, skade på eller forsinket levering av gods, og som er omfattet av en transportavtale eller for brudd på enhver annen forpliktelse i henhold til dette kapittel mot

1) transportøren eller en maritim utførende [part],

2) skipsføreren, besetningen eller eventuelle andre personer som gjør tjeneste om bord på skipet eller

3) transportørens eller en maritim utførende [part]s ansatte.

Dette gjelder uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt.[[29]](#footnote-29)

Stk. 2. Enhver bestemmelse i dette kapittel, som kan gi avsender eller [avsender i henhold til transportdokument] ret til innsigelser, får anvendelse under en rettsak eller en voldgiftssag, uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt, og som er anlagt mod avsender, [avsender i henhold til transportdokument] eller deres underleverandører, agenter [”agents”=medhjelpere] eller ansatte.

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

Stk. 2. Krever loven eller reglene på

1) mottaksstedet at godset 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

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

Stk. 3. 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) mottakelse ligger etter at[[30]](#footnote-30) den første lasting, i henhold til transportavtalen, er påbegynt, eller

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

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

Stk. 2. Transportøren er helt eller delvis fritatt for ansvar, jf. stk. 1, hvis 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.

Stk. 3. Transportøren er likeledes helt eller delvis fritatt for ansvar, jf. stk. 1, hvis denne, i stedet for å bevise, jf. stk. 2, 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

1) naturkatastrofer,

2) risiki, farer og ulykker på havet eller andre seilbare farvann,

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

4) karantenerestriksjoner inngripen fra eller hindringer skapt av regjeringer, offentlige myndigheter, ledere eller folkegrupper, herunder tilbakeholdelse, arrest eller beslagleggelse som ikke skyldes transportøren eller personer nevnt i § 273,

5) streiker, lockout, arbeidsnedleggelser eller arbeidshindringer,

6) brann om bord på skipet,

7) [skjulte mangler] som ikke kan oppdages ved tilbørlig omhu,

8) handling eller forsømmelse begått av avsenderen, [avsenderen i henhold til transportdokument], [råderettsinnehaveren] eller andre personer som avsenderen eller [avsender i henhold til transportdokument] svarer for i henhold til §§ 291-292,

9) lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset i henhold til en avtale i overens­stemmelse med § 265, stk. 2, medmindre transportøren eller en utførende [part] gjør dette på vegne av avsenderen, [avsenderen i henhold til transportdokument] eller mottakeren,

10) svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en [latent 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 henblikkk 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.

Stk. 4. Transportøren er, uansett stk. 3, ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen hvis 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 stk. 3, 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.

Stk. 5. Transportøren er, uansett stk. 3, 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, utrustning eller forsyning av skipet, eller (iii) at lastrommene eller andre deler av skipet hvor godset ble transportert, eller [beholdere] levert av transportøren og som godset ble transportert i eller på, ikke var i god og forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset, og

2) transportøren ikke godtgjør, (i) at tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes noen av begivenhetene eller omstendighetene nevnt i denne bestemmelses stk. 5, nr. 1, eller (ii) at denne har oppfylt sin forpliktelse til å utvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.

Stk. 6. Når transportøren delvis fritas for ansvar i medfør av denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del av tapet, skaden eller forsinkelsen, som kan til­skrives den aktuelle begivenhet eller omstendighet.

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

1) enhver utførende [part],

2) skipets fører eller besetning,

3) transportørens eller en utførende [part]s ansatte, eller

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

§ 274. En maritim utførende [part] er underlagt samme forpliktelser og ansvar, og er berettiget til samme innsigelser og ansvarsbegrensninger som transportøren etter dette kapittel, hvis

1) den maritim utførende [part] 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 [part] hadde godset i sin varetekt, eller (iii) på ethvert annet tidspunkt i det om­fang den maritime utførende [part] utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen.

Stk. 2. En maritim utførende [part] er ikke bundet av at transportøren har påtatt seg forpliktelser eller akseptert en høyere ansvarsgrense som ikke følger av bestemmelsene i dette kapittel, medmindre den maritim utførende [part] uttrykkelig har akseptert å være bundet av slike forpliktelser eller en slik ansvarsgrense. Den maritim utførende [part]s aksept skal foreligge skriftlig; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon[[31]](#footnote-31).

Stk. 3. En maritim utførende [part] er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser 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 forpliktelser i henhold til transportavtalen, i overensstemmelse med betingelsene i stk. 1.

Stk. 4. Intet i §§ 272-276, og §§ 278-279 skal pålegge skipets fører eller besetning eller en ansatt hos trans­portøren eller hos en maritim utførende [part] ansvar.

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

Stk. 2. Det samlede ansvar for de i stk. 1 nevnte personer kan, medmindre annet følger av § 283, ikke overstige den maksimale ansvarsgrense innenfor dette kapittel.

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

§ 277. En deviasjon under sjøtransport som etter den lov som får anvendelse, [utgjør et brud] på transportørens forpliktelser, begrenser ikke i seg selv transportørens eller en maritim utførende [part]s rett til å gjøre enhver innsigelse eller ansvarsbegrensning etter dette kapittel gjeldende, medmindre annet følger av § 283.

§ 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.

Stk. 2. Verdien av godset skal fastsettes etter [råvareindeksen] eller i mangel av slik, etter markedsprisen. Finnes verken råvareindeks eller markedspris bestemmes verdien etter den sedvanlige verdi av gods av samme art og kvalitet på utleveringsstedet.

Stk. 3. Transportøren er ikke forpliktet til å betale erstatning utover den som beregnes i medfør av stk. 1 og 2, medmindre transportøren og avsenderen, innenfor grensene i §§ 255-257, har avtalt å beregne erstatningen på annet vis.

§ 279. Når ikke annet godtgjøres anses transportøren for å ha utlevert godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i [kontraktdata], medmindre det til transportøren eller den utførende [part] som utleverede godset, er gitt meddelelse om tap av eller skade på godset med angivelse av tapets eller skadens alminnelige karakter, og denne meddelelse er gitt senest samtidig med utleveringstidspunktet. Hvis tapet eller skaden ikke var synlig gjelder det samme hvis meddelelsen ikke er gitt innenfor syv arbeidsdager på utleveringsstedet regnet fra utleveringstidspunktet.

Stk. 2. Manglende avgivelse av den i stk. 1 nevnte meddelelse til transportøren eller den utførende [part] påvirker ikke retten til å kreve erstatning etter dette kapittel for tap av eller skade på godset, liksom det heller ikke påvirker hvem bevisbyrden påhviler etter § 272.

Stk. 3. Skriftlig meddelelse, jf. stk. 1, kreves ikke hvis tapet eller skaden er påvist ved en felles besiktigelse av godset mellom godsets mottaker og den som ansvaret gjøres gjeldende overfor, hva enten det er transportøren eller den maritim utførende [part].

Stk. 4. Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tap grundet forsin­kelse er gitt til transportøren innenfor 21 kalenderdager etter godsets utlevering.

Stk. 5. Meddelelse til den utførende [part] som leverte godset anses også for å være gitt til transportøren, og meddelelse gitt til transportøren anses også for å være gitt til en maritim utførende [part].

Stk. 6. Ved faktisk eller formodning for tap eller skade skal tvistens parter i rimelig omfang gi hverandre adgang til å besiktige og opptelle godset, og skal gi adgang til fortegnelser og dokumenter som måtte være relevante for godsets transport.

Stk. 7. De i stk. 1 – 4 nevnte meddelelser skal være skriftlige; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighedskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 280.[[32]](#footnote-32) Transportøren skal reagere på [besvare] avsenderens anmodninger om å tilveiebringe de opplysninger og instruksjoner som kreves for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis hvis opplysningene er i transportørens besittelse, eller hvis det på rimelig vis er mulig for denne å tilveiebringe instruksjonene og det ikke på annen rimelig måte er mulig for avsenderen å få fatt i dem.

§ 281. Med forbehold for § 282 og § 283, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser 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 et erstatningskrav eller en tvist, avhengig av hva som gir det høyeste beløp, medmindre godsets verdi er angitt av avsenderen og medtatt i [kontraktdata], eller hvis et høyere beløp enn den nevnte ansvarsbegrensning er avtalt mellom transportøren og avsenderen.

Stk. 2. Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhet som anvendes til å samle gods i eller på, eller i eller på et kjøretøy, skal ethvert kollo eller enhver annen lasteenhet som i [kontraktdata] er spesifisert som pakket i eller på en slik transportenhet eller et slikt kjøretøy, anses som et kollo eller en forsendelsesenhet. Hvis det ikke er spesifisert på denne måte, anses godset i eller på en slik transportenhet eller et slikt kjøretøy for å være en lasteenhet.

Stk. 3. Ved SDR forstås i denne lov de av Den Internasjonale Valutafond anvendte særlige trekkrettigheter (Special Drawing Rights). De i denne bestemmelse nevnte beløp skal konverteres til en stats nasjonale valuta i henhold til valutaens verdi på den dato hvor det avsies en dom eller en kjenndelse, eller på en av parterne avtalt dato. Verdien av en nasjonal valuta, omregnet til SDR, i en kontraherende stat som er medlem av Den Internasjonale Valutafond, skal beregnes i overensstemmelse med den vurderingsmetode som anvendes av Den Internasjonale Valutafond, og som gjelder på den aktuelle dato i forbindelse med aktiviteter og transaksjoner. Verdien av en nasjonal valuta, omregnet til SDR, i en kontraherende stat som ikke er medlem av Den Internasjonale Valutafond skal beregnes på en måte som skal fast­legges av den aktuelle stat.

Stk. 4. Den i stk. 1 nevnte avtale skal være skriftlig; hvis både avsender og mottaker samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 282. Erstatning for tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse skal med forbehold for § 283, stk. 2 beregnes i overensstemmelse 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, stk. 1, skal ikke overstige den i § 281, stk. 1 nevnte ansvarsgrense som ville være gjeldende hvis det forelå totaltap av det aktuelle gods.

§ 283. Verken transportøren eller personer nevnt i § 273 har rett til å begrense sitt ansvar i medfør av § 281 eller ifølge transportavtalen, hvis skadelidte godtgjør at tapet er oppstått som følge av transportørens manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter dette kapittel, og kan til­skrives en [personlig] handling eller unnlatelse hos den som krever rett til å foreta ansvarsbegrensning, og som er begått med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at et slikt tap sannsynlig­vis ville bli forårsaket.

Stk. 2. Transportøren eller personer nevnt i § 273 har ikke rett til å begrense sitt ansvar i medfør av § 282 hvis skadelidte godtgjør at den forsinkede levering er oppstått som følge av en handling eller unnlatelse hos den person som krever rett til å foreta ansvarsbegrensning, og som er begått med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at et slikt tap sannsynligvis ville bli forårsaket.

## [[33]](#footnote-33)Ansvar ved multimodale transporter

§ 284. Når tap av eller skade på gods eller en begivenhet eller omstendighet som forårsaker forsin­ket levering, oppstår i løpet av transportørens ansvarsperiode, men dog utelukkende før godset lastes om bord på skipet, eller etter godset er losset fra skipet, har bestemmelsene i §§ 267 og 277 ikke forrang for be­stemmelser i andre internasjonale instrumenter som på tidspunktet for tapet, skaden eller begivenheten eller omstendigheten som medførte forsinkelsen

1) i henhold til bestemmelsene i slike internasjonale instrumenter ville ha vært gjeldende for alle eller noen av transportørens aktiviteter hvis avsenderen hadde inngått en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det spesifikke transportstadium hvor det oppstod tap av eller skade på godset, eller hvor en begivenhet eller omstendighet forårsaket forsinket levering,

2) spesifikt fastsetter transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller tids­fristen for søksmål, og

3) ikke kan fravikes eller ikke kan fravikes ved avtale til ugunst for avsenderen i henhold til et slikt internasjonalt instrument.

### Avsenderens plikter [og erstatningsansvar] overfor transportøren [herunder erstatningsansvar og Himalaya-beskyttelse]

§ 285. Avsenderen skal, medmindre annet er avtalt i transportavtalen, levere godset klar til transporten. Avsenderen skal under alle omstendigheter levere godset i en slik stand at det kan motstå den planlagte transport, herunder lasting, håndtering, stuing, surring, sikring og lossing, og at det ikke forårsaker skade på personer eller eiendom.

Stk. 2. Avsenderen skal med omhu og aktsomhet oppfylle de forpliktelser vedkommende har påtatt seg under en avtale inngått i henhold til § 265, stk. 2.

Stk. 3. Når en [beholder] pakkes eller et kjøretøy lastes av avsenderen skal denne på behørig og omhyggelig vis stue, surre og sikre innholdet i eller på [beholderen] eller kjøretøyet slik at det ikke forårsaker skade på personer eller eiendom.

§ 286. Avsenderen er forpliktet til på transportørens anmodning å tilveiebringe de opplysninger og instruksjoner som kreves for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis, forutsatt at avsenderen er i besittelse av opplysningene eller på rimelig vis kan tilveiebringe instruksjonene, og transportøren ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe opplysningene.

§ 287. Avsenderen skal i god tid gi transportøren slike opplysninger, instruksjoner og doku­menter vedrørende godset som ikke på annen rimelig måte er tilgjengelige for transportøren, og som rimeligvis er nødvendige for å

1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måte, herunder opplyse hvilke forholdsregler transportøren eller den utførende [part] skal ta og

2) transportøren kan oppfylle gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra myndighe­derne i forbindelse med den planlagte transport, forutsatt at transportøren i god tid underretter avsenderen om hvilke opplysninger, instruksjoner og dokumenter denne ønsker.

Stk. 2. Denne bestemmelse påvirker ikke spesifikke forpliktelser som følger av gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra myndighetene til å fremskaffe opplysninger, instruksjoner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.

§ 288. Avsenderen er ansvarlig etter denne lov for tap eller skade som rammer transportøren hvis denne godtgjør at tapet eller skaden skyldes at avsenderen har unnlatt å oppfylle sine forpliktelser i henhold til dette kapittel.

Stk. 2. Avsenderen er ikke ansvarlig for tap eller skade som er oppstått uten feil eller forsømmelse fra vedkommende selv eller av en i § 292 nevnt person, medmindre tapet eller skaden skyldes avsenderens manglende oppfyllelse av sine forpliktelser i medfør av § 289, stk. 2 og § 290.

Stk. 3. Avsenderen ifaller kun ansvar for den del av tap eller skade som skyldes feil eller forsømmelse begått av denne eller av en i § 292 nevnt person.

§ 289. Avsenderen skal i god tid gi transportøren nøyaktige opplysninger til bruk for udarbeidelse av [kontraktdata] og utstedelse av transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 294, stk. 1 nevnte opplysninger; navnet på den som skal identifiseres som avsender i [kontraktdata], den eventuelle mottakers navn, og navnet på den til hvis ordre transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument skal utstedes hvis en slik finnes.

Stk. 2. Avsenderen anses for å ha garanteret nøyaktigheten av de i stk. 1 nevnte opplysninger når disse er mottatt av transportøren. Avsenderen skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som skyldes uriktige opplysninger.

§ 290. Avsenderen skal ved gods som på grunn av dets beskaffenhet eller egenskap utgjør eller kan antas å utgjøre en fare for personer, eiendom eller miljøet, orientere transportøren om godsets farlige beskaffenhet eller egenskap i god tid før godset leveres til transportøren eller til den utførende [part]. Har avsenderen overlevert farlig gods uten å opplyse om det, og har verken transportøren eller den utførende [part] kjennska til dets farlige beskaffenhet eller egenskap, er avsenderen ansvarlig over for transportøren for tap eller skade som skyldes en slik manglende orientering.

*Stk. 2.* Avsenderen skal merke farlig gods i overensstemmelse med gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra myndigheter som får anvendelse på de relevante stadier av den planlagte transport av godset. Har avsenderen unnlatt å merke farlig gods er avsendere ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes en slik manglende merking av godset.

§ 291. [Avsender i henhold til dokument] er underlagt tilsvarende forpliktelser og ansvar som avsenderen i medfør av §§ 285-292 og § 316 og er berettiget til å gjøre tilsvarende innsigelser og ansvarsbegrensninger gjeldende som denne, i medfør av §§ 285-292 og §§ XXXX.

Stk. 2. Denne bestemmelses stk. 1 påvirker ikke avsenderens forpliktelser, ansvar, rettigheter eller innsigelser.

§ 292. Avsenderen er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser i henhold til dette kapittel når dette skyldes handlinger eller unnlatelser hos personer, herunder ansatte, agenter [agents=medhjelpere] og underleverandører, som avsenderen har overlatt utførelsen av sine forpliktelser til. Avsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller unnlatelser begått av transportøren eller en utførende [part] som handler på vegne av transportøren og som avsenderen har overlatt utførelsen av sine forpliktelser til.

1. Dette er etter mitt skjønn en bedre/mer presis oversettelse enn den norske; det sies (som i den engelske) at tilleggsetappe kan omfattes men må i så fall være i forlengelse av sjøtransporten [↑](#footnote-ref-1)
2. Ordstillingen er her ombyttet, uten berøring av innhold [↑](#footnote-ref-2)
3. Omskrevet; i den engelske benyttes bare ”shipper”, som er definert foran [↑](#footnote-ref-3)
4. Omskrevet; på engelsk ”person to which … has been issued” [↑](#footnote-ref-4)
5. Råderett er etter mitt skjønn et godt uttrykk for ”right of control”, men det skorter på konsekvensen i bruk av uttrykket senere i teksten [↑](#footnote-ref-5)
6. Ombyttet på rekkefølgen mellom a) og b) [↑](#footnote-ref-6)
7. Begrepsvalg er her sentralt men vanskelig; nåværende sjølov opererer ikke med uttrykket ”negotiabelt” men benytter ”ordrekonnossement[-dokument]” eller ”ihendehaverkonnossement[-dokument]”, §292, med sikte på negotiabilitetsvirkninger. Begrepet ”ordre- eller ihendehaverdokument” er imidlertid tungt. Mulig er også å følge gjeldsbrevslovens terminologi; ”omsetningsgjeldsbrev”, jf § 11, som i så fall ville lyde ”omsetningstransportdokument”, noe som ikke er mindre tungt. Valg av terminologi har sentral betydning for RR kap 9-11 [↑](#footnote-ref-7)
8. ”til ordre fra avsender” er i dansk tekst valgt for ”consigned to the order of the shipper”, noe som trolig er innholdsmessig treffende, og riktigere enn den norske oversettelsen: ”sendt etter ordre fra [av]sender” [↑](#footnote-ref-8)
9. Ordet ”som” – pekende tilbake på ”dokument” – er her tilføyd til den danske tekst som synes uklar [↑](#footnote-ref-9)
10. Valg av terminologi er sentralt, også ved sammenstilling med ”contract particulars”, jf pkt 23 og RR kap 8 bla art 36.1. ”Elektronisk dokument” er ikke treffende for ”electronic record”. Alternativt kunne ”elektronisk transportdata” benyttes men ”data” har her en tvetydighet mot ”opplysninger”, altså ”contract particulars”. [↑](#footnote-ref-10)
11. Som i pkt 14, a) og b) er ombyttet [↑](#footnote-ref-11)
12. Som i pkt 15; ordet ”som” er tilføyd [↑](#footnote-ref-12)
13. Omskrevet fra: ”.. means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record”, men oversettes ”record” med ”dokument”, jf foran, er omskrivingen/forkortningen innholdsmessig korrekt [↑](#footnote-ref-13)
14. Her benyttes ”kontroll” snarere enn ”råderett”, jf foran [↑](#footnote-ref-14)
15. Et alternativ kan være ”transportopplysniner” (fra ”contract particulars”), jf note til pkt 18 [↑](#footnote-ref-15)
16. Det engelske ”vehicle” er oversatt med ”transportmiddel” snarere enn ”kjøretøy”, trolig fordi ”kjøretøy” er språklig mindre egnet ved jernbanetransport [↑](#footnote-ref-16)
17. ”Domsmyndighet” er kanskje bedre lovspråk [↑](#footnote-ref-17)
18. Om noe tungt er dette en korrekt oversettelse: ”… discharge port of the same sea carriage …” [↑](#footnote-ref-18)
19. Omskrevet, dvs redigeringsmessig forenklet, etter mitt skjønn på heldig måte [↑](#footnote-ref-19)
20. Her er, fra engelsk tekst, ”however” utelatt og kontrasteringen mot det foregående derved bortfalt. Trolig bør ”likevel” tilføyes [↑](#footnote-ref-20)
21. Omskrevet i den forstand at den engelske innledning ”Unless otherwise provided ..” er utelatt, noe som trolig er innholdsmessig ubetenkelig [↑](#footnote-ref-21)
22. Som foregående note [↑](#footnote-ref-22)
23. ”breach of … obligations” er oversatt med ”manglende oppfyllelse av … forpliktelser” (ikke ”brudd på”/”mislighold av”), noe som synes ok [↑](#footnote-ref-23)
24. Omskrevet, dvs redigeringsmessig forenklet ved at enkelte under-underpunkter integreres [↑](#footnote-ref-24)
25. Dette er altså en generell form-/skriftlighetsregel hentet fra art 3, som ikke bare gjelder for kvantumskontrakter. Det bør sjekkes at henvisningen inngår også ved øvrige aktuelle bestemmelser nevnt i art 3. (For øvrig er det vel i norsk (og dansk?) rett slik at skriftlighetskrav i alminnelighet anses oppfylt ved elektronisk kommunikasjon, slik at et uttrykkelig krav til samtykke her kan åpne for uklarhet dersom samtykke ikke er innhentet, noe det lett ikke vil være) [↑](#footnote-ref-25)
26. ”any part of” er altså oversatt med ”en hvilken som helst del av”, noe som vel ville være nærmere ”whatever part of”, men språklig er ikke ”any” enkelt. Den norske teksten benytter ”en del av” - innholdsmessig er variantene trolig likestilt [↑](#footnote-ref-26)
27. Omskrevet, dvs redigeringsmessig endret ved at undrpunkt er integrert i teksten [↑](#footnote-ref-27)
28. Omskrevet, dvs endret setningssoppbygging [↑](#footnote-ref-28)
29. Omskrevet, dvs omredigert setningsstruktur [↑](#footnote-ref-29)
30. ”at” er her tilføyd for å gi språklig mening [↑](#footnote-ref-30)
31. Her er altså henvisning fra art 3 varetatt, jf tidligere merknad om henvisningsteknikk [↑](#footnote-ref-31)
32. Omskrevet ved at en og samme bestemmelse er plassert i kaptitler omhandlende transportør respektive sender, jf merknad s82 i margen over [↑](#footnote-ref-32)
33. Omskrevet overskrift; på engelsk ”carriage precedent or subsequent to sea carriage”, noe som kanskje gir en annen valør enn ”multimodale transporter”. [↑](#footnote-ref-33)