**Multimodale konvensjonsvalgsprinsipper[[1]](#endnote-1)**

Er flere regulerte transportformer avtalt, forutsatt eller brukt i transporten, skal transporten som helhet anses underlagt ett av disse regelsettene (hovedregelsettet).[[2]](#endnote-2) At en transport er underlagt ett regelsett er ikke til hinder for at andre regelsett kommer helt eller delvis til anvendelse ved at hovedregelsettet viser til dem.[[3]](#endnote-3)

Hovedregelsettet gjelder også for undertransportører og andre kontraktsmedhjelpere[[4]](#endnote-4) med mindre de kan påberope seg et gunstigere regelsett og ikke visste at deres ytelse inngikk i en hovedtransport.[[5]](#endnote-5)

Hva som skal regnes som hovedregelsettet avgjøres etter følgende (i prioritert rekkefølge):[[6]](#endnote-6)

1. hva partene uttrykkelig har avtalt eller klart forutsatt om hvordan transporten i hovedsak skal utføres, om dette er entydig[[7]](#endnote-7)
2. hva partene uttrykkelig har avtalt om hvilket regelsett som skal gjelde[[8]](#endnote-8)
3. transportdokumentene som er utstedt, om disse henviser til eller entydig er knyttet til[[9]](#endnote-9) en transportform[[10]](#endnote-10) og om partene enten ved uttrykkelig avtale eller ved tidligere praksis har blitt enige om hvilke dokumenter som skal utstedes,[[11]](#endnote-11) eller
4. hvilken transportform som, i en eller flere etapper[[12]](#endnote-12), har ytt det største bidraget til å transportere godset direkte fra avsenderstedet til bestemmelsesstedet.[[13]](#endnote-13) Har godset ikke ankommet bestemmelsesstedet, regnes bidragene etter hva hver transportform etter transportørens plan er tenkt å yte.

Reglene ovenfor gjelder ikke om de er i strid med Norges konvensjonsforpliktelser.[[14]](#endnote-14)

1. Prinsippene er tenkt som et diskusjonsgrunnlag om substansspørsmålene, så får vi senere se hvordan de eventuelt skal formidles til allmennheten. At jeg foreslår slike prinsipper, innebærer at det ikke følger klart fra konvensjonstekstene hvordan konvensjonene forholder seg til hverandre, og at jeg mener det er nødvendig å skape klarhet i dette for praktiske fornmål. Hovedprinsippene som foreslås er at transporten skal behandles som en *enhet* og at det er *kontrakten* mer enn det benyttede transportmiddelet som avgjør konvensjonsvalget. Det enhetlige synet på kontrakten kan medføre at Montrealkonvensjonen - på tross av at den selv sier den bare gjelder lufttransporten (art. 38) - også vil kunne gjelde for andre transportformer. [↑](#endnote-ref-1)
2. Prinsippene må vel kunne gjelde også innenlands, eller om en internasjonal transport inneholder rene nasjonale elementer. [↑](#endnote-ref-2)
3. Her er det tenkt på regler som RR art 26 og CMR art 2. [↑](#endnote-ref-3)
4. Prinsippet om at avtalen skal se som en enhet er med dette utvidet til også å gjelde undertransportører og kontraktshjelpere. En unngår da at en undertransportør får større ansvar for uhell på sin transportstrekning enn det hovedtransportøren gjør, eller får større ansvar enn det hovedtransportøren hadde fått om han hadde utført transporten selv. Typisk gjelder dette en undertransportør som er en ”innland carrier” etter RR. Spørsmålet er særlig viktig når skadelidte kan fremme krav direkte overfor undertransportøren, slik man kan iallfall atter norsk rett. [↑](#endnote-ref-4)
5. Selv om utgangspunktet i denne skissen er at undertransportøren skal ha det samme ansvaret som hovedtransportøren kan dette virke urimelig om undertransportøren ved dette får forøkt sitt ansvar og ikke vet om de omstendigheter som foranlediger dette. Oftest vil imidlertid nettverksprinsippet gjøre at han uansett kan påberope seg reglene som gjelder for den transportstrekningen han utfører. [↑](#endnote-ref-5)
6. Det er lagt opp til regler som er lette å anvende, og ikke brede, skjønnsmessige avveininger. [↑](#endnote-ref-6)
7. Dette er konvensjonenes typiske vurderingstema – dreier det seg om en avtale om sjøtransport mv. Men passussen klargjør at dette bare er avgjørende om typifiseringen er entydig. [↑](#endnote-ref-7)
8. Jeg ser større fare ved uklarhet enn ved å la partene skape klarhet ved avtale. Det er uansett ingen sterk tendens til å forsøke å avtale seg bort fra de tvingende reglene. [↑](#endnote-ref-8)
9. Det er verd å merke seg at Rotterdamreglenes nøytrale transportdokumenter ikke nødvendigvis peker til RR. [↑](#endnote-ref-9)
10. En transportform er vel en transportform selv om det gjelder søærskilte regler for innenrikstransport. [↑](#endnote-ref-10)
11. Det er altså ikke fritt opp til transportøren å velge dokumentasjon og derved hvilket ansvarsregime som skal gjelde. Men i praksis vil transportøren ofte velge fritt. Da blir effekten av reglen her at dokumentasjonen ikke er avgjørende for ansvarsregimet. [↑](#endnote-ref-11)
12. Transporteres varen med bil-båt-bil-tog-bil skal altså alle bil-etappene legges sammen. [↑](#endnote-ref-12)
13. Her ser en altså bort fra omveier. [↑](#endnote-ref-13)
14. Det vil antakelig sjelden være spørsmål om konvensjonsstrid. Men vil man påberope seg konvensjonene direkte, er det ingen grunn til å hindre dette. Poenget er å skape klarhet i de mange tilfellene der forholdet mellom konvensjonene i beste fall er uavklarte, og å sikre seg mot at noen anser reglene her for konvensjonsstridige.

    Konvensjonsstrid kan først og fremst tenkes på grunn av senere rettspraksis i konvensjonslandene. Det skal mye til at domstolene setter til side lovgivers skjønn om hvordan konvensjonene er å forstå. Her er det lagt til grunn en forståelse av konvensjonene som gjør at de i utgangspunktet ikke gjelder transporter med udefinerte transportmidler eller multimodale transporter som ikke er utrykkelig regulert.

    Om prinsippene her settes til side, kan det bli spørsmål om hva som skal gjelde. Ofte vil det hevdes at flere konvensjoner gjelder, og det oppstår et motstrids- og harmoniseringsproblem. Prinsippet må være at den tidligste konvensjonsforpliktelsen går foran om de ikke kan tolkes harmoniserende med mindre annet følger av Wienkonvensjonens regler om særregulering to konvensjonsparter imellom. RR art. 82 fører imidlertid til at RR må vike i noe større utstrekning. I forarbeidene bør det presiseres hvor langt denne reglen egentlig går. [↑](#endnote-ref-14)