# Sammendrag av konvensjonen og utredningen

# Oppnevning og mandat

# Alminnelige bemerkninger

## Konvensjonshistorikk

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

Haagreglene[[1]](#footnote-1) var en konvensjon (avtale) mellom de kontraherende statene om å innføre et visst minimumsansvar for transportører. Flere land hadde reagert på omfattende ansvarsfraskrivelser. Selv om flere land, deriblant USA, hadde innført et minimumsansvar i nasjonal lovgivning, ønsket en å etablere en felles, internasjonal standard.

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

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

I 1968 ble det foretatt en mindre revisjon av Haagreglene. Revisjonen ble kalt Haag-Visby-reglene.[[2]](#footnote-2) Det ble innført en ansvarsbegrensning pr. kg. av godset i tillegg til ansvaret pr. enhet. Det høyeste ansvaret skulle gjelde, og dette medførte økt ansvar for gods med relativt stor egenvekt. Haagreglene ble imidlertid strammet inn på et annet punkt; ansvarsbegrensningen ble gjort mer absolutt, slik at slik at det ble gjort vanskeligere å se bort fra den på grunn av grove feil på transportørsiden.

Haag-Visby-reglene ble dominerende blant ledende sjøfartsnasjoner unntatt USA. Det er 33 land som er bundet av dem. Til sammenlikning er det 73 land som i dag er bundet av Haagreglene. (I tillegg kommer 11 land som har vært bundet tidligere, men som har sagt dem opp.)[[3]](#footnote-3) Haag-Visby-reglene ble gjennomført i norsk rett ved en revisjon av sjøloven av 1893 i 1973.

Etter at de viktigste valutaene ikke lenger var knyttet til en gullstandard, ble det vanskeligere å finne en egnet internasjonal måleenhet for begrensningsbeløpene i forskjellige konvensjoner. Løsningen ble bl.a. tilleggskonvensjoner (“protokoller”) til konvensjonene, der ansvarsgrensene ble målt i Det internasjonale pengefondets spesielle trekkrettigheter (SDR), som er et veid gjennomsnitt av et utvalg av valutaer; et utvalg som revideres fra tid til annen. Haag-Visby-ansvaret ble etter en slik protokoll[[4]](#footnote-4) 2 SDR pr. kg. eller 667 SDR pr. enhet, som fremdeles er det som gjelder. 1 SDR tilsvarer i dag ca. 1,60 USD eller NOK 8,60.

Etter 1968 har det imidlertid vært flere utviklingstrekk og endringer i tankegang som kunne tale for en mer gjennomgripende gjennomtenkning av de internasjonale reglene.

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

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

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

For det fjerde har det skjedd flere skift i tankegangen omkring kontraktsregulering. Det har blitt vanligere med sensur av urimelige avtaler og vernelovgivning for antatt svake parter i avtaleforhold. De sjørettslige reglene er slik sett ikke lenger et særfenomen. Samtidig har det vært en tendens til at proteksjonisme av nasjonale reder- eller vareeierinteresser påberopes sjeldnere. Mange har påpekt at risikofordeling for lasteskader av dette slaget er mindre meningsfylt når begge parter vanligvis er forsikret uansett. Noen har også fremsatt tanker om at det vil være meningsløst å regulere risikoen for lasteskader, fordi dette vil påvirke prisen for transporttjenestene (frakten) slik at sluttresultatet blir mer eller mindre det samme.[[5]](#footnote-5)

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

Bare ti år etter at Haag-Visby-reglene ble vedtatt ble det da også vedtatt en helt ny konvensjon om lasteskadeansvaret, Hamburgreglene.[[6]](#footnote-6) Konvensjonen økte ansvarsbeløpene noe, innførte inflasjonsjustering av dem og fjernet noen av transportørens ansvarsfritak. Men noen grunnleggende endring skjedde ikke.

I 1980 ble Hamburgreglene fulgt opp av en konvensjon om multimodale (kombinerte) transporter.[[7]](#footnote-7) Her ble det laget en overbygning over reglene i andre transportkonvensjoner som regulerte de stadig vanligere multimodale transportene. Konvensjonen om multimodale transporter har imidlertid ikke en gang fått slik oppslutning at den har trådt i kraft.

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

Hamburgreglene har fått liten utbredelse, og ingen typiske transportørland har budet seg til denne konvensjonen.[[8]](#footnote-8) Da de nordiske sjølovene ble revidert på midten av 1990-tallet, valgte en således å beholde Haag-Visby-reglene. Lovteksten ble imidlertid lagt så nært opp til Hamburgreglene som mulig. På denne måten ble det signalisert en viss positiv holdning til Hamburgreglene, men uten å gå fra de eldre og mer utbredte Haag-Visby-reglene.

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

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

## Den praktiske betydningen av reglene

## Stykkgodsreglenes anvendelsesområde

### Hva dette avsnittet handler om

Sjølovkomiteens mandat og Rotterdamreglene gjelder i utgangspunktet såkalt stykkgodstransport, altså det som i dag er regulert i sjøloven kapittel 13. Men både Rotterdamreglene og sjøloven gir stykkgodsreglene anvendelse ut over den egentlige stykkgodsfart, typisk når det er utstedt et fraktbrev av typen konnossement. I dette avsnittet skal denne siden av anvendelsesområdet for reglene forklares nærmere.

### Godssentrert og skipssentrert fraktavtaler

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

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

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

Avtaler om befraktning og leie av skip kalles gjerne certepartier. Godsentrerte avtale har en ingen tilsvarende generelle særnavn på, kanskje bortsett fra det litt upresise stykkgodsavtaler. I linjefarten utstedes gjerne en “booking note” som angir vilkårene for transporten på liknende måte som et certeparti. En fellesbetegnelse på slike avtaler er fraktavtaler.

### Transportdokumenter

Når transportøren mottar lasten utstedes det normalt transportdokumenter, f.eks. et konnossement. Slik lastedokumentasjon kan, i likhet med fraktavtalene omtalt ovenfor, inneholde klausuler om vilkårene for transporten. Men i tillegg knyttes dokumentet til en bestemt forsendelse som er mottatt av transportøren.

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

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

### Stykkgodsreglene og transportdokumentene

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

Hovedregelen i denne grensedragningen er som nevnt at et konnossement er et konnossement, uansett om det er utstedt for en last som ellers ville blitt regulert av certepartireglene (sjøloven §§ 253, 292 og 325). Stykkgodsreglene gjelder da uansett for konnossementet. Dette gjelder også om den som får konnossementet skjønner at det er utstedt i et certepartiforhold, f.eks. han eller hun ser at det er få eller ingen avtaleklausuler i konnossementet eller det inneholder en henvisning til certepartiets avtaleregulering.

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

### Generalisering av prinsippene

De prinsippene som gjelder for stykkgodsreglenes anvendelse når konnossementene er omsatt, er i noen grad gjort gjeldende også uten at konnossement er utstedt. Etter gjeldende sjølov kan således mottakeren påberope seg stykkgodsreglene også når fraktavtalen ikke er en stykkgodsavtale (sjøloven §§ 347 og § 383). Rotterdamreglene utvider virkeområdet for stykkgodsreglene enda mer, slik at de ikke bare kan påberopes av mottaker uansett om transportdokument er utstedt, men også av andre, opplistede personer (Rotterdamreglene artikkel 7). Stykkgodsreglene har med andre ord fått et vidt anvendelsesområde.

## Partene i en transportavtale

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

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

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

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

Ved befraktning av skip tar en utgangspunkt i skipet og rederen, mens en i stykkgodstransport tar utgangspunkt i godset og den som har påtatt seg transport av det. Ved befraktning av skip kaller en således befraktere som ikke står i direkte kontraktsforhold med *rederen* for under-befraktere, mens en i stykkgodstransport kaller transportører som ikke står i direkte kontraktsforhold til *senderen* for under-transportører.

Både godssentrerte og skipssentrerte kontrakter kan brukes i forbindelse med den samme transporten. Har en linje “leid inn” et skip fra en som har befraktet det fra en reder for å utføre stykkgodstransport, vil således linjen være transportør og rederen undertransportør i stykkgodsterminologien, mens etter certepartiterminologien vil rederen være bortfrakter og linjen være under-befrakter.

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

Transportør

Bortfrakter

Befrakter

(Av)sender

Under-transportør

Under-befrakter

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

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

Transportør

Bortfrakter

Befrakter

(Av)sender

Under-transportør

Under-befrakter

Reder/ utførende transportør

Mottaker

Avlaster

## Behovet for tvingende regler

Historisk sett er reglene om lasteskadeansvar blitt til for å beskytte lasteinteressene – og landene der lasteinteressene dominerer – mot urimelig omfattende ansvarsfraskrivelser og -begrensninger. Det er av denne grunn en ikke har kunnet fravike reglene ved avtale – de har vært tvingende (preseptoriske). Behovet for tvingende regler på dette området har imidlertid kanhende blitt mindre med årene:

For det første er reglene industristandard og tas regelmessig frivillig inn i fraktavtaler for stykkgods uansett om tvingende regler kommer til anvendelse. Det er lite trolig denne praksisen vil endre seg selv om avtalefriheten skulle bli større. At inflasjonen har spist opp det meste av realverdien av begrensningsbeløpene, selv etter justeringen i Rotterdamreglene, underbygger dette: Det er ikke lenger så mye å vinne på å fraskrive seg alt ansvar.

For det andre kan urimelige ansvarsfraskrivelser og ‑begrensninger i dag settes til side etter alminnelige avtalerettslige regler. En vil da også uten tvingende lovregulering kunne oppnå et rimelig resultat.

For det tredje er det i dag godt utbygde forsikringstilbud både på laste- og transportørsiden. Hvem som skal dekke tapet ved transportansvar, blir da for en stor del et spørsmål om hvilken forsikringsordning som skal brukes. En tvingende regulering av dette kan være vanskelig å forsvare.

For det fjerde er bildet av transportøren som den sterke part og lastesiden som den svake part langt fra like klart som det bildet lovgivningen bygger på. Det kan godt tenkes situasjoner der det er overskudd på tonnasje, og der lastesiden slik sett har en forhandlingsfordel. En mer effektiv konkurranselovgivning kan ha gjort at prisdannelsen følger balansen for tilbud og etterspørsel i slike tilfeller. Og store befraktere kan uansett ha en betydelig forhandlingsstyrke i forhold til transportørene. I Rotterdamreglene er dette reflektert i bestemmelser om at reglene ikke er gjort tvingene i en del tilfeller, men neppe slik at alle tilfeller der transportøren ikke har forhandlingsovertak er unntatt.

For det femte er forsikringskostnadene knyttet til lasteskader og ‑tap neppe gjennomgående en så stor post, relativt sett, verken på transportør- eller vareeiersiden at det kan begrunne tvingende lovregulering.

Det at Rotterdamreglene forutsetter tvingende regler uten at behovet er klart, kan være problematisk. Utgangspunktet er at det er tvingende regler som trenger en begrunnelse. I tillegg kommer det at tvingende regler kan ha negative virkninger:

For det første kan tvingende regler hindre at partene avtaler den økonomisk sett mest effektive risikofordelingen, med samfunnsøkonomisk tap til følge. Dette er nærmere forklart av professor Erling Eide i et vedlagt notat.[[9]](#footnote-9)

For det andre vil rimelighetssensur av avtaler bli påvirket av at forholdet er lovregulert. Etter omstendighetene kunne det nok tenkes at så vidt vidtfavnende ansvarsfraskrivelser og ‑begrensinger som dem Haag-Visby-reglene og Rotterdamreglene åpner for, ville blitt satt til side av domstolene. Men når avtalen er i samsvar med lovens ordning, skal det iallfall mye til for at domstolene sensurer avtalen. Slik sett opprettholder lovgivningen avtaler som ellers ville blitt sett på som urimelige.

De ulempene det eventuelt måtte innebære at Rotterdamreglene krever at reglene om lasteskadeansvar blir tvingende, kan imidlertid oppveies ved de fordeler et enhetlig internasjonalt regime gir. Det er store fordeler knyttet til et slikt internasjonalt regime knyttet til opplæring, forutberegnelighet og å hindre at saker flyttes over landegrensene for at et gunstigere regelsett skal få anvendelse. Skal en ta det internasjonale regimet, må en ta reglenes tvingende karakter med på kjøpet.

## Om sluttvirkningen av risikofordelingen

Rotterdamreglene, som Haag-Visby-reglene, er regler om hvorvidt transportøren skal betale erstatning for lasteskade og ‑tap dersom han eller hun blir saksøkt av lasteinteressentene. Men det er ikke gitt at resultatet av en slik rettsak er det økonomiske sluttresultatet. Fra et lovgivningssynspunkt er det sluttresultatet mer enn domsresultatet som er interessant.

Det er vanlig at transportøren tegner ansvarsforsikring, og varesiden forsikrer seg mot skade på og tap av godset som transportøren ikke dekker. For den enkelte transportør og den enkelte vareinteressent spiller da resultatet av den enkelte rettsaken mindre rolle. Det er gjennomsnittet av rettsakene som teller, fordi det er dette som bestemmer forsikringspremiene. Særlig på transportørsiden hevdes det imidlertid at forsikringspremiene er svært avhengige av skadestatistikken. Risikofordelingen slår da inn på et mindre abstrakt nivå.

Uansett hvor abstrakt nivå risikofordelingen skjer på, er det ikke gitt at den som i første omgang må betale, ikke kan velte tapet over på andre. En transportør eller en vareeier som forsøker å øke prisen sin på grunn av økte utgifter (f.eks. til forsikringspremie) vil fort oppdage at det er grenser for hva den andre parten vil akseptere eller for hva den andre parten behøver å godta etter avtalen. Det er følgelig f.eks. oftest ikke slik at økte lasteskadekostnader for transportøren fører til en tilsvarende økning i prisen til forbruker på det transporterte produktet, eller omvendt at en reduksjon i transportørens kostnader fører til tilsvarende reduserte varepriser.

Akkurat hvordan sluttvirkningen av lovgivningen for fordelingen av risiko for lasteskade blir, kan det være vanskelig å si noe generelt om. Sluttvirkningen har sammenheng med hvordan fraktene (transportprisene) påvirker tilbud og etterspørsel. Men det er grunn til å anta fraktene (transportprisene) til en viss grad justeres om reglene lasteskaderisikoen endres, slik at lavere transportøransvar gir noe lavere frakter (transportpriser) og omvendt. Det er graden av slik justering det er vanskelig å slå fast uten undersøkelser i marka av et bestemt marked.

Fra et lovgiversynspunkt er imidlertid det viktigste at sluttvirkningen har en tendens til å bli det samme uansett hvordan loven regulerer risikoen.[[10]](#footnote-10) Lovgivningen om lasteskadeansvar vil slik sett ikke lett kunne gi fordeler eller ulemper til transportør- eller lasteside. Alle lovgivingsgrep vil føre til en justering av fraktene (transportprisene) som eliminerer fordelingseffekten av lovgivningen.

## Behovet for reform av de sjørettslige reglene

### Den uttrykte målsettingen

Ved avslutningen av arbeidet med Rotterdamreglene beskrev UNCITRAL selv det opprinnelige formålet med arbeidet med Rotterdamreglene slik:[[11]](#footnote-11)

“6. At its twenty-ninth session, in 1996, the Commission considered a proposal to include in its work programme a review of current practices and laws in the area of the international carriage of goods by sea, with a view to establishing the need for uniform rules where no such rules existed and with a view to achieving greater uniformity of laws.

7. At that session, the Commission had been informed that existing national laws and international conventions had left significant gaps regarding various issues. Those gaps constituted an obstacle to the free flow of goods and increased the cost of transactions. The growing use of electronic means of communication on the carriage of goods further aggravated the consequences of those fragmentary and disparate laws and also created the need for uniform provisions addressing the issues particular to the use of new technologies.”

Det grunnleggende formålet var slå å skape mer enhetlige regler der hvor de internasjonale reglene sprikte (se ovenfor i 3.1), og utfylle med nye regler der det var behov. Særlig ble det pekt på behovet for regler om elektronisk lastedokumentasjon. Som motiv ble det pekt på at større rettsenhet ville lette vareflyten og kostnadene forbundet med transport.

Det kan være verd å merke seg at det ikke ble uttrykt noe grunnleggende misnøye med de eksisterende regelsettene. Poenget har ikke vært f.eks. en grunnleggende omfordeling av risikoen for lasteskader mellom vare- og redersiden. En har villet finne en felles plattform på grunnlag av de reglene som allerede eksisterer.

### Nærmere om harmoniseringsformålet

Det å skape enhetlige regler – rettslig harmonisering – har i over hundre år vært et drivende formål for det internasjonale sjørettsarbeidet. Harmoniseringen har virkninger på flere plan.

Det er i seg selv en fordel at representanter for forskjellige land kommer sammen for å drøfte sjørettslige spørsmål. Uansett om en blir enige om en tekst vil dette virke i retning av en felles problemforståelse, felles avveiinger av hensyn, felles begrepsbruk og forståelse for andre løsninger og hvordan de samvirker med ens nasjonale løsninger.

Fører harmoniseringsporsessen til en avtale om hvordan nasjonal rett skal være – en konvensjon om uniforme lover – får det den ytterligere fordelen at det er enklere å finne ut hvordan fremmed er når den kan ha betydning for en sak.

Har man lykkes fullt ut i harmoniseringen, vil ingen av partene kunne oppnå en fordel ved å anlegge sak i en spesiell jurisdiksjon (“forum shopping”), slik at man unngår visse fordyrende elementer i konfliktløsningen og en mulighet for ressurssterke til å innrette seg til egen fordel. Men lykkes man ikke fullt ut i harmoniseringen, vil det fremdeles være mulig for en av partene å dra nytte av forskjeller i den rettslige reguleringen landene i mellom. Delvis harmonisering vil i slike tilfeller snarere lette enn hindre slik aktivitet, fordi en lett kan bringen på det rene hvor lovgivningen er lik, slik at en kan se etter forskjeller å utnytte på andre områder.

Hittil har ingen konvensjon om uniforme lover ført til full harmonisering av rettstilstanden når det gjelder stykkgodsbefraktning. Dels har bare en liten del av det aktuelle rettsområdet vært harmonisert, og dels har konvensjonene blitt tolket på forskjellige måter slik at man har fått forskjellige løsninger på tross av konvensjonene. Men viktigere er det at konvensjonene bare får relativt begrenset virkeområde, fordi landende binder seg til forskjellige konvensjoner (se f.eks. om Haag-reglene, Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene ovenfor i 3.1).

Harmoniseringsbestrebelsene har likevel, som det fremgår ovenfor, en viss virkning. Full harmoniseringseffekt får man likevel ikke før man har en verdensomspennende og fullstendig konvensjon om uniforme lover – et “universally acceptable harmonizing instrument.”[[12]](#footnote-12)

### Presisering av ambisjonene

I løpet av prosessen da Rotterdamreglene ble forhandlet, ble ambisjonene flere ganger moderert. Blant annet følgende emner ble på et eller annet tidspunkt satt på listen over emner som burde med, men senere utelatt:[[13]](#footnote-13)

* Forholdet mellom konnossement eller sjøfraktbrev og rettighetene og pliktene mellom selger og kjøper av varen, samt rettsstillingen til de som finansierer en part i fraktavtalen, herunder overdragelse av rettigheter i varen og regler om hvem som kan gjøre rettigheter gjeldende overfor transportøren
* Reform av alle transportavtaler, uansett om de gjelder en eller flere transportformer og uansett om avtalen er elektronisk eller skriftlig
* Frakt (vederlag for transporttjenesten)

På tross av dette fremstår Rotterdamreglene som et mer fullstendig regel verk enn f.eks. Haag-Visby-Reglene. Det som reguleres, er også på mange områder mer detaljert regulert enn tidligere. Slik sett har man tross alt nådd langt i harmoniseringsbestrebelsene – om mange land binder seg til Rotterdamreglene.

### Regelforenkling

Et reformbehov som har vært femme i litteraturen, er behovet for regelforenkling. Det gir liten mening med lovgiving som fastsetter en komplisert og skjønnsmessig grense mellom transportørens og lasten risiko for lasteskade dersom begge parter er forsikret i den grad at det hele bare dreier seg om fordelingen mellom to assurandører.

I forhandlingene om Rotterdamreglene synes slike synspunkter ikke å ha vært veldig fremtredende. Men på visse punker er reglene forenklet, f.eks. slik at ansvarsunntaket for feil i behandlingen av skipet er falt bort. På andre områder er reglene blitt noe mer kompliserte. Dette gjelder f.eks. bevisbyrdereglene i artikkel 17. Alt i alt kan en si at behovet for forenkling nok er til stede, men at det ikke er et behov som Rotterdamreglene har prioritert å ivareta.

## Det multimodale problemet

## Lovvalg og jurisdiksjon

## Lastedokumentasjon

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

## Miljøaspektet

De som skrev Rotterdamreglene, hadde ingen ambisjoner om at den skulle være et virkemiddel i miljø- og klimapolitikken. Det ville da også være lite hensiktsmessig å ta opp miljøspørsmål som utslipp til vann og luft eller en mulig politikk for å fremme kortreiste varer i en konvensjon om transportansvar. Komiteen har likevel supplert Rotterdamreglene med miljøbestemmelser på to områder.

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

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

Det vises til de foreslåtte bestemmelsene i §§ XX.

## Villedningsansvar

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

# Hvordan bør Rotterdamreglene gjennomføres i norsk rett?

# Ratifikasjon og ikrafttredelse

## Utgangspunktet

Sjølovkomiteen har fått i oppdrag å vurdere norsk ratifikasjon av Rotterdamreglene (konvensjonen). Norsk ratifikasjon av reglene innebærer at Norge forplikter seg overfor andre stater som har ratifisert, til å gjennomføre lovgivning i samsvar med konvensjonen. Norge har allerede undertegnet reglene, men dette innebærer ikke at en er bundet av dem.

Spørsmålet om ratifikasjon er prinsipielt forskjellig fra spørsmålet om norsk rett skal bringes i samsvar med Rotterdamreglene. Ratifikasjon forutsetter klart nok at sjøloven endres i samsvar med reglene. Men det er ikke noe i veien for å gjennomføre reglene uten ratifikasjon.

Foreløpig er konvensjonen ratifisert en én stat (Spania), mens to andre forventes å ratifisere (Nederland og Danmark). To land som av næringen regnes som sentrale – på grunn av stort transportvolum – er USA og Kina. Begge har undertegnet, men det er ingen ytre tegn på at noen av dem har startet en intern prosess i retning av ratifikasjon.

EU har ikke undertegnet (EU kan undertegne og ratifisere Rotterdamreglene etter artikkel 94), og de store EU-landene kan synes å gå i forskjellige retninger i den grad forholdet til Rotterdamreglene overhodet er avklart. Ratifikasjon av Rotterdamreglene drøftes aktivt innen EU-samarbeidet, også innen rammen av arbeidet for å få til integrerte transportløsninger for skip, tog, lastebil og fly med enhetlig dokumentasjon og harmoniserte ansvarsregler.

De nordiske landene utenom Norge og Danmark har ikke undertegnet konvensjonen, og har i høyden deltatt som observatører når den danske og den norske sjølovkomiteen har invitert til nordisk samarbeid.

Om alle landene som har undertegnet faktisk også ratifiserer vil det være nok ratifikasjoner til at konvensjonen kan tre i kraft. Men konvensjonen vil i så fall fremdeles ha relativt liten oppslutning. Dette er slik på tross av at land som ratifiserer Rotterdamreglene må si opp andre konvensjoner om transportansvar, og derfor reduserer oppslutningen om disse.

## Komiteens anbefaling

Når flere land har ratifisert, er det grunn til å tro at tilslutningen vil øke i akselererende tempo. Og øker tilslutningen slik at det er forholdsvis klart Rotterdamreglene blir den nye standarden, anbefaler Sjølovkomiteen at Norge også ratifiserer. Dette beror ikke på en vurdering av reglenes godhet, men bygger på en vurdering av hvilke fordeler uniform lovgivning kan gi (se ovenfor i 3.7). Under et slikt scenario vil det – uansett reglenes innhold – være avgjørende at det er dette regelsettet som er fremforhandlet, og som har størst sjanse for å kunne skape uniformitet i lovgivningen.

De samme uniformitetshensynene som taler for en ratifikasjon når reglene har vunnet frem, taler mot en ratifikasjon før dette tidspunktet. Norge vil jo i tilfelle binde seg til et regelsett med liten utbredelse, og som det ikke er sikkert at vil vinne frem i det lange løp. Det kan imidlertid tenkes to unntak til dette synspunktet:

For det første kan det være at en norsk ratifikasjon kan bidra til at reglene vinner frem og blir det dominerende uniforme regelsettet skaperne håper på. Men selv om Norge er en relativt stor skipsfartsnasjon, vil det være lett å overdrive betydningen av norsk ratifikasjon i så måte. Og politiske signaler om støtte til Rotterdamreglene som det dominerende, uniforme regelsettet, kan en jo gi like klart og tydelig på annen måte enn ved ratifikasjon. Dessuten kan kostnadene ved et slikt bidrag til regelutviklingen i form av manglende uniformitet mellom norske rettsregler og rettsreglene til flertallet av andre stater gjøre at denne typen markeringer blir lite hensiktsmessige.

Dernest kan det tenkes at norske næringsinteresser – typisk norske transportører – kan gå glipp av fordeler uten tidlig ratifikasjon. Men det vil sjelden eller aldri være slik at bare f.eks. redere som er hjemmehørende i en konvensjonsstat kan påberope seg reglene; de fleste land gjennomfører dem likt for alle. Rotterdamreglene forutsetter dessuten at tidligere konvensjoner sies opp (artikkel 89), slik at det norske næringsinteresser vinner i forhold til Rotterdamreglene etter slike synsmåter, det taper de i forhold til Haag-Visby-Reglene.

Sjølovkomiteen anbefaler etter dette at Norge ratifiserer Rotterdamreglene når det det er forholdsvis klart Rotterdamreglene blir den nye standarden for lovgivningen om lasteskader. Det vil trolig ikke være slik før enten USA eller de største EU-landene har ratifisert. Men en må uansett unngå en situasjon som likner dagens, der verken Haag-reglene (med USA og 72 andre land) eller Haag-Visby-reglene (med 33 land, deriblant ledende europeiske stater) er en dominerende standarden. En ratifikasjon bør unngås om den ikke bidrar til å fjerne denne typen situasjoner.

## Overgangsordninger

Dersom en slik ratifikasjonspolitikk skulle medføre at ratifikasjon blir utsatt, reiser spørsmålet seg om man skal innføre reglene i sjøloven uten ratifikasjon før den tid. Etter Sjølovkomiteens syn vil det være lite vunnet ved det. Skulle man gjøre dette måtte man enten si opp Haag-visby-reglene, og gi slipp på det forpliktende lovharmoniserings-samarbeidet man tross alt har. Eventuelt kunne man måtte beholde Haag-Visby-reglene og anvende Rotterdamregel-lovgivningen der man ikke var konvensjonsbundet til å anvende Haag-Visby-reglene. I så fall ville rettstilstanden bli for kompleks. Den Rotterdamregel-lovgivingen komiteen foreslår bør derfor bare gjennomføres etter ratifikasjon.

## Særlig om domsmyndighet og voldgift

Særlige spørsmål reiser seg vedrørende ratifikasjon av konvensjonens kapittel 14 og 15 om domsmyndighet og voldgift. Etter artikkel 74 og 78 omfatter en ratifikasjon ikke disse kapitlene med mindre det er særskilt angitt. Bakgrunnen for ordningen er EUs konstitusjon. Saksområdet i kapittel 14 er et område som individuelle EU-land ikke rår over; her må eventuelt EU som sådan ratifisere. Ordningen med særskilt ratifikasjon gir da medlemsstatene mulighet til å ratifisere konvensjonen (uten kapittel 14) på egen hånd. Ordningen er utvidet til kapittel 15 fordi det er lite naturlig å ha regler om voldgift om man ikke også har regler om domsmyndighet.

Norge er ikke bundet av EUs konstitusjon; heller ikke via EØS-avtalen. Norge står derfor fritt til å ratifisere også kapittel 14 og 15 i Rotterdamreglene. Heller ikke de europeiske reglene om jurisdiksjon, anerkjennelse of fullbyrding av dommer, som Norge er bundet til gjennom Luganokonvensjonen, hindrer at Norge binder seg til særregler på bestemte områder ved en konvensjon som Rotterdamreglene (Luganokonvensjonen artikkel 67).

Om reglene i kapitlene er ønskelige, er drøftet ovenfor i 3.9. Men uansett om en ønsker regler som dem i kapittel 14 og 15, anbefaler Sjølovkomiteen ikke ratifikasjon. Det er nok mest oversiktlig å ha samme forhold til konvensjonen og de europeiske reglene om jurisdiksjon, anerkjennelse of fullbyrding av dommer som Norges nære samarbeidspartnere i EU, deriblant de tre nordiske EU-landene (der Danmark riktignok har visse særordninger i forhold til EU på dette området).

En konsekvens av ikke-ratifikasjon av kapittel 14 vil være at norske dommer ikke kan kreves anerkjent etter artikkel 74 i andre konvensjonsstater som har ratifisert kapittel 14. På den annen side vil Rotterdamreglene ikke da begrense Norges frihet til å anerkjenne eller ikke anerkjenne utenlandske dommer. Noe stort poeng er imidlertid dette ikke all den tid plikten til å anerkjenne dommer etter ordlyden i artikkel 74 uansett kan begrenses kraftig i nasjonal rett.

# Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

# Lovforslag

# Konvensjonen på engelsk og i norsk oversettelse

# Erling Eide: Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon

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

1. International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature (1924). [↑](#footnote-ref-1)
2. Protocol to amend the International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussells on 25 August 1924 (1968). [↑](#footnote-ref-2)
3. Comité Maritime International yearbook 2009, s. 441 fg. [↑](#footnote-ref-3)
4. Protocol to amend the International convention for the unification of certain rules relating to bills of lading as modified by the amending protocol of 23rd February 1968 (1979). [↑](#footnote-ref-4)
5. Se om dette nedenfor i 3.5 og 3.6. [↑](#footnote-ref-5)
6. United Nations Convention on the Carriage of goods by sea (1978). [↑](#footnote-ref-6)
7. United Nations convention on the international multimodal transport of goods (1980). [↑](#footnote-ref-7)
8. Comité Maritime International yearbook 2009, s. 546. [↑](#footnote-ref-8)
9. Vedlegg X [↑](#footnote-ref-9)
10. Erling Eide og Endre Stavang: Rettsøkonomi (Oslo 2008) s. 318-321. Se også Henrik Lando: On the pareto-optimality of contract rules, i Røsæg m.fl. (red.): Law and economics. Essays in honour of Erling Eide (Oslo 2010) s. 121-130 med en kommentar om visse markeder på s. 128-129. [↑](#footnote-ref-10)
11. UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100. Fotnoter er utelatt. [↑](#footnote-ref-11)
12. UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100 para 8. En fotnote er utelatt. [↑](#footnote-ref-12)
13. Punktene fremgår av UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100. [↑](#footnote-ref-13)