

1	Sammendrag av konvensjonen og utredningen.....	7
2	Oppnevning og mandat	7
3	Alminnelige bemerkninger	7
3.1	Konvensjonshistorikk	7
3.2	Den praktiske betydningen av reglene	10
3.3	Stykkogdsreglenes anvendelsesområde	10
3.3.1	Hva dette avsnittet handler om	10
3.3.2	Godssentrert og skipssentrert fraktavtaler	10
3.3.3	Transportdokumenter	11
3.3.4	Stykkogdsreglene og transportdokumentene.....	11
3.3.5	Generalisering av prinsippene.....	11
3.4	Partene i en transportavtale.....	12
3.5	Behovet for tvingende regler	14
3.6	Om sluttvirkningen av risikofordelingen.....	15
3.7	Behovet for reform av de sjørettslige reglene	16
3.7.1	Den uttrykte målsettingen	16
3.7.2	Nærmere om harmoniseringsformålet	16
3.7.3	Presisering av ambisjonene.....	17
3.7.4	Regelforenkling	17
3.8	Det multimodale problemet	18
3.9	Lovvalg og jurisdiksjon.....	21
3.10	Lastedokumentasjon.....	21
3.10.1	Begrepet konnossement.....	21
3.10.2	Negotiabilitet	22
3.10.3	Ikke-negotiabilitet.....	23
3.10.4	Konnossementet som verdipapir.....	23
3.10.5	Konkurrerende rettighetshavere til dokumentet	24
3.10.6	Konkurrerende legitimasjonshavere.....	25
3.10.7	Stansningsrett	27
3.10.8	Andre regler om tillit til dokumentet.....	28
3.10.9	Forholdet til gjeldsbrevlovens system	29
3.10.10	Mortifikasjon.....	29
3.10.11	Transportdokumenter som varerepresentativer	30
3.11	Miljøaspektet.....	30
3.12	Reglenes virkeområde. Opprettholdelse av nasjonale særregler for innenriks fart.....	31
4	Ratifikasjon og ikrafttredelse.....	31
4.1	Utgangspunktet.....	31
4.2	Komiteens anbefaling	31
4.3	Overgangsordninger	32

4.4	Særlig om domsmyndighet og voldgift.....	32
5	Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget	32
5.1	Grundlæggende fortolkningsprinsipper og formkrav	33
5.2	Til § 251 Definitioner.....	33
5.2.1	Transportaftale.....	33
5.2.2	Kvantumkontrakt	34
5.2.3	Linjefart	34
5.2.4	Ikke-linjefart	34
5.2.5	Transportør	35
5.2.6	Utførende transportør	35
5.2.7	Maritim utførende part.....	36
5.2.8	Afsender.....	36
5.2.9	Kontraktsbestemt avsender.....	37
5.2.10	Ihendehaver	37
5.2.11	Mottaker.....	37
5.2.12	Råderett.....	37
5.2.13	Rådighetshaver	38
5.2.14	Transportdokument	38
5.2.15	Negotiabelt transportdokument	38
5.2.16	Ikke negotiabelt transportdokument	38
5.2.17	Elektronisk kommunikasjon	38
5.2.18	Elektronisk transportdokument.....	38
5.2.19	Negotiabelt elektronisk transportdokument.....	38
5.2.20	Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument.....	38
5.2.21	Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument.....	39
5.2.22	Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument.....	39
5.2.23	Transportopplysninger	39
5.2.24	Gods.....	39
5.2.25	Skib.....	39
5.2.26	Container	40
5.2.27	Køretøj	40
5.2.28	Fragt.....	40
5.2.29	Hjemsted.....	41
5.2.30	Kompetent domstol.....	41
5.2.31	Sjøtransportkonvensjonen	41
5.2.32	Konventionsstat	41
5.2.33	KONVENSJONSLOVGIVNING	41
5.2.34	BESTEMMELSENE I DETTE KAPITTELET	41
5.3	Til § 252 Virkeområde.....	41
5.4	Til § 253 Certepartifart mv.....	43
5.5	Til § 254 Anvendelse for visse parter	44
5.6	Fravigelighed	45
5.7	Til § 255 Fravigelighed generelt.....	45
5.8	Til § 256 Kvantumskontrakter.....	46
5.9	Til § 257 Levende dyr og andet særligt gods	50

5.10	Til § 258 TOLKING	51
5.11	Forholdet til internationale konventioner.....	51
5.12	Til § 258 [norsk 259] internationale konventioner der regulerer transport af gods med øvrige transportformer	52
5.13	Til § 259 [norsk 260] Ansvarsbegrænsning.....	54
5.14	Til § 260 [norsk 261] Fælleshavari	54
5.15	Til § 261 [norsk 262] Passagerer og -bagage.....	55
5.16	Til § 262 [ledig i Norge]Skade forårsaget af atom-ulykke	56
5.17	Til § 263 [norsk 264] Transport og levering af godset	57
5.18	Til § 264 [norsk 265] Transportørens pligt til at varetage godset på en passende og omhyggelig måde	57
5.19	Til § 266 Særlige forpligtelser i forbindelse med sørejsen	58
5.20	Til § 267 Dækslast.....	60
5.21	Til § 268 Potentielt farligt gods	61
5.22	Til § 269 Bortskaffelsen af gods under transporten.....	62
5.23	Til § 270 Hva ansvarsreglene regulerer	62
5.24	Til § 271 Ansvarsperiode for transportøren.....	65
5.25	Til § 272 Ansvarsgrundlag	66
5.26	Til § 273 Transportørens ansvar for andre personer	70
5.27	Til § 274 Maritim udførende parts ansvar	71
5.28	Til § 275 Solidarisk ansvar	75
5.29	Til § 276 Forsinkelse.....	76
5.30	Til § 277 Deviation	77
5.31	Til § 278 Erstatningsberegning	78
5.32	Til § 279 Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse.....	78
5.33	Til § 265B [norsk § 280] Transportørens samarbejde med afsenderen om tilvejebringelse af oplysninger	80
5.34	Til § 280 [norsk 281] Ansvarsbegrænsning	80
5.35	Til § 281 [norsk 282] Ansvarsbegrænsning for forsinkelse.....	82
5.36	Til § 282 [norsk 283] Tab af retten til ansvarsbegrænsning	83
5.37	Til § 283 [norsk 284] Ansvar ved multimodale transporter	85
5.38	Til § 284 A Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten.....	89
5.39	Til § 284 B Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevningsrett.....	89
5.40	Til § 284 C Transportavbrudd og avstandsfrakt.....	90
5.41	Til § 285 Levering av gods til transport.....	91

5.42	Til § 286 Samarbeid og utveksling av informasjon.....	93
5.43	Til § 287 Avsenderens plikt til å gi informasjon.....	93
5.44	Til § 288 Alminnelig ansvarsregel.....	93
5.45	Til § 289 Avsenderens garantiansvar.....	96
5.46	Til § 290 Farlig gods.....	98
5.47	Til § 291 Kontraktsbestemt avsenders plikter og ansvar.....	99
5.48	Til § 292 Avsenders ansvar for kontraktsmedhjelpere	101
5.49	Til § 292 A Avsenders kontraktsbrudd og tilbaketreden.....	101
5.50	Til § 292 B Frakt og fraktbetaling.....	102
5.51	Til § 293 Elektroniske transportdokumenter.....	102
5.52	Til § 294 Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter	103
5.53	Til § 295 Ombytting av transportdokumenter	103
5.54	Til § 296 Avsenderens rett til transportdokument.....	103
5.55	Til § 297 Transportopplysninger.....	104
5.56	Til § 298 Transportørens identitet.....	107
5.57	Til § 299 Signering.....	108
5.58	Til § 300 Mangler i transportopplysningene.....	108
5.59	Til § 301 Anmerkning om godset i transportopplysningene.....	109
5.60	Til § 302 Transportopplysningenes bevisvirkning.....	112
5.61	Til § 303 Ansvar for villedende transportopplysninger.....	115
5.62	Til § 304 Forskuddsbetalt frakt	117
5.63	Til Utlevering av gods (§§ 305 til 312C).....	118
5.64	Til § 305 Plikt til å ta imot godset.....	120
5.65	Til § 305A Undersøkelse av godset.....	121
5.66	Til § 306 Plikt til å bekrefte mottak.....	122
5.67	Til § 307 Utlevering uten negotiabelt transportdokument.....	122
5.68	Til § 308 Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument	124
5.69	Til § 309 Utlevering ved negotiabelt transportdokument.....	125
5.70	Til § 310 Utleveringsklausul.....	126
5.71	Til § 310A Flere dokumentinnehavere	129
5.72	Til § 310B Utlevering når transportdokumentet er kommet bort.....	129
5.73	Til § 310C Erverv av negotiabelt transportdokument i god tro.....	129
5.74	Til § 310D Stansningsrett.....	130
5.75	Til § 310E Verdipapirvirkninger av transportdokumenter.....	130
5.76	Til § 311 Uavhentet gods.....	130

5.77	<i>Til § 312B Tilbakeholdsrett</i>	133
5.78	<i>Til § 312C Avsenderens ansvar for frakt m.v.</i>	133
5.79	<i>Til Rådighetshaverens rettigheter (§§ 313-319)</i>	134
5.80	<i>Til § 313 Utøvelsen av råderett og råderettens omfang</i>	135
5.81	<i>Til § 314 Rådighetshaverens identitet og overdragelse av råderetten</i>	138
5.82	<i>Til § 315 Transportørens utførelse av instruks</i>	139
5.83	<i>Til § 316 Utlevering etter instruks</i>	140
5.84	<i>Til § 317 Endringer i transportavtalen</i>	140
5.85	<i>Til § 318 Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instruks eller dokumenter</i>	141
5.86	<i>Til § 319 Fravikelse etter avtale</i>	141
5.87	<i>Til Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter (§ 320-321B)</i>	141
5.88	<i>Til § 320 Overdragelse ved negotiabelt transportdokument</i>	144
5.89	<i>Til § 321 Ihendehaverens ansvar</i>	145
5.90	<i>Til § 321A Mottakerens ansvar</i>	145
5.91	<i>Til § 304 Forskuddsbetalt frakt</i>	146
5.92	<i>DOMSMYNDIGHET</i>	147
5.93	<i>VOLDGIFT</i>	147
5.94	<i>FORELDELSE</i>	147
5.95	<i>Til § 504 Frist for anlæggelse af søgsmål</i>	147
6	Utkast til endringer i sjøloven kapittel 13	151
7	Utkast til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven	291
8	Utkast til vedtak om ratifikasjonssamtykke	303
9	Lovspeil	304
10	Konvensjonen på engelsk og i norsk oversettelse	307
11	Parallelloppstilling av dansk og norsk lovutkast	356
	Vedlegg: Erling Eide: Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon	357
1	<i>Innledning</i>	357
2	<i>Kort teorirepetisjon</i>	357
3	<i>Effektiv fordeling av risiko og ansvar under forskjellige forutsetninger</i>	359
3.1	<i>Tilfelle 1: Risiko- og ansvarskostnader like høye, ingen transaksjonskostnader</i>	359
3.2	<i>Tilfelle 2: Alle aktører har samme ansvarskostnader, vesentlige transaksjonskostnader</i>	360
3.3	<i>Tilfelle 3. Ansvarskostnader for bortfrakter høyere enn risikokostnader for befrakter, ingen transaksjonskostnader</i>	361
3.4	<i>Tilfelle 4. Ansvarskostnadene høyere enn risikokostnadene, vesentlige transaksjonskostnader</i>	362

3.5	Tilfelle 5. Risikokostnader høyere enn ansvarskostnader, ingen transaksjonskostnader.....	363
3.6	Tilfelle 6. Forskjellige risikokostnader	363
3.7	Forskjellig holdning til risiko.....	364
4	<i>Oppsummering</i>	366



Foto: Trond Solvang

1 Sammendrag av konvensjonen og utredningen

2 Oppnevning og mandat

3 Alminnelige bemerkninger

3.1 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.

Haagreglene¹ 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

¹ International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature (1924).

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 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 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 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 egn

et 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 protokoll⁴ 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

² Protocol to amend the International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25 August 1924 (1968).

³ Comité Maritime International yearbook 2009, s. 441 fg.

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).

skipet derfor ikke hadde ansvar for stuingen. Reglene var skapt i og tilpasset en annen virkelighet enn den som nå dominerer.

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

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 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 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 ivaretagelse av interessene til utviklingsland uten egen tonnasje.

Hamburgreglene har fått liten utbredelse, og ingen typiske transportørland har budet seg til denne konvensjonen.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

⁵ Se om dette nedenfor i 3.5 og 3.6.

⁶ United Nations Convention on the Carriage of goods by sea (1978).

⁷ United Nations convention on the international multimodal transport of goods (1980).

⁸ Comité Maritime International yearbook 2009, s. 546.

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.

3.2 Den praktiske betydningen av reglene

3.3 Stykkgoodsreglenes anvendelsesområde

3.3.1 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 stykkgoodsreglene 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.

3.3.2 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 stykkgoodsavtale, selv om det som skal transporteres er pakket gods. Og gjelder avtalen enkelte enheter, regnes avtalen som en stykkgoodsavtale, selv om enhetene kanskje fyller opp hele skipet. En sier gjerne at stykkgoodsavtalen 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 reguleres av kapittel 13.

Avtaler om befraktning og leie av skip kalles gjerne certepartier. Godssentrerte avtale har en ingen tilsvarende generelle særnavn på, kanskje bortsett fra det litt upresise stykkgoodsavtaler. 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.

3.3.3 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.

3.3.4 Stykkgoodsreglene og transportdokumentene

Det er denne mellomposisjonen for transportdokumentene gjør det nødvendig å gå opp en grense mellom Rotterdamreglene og sjølovens kapittel 13 på den ene siden, og på den andre siden sjøloven kapittel 14 om befrakting 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). Stykkgoodsreglene 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 stykkgoodsavtale etter kapittel 13 – gjelder stykkgoodsreglene 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 stykkgoodsreglene i slike tilfeller bare gjelder når konnossementet er omsatt.

3.3.5 Generalisering av prinsippene

De prinsippene som gjelder for stykkgoodsreglenes 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 stykkgoodsreglene også når fraktavtalen ikke er en stykkgoodsavtale (sjøloven §§ 347 og § 383). Rotterdamreglene utvider virkeområdet for stykkgoodsreglene 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). Stykkgoodsreglene har med andre ord fått et vidt anvendelsesområde.

3.4 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.

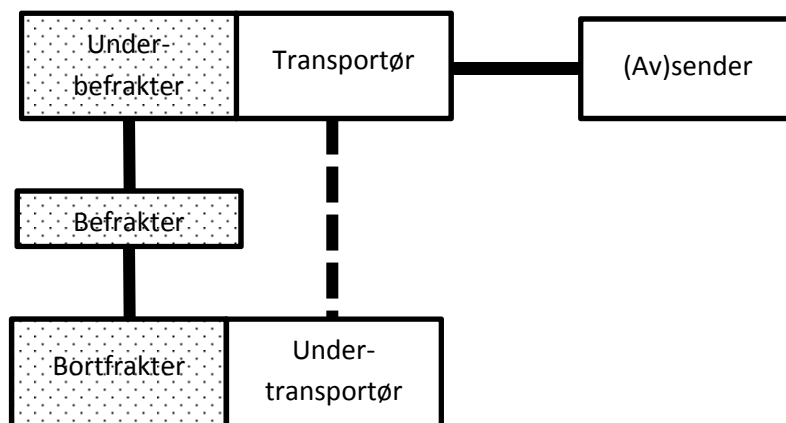
Hvis det er rederen som har påtatt seg transporten, er det rederen som er transportør/bortfrakter. Men ofte er det en annen enn rederen som har påtatt seg transporten, og bare "leier inn" rederens skip. I § 251 kalles da rederen under-transportør (eller utførende transportør i motsetning til (kontraherende)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

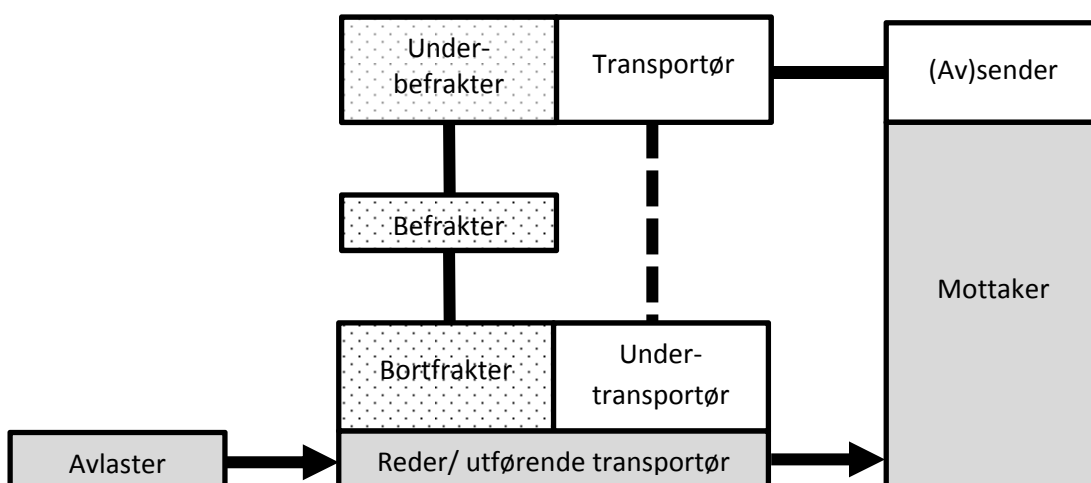
Både godssentrerte og skipssentrerte kontrakter kan brukes i forbindelse med den samme transporten. Har en linje "leid inn" et skip fra en som har befraktet det fra en reder for å utføre stykkgodstransport, vil således linjen være transportør og rederen undertransportør i stykkgodsterminologien, mens 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):



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 rollebetegnelse 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):



3.5 Behovet for tvingende regler

Enkelte merknader ble gitt til punkt 3.5 og betraktningene rundt tvingende regler/avtalefrihet. Det var enighet om at slike betraktninger med fordel kunne gjøres men at utkastet kanskje bygges ut noe, bl.a. ved å få frem at tvingende regler i andre deler av verden kunne fylle et reelt beskyttelsesbehov, og at de internasjonale harmoniseringshensyn i så måte spiller en overordnet rolle. Videre kunne strukturen i kap. 3 endres noe ved at punkt 3.5 blir gitt en mer frittstående plass som refleksjoner rundt tvingende regler som sådan.

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 stykkgoods 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

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 sensurerer 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.

3.6 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.

⁹

Vedlegg X

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

3.7 Behovet for reform av de sjørettslige reglene

3.7.1 Den uttrykte målsettingen

Ved avslutningen av arbeidet med Rotterdamreglene beskrev UNCITRAL selv det opprinnelige formålet med arbeidet med Rotterdamreglene slik: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.

3.7.2 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 avveieringer av hensyn, felles begrepsbruk og forståelse for andre løsninger og hvordan de samvirker med ens nasjonale løsninger.

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.

¹¹ UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100. Fotnoter er utelatt.

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

Har man lyktes 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 lyktes 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 bringe 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 landene 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

3.7.3 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

- 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 regelverk 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.

3.7.4 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

¹² UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100 para 8. En fotnote er utelatt.

¹³ Punktene fremgår av UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100.

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 punkter 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.

3.8 Det multimodale problemet

Status ble oppsummert ved det tekstutkast som ble gjort under møtet 13. juli mellom formenn og sekretærer i dansk og norsk utvalg. Det er fra dansk side varslet at enkelte merknader til notatet er fremkommet, uten at en ennå kjenner detaljer. Utkastet ble blant de fremmøtte i hovedsak gitt tilslutning selv om det ble foreslått en viss utbygging av hva som er tilsiktet med at partene handler "etter beste skjønn" mot slutten av utkastet. Det ble også foreslått at enkelte supplerende merknader gjøres om de ulike regimers nettverksløsninger til sikring av materielt enhetlige ansvarsregler, og at dette i hovedsak burde avverge mulig fare for omgåelse ved avtalt valg av transportregime som ikke samsvarer med transportens karakter. Endelig ble det foreslått å se nærmere på RR-forarbeidene vedrørende avtalefrihet og kvantumskontrakter til mulig belysning av en omgåelsesproblematikk.

RR gjelder for avtaler om sjøtransport (de "rene" sjøtransporter) og avtaler om transport av gods som i tillegg til sjøtransporten gjennomføres med et annet transportmiddel ("maritim plus"-transporter), f.eks. en transport fra en havn i land A til en havn i land B og videre til en mottaker i land C med lastebil. Dette følger av art. 1 nr. 1.

Rotterdam-reglens anvendelse er betinget av at det er en slik transportavtale, jf. art. 1 nr. 1, og at denne transportavtalen oppfyller kriteriene i art. 5 for tilknytning til flere stater. Men statene kan velge at konvensjonen skal anvendes også utenfor det området art. 5 definerer. Sjølovkomiteene i Danmark og Norge foreslår at regelsettet skal gjelde også for nasjonale transporters.

Konvensjonen omtaler ikke logistikkavtaler; avtaler som inneholder både et element av transport og f.eks. lagerhold, klargjøring etc. Hvorvidt konvensjonen får anvendelse på transportdelene av en logistikkavtale kan avhenge av om transportdelen er av vesentlig betydning og om den kan skilles fra resten av avtalen.

Når konvensjonen anvendes etter synpunktene ovenfor, kan den komme i konflikt med andre konvensjoner. Et eksempel er CMR, veitransportkonvensjonen. Om godset kjøres på lastebil, ferge og lastebil igjen, kan det godt tenkes at begge konvensjonene i utgangspunktet får anvendelse.

Den nærmere avgrensingen av virkeområdet til de forskjellige konvensjonene er vanskelig. Sjølovkomiteens anbefaling er at man tar utgangspunkt i de kommersielle partenes avtale eller hva de må anses for å ha avtalt. Så lenge det er tale om valg mellom flere preseptoriske ansvarssystemer, er dette ubetenkelig.

Det er flere momenter som kan gi veiledning når det gjelder hva partene har avtalt om valg mellom preseptoriske ansvarssystemer. De kan ha gjort et valg med rene ord eller avtalt en bestemt utførelsesmåte. De kan ha avtalt eller forutsatt i fellesskap at spesielle dokumenter skal brukes. Bruk av konnossement (bill of lading) er [i Europa] en klar indikasjon på at sjøtransportreglene får anvendelse, iallfall om det ikke dreier seg om et speditørkonnossement i typisk lastebiltransport. Videre kan partenes tidligere praksis gi veiledning, og også hvordan denne typen transporter vanligvis utføres eller hvordan den spesielle transporten ble planlagt og utført. I det hele er det en rekke omstendigheter som kan trekkes inn i en totalvurdering av hva partene må anses for å ha avtalt om hvilket transportregime som skal få anvendelse.

Unntaksvis kan det hende at RR eller en annen konvensjon ikke gir partene anledning til å avtale seg bort. Dette gjelder for eksempel kjerneområdet til RR, internasjonale sjøtransporter med tilhørende veitransport. På samme måte tillater ikke CMR at man avtaler seg bort fra anvendelsen av disse reglene når en lastebil tas på en internasjonal bilferge (uten avlossing) mellom to landtransportbiter. I slike tilfeller må de respektive konvensjonene brukes. Men komiteen anbefaler – i tråd med nyere europeisk praksis¹⁴ – at konvensjonene tolkes relativt snevert, slik at det blir stort rom for partenes valg av regime.

Når partene i stor grad kan velge ansvarsregime, har de likevel ikke full avtalefrihet. De må velge mellom det ene eller det andre preseptoriske regelsettet. Partene har heller ikke frihet til å forme en transportavtale slik at ingen av de preseptoriske regelsettene får anvendelse, dersom slike finnes.

Unntaksvis kan det hende at flere konvensjoner med preseptoriske regelsett i utgangspunktet regulerer samme transport. Artikkel 82 i RR regulerer de tilfellene av denne arten som er praktiske for RRs del dersom alle konvensjonene tolkes snevert. Komiteen legger til grunn at art 82 fjerner det som måtte være av motstrid mellom RR og andre transportkonvensjoner.

Teknikken i art 82 er at den gjør unntak fra RR i de tilfellene at konvensjoner om lufttransport, veitransport, jernbanetransport og innlands vannveitransport uttrykkelig regulerer transporter som også går sjøveien. Konvensjonsbestemmelsene er gjengitt i egen ramme.

Dersom art 82 gir en av de andre konvensjonene forrang, gjelder denne fullt ut for hele transporten. Dette kan medføre at to nokså like transporter reguleres av forskjellige regelsett, f.eks. avhengig av om godset forblir på en lastebil under fergetransport eller ikke. Dette er en uunngåelig følge av at de forskjellige konvensjonene har blitt til på forskjellig tid og under forskjellige omstendigheter.

Det kan undertiden være vanskelig å fastslå på forhånd om den ene eller den andre konvensjonen kommer til anvendelse etter disse reglene; men vet f.eks. ikke om godset vil bli lastet av lastebilen på en fergetransport. Man vet da heller ikke om det skal utstedes et CMR-fraktbrev eller et RR-transportdokument. Partene bør her handle etter beste skjønn.

Om RR etter dette får anvendelse, er likevel ikke de andre konvensjonene helt ute av bildet. RR inkorporer nemlig en del av disses regler ved sin art 26. F.eks. for den delen av transporten som skjer på vei, vil CMRs ansvarsregler kunne gjelde (etter nærmere bestemmelser).

¹⁴ Se særlig tysk høyesterett 17. juli 2008 (I ZR 181/05), belgisk høyesterett 8. november 2004 (C.03.0510.N/1).

Bestemmelser det indirekte henvises til i RR artikkel 82	
Convention for the unification of certain rules for international carriage by air (Montreal Convention) 1999 Article 18 Damage to Cargo 4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.	Overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montrealkonvensjonen) 1999¹⁵ Artikkel 18 Skade på gods 4. Tidsrommet for luftbefordringen omfatter ikke befordring på land, til sjøs eller på innenlands vannveier utenfor lufthavn. Blir en slik befordring utført som ledd i gjennomføringen av en luftfraktavtale ved innlasting, utlevering eller omlasting, antas enhver skade å være forårsaket av en hendelse som er inntruffet under luftbefordringen, om ikke annet bevises. Dersom fraktfører uten avsenders samtykke erstatter helt eller delvis den befordring som partene er blitt enige om i luftfraktavtalen, med en annen type befordring, skal denne annen type befordring regnes som en del av befordringstidsrommet.
Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) 1978 Article 2 1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this convention.	Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR) 1978¹⁶ Artikkel 2 1. Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen til sjøs, på jernbane, på innenlands vannvei eller med luftfartøy uten at godset - bortsett fra tilfelle hvor artikkel 14 får anvendelse - leses av kjøretøyet, får denne konvensjon likevel anvendelse på befordringen i dens helhet. Godtgjøres det at tap, skade eller forsinket utlevering som er skjedd under befordringen med det annet befordringsmiddel, ikke skyldes handling eller unnlatelse fra vegfraktførerens side, med en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes vegfraktførerens ansvar ikke etter denne konvensjon, men på den måte ansvaret for fraktføreren ved det annet befordringsmiddel ville blitt bestemt dersom avtale om befordring bare av godset var sluttet mellom avsenderen og fraktføreren ved det annet befordringsmiddel i samsvar med de tvingende regler som i lov er fastsatt om befordring av gods med dette befordringsmiddel. Hvis det ikke finnes slike lovregler, bestemmes dog vegfraktførerens ansvar etter denne konvensjon.
Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the Convention) 1999 Article 1 Scope § 4 When international carriage being the subject of a	Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM - Bilag B til overenskomsten) 1999¹⁸ Artikkel 1 Virkeområde § 4 Når en internasjonal transport som bare er

¹⁵ Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 20 (2003-2004).

¹⁶ Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 34 (1983-1984).

¹⁸ Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 93 (2003-2004).

single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention. ¹⁷	gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til jernbanetransporten, innbefatter en sjøtransport eller en grenseoverskridende transport på innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse dersom sjøtransporten eller transporten på innenlands vannvei skjer på de linjer som er inntatt i listen over linjer i artikkel 24 § 1 i overenskomsten.
Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) 2000 Article 2 Scope of application 2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless: <ul style="list-style-type: none"> (a) A marine bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or (b) The distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater. 	Budapestkonvensjonen om avtaler om godsbefordring på inlands vannveier (CMNI) 2000 Artikkel 2 Virkeområde 2. Denne konvensjonen gjelder på de vilkårene som følger av første ledd om formålet med en transportavtale er godsbefordring uten omlasting både på inlands vannveier og i farvann der sjørettslige regler gjelder, med mindre: <ul style="list-style-type: none"> (a) et sjøkonnossement har blitt utstedt i henhold til anvendelig sjøfartslovgivning (b) avstanden som skal seiles i farvann der maritim regulering gjelder, er lengst

3.9 Lovvalg og jurisdiksjon

3.10 Lastedokumentasjon

Det var i hovedsak støtte for Eriks synspunkter og forslag til oppklaring/utbygging av de negotiabilitetsregler som ikke omfattes av RR og som i en viss utstrekning er inntatt i sjølovens regler. Enkelte merknader er gitt av Trond til Eriks notat, herunder om statusen til RRs dokument med utleveringsklausul. Erik ser nærmere på temaene, gjennom videreutvikling av sitt notat fra juli måned.

3.10.1 Begrepet konnossement

Rotterdamreglene inneholder en del regler om transportdokumenter, f eks art 47 om utlevering mot et negotiabelt transportdokument. Man har ikke brukt ordet konnossement, men en kjenner det gamle konnossementet igjen i definisjonen av et negotiabelt transportdokument i art 1;

“14. «Transport document» means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

- (a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and
- (b) Evidences or contains a contract of carriage.

¹⁷ Listen er gjengitt på <http://www.otif.org/en/publications/cim-lists-of-lines-or-services/cim-list-of-maritime-and-inland-waterway-services.html>.

15. «Negotiable transport document» means a transport document that indicates, by wording such as «to order» or «negotiable» or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being «non-negotiable» or «not negotiable». “

Selv om sjølovkomiteen i lovforslaget bruker ordet dokument både om papirdokumenter og elektronisk dokumentasjon, gjelder videreføringen av (papir)konnossementet klart nok bare papirdokumenter. Om tilsvarende regler skal gjelde for elektroniske dokumenter, vil bli særskilt drøftet nedenfor.

Etter RR art. 1 nr. 15 kreves det en uttrykkelig ordreklausul («mottaker: NN eller ordre») for at dokumentet skal regnes som negotiabelt. I sjøloven § 292 er regelen den motsatte; ordreklausulen anses som underforstått når et dokument kalles et konnossement, og må eventuelt avkreftes med en såkalt recta-klausul (dokumentet er f.eks. stemplet «ikke til ordre»). Dette er det vanlige internasjonalt (og også reglen for navnegjeldsbrev etter gjeldsbrevloven § 11), og det kan være grunn til å endre gjeldende skandinavisk rett her, slik at en ordreklausul må være uttrykkelig. Alternativt kunne en tenkt seg at det ble bestemt at ordet «konossement» (iallfall i sjøtransport) skulle bli regnet som «other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document» etter norsk rett, og slik sett innebære at en ordreklausul ble underforstått.

Definisjonen av et konnossement (når en ordreklausul ikke lenger underforstås) faller etter dette sammen med definisjonen av «Transport document» i RR art 1(14). I det uformelle møtet mellom lederne og sekretærene i de norske og danske sjølovkomiteer 12. juli 2011 ble det drøftet om dette burde komme til uttrykk ved en tilføyelse i art 1(14) eller i forarbeidene. Man var fra den norske siden mest stemt for å ta dette inn i lovteksten, mens man fra dansk side var mest stemt for å klargjøre dette i en forarbeidsuttalelse. Det var enighet om at lovgivingsteknikken ikke behøvde å være lik på dette punktet.

3.10.2 Negotiabilitet

Etter dette er et konnossement et transportdokument og et ordrekonnossement et negotiabelt transportdokument. Men det er ikke meningen at dokumentet skal tillegges egenskaper utfra denne begrepsbruken, selvsagt bortsett fra de egenskapene RR uttrykkelig tillegger dokumenter som kalles negotiable. Ved denne begrepsbruken ligger det således ingen import av noen udefinerte forestillinger om hvilke egenskaper et dokument har, som i andre sammenhenger kalles negotiabelt.

Dette ble klargjort fra begynnelsen av i forhandlingene:

“The use of the word «negotiable» has been much discussed, and it is undoubtedly true that in some countries the use of the word is not technically correct when applied to a bill of lading. One may consider to use the word «transferable» as being more neutral. The draft instrument uses the expression «negotiable» on the grounds that even if in some legal systems inaccurate, it is well understood internationally (as is evidenced by the use of the word «non-negotiable» in article VI of the Hague Rules), and that a change of nomenclature might encourage a belief that a change of substance was intended.”¹⁹

¹⁹ A/CN.9/WG.III/WP.21 (2002) para 13.

At et ordrekonnossement i RR er definert som et negotiabelt dokument betyr da bare at det er et dokument som er overførbart i den forstand at rettighetene etter dokumentet overføres ved at dokumentet overføres. Det betyr ikke nødvendigvis at den som får rettigheter overført ved hjelp av dokumentet (i god tro) får bedre rettigheter enn avhenderen, slik det f eks er etter gjeldsbrevloven kap. 2. Dette er overlatt til nasjonal rett, og er det som skal diskuteres nedenfor.

Sjølovkomiteene har diskutert om det er riktig å bruke begrepet negotiabilitet på norsk i denne sammenhengen når det har så snever betydning. En har kommet til at det minst forvirrende er å holde seg til Rotterdamreglenes ordbruk. Særlig gjelder dette når komiteen uansett foreslår at Rotterdamreglenes negotiable dokumenter etter norsk rett skal tillegges noen klassiske negotiabilitetsvirkninger etter norsk rett.

3.10.3 Ikke-negotiabilitet

Et spørsmål denne klargjøringen av begrepet negotiabilitet i RR reiser, er hva som gjelder for dokumenter som ikke er negotiable i denne forstand. Kan de ikke brukes til å overføre rettigheter?

Etter gjeldende rett kan man godt omsette et rectakonnossement eller et rectagjeldsbrev slik at kjøperen blir kravshaver; han får bare ikke bedre rett enn den gamle kravshaveren. Men etter RR art 46 kan kravet etter et rectakonnossement bare gjøres gjeldende av den som er oppført som mottaker (jfr art 1 (11)):

“Art 46. Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

- (a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered... “

Alt presentasjonsklausulen gjør, er da å sikre den som har dokumentet i hende mot at godset utleveres til noen; vedkommende kan i prinsippet ikke selv gjøre kravet gjeldende selv med transportpåtegning.

Det kan nok tenkes at en transportør uansett vil ønske å utlevere mot et rectakonnossement med påtegning om at NN skal ha rett til å kreve godset utlevert. Transportpåtegningen fra den opprinnelige mottakeren gjør at transportøren har ryggen fri, og etter norsk rett trengs det ikke særskilt hjemmel for å overføre rettigheter. Men plikt til utlevering har transportøren etter RR ikke i slike tilfeller.

Ikke-negotiable transportdokumenter vil i praksis etter dette hos oss neppe skille seg mye fra negotiable når det gjelder selve utleveringsmekanismen.

3.10.4 Konnossementet som verdipapir

Om konnossement eller andre transportdokumenter skal tillegges rettslige egenskaper ut over de Rotterdamreglene tillegger dem, kan kalles spørsmålet om dokumentenes verdipapirvirkninger.

Typisk dreier dette seg om hvorvidt en godtroende erverver av dokumentet og rettighetene etter det skal få større rett enn avhenderen i forhold til konkurrerende erververe og/eller i forhold til transportøren. Sammen med utleveringsmekanismen brukes det til å avgjøre spørsmål som om godset under transport kan pantsettes etter panteloven § 4-1 (håndpantsetting av verdipapirer) og om overdragelse av dokumentet gir vern i selgerens konkurs. Slike spørsmål vil bli behandlet nedenfor.

3.10.5 Konkurrerende rettighetshavere til dokumentet

Sjøloven § 306 annet ledd lyder:

«Den som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter ikke å levere det fra seg til den det har kommet bort fra.»

Regelen tilsvarende gjeldsbrevloven § 14. Den innebærer at man normalt kan kjøpe et konnossement (med tilhørende rett til en vare) uten risiko for at rette eier av konnossementet tar det tilbake, f.eks. om det er stjålet («invindikabilitet»). Dette er et sterkere vern enn det vernet f.eks. en godtroende erverver av løsøre eller fast eiendom får. Tradisjonelt skulle dette lette omsetningen av varer under transport, og i en del markeder kan dette nok fremdeles ha en viss betydning.

Viktigst er det nok at den siste erververen av dokumentet – transportøren – trygt skal kunne «erverve» dokumentet og utlevere mot det, uten fare for senere å bli møtt med innsigelser som at dokumentet er stjålet. Vernet av transportøren i så måte er særlig viktig, fordi denne verken praktisk eller rettslig har noen mulighet til å avstå fra transaksjonen når varen først er blitt transportert. Men den tilsvarende regelen for transportøren følger allerede av utleveringsregelen i RR art 47.

Det at man har ervervet en rett til dokumentet, vil ikke si at man får varen dokumentet gjelder, og langt mindre en vare av den mengden og den kvaliteten man har betalt for. Men iallfall noen skjær i sjøen unngår kjøperen med denne reglen.

I f.eks. engelsk rett har man ikke en tilsvarende regel,²⁰ og det er nok ikke slik at man forventer en slik ekstinksjonsregel i den internasjonale varehandelen. Og i norsk innenrikshandel brukes ikke konnossement. Det kan likevel for sikkerhets skyld være grunn til å opprettholde regelen, som har lang tradisjon hos oss.

Regelen bør åpenbart ikke gjelde for dokumenter som (i Rotterdamreglenes forstand) er ikke-negotiable. Kan dokumentene egentlig ikke overdras, er det ingen grunn til å styrke erververens stilling når overdragelse likevel skjer.

Regelen bør altså begrenses til negotiable dokumenter. Men det bør være ytterligere begrensinger.

Når det er utstedt flere originaleksemplarer av dokumentet, kan hvert av dem gi rett til utlevering etter RR art 47. (For utøvelse av (annen) råderett er dette annerledes, se RR art 53 nr 3(a)). Men når det er utlevert mot et originaleksemplar, kan utlevering ikke kreves etter de andre, og de blir slik sett verdiløse. Et erverv av en av originalene er da bare erverv av en sjanse til å få lasten. En slik posisjon er det ingen grunn til å styrke med ekstinksjonsregler. Ekstinksjonsreglene bør derfor bare beskytte dem som etter det som fremgår av dokumentene (RR art 36(2)(d)) erverver et fullt sett av dokumentene. I handelspraksis kreves alltid et fullt sett.

²⁰ Debattista, Bills of lading in export trade (3. utg., Haywards Heath 2009) para 3.19.

På samme måte gir et negotiabelt transportdokument med utleveringsklausul etter RR art 47 nr 2 bare en sjanse til å få godset utlevert. Heller ikke for disse dokumentene bør derfor ekstinksjonsregelen gjelde.

På samme måte som at et papirdokument kan overdras av en urettmessig ihendehaver, kan det samme tenkes med elektroniske dokumenter f eks ette datainnbrudd. Det naturlige vil være at de samme reglene gjelder for elektroniske dokumenter som for papirdokumenter. Siden det ikke kan tenkes flere originaler av disse, vil det si at ekstinksjonsregelen over gjelder for negotiable elektroniske dokumenter uten utleveringsklausul.

3.10.6 Konkurrerende legitimasjonshavere

En erverver av et dokument som tilsynelatende gir rett til godset, kan bli skuffet ved utleveringen. Det kan nemlig være flere som påberoper seg et tilsynelatende like godt grunnlag for å få lasten utlevert. Dette kan hende f eks når flere originaler av et sett med originale dokumenter selges til forskjellige (hver av disse får rettigheter uten å påberope seg invindikabilitetsregelen drøftet ovenfor; konnossementet er jo ikke stjålet). En kan også tenke seg at det er utstedt flere sett originaler, eller at godset er solgt av besitteren uten at det fremgår at det dreier seg om en last som det er utstedt dokumentasjon for.

Transportøren skal slippe å skifte sol og vind i slike tilfeller, sjøloven § 303:

«Melder det seg flere mottakere som legitimerer seg ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal transportøren legge opp godset under sikker forvaring for rette mottakers regning. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.»

Det blir da opp til pretendentene å kjempe seg imellom. Denne konflikten blir tingsrettslig snarere enn transportrettslig, noe som kan ha betydning for lovvalsreglene.

Regelen i sjøloven § 303 bør videreføres og gjøres generell, slik at den gjelder alle typer konkurrerende utleveringskrav. Selv om transportøren etter RR (i motsetning til etter gjeldende sjølov) har en uttrykkelig plikt til å utlevere til legitimasjonshaveren, kan og bør ikke dette gjelde i slike tilfeller.

Regelen bør gjelde om legitimasjonshaver nummer to melder seg før alt godset er utlevert, slik at det godset som enda ikke er utlevert legges opp. For det godset som er utlevert, gjelder RR art. 47(1)(c) om at bare den først påberopte originalen av transportdokumentasjonen er gyldig.

Når retten skal avgjøre hvilken av legitimasjonshaverne som skal ha forrang – om noen – gir sjøloven § 303 første ledd en regel:

«Overdrar den som fremtrer som rett innehaver, jf § 302 første ledd, forskjellige eksemplarer av et ordre- eller ihendehaverkonnossement til flere personer, har den som først mottar et eksemplar i god tro, rett til godset. Er godset utlevert på bestemmelsesstedet til innehaveren av et annet eksemplar, plikter denne ikke å gi fra seg det som denne allerede i god tro har fått utlevert.»

Første punktum var nytt i ved sjøloven i 1994. Den bestemmer at det ved dobbeltsalg av last ikke er tidspunktet for salgsavtalene, men tidspunktet for mottak av konnossementet, som skal være avgjørende kjøperne imellom. Regelen har vært kritisert:

«Tross denne forbedring forekommer det meg å være en betenkelig sak å løse en konflikt hvor store økonomiske interesser kan stå på spill ved en alminnelig formel som legger vekt på noe som kan bero på rene tilfeldigheter og være uten enhver reell betydning. Hvem av de flere erververe som først har mottatt sitt eksemplar, kan bero på hvem som bor nærmest den stasjon hvorfra posten distribueres. Dette tidspunkt vil kunne være vanskelig å konstatere.»²¹

På det tidspunktet disse reglene først oppsto, var hovedregelen at rette eier kunne ta tilbake gods som var kommet bort. Konnossementet var slik sett det eneste legitimasjonsgrunnlaget. Senere har lov om godtroerverv av løsøre nr. 37/1978 endret denne hovedregelen, slik at også godset selv kan være et legitimasjonsgrunnlag. Dette gjelder både når avhenderen er besitteren (godset selges av transportøren) og når avhenderen har kontroll over godset i tredjemanns besittelse:

«Som utgangspunkt må det kreves at avhenderen nærmest har tingen fysisk i hende på en selvstendig måte, og at han har en ytre enerådighet over den. Men etter departementets mening bør en person i visse tilfelle anses legitimert til å rå over tingen med virkning som nevnt i §1, selv om han ikke fysisk har den hos seg. Det kan f.eks. dreie seg om salg av ting fra en forretning, og hvor tingen befinner seg på et lager som ligger et annet sted enn forretningen. Dersom tingen i et slikt tilfelle befinner seg under avhenderens faktiske herredømme, og han (eller hans folk) overleverer den til mottakeren, bør kravet til « besittelse » i §1 anses oppfylt. Departementet er klar over at det her vil kunne oppstå vanskelige grensetilfelle, men det bør overlates til rettspraksis å trekke opp de nærmere retningslinjer her.

I denne forbindelse kan nevnes at også såkalt middelbar besittelse - dvs hvor det er en tredjemann som sitter med tingen på avhenderens vegne - etter tilhøva vil kunne godtas som besittelse i forhold til §1. Et krav her må imidlertid være at denne person står under avhenderens ordre med hensyn til utlevering. Befinner tingen seg i et leid lagerlokale el, må det normalt være et vilkår at avhenderen eller hans folk har nøklene til lokalet.

Særlige problemer oppstår når tingen er levert til reparasjon eller deponert hos tredjemann og avhenderen bare sitter med en kvittering, oppbevaringsbevis o L. Dersom tingen ikke blir utlevert uten mot innløsning av innleveringsbeviset, bør avhenderen som utgangspunkt anses legitimert i forhold til §1, jfr nedenfor om praktiseringen av kravet til overlevering i et slikt tilfelle.»²²

Det er altså mulig å ekstingvere rettigheter i gods under et transportdokument også under godtroloven. Legitimasjonsreglene har etter dette blitt temmelig kompliserte og i beste fall vanskelige å praktisere. Det beste må da være å ikke ha egne ekstinksjonsregler av dette slaget i sjøloven.

Utgangspunktet blir da ved dobbeltsalg at den som først gjør avtale om kjøp av godset vinner rett til det. Erverv av en original av transportdokumentet kan i denne sammenhengen ha den betydning at det er klart at salgsavtalen skal oppfylles med akkurat denne skipningen, men dette er ikke en

²¹ Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utg., Oslo 1952) s. 502.

²² Ot.prp. nr. 56 (1976-77) s. 36.

verdipapirrettslig funksjon av transportdokumentet. En muntlig meddelelse ville gjort samme nytten (men er kanskje vanskeligere å bevise i ettertid).

Unntak kan gjelde når en av pretendentene har fått eksklusiv kontroll over godset i god tro. Da vil man kunne ekstingvere etter godtroloven. Men slik kontroll vil man ikke kunne få ved ett av flere originaler av transportdokumentet. Men antakelig må det godtas at man kan få besittelsen i godtrolovens forstand dersom man har alle eksemplarene av transportdokumentet, selv om det kan tenkes at konkurrerende godtroerverv skjer på grunnlag av fysisk besittelse av godset eller på grunnlag av et annet dokumentsett.

Etter dette kan det tenkes at flere er berettiget til å ekstingvere etter godtroloven. I disse sjeldne tilfellene bør vel den gå foran som sist oppfylte vilkårene for ekstinksjon. Heller ikke rettigheter vunnet ved ekstinksjon er beskyttet etter godtroloven. I praksis betyr dette at regelen opprettholdes om at den som har fått godset utlevert i god tro, ikke plikter å gi det fra seg. Lovteknisk vil det enkleste være ikke å videreføre sjøloven § 306 første ledd.

3.10.7 Stansningsrett

Sjøloven § 307 lyder:

«Den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller dennes bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.

Stansningsretten kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement.»

Første ledd speiler kjøpsloven nr. 27/1988 § 61 og dekningsloven nr. 59/1984 § 7-2, som fastsetter at en kjøpers konkursbo ikke kan beslaglegge en vare som ikke er mottatt av kjøperen, selv om den kjøpsrettslig sett er levert til kjøperen og er under transport til denne for dennes regning og risiko. I tråd med dette gis selgeren en stansningsrett, dvs en rett til å hindre at kjøperen mottar varen om han er insolvent, slik at den senere ikke kan beslaglegges av kjøperens konkursbo. Bestemmelsen er i sjørettslig sammenheng å betrakte som en innledning til andre ledd.²³

Annet ledd fastsetter at eventuell stansningsrett ekstingveres av den som erverver et konnossement i god tro fra den kjøperen som omtales i første ledd. Bestemmelsen bygger altså på en forutsetning om at stansningsretten ikke bare kan gjøres gjeldende overfor denne kjøperen, men også overfor den kjøperen har overdratt sine rettigheter til. Dette er iallfall ikke tilfelle om denne har ekstingvert stansningsretten etter godtroloven.

Etter RR har en erverver av et negotiabelt transportdokument et ubetinget krav på utlevering fra transportøren.²⁴ Selgeren kan ikke utøve noen kontroll over forsendelsen, fordi denne etter forutsetningene ikke har alle originalene av transportdokumentet.²⁵ Regelen i sjøloven § 307 andre ledd følger da langt på vei av de alminnelige reglene.

²³ Se nærmere om selgerens interesse i kjøpesummens betaling et transportrettslig perspektiv Selvig, Fra kjøpsretten og transportrettens grenseland (Oslo 1975) s. 62 fg.

²⁴ RR art 47. Om et forslag om å gjøre unntak for stansningsretten her, se A/CN.9/591 (2006) para 234.

²⁵ RR art 51. Se om dette A/CN.9/WG.III/WP.21 (2002) para 186.

Det er ikke helt klart om disse reglene også beskytter en erverver som vet om at selgeren ønsker å utøve stansningsrett og har rett til det. Noe krav om god tro finnes verken i definisjonen av ihendehaver (RR art 1(10)) eller i utleveringsregelen i art 47(1). Men i en litt annen sammenheng er det et godtrokrav i art 47(2)(e), og art 2 har en generell henvisning til et godtrokrav.²⁶ De beste grunner taler vel for at en erverver av et transportdokument må respektere rettigheter denne vet om eller burde vite om, og at transportøren ikke kan levere med befriende virkning dersom denne ikke er i aktsom god tro.

Det kan hende at selgeren med stansningsrett vil utøve denne ved rettslige skritt ikke mot transportøren, men mot mottakeren. I så fall kan det være på sin plass med en bestemmelse som sjøloven § 307 andre ledd, slik at en mottaker er beskyttet mot slikt når han har ervervet et negotiabelt transportdokument i god tro. Regelen bør ha samme virkeområde som invindikabilitetsregelen, jf ovenfor.

3.10.8 Andre regler om tillit til dokumentet

Et dokumentets karakter av å være et verdipapir styrkes av at en kan stole på at en kan gjøre gjeldende de kravene som fremgår av dokumentet – om disse reglene knytter seg til dokumentet og omsetningen av det. Typisk gjelder dette regler om såkalt kreativ legitimasjon (gjeldsbrevloven §§ 15 fg).

Det mest bemerkelsesverdige med krav etter sjørettslige transportdokumenter (som andre sjørettslige krav), er at alt man kan være sikker på å kunne håndheve, er et temmelig begrenset erstatningskrav (se særlig RR art 59 fg). Lasterelaterte krav er heller ikke sikret ved sjøpant, og kan være vanskelige å håndheve. Den rettslige forventingssikringen er slik sett i utgangspunktet ganske svak, også om kravet er knyttet til et dokument.

Sjøloven §§ 299 og 300 gir regler om at den som erverver et konnossement i god tro alltid kan legge lastebeskrivelsen i konnossementet til grunn (om ervervet skjer ved innløsning), selv om den skulle være uriktig. Dette har vært oppfattet som et spesielt tilfelle av verdipapirrettslig ekstinksjon.²⁷ Men en kan like gjerne se det som et utslag av alminnelige regler om informasjonsansvar. I allfall etter RR er dette naturlig, siden slike godtroregler der også er knyttet til lastebeskrivelsen i elektroniske dokumenter og ikke-negotiable dokumenter (RR art 41).

Transportdokumentene angir vilkårene for transporten, og definerer slik sett den forventningen som en erverver av dokumentet (som ikke er avsenderen) kan legge til grunn (sjøloven § 292). Men det er lite naturlig å se dette som en verdipapirrettslig regel, for klausulene i transportdokumentet kan også påberopes av en erverver som er ondtroende i den forstand at vedkommende kjenner til at det gjelder andre vilkår i forholdet mellom transportøren og avsenderen. Det dreier seg jo om et løfte overfor den som kan påberope seg transportdokumentet, ikke om et utsagn om hva som gjelder i forholdet mellom avsender og transportør. Brukes ikke transportdokument, kan for øvrig avtalevilkårene tenkes etablert på annen måte.

Et transportdokument kan også inneholde opplysninger om f.eks. anvendt liggetid i lastehavn (ved felles liggetid for lasting og lossing), om påløpt demurrage, om godset er lastet på dekk og om frakt

²⁶ Av interesse kan det også være at man i en annen sammenheng avviste å sette inn et uttrykkelig godtrokrav fordi det var selvsagt, se A/CN.9/621 (2007) para 303.

²⁷ Hagstrøm: Obligasjonsrett (Oslo 2003) s. 881.

skal betales av mottakeren, eller bakgrunnsretten kan tillegge det betydning at slike opplysninger mangler. Slikt kan ses både under begge synsvinklene ovenfor (informasjonsansvar og avtalevilkår), men neppe som verdipapirrettslige ekstinksjonsgrunnlag.

3.10.9 Forholdet til gjeldsbrevlovens system

Etter systemet gjeldsbrevloven kap 2 har man fire verdipapirregler. Den første er reglen om invindikabilitet (overføringslegitimasjon) i gjeldsbrevloven § 14, som allerede er nevnt. Derneft har man innl sningsregelen i § 21 og reglen om kvitteringslegitimasjon i gjeldsbrevloven § 19, som korresponderer med reglene i RR § 47. Endelig er det regler om hvilke innsigelser som behold overfor godtroende erverver som gjøre rettighetene etter dokument gjeldende (kreativ legitimasjon, gjeldsbrevloven §§ 15 fg), der sjøloven iallfall ikke har klare paralleller.

Det er antatt at gjeldsbrevloven supplerer sjøloven på dette punktet:

«Omsetningsgjeldsbrevne er fortsatt en viktig gruppe av negotiable dokumenter, og det er vanlig å se bestemmelsene i kap. 2 som utslag av de alminnelige regler om hvilke rettsvirkninger som i norsk rett er knyttet til slike dokumenter. Dette har liten betydning for veksler og sjekker som er undergitt utførlig særskilt lovregulering, men i forhold til konnossementer vil bestemmelsene i kap. 2 kunne komme analogisk til anvendelse og dermed supplere de hovedregler lov 24. juni 1994 nr. 39 om Sjøfarten (sjøloven eller sjøl.) inneholder for konnossementer.»²⁸

Sjølovkomiteen anser det som en fordel om dette kommer klarere til uttrykk i sjøloven, og foreslår en henvisningsbestemmelse. Bestemmelsens virkeområde foreslås avgrenset på samme måte som invindikabilitetsregelen (se ovenfor).

De verdipapirrettslige reglene følger ikke samme lovvalgsregler som de transportrettslige reglene.²⁹ Selv om et transportdokument inneholder en lovvalgsklausul med henvisning til engelsk rett, kan meget vel de norske verdipapirrettslige reglene gjelde om dokumentet er utstedt i Norge. For å minne om dette har henvisningsbestemmelsen med et forbehold om at norsk rett gjelder.

3.10.10 Mortifikasjon

Sjøloven § 305 gir en regel om mortifikasjon av konnossementer. Regelen bør videreføres på innløsningspapirer og negotiable dokumenter enten ekstinksjonsreglene, som diskuteres her, videreføres eller ikke.

Mortifikasjonsreglene gjelder bare papirdokumenter. Det kan nok være behov for tilsvarende regler for elektroniske dokumenter om nøkkelen til dokumentene har kommet bort. Men slike regler forutsettes ivaretatt av regler etter RR art 9.

Mortifikasjon av et dokument er strengt tatt et unntak fra pliktene etter RR, da det kan innebære utlevering uten de nødvendige dokumenter. Det må imidlertid antas at slike spesialtilfeller er overlatt til nasjonal rett.

²⁸ Erling Selvig: Lov om gjeldsbrev, rettsdata.no, note 38. Se også Lyngs , Negotiable dokumenter (København 1972) s. 291.

²⁹ Gaarders innføring i internasjonal privatrett (3. utg., Oslo 2000) s. ?.

Reglene i RR art 46 (b) og (c) og 47(2) vil trolig redusere behovet for mortifikasjon av transportdokumenter.

3.10.11 Transportdokumenter som varerepresentativer

Det følger av det som er sagt ovenfor at negotiable transportdokumenter kan ha visse verdipapiregenskaper om de holdes samlet i et fullt sett av originaler og ikke inneholder en utleveringsklausul. I slike tilfeller kan en si at transportdokumentet fullt ut representerer varen. Man kan da pantsette varen under transport etter panteloven § 4-1. Videre vil overlevering av dokumentet eller dokumentsettet gi rettsvern mot overdrageres konkursbo, på likende måte som om varen selv skulle være overlevert.

3.11 Miljøaspektet

Det var generell enighet om betydningen av å flette inn hensynet til miljøet. Det var enighet om at utkastet § 264 annet punktum var en egnet bestemmelse. Noe tvil ble derimot reist rundt utkastets § 276 annet punktum, dels om denne (vedrørende forsinkelse) var nødvendig når miljøaspektet allerede inngikk vedrørende plikter; dels om bestemmelsen ble noe bortgjemt i en i utgangspunktet misligholdsbestemmelse vedrørende forsinkelse. Det var imidlertid enighet om realiteten i utkastet men at en skulle se nærmere på plasseringen av bestemmelsen. Det ble videre påpekt at punktet muligens ikke får sin parallell i det danske utkast og at miljøbestemmelsene (§ 264 og eventuelt § 276) må omtales i de norske forarbeidsmerknadene.

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.

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

4 Ratifikasjon og ikrafttredelse

Enkelte merknader fremkom også til punkt 5: dels at komiteens anbefaling kommer klarere fram som konsekvens av premissene for anbefalingen, og dels at merknadene om reglenes godhet kanskje suppleres med eksemplifisering.

4.1 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.

4.2 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.

4.3 Overgangsordninger

Dersom en slik ratifikasjonspolitikkk 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 rettsstilstanden bli for kompleks. Den Rotterdamregel-lovgivningen komiteen foreslår bør derfor bare gjennomføres etter ratifikasjon.

4.4 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.

5 Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

5.1 Grundlæggende fortolkningsprincipper og formkrav

Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholder et skriftlighedskrav til de i artiklen nævnte bestemmelser. Sølovsudvalget har af hensyn til læsevenligheden valgt at implementere skriftlighedskrav direkte i de enkelte bestemmelser, der er nævnt i artikel 3. Bestemmelsen skal forstås således, at der ikke foreligger et krav om skriftlighed i forhold til de øvrige informationer m.v., der skal gives i medfør af andre end de i artikel 3 nævnte bestemmelser.

5.2 Til § 251 Definitioner

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 1, og indeholder en række væsentlige definitioner af de i forslaget til kapitel 13 anvendte begreber.

Definitionerne er opstillet i den rækkefølge, de definerede begreber anvendes i Rotterdam-reglerne. Definitionerne er ikke blot mere formelle bestemmelser, men har afgørende betydning for forståelsen af rækkevidden og betydningen af de enkelte artikler. I ganske stor udstrækning fastlægges Rotterdam-reglernes materielle indhold via definitionerne i artikel 1. Det vil derfor være nyttigt at konsultere forslaget til § 252 til forståelse af de relevante bestemmelser.

Sølovsudvalget har af hensyn til forståelsen valgt at tilføje yderligere tre definitioner til Rotterdam-reglernes definitioner. Det drejer sig om "enkelt dokument" nr. 31, "konvention" i nr. 32 og "konventionsstat" i nr. 33, jf. nedenfor.

5.2.1 Transportaftale

En transportaftale defineres som en aftale om transport af gods, der sker mod vederlag, fra et sted til et andet. En del af transporten skal efter aftalen gennemføres til søs for at kunne være en transportaftale i forslaget til kapitel 13's forstand og vil også kunne omfatte godstransport med andet transportmiddel. Rotterdam-reglerne dækker således dør-til-dør transporter (multimodale transporter) med et søled. Forslaget til kapitel 13 får hermed et væsentligt bredere anvendelsesområde end de hidtidige søtransportkonventioner og sølovens nuværende bestemmelser, der alene vedrører transport af gods til søs. Dette kommer til udtryk i udformningen af bestemmelserne.

Det er i Rotterdam-reglerne ligesom i alle de hidtidige søtransportkonventioner afgørende, hvilken transport, der er aftalt. Om transporten rent faktisk udføres på den aftalte måde eller en anden måde vil normalt ikke være afgørende for reglernes anvendelse (men kan eventuelt være kontraktbrud fra transportørens side). Vælger transportøren således at udføre en transport omfattet af Rotterdam-reglernes definition af transportaftale med et andet transportmiddel end det aftalte, vil det alligevel være Rotterdam-reglernes regler, der kommer til anvendelse.

I en række tilfælde indeholder transportaftaler ikke nogen angivelse af, med hvilke transportmidler transporten skal afvikles, eller der kan i aftalen være optioner for transportøren til at afvikle med forskellige transportmidler. Det drøftedes under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, §§ 51-75 og A/CN.9/576, §§ 33-34, at medtage en bestemmelse i tilknytning til definitionen af transportaftale, hvorefter en transportaftale, der intet siger om den påtænkte transportform, eller som indeholder en option til at anvende en bestemt transportform etc., skal anses som en aftale under Rotterdam-reglerne, hvis transporten faktisk afvikles helt eller delvist som en søtransport. UNCITRAL besluttede dog, at en sådan bestemmelse ikke skulle medtages, men det blev samtidig præciseret, at en aftale om hel eller delvis

søtransport kan foreligge såvel explicit som implicit. Transportaftaler med optioner eller hele åbne aftaler vil således ved en fortolkning kunne kvalificeres som værende søtransportaftaler eller en anden form for transportaftale, f.eks. en vejtransportaftale. Der er nedenfor i bemærkningerne til forslaget til § 258 nærmere redegjort for dette kvalifikationsspørgsmål.

En transport af gods uden et aftalt eller forudsat søled eller uden vederlag vil ikke, efter definitionen, være en transportaftale i forslaget til kapitel 13's forstand.

5.2.2 Kvantumkontrakt

Udtrykket "kvantumkontrakt" er defineret som en aftale om transport af gods, hvor en bestemt mængde gods er fordelt på en række transporter inden for et angivet tidsrum. Angivelsen af, hvor meget en "bestemt" mængde af gods udgør, er ikke afgørende, således er det muligt blot at angive en minimumsmængde af gods, der forventes transporteret under en kvantumkontrakt. I forhold til det angivne tidsrum, blev det under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576 § 56, bemærket, at der er tale om en begrænset tidsrum, da en transportør ikke tidsubegrænset kan reservere plads til en afsender.

Kvantumkontrakter er transportaftaler i Rotterdam-reglernes forstand. De er derfor som sådanne omfattet af Rotterdam-reglerne, når de kan karakteriseres som transportkontrakter i linjefart. Der henvises herom til bemærkningerne nedenfor til forslaget til § 252. Det forhold, at en kvantumkontrakt i linjefart er omfattet af Rotterdam-reglerne, betyder ikke nødvendigvis, at Rotterdam-reglernes bestemmelser er præceptive i henhold til forslaget til § 255 om Rotterdam-reglernes præceptive karakter. Rotterdam-reglerne giver for visse kvantumkontraktens vedkommende vidtrækkende aftalefrihed, jf. nærmere forslaget til § 256 og bemærkningerne hertil nedenfor.

Definitionen af kvantumkontrakter er herudover relevant for forslaget til § 319 om værneting og forslaget til § 320 om voldgift.

Bortset fra det nævnte indeholder Rotterdam-reglerne ikke særlige bestemmelser om kvantumkontrakter.

Gældende sølovs §§ 362-371 indeholder bestemmelser om rettigheder og pligter for parterne i en kvantumkontrakt. Disse regler videreføres uændret.

5.2.3 Linjefart

For at en transportydelse kan betegnes som værende linjefart, er der i medfør af bestemmelsen to kriterier, der skal være opfyldt. Det ene kriterium er, at transporten skal gennemføres med et skib, der sejler efter en fast ruteplan, som er offentligt tilgængelig, mens det andet kriterium er, at transportydelsen skal være udbudt til offentligheden gennem alment tilgængelig annoncering eller tilsvarende. Selve begrebet transportydelse udelukker ikke andre ydelser som eksempelvis opbevaring af gods i transit. Definitionen blev under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne bevidst gjort relativt bred med henblik på tilstrækkelig fleksibilitet for at kunne omfatte udviklingen i linjefartsvilkår og -praksis.

5.2.4 Ikke-linjefart

Begrebet ikke-linjefart omfatter alle de transportydelser, som ikke falder ind under definitionen af linjefart. Det kan således eksempelvis være en transportydelse, der ikke er offentligt udbudt, men som dog stadig til dels har karakter af en rutebart.

De to begreber i nr. 3 og 4 er relevante for, hvornår bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 finder anvendelse, jf. forslaget til §§ 253 og 254.

5.2.5 Transportør

Definitionen af transportør er baseret på de tilsvarende definitioner i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne: det kontraktretlige princip, hvoraf fremgår af en transportør er den, der indgår en transportaftale med en afsender, jf. definitionen i nr. 8. Transportøren, der er kontraktretligt forpligtet til at transportere godset, er ikke nødvendigvis den, der også udfører transporten. Det er uden betydning, om transportøren selv indgår aftalen, eller om aftalen indgås i transportørens navn og på vegne af denne ved en fuldmægtig, agent eller anden juridisk person.

5.2.6 Utførende transportør

Inden for skibsfart og ikke mindst linjefart anvender den kontraherende transportør - transportøren - i betydelig udstrækning undertransportører, stevedorer, "independent contractors" og andre parter ("subcontractors") til afvikling af transportopgaverne. Udtrykket "udførende part" anvendes i Rotterdam-reglerne og i forslaget til kapitel 13 som et overbegreb omfattende alle sådanne personer, der udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser. Begrebet udførende part har især betydning for, hvem transportøren har ansvar for. Det er derimod ikke enhver udførende part som selv kan holdes ansvarlig under Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13, idet alene sådanne udførende parter, der er maritime udførende parter – jf. forslaget til nr. 7 – som kan holdes direkte ansvarlige for skade m.v. indtruffet under sådanne led i transportens afvikling, som den maritime udførende transportør står for, jf. nærmere forslaget til § 274 og bemærkningerne hertil nedenfor.

Af forslaget til nr. 6 fremgår, at for at kunne karakteriseres som en udførende part skal denne part udføre eller påtage sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser med hensyn til modtagelse, transport, lastning m.v.. Det drøftedes indgående under forhandlingerne i UNCITRAL, hvor store krav der skulle stilles, for at en person kan karakteriseres som en udførende transportør. UNCITRAL afviste, at enhver person, der direkte eller indirekte arbejder for transportøren, og som blot udfører en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, skulle kunne anses for at være en udførende transportør. CMI foreslog grundlæggende, at der skulle stilles krav om, at den pågældende fysisk skulle udføre transportørens forpligtelser med hensyn til en række nærmere opregnede opgaver: transport, godshåndtering og opbevaring. Dette var en mere snæver definition af udførende part. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev der, jf. A/CN.9/WG.III/WP.34 foreslået en lidt mere omfattende definition, nemlig at det skulle være tilstrækkeligt, at en person blot "udfører eller påtager sig at udføre" en række nærmere opregnede opgaver blandt transportørens forpligtelser. Forskellen mellem disse to definitioner lå først og fremmest i, at den mere omfattende definition medtog transportører og andre personer - ofte de såkaldte Non Vessel Operating Carriers (NVO) - der som mellemmand påtager sig en transportforpligtelse over for transportøren, men som ikke selv står for udførelsen heraf. Det blev anført, at sådanne personer ikke burde kunne slippe ud af ansvar ved blot at delegere deres forpligtelse videre. Denne mere omfattende definition blev vedtaget af UNCITRAL.

Det fremgår af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544 § 36, at selv om der blev vedtaget en relativ bred definition af udførende part, ville afsenderen kunne vælge at sagsøge den skadevoldende udførende transportør direkte i stedet for at skulle inddrage hele kæden af mellemmand.

En person er kun en udførende transportør i forslaget til § 251, nr. 6's forstand, hvor den pågældende udfører opgaver med hensyn til godsets modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, losning, udlevering eller med hensyn til omsorg for godset, og forudsat at den pågældende direkte eller indirekte handler på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Har de forpligtelser efter transportaftalen, som en person opfylder på vegne af transportøren, ikke relation til godset, er der ikke tale om en udførende transportør. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det slået fast, jf. A/CN.9/544 § 174, at en lods f.eks. ikke vil blive anset som udførende transportør.

Det andet led i forslaget til § 251, nr. 6 er medtaget for at præcisere, at en udførende part kun er sådanne personer, der arbejder direkte eller indirekte for transportøren. Hvis afsenderens m.v. ansatte eller agenter udfører arbejde i henhold til aftale efter forslaget til § 262, stk. 2, som ellers ville være transportørens arbejde efter transportaftalen, bliver sådanne ansatte eller agenter ikke udførende parter, jf. A/CN.9/621 § 143.

5.2.7 Maritim udførende part

En maritim udførende part er defineret som en delmængde af begrebet udførende part, jf. forslaget til nr. 6. Herefter er en maritim udførende part en sådan part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 i perioden fra godsets ankomst til skibets lastehavn, til godset forlader lossehavnen. Det fastsættes endvidere i definitionen, at en indlandstransportør kun er en maritim udførende part, hvis indlandstransportørens tjenester udelukkende udføres eller skal udføres inden for havneområdet, hvor godset blev modtaget til søtransport eller blev udleveret efter søtransport.

En indlandstransport kan efter Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/621 § 144, ikke blot være en vej- eller banetransport, men også en transport ad indre vandveje.

Kravet, om at en indlandstransportørs tjenester udelukkende skal udføres inden for havneområdet, for at indlandstransportøren kan anses for at være en maritim udførende part, gælder ikke andre former for tjenesteydelser, der udføres dels i havnen og dels udenfor - f.eks. opbevaring af gods. Den, der leverer sådanne tjenesteydelser, vil derfor være ansvarlig under kapitel 13 for den del af ydelsen, der erlægges i havnen. Det samme gælder f.eks., hvor tjenesteydelser, der ikke er transporttjenesteydelser, forberedes og tilrettelægges uden for havneområdet, blot de relaterer sig til opgaver, der udføres i havneområdet. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621 § 145, nævntes konkret, at "stowage planners" meget vel kunne udføre deres arbejde helt uden for et havneområde, men at disse personer givet burde anses for maritime udførende parter.

Forslaget til § 274 definerer ikke, lige så lidt som Rotterdam-reglerne, hvad der skal forstås ved en havn og et havneområde. Heller ikke den gældende sølovs § 274 eller Hamburg-reglerne, der begge anvender havnebegrebet, definerer dette. Det blev ikke anset for muligt i UNCITRAL at fastsætte en almindelig accepteret definition. Spørgsmål blev derfor overladt til national ret.

5.2.8 Afsender

Afsenderen defineres som den, der indgår en transportaftale med transportøren. Det afgørende er her den kontraktretlige forpligtelse, der går igen fra definitionen af transportøren. Afsenderen er dermed ikke nødvendigvis den, der leverer godset til transport. Denne person er i modsætning til i søloven i dag ikke

særskilt definert, men kan etter omstendighetene være sammenfallende med afsenderen eller især den såkalte kontraktbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9. Da transportørens kontraktspart er definert som afsender kan denne i visse situationer, eks. i "frit ombord"-kjøb (FOB), være lig med mottager.

...

5.2.9 Kontraktbestemt avsender

Kontraktbestemt avsender defineres som den som samtykker i å bli oppført som avsender (shipper) i transportdokumentet. I hovedsak er dette myntet på "fritt ombord"-kjøb (fob) hvor den som leverer godset for transport normalt er en annen part enn avsenderen (transportørens medkontrahent). I slike tilfeller av fob-kjøp vil kontraktbestemt avsender sammenfalle med sjølovens partbetegnelse; avlaster. Det er likevel en forskjell i forhold til gjeldende rett ved at oppføring av kontraktbestemt avsender i transportdokumentet betinger dennes samtykke, se nærmere merknadene til utkastet § 291

Samtykkekravet er reelt. At man har mottatt et dokument uten protest der en er oppført som Kontraktbestemt avsender innebærer i seg selv ikke et samtykke til å stå som Kontraktbestemt avsender.

5.2.10 Ihendehaver

Ihendehaver defineres som den som er i besittelse av et negotiabelt dokument, enten ihendehaver- eller ordredokument, etter de nærmere kriterier som angis i lovteksten. Definisjonen samsvarer med sjøloven § 292 annet ledd, jf § 302 første ledd.

Begrepet brukes også om elektroniske dokumenter. Her er ihendehavelse det samme som eksklusiv kontroll over rettighetene etter det elektroniske dokumentet.

5.2.11 Mottaker

Mottaker defineres som den som har rett til å få godset utlevert etter en transportavtale eller et transportdokument. Ved innløsningsdokumenter (negotiabelt dokument eller rekta-dokument) vil mottaker normalt være den som er legitimert ved dokumentet, se likevel bestemmelsene om utlevering etter instruks i utkastet §§ 308 og 310. Ved ikke-negotiabelt dokument (sjøfraktbrev) vil mottaker være den som er utpekt som mottaker i dokumentet, se likevel bestemmelsene om utlevering etter instruks i utkastet § 307, og reglene om adgang til endring av mottaker i utkastet § 313 nr. 1 bokstav c).

I de i praksis sjeldne tilfeller hvor transportdokument ikke benyttes vil mottaker fremgå av transportavtalen.

5.2.12 Råderett

Råderett defineres som retten, etter transportavtalen, til å gi instruks vedrørende godset i samsvar med §§ 313 til 317, se merknadene til disse bestemmelsene. Bestemmelsene om råderett har ingen direkte parallell i sjøloven.

5.2.13 Rådighetshaver

Rådighetshaver er definert som den som etter § 313 kan utøve råderett, se merknadene til denne bestemmelsen.

5.2.14 Transportdokument

Transportdokument defineres som dokument utstedt av transportøren som bevis for mottatt gods og bevis for inngått transportavtale. Definisjonen samsvarer med sjøloven § 292 første ledd nr. 1 (konnossement) og § 308 første ledd nr. 1 (sjøfraktbrev).

5.2.15 Negotiabelt transportdokument

Negotiabelt transportdokument defineres som transportdokument som ved egnet betegnelse angis å være et ihendehaver eller ordredokument, se også utkastet § 251 nr. 10. Definisjonen samsvarer i hovedsak med definisjonen av konnossement, jf. sjøloven § 292 første ledd nr. 2 og annet ledd.

Det er likevel en endring i forhold til gjeldende rett ved forståelsen av såkalte rekta-dokumenter (straight bills of lading), dvs. innløsningsdokumenter med navngitt mottaker (se bl.a. utkastet §§ 308 og 314 nr. 2). Etter sjøloven anses innløsningsdokument (konossement) med navngitt mottaker for å være negotiabelt med mindre rekta-klausul er påført, sjøloven § 292 annet ledd annet punktum. Etter utkastet er innløsningsdokument med navngitt mottaker ikke et negotiabelt dokument fordi et negotiabelt dokument skal være ledsaget av uttrykkene "til ordre", "negotiabelt" e.l.

5.2.16 Ikke negotiabelt transportdokument

Ikke-negotiabelt transportdokument defineres som negasjonen til negotiabelt transportdokument. Typisk vil det her dreie seg om sjøfraktbrev eller rekta-dokument; innløsningsdokument med navngitt mottaker og som ikke inneholder ordreklausul, jf. merknadene til foregående punkt.

5.2.17 Elektronisk kommunikasjon

Elektronisk kommunikasjon defineres bredt som kommunikasjon som skjer elektronisk. Den praktiske betydning fremgår av utkastet §§ 293 til 295, se merknadene til disse. Med spredte unntak (sjøloven § 296 tredje ledd) har reglene om elektronisk kommunikasjon ingen parallell i sjøloven.

5.2.18 Elektronisk transportdokument

Elektronisk transportdokument følger definisjonen for papirdokument, se punkt 5.2.14. Mens Rotterdamreglene ikke kaller elektroniske dokumenter for dokumenter, har man for enkelhets skyld valgt å bruke samme begrep i oversettelsen.

5.2.19 Negotiabelt elektronisk transportdokument

Negotiabelt elektronisk transportdokument følger definisjonen for det tilsvarende papirdokument, se punkt 5.2.15.

5.2.20 Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument

Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument følger definisjonen for det tilsvarende papirdokument, se punkt 5.2.16.

5.2.21 Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument

Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som utstedelse i henhold til de prosedyrer som følger av utkastet § 294, se også utkastet § 296 bokstav b) vedrørende avsenderens krav på å få utstedt slikt dokument.

5.2.22 Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument

Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som overdragelse av den eksklusive rådigheten over slikt dokument, se utkastet § 294 med krav til de prosedyrer som skal være på plass, se også utkastet § 320 nr. 2 vedrørende selve rettighetsovergangen.

5.2.23 Transportopplysninger

Transportopplysninger defineres som de opplysninger om transportavtalen eller godset som inntas i transportdokumentet. Det dreier seg om opplysninger som aktualiseres i forbindelse med transportørens mottak av gods for transport, dvs. om opplysninger om godsets tilstand og beskaffenhet eller særskilte vilkår for transportavtalen slik denne er nedfelt i transportdokumentet, se bl.a. utkastet §§ 297 og 302 til 304 og merknadene til disse.

5.2.24 Gods

Gods defineres bredt som værende genstande af enhver type, herunder specifikt varer, dvs. halvfabrikata og produkter, samt handelsvarer. Dette innebærer – til forskel fra Haag-Visby-reglernes artikkel 1, litra c men tilsvarende Hamburg-reglernes artikkel 1, nr. 5 – at også levende dyr omfattes af begrebet.

Det er en betingelse for at udgøre "gods" i Rotterdam-reglernes forstand, at transportøren har påtaget sig at transportere godset i henhold til en transportaftale, jf. "undertakes to carry", hvilket innebærer en bredere forpligtelse end at transportøren blot har modtaget godset til transport, jf. A/CN.9/510 § 90. Gods omfatter også, jf. A/CN.9/645 § 79, tomme "containere", dvs. indretninger, der anvendes til at transportere gods i eller på.

Der er ikke, modsat Haag-Visby-reglernes artikkel 1, litra c, gjort en særskilt undtagelse for dækslast. Gods kan således umiddelbart transporteres som dækslast med de modifikationer, der følger af forslaget til § 267, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

5.2.25 Skib

Skib defineres bredt som værende et fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs. Der er dermed ikke krav til størrelsen eller indretningen, da det afgørende er, at fartøjet faktisk anvendes til at transportere gods. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/WG.III/WP.56 artikkel 1, note 21, p. 11, blev det bemærket, at der med "skib" menes et oceangående skib, mens begrebet "fartøj" tænkes anvendt mere bredt.

Der tilsigtes ikke med denne definition en ændring i forhold til hidtidig praksis i forhold til forståelsen af begrebet, og nærværende definition skal således alene ses i forhold til bestemmelserne i forslaget til kapitel 13.

5.2.26 Container

Begrebet container er et samlebegreb for samtlige indretninger, som anvendes til at transportere gods i eller på. UNCITRAL fandt dog ikke anledning til at præcisere jf. A/CN.9/WG.III/WP.56 note 23, at paller, der anvendes til at transportere gods på, jf. forslaget til § 280, stk. 2, også er omfattet af begrebet container, selv om det, jf. A/CN.9/552 §§ 48-49, blev foreslået at inkludere "paller" i definitionen.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/510 § 81, blev det bemærket, at definitionen alene er medtaget til brug for de bestemmelser, hvor "container" anvendes.

Selv om begrebet "container" efter en naturlig sproglig forståelse ikke betragtes som et samlebegreb for transportindretninger, har Sølvsudvalget dog alligevel fundet det mest hensigtsmæssigt at anvende begrebet som sådan. Det er dog vigtigt at bemærke, at Sølvsudvalget ikke hermed tilsigter ændringer i forhold til øvrige gængse betegnelser i transportforsikringer og andre standardvilkår.

5.2.27 Køretøj

Med begrebet køretøj forstås ethvert transportmiddel, der transporterer gods på vej eller bane.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.102 at udvide definitionen af "container" til også at omfatte "køretøjer". Formålet hermed var at sikre, at transportøren, på tilsvarende vis som for containertransporter, ifalder ansvar for beskadigelse af gods, der transporteres i eller på et køretøj, særligt når køretøjet transporteres på dæk. Endvidere ville man sikre, at et køretøj ikke i forbindelse med transportørens ret til ansvarsbegrænsning kunne henregnes som værende én "lasteenhed".

I stedet for at lade "container" omfatte køretøjer blev det under forhandlingerne i FN's Generalforsamling vedtaget, jf. A/63/17 § 61, jf. A/CN.9/645 § 78, at tilføje "road- and rail cargo vehicles" til de artikler, hvor det var relevant. FN's Generalforsamling instruerede, jf. A/63/17 § 127, konciperingsgruppen om at overveje alternativ formulering eller samlebegreb for at undgå for mange gentagelser. Det må lægges til grund, at dette er årsagen til, at "køretøj" blev indsat i konventionsteksten, jf. A/63/17 Annex I, p. 89, som et samlebegreb for et transportmiddel, der transporterer gods på vej eller med jernbane.

I forhold til at transportere sådanne køretøjer på dæk, var der i UNCITRAL enighed om, jf. A/CN.9/645 § 81, at køretøjer, dvs. til transport på vej eller på bane, skal være egnet til transport på dæk, og at skibets dæk skal være egnet til transport af sådanne køretøjer.

Definitionen har alene betydning for forslaget til kapitel 13 i søloven og skal ikke fortolkes ud fra definitioner i anden lovgivning, herunder færdselsloven.

5.2.28 Fragt

Fragt defineres som værende betaling for en godstransport, der gennemføres i henhold til en transportaftale.

Det oprindelige konventionsudkast, jf. A/CN.9/WG.III/WP 21, indeholdt et forslag til regulering af fragt, hvilket dog under forhandlingerne udgik. Definitionen er således alene relevant for forslaget til § 299. Det er bevidst, jf. A/CN.9/510 § 89, at definitionen ikke angiver, hvilken part, der er ansvarlig for at betale fragten. Dette må afgøres i henhold til parternes aftale eller relevant baggrundsret, da Rotterdam-reglerne ikke regulerer spørsmålet.

5.2.29 Hjemsted

Hjemsted er et samlebegreb for de steder, hvor enten en fysisk eller juridisk person eller en sammenslutning heraf, har vedtægtsmæssigt sæde, stiftelsesadresse, registreret hovedkontor, hovedvirksomhed eller for fysiske personer har sædvanligt opholdssted. Definitionen er relevant for forslaget til § 319.

5.2.30 Kompetent domstol

Med kompetent domstol menes en domstol i en konventionsstat, der har en fornøden retlig kompetence til at afgøre spørgsmål i relation til Rotterdam-reglerne.

5.2.31 Sjøtransportkonvensjonen

Med konvention menes de Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs. Rotterdam-reglerne benævnes også Rotterdam-reglerne.

5.2.32 Konventionsstat

Med konventionsstat menes en stat, der er part i Rotterdam-reglerne, det vil sige en stat, der traktatretligt er bundet af Rotterdam-reglerne enten ved ratifikation eller ved tiltrædelse uden forbehold.

...

5.2.33 KONVENSJONSLOVGIVNING

5.2.34 BESTEMMELSENE I DETTE KAPITTELET

5.3 Til § 252 Virkeområde

Bestemmelsen angir virkeområdet til kapittel 13. Virkeområdet knytter seg til definisjonen av transportavtale. Det er avgjørende at transporten har et element av sjøtransport, men ellers er transportmiddel uten betydning. Reglene vil som før ikke direkte gjelde transport utelukkende på ferskvann.

Det kan hende at en transport inngår som en del av en større avtale, der også for eksempel produksjon, lagerhold eller klargjøring av varen inngår. Om sjølovens regler får anvendelse må da bero på en helhetsvurdering av avtalen, der spørsmålet blir om transporten er hovedsaken.

Det er blitt mer og mer vanlig at transportavtaler ikke uttrykkelig spesifiserer hvilket transportmiddel som skal brukes. Etter ordlyden gjelder Rotterdamreglene bare når sjøtransport er avtalt. Men det vil være naturlig å tolke sjøloven slik lovens virkeområde også omfatter tilfeller partene har forutsatt sjøtransport eller at de sjørettslige reglene skal gjelde, eller transporten faktisk i stor grad er utørt med skip. Det vises til bemerkningene om multimodale transporter i **zzz**.

Utgangspunktet i forslaget er at reglene gjelder all sjøtransport, uansett sted, med tilhørende landtransporter. De internasjonale reglene er derved gitt et videre anvendelsesområde enn de selv angir, slik at de brukes også på transporten innen Norge. I Norge er det tradisjon for en slik utvidet anvendelse.

For transport innen Norge er ansvarsgrensene i dag harmonisert for alle transportformer (skjønt den siste hevingen av ansvarsgrensen for tap og skade på gods fra 17 til 19 SDR pr kg har enda ikke blitt gjennomført for alle transportformer), og det spesielle sjørettslige ansvarsunntaket for nautisk feil gjelder ikke i innenriks fart (se Ot.prp. nr. 34 (1995-1996)). Denne ordningen foreslås opprettholdt. Den spesielle regelen om nautisk feil er ikke lenger nødvendig, da dette unntaket ikke finnes i Rotterdamreglene. Når det gjelder forsinkelsesansvaret, er det de sjørettslige reglene som nå gir høyest ansvar, og reglene for de andre transportformene foreslås endret tilsvarende.

I internasjonal fart er virkeområdet begrenset til virkeområdet for Rotterdamreglene. Dette gir sikkerhet for at reglene anvendes der Norge etter forslaget vil ha påtatt seg en folkerettslig forpliktelse til å anvende dem, og der reglene har tvingende karakter. Men skulle man unntaksvis måtte anvende norsk rett i andre utenlandske forhold, vil det uansett kunne være naturlig å fylle ut avtalen med sjølovens regler.

I internasjonal fart er det avgjørende for reglenes virkeområde at både sjøtransportdelen og avtalen som helhet er grenseoverskridende. Om en vare fraktes fra et sted til et annet innen samme land, men via tredjeland, får reglene ikke anvendelse.

Internasjonalt er det diskutert om man kan avtale seg bort fra virkeområdebestemmelser ved å avtale fremmed rett. Sjøloven må imidlertid oppfattes slik at når en er innenfor virkeområdet og reglene er tvingende, så hindrer de at man avtaler seg bort fra dem både ved uttrykkelig avtale og en lovvalgsavtale. Om man kan unngå reglene ved jurisdiksjons- eller voldgiftsavtaler er behandlet nedenfor i kommentarene til §§ 320 fg.

Rotterdamreglene gir mulighet for å la en avtale omfatte hele transporten fra dør til dør. Men det er ikke noe påbud om at en avtale skal være så omfattende. Det er fullt mulig å påta seg en del av transporten, og overlate varen til en ny transportør ved transportoppdragets slutt. Dette gjelder også om den første transportøren samtidig har påtatt seg å bestille videretransporten. Betydningen av at transportøren utsteder transportdokument som også omfatter strekninger transportøren i utgangspunktet ikke har ansvaret for er regulert i § xxx.

Hvis en transport omfattes av reglene i dette kapitlet, er det naturlig at også eventuelle undertransportørers ansvar reguleres på samme måte. Det vil si at en lastebiltransport fra Geilo til Oslo som er et ledd i en internasjonal transport, reguleres av de internasjonale reglene. Var det ikke slik, ville undertransportøren lett bli eksponert for søksmål, fordi hans ansvarsgrenser ville være høyere enn hovedtransportørens. Men om undertransportøren ikke forsto eller burde

forstått at transporten var en del av en internasjonal transport, må han kunne påberope seg de nasjonale reglene om han unntaksvis skulle se seg tjent med det.

5.4 Til § 253 *Certepartifart mv*

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdam-reglernes artikkel 6 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikkel 5 og Hamburg-reglernes artikkel 2. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 253.

Den gældende sølovs § 253, stk. 1 angiver, at reglerne om transport af stykgods ikke finder anvendelse på certepartier for hel- eller delbefragtning af skib. For andre certepartier finder reglerne om transport af stykgods anvendelse. Ligeledes finder reglerne om transport af stykgods anvendelse, hvis der er udstedt et konnossement (bill of lading) under certepartiet, og dette enten er omsat efter udstedelse til befragteren eller er udstedt til en anden end befragteren.

Med forslaget til § 253, stk. 1 videreføres princippet fra gældende sølov om, at reglerne om transport af stykgods ikke finder anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib. Reglerne i forslaget til kapitel 13 vil da modsætningsvis finde anvendelse for andre certepartier, jf. også gældende ret.

Forslaget til § 253 indeholder undtagelser til udgangspunktet i forslaget til § 252, jf. ovenfor, og er af central betydning for reglernes anvendelsesområde. UNCITRAL nåede til enighed om, at undtagelsesbestemmelsen skulle omfatte rene kontraktretlige arrangementer, såsom certepartier, henholdsvis kommercielle arrangementer, der ikke nødvendigvis er et certeparti i traditionel forstand, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 § 37.

Der sondres i bestemmelsen mellem linjefart og ikke-linjefart. Aftaler om linjefart er generelt omfattet, dog således at certepartier o.l. i linjefart falder udenfor. Aftaler i ikke-linjefart er generelt undtaget, jf. A/CN.9/576, § 64, bortset fra visse aftaletyper, som, om end de afvikles i ikke-linjefart, dog har så klare lighedspunkter med transportaftaler i linjefart, at de omfattes, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, § 24. Disse transportaftaler omtales ofte som "on-demand"-transporter, dvs. aftaler, som, uden at der udstedes certeparti e.l., afvikles på grundlag af et transportdokument eller et elektronisk transportdokument. "On-demand"-transporter er typisk sæsonbetingede, mere uregelmæssige afskibninger. UNCITRAL fandt det nødvendigt at indføre denne "undtagelse fra undtagelsen" for at sikre, at transportaftaler, der omfattes af Haag-Visby-reglerne, også omfattes af Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes anvendelse er således på dette område ikke indskrænket i forhold til de transportkontrakter, der falder under Haag-Visby-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, § 29.

Når certepartier o.l. undtages fra reglerne i forslaget til kapitel 13, ligesom i de gældende regler i søloven og de hidtidige søtransportkonventioner, er den historiske begrundelse, at parterne i et certeparti formodes at have en ligeværdig forhandlingsposition, hvorfor der ikke syntes at være vægtige argumenter for at lade befragteren være beskyttet over for rederen (bortfragteren) af de præceptive bestemmelser i regelsættet.

Er der indgået et certeparti følger det af forslaget til stk. 1, at forslaget til kapitel 13 ikke finder anvendelse, uanset om skibet er hel- eller delbefragtet i linjefart. Der kan for engelsk ret henvises til sagen "the Tycho" (CA) [1999] 2 Lloyd's Rep. 11, hvor det er afgjort, at der i princippet ikke er forskel på et "slot charter", som er et certeparti for et forudbestemt antal TEU-containerer, og et "voyage charter", som er et rejsecerteparti.

Hvis der således er aftalt et "slot charter" for en linjefart, finder kapitel 13 ikke anvendelse. Tilsvarende gælder for "space charters", som er et certeparti for en forudbestemt andel af skibets kapacitet til transport af gods.

I overensstemmelse med det ovenfor anførte fastsættes det endvidere i forslaget til stk. 2, at transportaftaler i ikke-linjefart er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13. Forslaget til stk. 2 omfatter først og fremmest almindelige certepartier i "tramp fart". Som en undtagelse herfra fastsættes det, at **hvor der er udstedt transportdokument efter reglerne i forslaget til kapitel 13, og** der ikke for den pågældende transport tillige er udstedt certeparti e.l., omfattes sådanne transportaftaler, de såkaldte "on demand"-transporter, af forslaget til kapitel 13.

For så vidt angår volumenkontrakter var der oprindeligt indsat en bestemmelse, tilsvarende den, der fremgår af gældende sølovs § 253, stk. 1, om kvantumkontrakter. Det blev under forhandlingerne besluttet at lade bestemmelsen udgå, jf. A/CN.9/594, § 133. Baggrunden for dette var, at der var enighed om, at volumenkontrakter (også benævnt kvantumkontrakter) er en transportaftale i Rotterdam-reglernes forstand, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, §§ 31-34 og A/CN.9/594, § 130. En volumenkontrakt i linjefart er en transportaftale i Rotterdam-reglernes forstand, mens en volumenkontrakt i ikke-linjefart ikke er en transportaftale og derfor ikke er omfattet af Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes præceptive anvendelse på volumenkontrakter i linjefart afgøres dog i henhold til forslaget til §§ 255-257, hvor forslaget til § 256 alene omhandler volumenkontrakter. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 256 nedenfor.

5.5 Til § 254 Anvendelse for visse parter

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 7.

Forslaget til § 254 indebærer, at bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 kan anvendes i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, selvom der er indgået certeparti eller anden transportaftale, forudsat at den, der gør krav på en sådan anvendelse, ikke er oprindelig part i en transportaftale, der er undtaget i medfør af forslaget til § 253.

Bestemmelsen vedrører **kun** de tilfælde, hvor der er indgået en transportaftale eller et certeparti og hvor den senere berettigede opnår rettigheder, der fortrænger transportaftalens eller certepartiets bestemmelser helt eller delvist.

Det er ikke et krav, at der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument mellem parterne. Dette var et bevidst valg under forhandlingerne, jf. A/CN.9/594 § 137, og er bl.a. begrundet i ønsket om at fremtidssikre konventionsteksten ved at give markedet mulighed for at indrette sig i forhold til dokumentanvendelse, herunder også i forhold til den teknologiske udvikling. Der gælder således ikke et dokumentudstedelseskrav. I praksis vil det dog nok være hyppigt forekommende, at der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Afgørende er, at de parter, der påberåber sig anvendelse af forslaget til kapitel 13, ikke er oprindelige parter i en transportaftale eller et certeparti, der er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13. Retsvirkningen er, at den senere erhverver, f.eks. modtageren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 11,

vil kunne gøre de rettigheder, der følger af forslaget til kapitel 13, gældende, uanset at dennes overdrager ikke ville have kunne gøre disse gældende som følge af bestemmelsen i forslaget til § 253.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL vedtaget at angive de parter, der kan gøre rettigheder gældende over for transportøren, for at undgå at bestemmelsen fik et for bredt sigte, jf. A/CN.9/572 § 93. Opregningen må derfor antages at være udtømmende.

Bestemmelsen regulerer ikke eventuelle betingelser for overdragelse og indtrædelse i et retsforhold. Dette må således overlades til national ret og i sidste ende til en domstolsprøvelse.

5.6 Fravigelighed

I forslaget til § 255-257 angives omstændighederne for at fravige forslaget til kapitel 13 og angiver dermed også de situationer, hvor forslaget til kapitel 13 indebærer en præceptiv regulering.

5.7 Til § 255 Fravigelighed generelt

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 79 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3 og 5 og Hamburg-reglernes artikel 23. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 254.

Forslaget til § 255 er opdelt i et stk. 1, der omhandler transportøren og den maritime udførende part, og i et stk. 2, der omhandler vareinteresserne, jf. A/CN.9/576 § 53. Forslaget til stk. 1 bestemmer, at transportøren og den maritime udførende part kontraktretligt kun kan påtage sig øgede forpligtelser og ansvar, det såkaldte "one-way mandatory approach" jf. A/CN.9/576 § 46, mens stk. 2 indeholder en udvidet beskyttelse af afsenderen, der minder om forbrugerbeskyttelse, således at dennes forpligtelser og ansvar under forslaget til kapitel 13 hverken i positiv eller negativ retning kan ændres.

Forslaget til § 255 indeholder ikke henvisninger til, hvilke bestemmelser i forslaget til kapitel 13, der er præceptive hhv. deklaratoriske. For langt størstedelen af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 vil det næppe give anledning til tvivl, om disse har et præceptivt indhold, f.eks. forslaget til § 283, eller et deklaratorisk indhold, f.eks. forslaget til § 310. Særligt i forhold til forslaget til stk. 2 var der under forhandlingerne i UNCITRAL forslag om en "artikel for artikel" baseret tilgang til de enkelte bestemmelser præceptivitet, jf. drøftelserne under A/CN.9/576 § 79. Det blev dog fundet, at

det var mere hensigtsmæssigt at have en generel bestemmelse, jf. A/CN.9/621 § 160.

Af forslaget til stk. 1 fremgår, at hvis en bestemmelse i transportaftalen direkte eller indirekte begrænser transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser er denne ugyldig, jf. forslaget til § 255, selv om parterne i transportaftalen har aftalt dette. De øvrige bestemmelser i transportaftalen vil bestå uændrede, forudsat at de er gyldige. Der er dermed ikke tilsigtet en ændring i forhold til gældende § 254, der dog udtrykkeligt angiver, at øvrige bestemmelser forbliver gyldige. På tidspunktet for indgåelse af transportaftalen kan parterne således ikke aftale en sådan fravigelse. Parterne vil dog kunne aftale en sådan fravigelse på et senere tidspunkt. Hvis en sådan fravigelse skal kunne opretholdes, uanset forslaget til § 255, må en sådan senere aftale om fravigelse skulle indgås på det tidspunkt, hvor der består en tvist.

Det er kun transportøren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 5 og den maritime udførende part, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 7, der kan udvide sine forpligtelser og sit ansvar. At den maritime

udførende part også omfattes, skyldes, jf. A/CN.9/576 § 76, ønsket om en regulering af "Himalaya klausuler", der undtager eller begrænser den maritime udførende parts ansvar ved at give denne visse kontraktretlige fordele som denne ellers ikke ville kunne opnå. Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576 § 50, afvist at udstrække bestemmelsen til helt generelt at omfatte den udførende part, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 6.

Begrebet "forpligtelser" skal forstås generelt og vil således omfatte samtlige forpligtelser, der fremgår af forslaget til kapitel 13. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576 § 76, kunne der ikke samles støtte til et forslag om at skrive "ansvar for brud på en bestemmelse" i stedet for det bredere "ansvar for manglende opfyldelse sine forpligtelser", jf. forslaget til stk. 1, nr. 2.

Forslaget til stk. 1, nr. 3 indebærer, at en klausul om, at transportøren eller andre for hvem transportøren ifalder ansvar for, jf. forslaget til § 273, kan opnå ret til, herunder udbetaling af, vareforsikringen, er ugyldig.

Forslaget til stk. 2 følger modellen i forslaget til stk. 1, dog således, at forpligtelser eller ansvar for den i bestemmelsen nævnte personkreds hverken kan ændres i negativ eller positiv retning. Bestemmelsen angiver de personer, der omfattes, dvs. afsenderen, jf. forslaget til § 251, nr. 8, modtageren, jf. forslaget til § 251, nr. 11, rådighedshaveren, jf. forslaget til § 251, nr. 13, ihændehaveren, jf. forslaget til § 251, nr. 10 og den kontraktsbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9. Opregningen må antages at være udtømmende. "Consignors" blev under forhandlingerne i UNCITRAL slettet fra konventionsteksten, jf. A/CN.9/645 § 234 jf. §§ 21-24.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL fundet nødvendigt at beskytte afsender-siden mod bestemmelser i transportaftalen, der "forøger afsenderens ... ansvar", uanset at denne ikke har ret til at begrænse sit ansvar. Det kunne eks. være en bestemmelse i transportaftalen, der indebærer en udvidelse af afsenderens ansvar fra at være culpaansvar til at være (ulovbestemt) objektivet ansvar, jf. A/CN.9/594 § 151 og A/CN.9/621 §§ 157-160. En sådan bestemmelse vil med forslaget til stk. 2 være ugyldig.

...

5.8 Til § 256 **Kvantumskontrakter**

§ 256 implementerer Rotterdam-reglernes art. 80.

En meget betydelig godsmængde transporteres til søs under såkaldte kvantumkontrakter.

Kvantumkontrakter er i kapitel 13 defineret som "transportaftaler, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et angivet tidsrum", jf. § 251, nr. 2.

Kvantumkontrakter indgås udpræget af større virksomheder, der har behov for kontraktmæssigt at kunne binde en transportør til over en vis periode at transportere virksomhedens produktion eller indkøb eller dele heraf, for at kunne opnå sikkerhed for regelmæssig transport på vilkår, der er tilpasset virksomhedens behov. Målt på godsmængde gør kvantumkontrakter sig særligt gældende inden for trampfart, men i visse trafikker transporteres også i linjefart betydelige godsmængder typisk som containere, hvoraf en del som dør-til-dør transport på grundlag af kvantumkontrakter eller lignende kontrakter ("service contracts"). Dette gælder i dag særlig for trafik på **USA**.

Kvantumkontrakter er transportkontrakter i § 252's forstand. Det må afgøres på grundlag af bestemmelsen i § 253, om en kvantumkontrakt alligevel falder uden for kapitel 13. Det fremgår af § 252, stk. 1 sammenholdt med stk. 2, at kapitel 13 finder anvendelse på kvantumkontrakter, der afvikles i linjefart uden anvendelse af certeparti o.l. og på de såkaldte "on demand"-kontrakter, dvs. de lejlighedsvis transporter, der afvikles uden anvendelse af certeparti o.l. alene på grundlag af et transportdokument. Der henvises herom til bemærkningerne til § 253. Det nævnte gælder spørgsmålet, om selve kvantumkontrakten falder under kapitel 13. Med hensyn til de enkelte afskibningskontrakter under en kvantumkontrakt afgøres det direkte efter reglerne i kapitel 13 - dvs. §§ 253 og 254 - om kapitel 13 finder anvendelse herpå.

Hvor der foreligger en blandet kvantumkontrakt, dvs. en kontrakt, der afvikles både i linjefart og ikke-linjefart, må det antages, at den relevante rejses afviklingsform afgør, om konventionen finder anvendelse på kvantumkontrakten i relation til forhold, der vedrører den pågældende rejse. [Er der tale om forhold vedrørende kvantumkontrakten, der ikke har relation til den enkelte rejse, vil en eventuel tvist formentlig falde uden for kapitel 13's område?]

Medens kvantumkontrakter som transportkontrakter således er omfattet af kapitel 13's regler, giver § 256 mulighed for i meget vid udstrækning, men under strenge betingelser at fravige de fleste af kapitel 13's præceptive regler i kvantumkontrakten og i de konkrete transportaftaler, der ligger til grund for kvantumkontraktens afvikling. Hvor intet særligt er aftalt om fravigelse, finder reglerne i kapitel 13 deklaratorisk anvendelse på selve kvantumkontrakten. I den udstrækning kvantumkontrakten ikke fraviger kapitel 13, kan de enkelte transportaftaler, hvormed kvantumkontrakten afvikles, derimod ikke selv fravige kapitel 13.

Forholdet er således noget anderledes end under Haag/Visby-reglerne, Hamburg-reglerne og søloven. Kvantumkontrakter som sådan er ikke omfattet af Haag/Visby-reglerne og Hamburg-reglerne - uanset hvorledes de afvikles - og kun rent deklaratorisk reguleret i søloven (§§ 362-371). Derimod fastsætter sølovens § 253, stk. 2, at hvor en kontrakt angår transport af gods med skib fordelt på flere rejser inden for et givet tidsrum, finder bestemmelserne i sølovens kapitel 13 præceptivt anvendelse på hver enkelt rejse, dog således at udføres en rejse i henhold til certeparti, finder bestemmelserne kun anvendelse på et konnossement udstedt under certeparti, når konnossementet regulerer retsforholdet mellem transportøren og en indehaver af konnossementet.

For at være omfattet af det i § 251, nr. 2 definerede begreb "kvantumkontrakter" skal kontrakten vedrøre:

1. En specificeret mængde gods, som kan fastlægges som et minimum, et maksimum eller vedrøre en godsmængde i et nærmere bestemt interval,
2. som afskibes i en række afskibninger og
3. over en aftalt tidsperiode.

Er godsmængden uspecificeret, f.eks. om en fabriks løbende produktion over en given periode, eller er perioden ikke specificeret, er der ikke tale om en kvantumkontrakt i kapitel 13's forstand.

Kravet, om at der skal foreligge en række afskibninger, var genstand for stor diskussion i UNCITRAL, hvor mange delegationer fandt, at der skulle sættes visse minimumkrav. Dette blev dog afvist. F.eks. blev et krav om, at der skulle være tale om mindst 600.000 tons og mindst fem afskibninger afvist. Selv om der er tale om væsentligt mindre kvantiteter, kan der efter omstændighederne meget vel være tale om en

kvantumkontrakt i kapitel 13's forstand. Ved afgørelsen af om kriterierne er opfyldt, må der foretages en mere individuel vurdering, hvor der tages hensyn til den pågældende trafik, den vare der transporteres, sædvane etc. Det er dog givet, at en kvantumkontrakt, hvorefter der afskibes to containere med en dags mellemrum, meget vanskeligt vil kunne karakteriseres som en kvantumkontrakt i kapitel 13's forstand, og en sådan kontrakt, der måtte indeholde afvigelser fra kapitel 13's regler, vil kunne være en **omgåelse** af kravene i § 251, nr. 2 og vil derfor afhængig af omstændighederne kunne rammes af forbuddet i § 255 mod indirekte begrænsninger i transportørens eller afsenderes forpligtelser eller ansvar (von Ziegler m fl (red.): The Rotterdam Rules 2008 s. 342).

De ganske strenge betingelser for at kunne fravige kapitel 13's præceptive regler i kvantumkontrakter i linjefart og i de individuelle transportaftaler herunder blev til efter omfattende og vanskelige drøftelser i UNCITRAL. Efter at have fastlagt et sæt betingelser blev der i den næstsidste forhandlingsrunde i UNCITRAL's arbejdsgruppe føjet nye betingelser til (A/CN.9/645, §§ 243-249). Disse nye betingelser modificerede eller overlappede til en vis grad med de allerede aftalte betingelser, som i øvrigt uændret blev videreført. Teksten i art. 80, som § 256 gengiver, er derfor ikke juridisk skøn, men giver dog god nok mening.

Betingelserne for en fravigelse er med en enkelt undtagelse (se § 256, stk. 2 c)) ens, hvad enten betingelsen er til fordel for den ene eller den anden part. En aftale om fravigelse skal være skriftlig, jf. § 256, stk. 7.

Efter den første betingelse i stk. 2, a) skal kvantumkontrakten indeholde et særlig fremhævet udsagn, om at kontrakten fraviger kapitel 13. Dette punkt indebærer alene et krav om en generel erklæring af den nævnte karakter, men ikke en pligt til at fremhæve de enkelte punkter, hvor de præceptive regler fraviges.

Efter den anden betingelse i stk. 2, b) skal kvantumkontrakten enten være individuelt forhandlet eller specificere ved særskilt fremhævelse i de afsnit eller dele af kvantumkontrakten, hvor der er tale om fravigelser. Alternativet under denne anden betingelse kræver således, at fravigelserne i kontrakten identificeres, men ikke, at det specificeres, hvori forskellen består. I UNCITRAL blev det indgående diskuteret, om de to alternativer i den anden betingelse i stedet skulle være kumulative (se f.eks. A/CN.9/...). Det blev fastholdt, at der skulle være tale om alternative betingelser. Imidlertid tilføjes, som nævnt ovenfor, under de sidste forhandlingsrunder i UNCITRAL's arbejdsgruppe yderligere betingelser, som ikke var ganske afstemt med de foreløbigt vedtagne betingelser. Det tilføjes således, at en fravigelse ikke må fremgå af en adhæsionskontrakt, som ikke er genstand for forhandling. Denne betingelse er **reelt** ensbetydende med, at kontrakten skal have været genstand for en individuel forhandling.

Efter den tredje betingelse i stk. 2, c), som modsat de øvrige betingelser alene vedrører afsenderens rettigheder, skal afsenderen have haft mulighed for at vælge mellem en almindelig transportaftale, der fuldt ud følger reglerne i kapitel 13, eller en aftale med fravigelser, og afsenderen skal være gjort bekendt med denne mulighed. I praksis betyder dette, at afsenderen skal tilbydes to fragtrater: en rate for kontrakt på vilkårene i kapitel 13 og en rate, hvor disse vilkår er fraveget.

Efter den fjerde betingelse i stk. 2, d), første led må en fravigelse ikke være inkorporeret i kvantumkontrakten via en henvisning til et andet dokument.

Efter den femte betingelse i stk.2, d), andet led må en fravigelse som allerede omtalt ovenfor ikke fremgå af en adhæsionskontrakt, dvs. der må have været tale om en forhandlet kontrakt.

§ 256, stk. 3 fastslår, at en transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser eller transportdokument mv. ikke kan udgøre en kvantumkontrakt efter § 256, om end en sådan kvantumkontrakt meget vel kan inkorporere sådanne dokumenter som kontraktvilkår (bortset fra fravigelserne). Baggrunden for denne bestemmelse, der synes at overlappende noget med betingelserne i stk. 2, var en frygt for, at visse stater/domstole kunne anse et dokument e.l., hvori transportørens transportvilkår og rater, inkl. rater for kvantumkontrakter tilbydes, som i sig selv værende en kvantumkontrakt ved accepten af et sådant dokument.

Visse af Rotterdam-reglernes bestemmelser blev af UNCITRAL anset for af så fundamental betydning, at de ikke burde kunne fraviges selv i kvantumkontrakter, der i øvrigt opfyldte vilkårene for fravigelse. Det drejer sig om:

- § 266, for så vidt angår teknisk sødygtighed og nautisk sødygtighed. Derimod kan bestemmelsen i § 266 om lastedygtighed fraviges i kvantumkontrakten, forudsat betingelserne i § 256 i øvrigt er opfyldt. **[Sølovsudvalget må nok på grund af henvisningen i § 256 til § 266 ændre på udformningen af § 266].**
- Bestemmelsen i § 282 om tab af begrænsningsret ved transportørens forsætlige eller meget groft uagtsomme handlinger.
- Bestemmelsen i § 286 om afskiberens pligt til at give visse oplysninger om godset rettidigt og korrekt.
- Bestemmelsen i § 289 om afskiberens pligt til at informere om farligt gods og om eventuelt afskiberansvar for skade forvoldt af farligt gods.

Efter § 256, stk. 5 kan vilkårene i en kvantumkontrakt, der er udformet i overensstemmelse med betingelserne i § 256, stk. 2 også finde anvendelse i forholdet mellem transportøren og en anden person end afsenderen, når denne pågældende person har modtaget oplysninger, der på fremhævet måde angiver, at kvantumkontrakten fraviger kapitel 13's regler, og når den pågældende person har givet udtrykkeligt samtykke til at blive bundet af sådanne fravigelser. Det præciseres i stk. 5, 2), at et samtykke ikke alene kan fremgå af en transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser eller af transportdokument - f.eks. i form af et fortrykt samtykke i et sådant dokument. Ved at kræve udtrykkeligt samtykke udelukkes det, at samtykke kan være i form af stiltiende/underforstået samtykke, og samtykke må være klart. Oplysningen om fravigelsen og samtykket hertil efter stk. 5, a) kan gives separat - dvs. oplysning og samtykke behøver ikke at fremgå af transportdokumentet.

Der gælder efter stk. 7 et skriftlighedskrav både for oplysningerne og for samtykket.

I § 256, stk. 6 fastslås, hvad der også må gælde i forvejen, at det er den part, der påberåber sig fordelene ved en fravigelse, der har bevisbyrden for, at betingelserne for fravigelsen er opfyldt. Afhængig af hvilken fravigelse, der er tale om, vil det være enten transportøren eller afsenderen, der har bevisbyrden.

5.9 Til § 257 Levende dyr og andet særligt gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 81 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 5, stk. 5 henholdsvis Haag-Visby-reglernes artikel 6. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 277 henholdsvis § 254, stk. 4.

Forslaget til § 257 giver parterne – uanset forslaget til §§ 255-256 – ret til at aftale andre betingelser, dvs. forpligtelser eller ansvar end det, der følger af forslaget til kapitel 13, for transportørens eller den maritime udførende parts transport af levende dyr eller andet gods, hvis særlige beskaffenhed eller hvor omstændighederne ved transport af andet gods kan retfærdiggøre sådan aftale.

Forslaget til § 257's *indledning* bestemmer, at det kan aftales, at både transportørens og den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar kan udelukkes eller begrænses. Oprindeligt, jf.

A/CN.9/WG.III/WP.21 artikel 17.2 og §§ 219-220, havde forslaget henvist til "enhver udførende part", jf. forslaget til § 251, nr. 6, men dette blev under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576 § 52 ("article 89") ændret af en ad hoc nedsat konciperingsgruppe til "den maritime udførende part", jf. forslaget til § 251, nr. 7. Ved A/CN.9/WG.III/WP.61 §§ 62-64 blev det foreslået at udstrække aftalefriheden til også at gælde "forpligtelser" i tillæg til "ansvar", hvilket blev vedtaget, jf. A/CN.9/621 § 174.

Aftalefriheden i forslaget til § 257, nr. 1 omhandler transport af levende dyr, som i henhold til forslaget til § 251, nr. 24 er omfattet af godsbegrebet. I Haag-Visby-reglerne er levende dyr specifikt undtaget fra regelsættets anvendelsesområde, jf. definition af gods, i Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, mens Hamburg-reglernes artikel 1, nr. 5 inkluderer transport af levende dyr i sin godsdefinition. I UNCITRAL var der bred opbakning til at have en bestemmelse om transport af levende dyr, uanset at forekomsten af transport af levende dyr synes begrænset, jf. A/CN.9/526 § 216. Bestemmelsen er begrundet i at levende dyr kræver særlig pasning og tilsyn under transporten.

UNCITRAL var af den opfattelse, jf. A/CN.9/526 § 216 og A/CN.9/576 § 106, at det ikke skulle være muligt for transportøren eller den maritime udførende part at frigøre sig for ansvaret for tab af, skade på eller forsinkelse af de transporterede levende dyr, hvis denne eller en der ifaldes traditionelt arbejdsgiveransvar for, jf. forslaget til § 273, har handlet ansvarspådragende og personligt har forvoldt tabet med forsæt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab med sandsynlighed ville opstå. Det er skadelidte, der har bevisbyrden. En tilsvarende formulering findes i forslaget til § 282, hvortil henvises.

Efter omstændighederne kan der opstå behov for under transporten at bortskaffe det transporterede dyr, f.eks. hvis dyret stresses unødigt af transporten. Det blev bemærket under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576 § 107, at en sådan bortskaffelse af dyret kan følge af forslaget til § 272, stk. 3, nr. 13 og dermed helt eller delvist fritage transportøren for ansvar.

Ved forslaget til nr. 1 blev det præciseret, jf. A/CN.9/576 § 108, at selv om transport af levende dyr som oftest gennemføres multimodalt, er det sjældent, at aftalegrundlaget er multimodalt. Typisk vil der være indgået aftaler for de enkelte transportled. Rotterdam-reglerne vil således ikke regulere f.eks. en vejtransport, der gennemføres i tillæg til en søtransport, hvis der er tale om en særskilt transportaftale for vejtransporten. En sådan transport vil i stedet være reguleret af relevant konvention, national lov eller parternes aftale.

For at en aftale i medfør af forslaget til nr. 2 kan opretholdes, forudsættes det, at aftalen ikke omhandler en almindelig erhvervsmæssig transport i almindelig samhandel. Der skal dermed foreligge en transportaftale om en speciel forsendelse af gods. Om der foreligger en sådan transport må afgøres konkret. Det er endvidere en betingelse, at der ikke er udstedt et negociabelt transportdokument eller et negociabelt elektronisk transportdokument. Forslaget til § 257 indfører – til forskel fra den gældende sølovs § 254, stk. 4 – betingelsen om, at ikke skal være udstedt negociabelt transportdokument eller et negociabelt elektronisk transportdokument. Den forrige sølovs § 168, stk. 4 indeholdt en bestemmelse tilsvarende forslaget til § 257.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621 §§ 175-176, afvist at inkludere et forslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP 90 § 3, om indskrænkning i forslaget til nr. 2's anvendelse for containere og køretøjer indrettet til transport af gods. Formålet var at gøre det klart, at sådanne transportindretninger ikke kunne aftales at udgøre "en lasteenhed", således at transportøren skulle kunne beregne ansvarsgrænsen herefter. UNCITRAL fandt, at en sådan aftale uanset ville kunne tilsidesættes i medfør af Rotterdam-reglerne, og at forslaget til tekstændring derfor kunne synes overflødig.

Det blev under de indledende forhandlinger i UNCITRAL oplyst, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 § 220, at bestemmelsen sjældent synes anvendt. Bestemmelsen, der ikke gav anledning til megen debat blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/621 § 176.

Bestemmelsen indeholder ikke en tilsvarende modifikation som fremgår af forslaget til nr. 1 i forhold til skader m.v. der skyldes f.eks. transportørens personlige og kvalificerede groft uagtsomme handling. I et sådant tilfælde vil parternes aftale om f.eks. ansvarsfrihed kunne opretholdes, selv om dette måtte synes stødende mod retsbevidstheden.

5.10 Til § 258 TOLKING

Flytte til 263 for å få samsvar med danskenes nummerering (dette er hos dem atomskadebestemmelsen, sm vi ike tener)?

Rotterdam-reglernes artikel 2, der blev indsat ved A/CN.9/WG.III/WP.39 § 4, jf. A/CN.9/552 § 31 tilkendegiver, at Rotterdam-reglerne skal fortolkes under hensyntagen til dens internationale karakter, til formålet om at fremme en ensartet anvendelse af reglerne og til at sikre tilliden til den internationale handel. Sølovsudvalget har ikke medtaget bestemmelsen i udkastet til lovforslag. Efter Sølovs udvalgets vurdering, vil princippet indgå ved domstolenes anvendelse af reglerne, uanset det ikke fremgår af lovteksten. Der er ikke hermed tilsigtet en ændring af retspraksis, og det vil således fortsat gælde, at lovbestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med de principper, der følger af artikel 2.

5.11 Forholdet til internationale konventioner

Rotterdam-reglernes kapitel 17 indeholder bestemmelser om reglernes virke i samspil med andre internationale konventioner.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 235, afvist at indføre generelle bestemmelser om regulering af forholdet til internationale konventioner. I stedet valgte man at indføre bestemmelser, der regulerer forholdet til unimodale transportkonventioner, jf. forslaget til § 258, samt andre relevante konventioner, jf. forslaget til §§ 259-262.

I forhold til de eksisterende konventioner om transport af gods til søs, dvs. Haag-reglerne, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne bestemmes det i artikel 89, at det er en forudsætning for at kunne ratificere Rotterdam-reglerne, at den pågældende stat opsiges det pågældende regelsæt. Dette betyder for Danmarks vedkommende, at Haag-Visby-reglerne skal opsiges, når Danmark ratificerer Rotterdam-reglerne.

5.12 Til § 258 [norsk 259] internationale konventioner der regulerer transport af gods med øvrige transportformer

Harmonisere med genrelle merknader.

si noe om undertransportøren

konvensjoner norge ike er bundet av

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 82. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Rotterdam-reglerne gælder for aftaler om søtransport (de "rene" søtransporter) og for aftaler om transport af gods, som i tillæg til søtransporten, gennemføres med et andet transportmiddel ("maritim plus"-transporter), f.eks. en transport fra en havn i land A til en havn i land B og videre til en modtager i land C med lastbil. Dette følger af forslaget til § 251, nr. 1.

Rotterdam-reglernes anvendelse er betinget af, at der er en sådan transportaftale, jf. forslaget til § 251, nr. 1, og at denne transportaftale opfylder det geografiske anvendelsesområde i forslaget til § 252, nr. 2, dvs. kriteriet om tilknytning til flere stater. [Staterne kan vælge at Rotterdam-reglerne skal anvendes også uden for det område som er defineret i Rotterdam-reglernes artikel 5.] Sølovsudvalget har foreslået at regelsættet også skal gælde for nationale [sø]transporter.

[Rotterdam-reglerne omtaler ikke logistikaftaler, dvs. aftaler som indeholder både et element af transport og f.eks. lagerhold og klargøring af gods. Om Rotterdam-reglerne få anvendelse på transportdelen i en logistikaftale kan afhænge af om transportdelen er af væsentlig betydning og kan skilles fra resten af aftalen.]

Finder Rotterdam-reglerne anvendelse i henhold til det ovenfor anførte, kan regelsættet komme i konflikt med andre konventioner på den måde, at der er flere internationale konventioner, der i princippet efter deres indhold finder reguleringsmæssig anvendelse på transportaftalen. Eksempelvis kan CMR-konventionen (vejtransportkonvention) finde anvendelse, hvis godset køres på lastbil og transporteres med færge og derefter med lastbil igen. I et sådant tilfælde vil også Rotterdam-reglerne i princippet kunne finde anvendelse. Den nærmere afgrænsning af anvendelsesområdet for de relevante internationale konventioner er vanskelig. Sølovsudvalget anbefaler, at udgangspunktet tages i den aftale som kommercielle parter har indgået – eller den aftale som de må anses for at have indgået. Så længe der er

tale om et valg mellem flere præceptive ansvarsregimer, synes denne fremgangsmåde at være uproblematisk.

Der er flere momenter, som kan give vejledning, når det gælder, hvad parterne har aftalt om valg mellem flere præceptive ansvarsregimer. De kan have foretaget et direkte valg (med ord) eller kan have aftalt en bestemt udførelsesmåde. De kan have aftalt eller i fællesskab forudsat at særlige dokumenter skal anvendes. Brug af f.eks. konnossement (bill of lading) er i hvert fald i Europa en klar indikation af at søtransportregler skal finde anvendelse. Dette gælder dog ikke, hvis der er tale om et speditørkonnossement i typisk lastbiltransporter. Endvidere kan parternes tidligere praksis give vejledning, herunder hvordan denne type af transport sædvanligvis udføres eller hvordan den specielle transport blev planlagt og udført. Alt i alt er der en række omstændigheder, der kan indgå i en samlet vurdering af hvad parterne må anses at have aftalt om hvilket ansvarsregime, der skal finde anvendelse til regulering af tvister.

Undtagelsesvist kan det forekomme, at hverken Rotterdam-reglerne eller en anden international konvention, ikke giver parterne aftalefrihed. Dette gælder f.eks. kerneområdet for Rotterdam-reglerne, internationale søtransporter med tillægstransport. På tilsvarende vis giver CMR-konventionen ikke mulighed for, at parterne aftaler sig ud af anvendelsesområde, hvis en lastbil med gods transporteres på en international søtransport mellem to landtransportstrækninger. I sådanne tilfælde må de respektive konventioner anvendes. Sølvsudvalget anbefaler – i tråd med nyere europæisk praksis³⁰ – at konventionerne underlægges en snæver fortolkning, således at parterne i videst muligt omfang gives adgang til at vælge ansvarsregime.

Selv om parterne gives mulighed for at vælge ansvarsregime, er der ikke fuld aftalefrihed. Parterne må vælge det ansvarsregime, der skal finde anvendelse. Parterne har heller ikke frihed til at forme en transportaftale således, at ingen af de præceptive regelsæt får anvendelse.

Undtagelsesvist kan det forekomme, at flere konventioner med præceptive regelsæt i udgangspunktet regulerer samme transportaftale. Forslaget til § 258, som implementerer Rotterdam-reglernes artikel 82, regulerer de tilfælde som er praktisk relevante for Rotterdam-reglernes anvendelse, hvis alle konventioner undergives en snæver fortolkning. Sølvsudvalget lægger til grund at forslaget til § 258 fjerner det som måtte være af overlap mellem Rotterdam-reglerne og andre transportkonventioner.

Teknikken i forslaget til § 258 er, at bestemmelsen undtager de tilfælde, hvor konventioner om lufttransport, vejtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje udtrykkeligt regulerer søtransporter.

Hvis forslaget til § 258 giver en af de relevante konventioner forrang, gælder dette fuldt ud for hele transporter. Dette kan medføre at to sammenlignelige transporter reguleres af forskellige regelsæt, f.eks. afhængig af om godset forbliver på en lastbil under en færgetransport eller ikke. Dette er en uundgåelig følge af, at de forskellige konventioner er vedtaget på forskellige tidspunkter og under forskellige omstændigheder.

³⁰ Tysk højesteretsdom af 17. juli 2008 (I ZR 181/05), belgisk højesteretsdom af 8. november 2004 (C.03.0510.N/1).

Det kan undertiden være vanskeligt på forhånd at bestemme, hvilken konvention, der skal finde anvendelse, det kan være at parterne ikke har kendskab til, om godset vil blive omlastet fra lastbil til en færgetransport, eller om der skal udstedes et CMR-fragtbrev eller et transportdokument, som nævnt i forslaget til § 251, nr. 14-16. Parterne bør da agere efter bedste evne. Finder forslaget til kapitel 13 anvendelse, dvs. Rotterdam-reglerne, medfører dette dog ikke, at de øvrige konventioner ikke kan finde anvendelse. Det følger af forslaget til § 283, at andre konventioners ansvarsregler kan få anvendelse.

5.13 Til § 259 [norsk 260] Ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 83 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 1. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 259 bestemmer, at retten til at begrænse ansvar efter internationale konventioner eller efter national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning, består uhindret.

Med termen "vessels owners", som i forslaget til § 259 efter dansk praksis er oversat til "redere", valgte man under forhandlingerne, jf. A/CN.9/642 § 237, at sigte mod, at retten til ansvarsbegrænsning er uafhængig af, om skibet er søgående eller i fart ad indre vandveje. Endvidere blev det bemærket, jf. A/63/17 § 257, at der med termen ikke sigtes mod en bestemt personkreds; hvem der er berettiget til at foretage ansvarsbegrænsning, må således afgøres efter de relevante internationale konventioner m.v.

I praksis indebærer henvisningen til "internationale konventioner", jf. A/CN.9/642 § 237 og A/63/17 § 255 en henvisning til konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976 (London-konventionen af 1976), samt til protokollen til ændring af konventionen af 19. november 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1996-protokollen). Endvidere omfattes national lovgivning om global ansvarsbegrænsning. Forslaget til § 259 har dermed et bredere sigte end den gældende sølovs kapitel 9 om ansvarsbegrænsning.

Bestemmelsen giver mulighed for, jf. A/63/17 § 255, en dobbelt anvendelse af ansvarsbegrænsningsregler. Dette indebærer i forhold til Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13, at godskrav, der kan ansvarsbegrænses efter forslaget til §§ 280-281, indgår som en del af den samlede sum, der kan ansvarsbegrænses for efter f.eks. 1996-protokollen, når den begrænsningsberettigede er transportør efter Rotterdam-reglerne og reder efter f.eks. 1996-protokollen.

5.14 Til § 260 [norsk 261] Fælleshavari

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 84 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 24. Den gældende sølovs § 254, stk. 2 bestemmer, at der i transportaftalen kan indtages bestemmelser om fælleshavari.

Forslaget til § 260 indebærer, at der i transportaftalen kan indtages bestemmelser om opgørelse af fælleshavari, og at bestemmelser om opgørelse af fælleshavari i national lov kan opretholdes uanset forslaget til kapitel 13.

Sigtet med bestemmelsen er at afklare forholdet mellem Rotterdam-reglerne og regler om fælleshavari, jf. A/CN.9/526 § 185. Med "bestemmelser om fælleshavari" sigtedes der oprindeligt til anvendelse af York-Antwerpen-reglerne 1994, jf. A/CN.9/526 § 184. York-Antwerpen-reglerne er senest ændret i 2004.

Referencen i forslaget til § 260 er generel og vil således omfatte både tidligere og senere udgaver af York-Antwerpen-reglerne. Den gældende sølovs kapitel 17 er baseret på York-Antwerpen-reglerne 1990.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 § 213 og A/CN.9/526 §§ 184-185 og §§ 187-188 foreslået at videreføre bestemmelsen i Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2. Bestemmelsen indebærer, at fælleshavaribidraget opgøres og fordeles, hvorefter ansvarsfordelingen foretages ud fra de bestemmelser, der afgør transportørens ansvar for tab og skade af gods. Denne opgørelse kan resultere i, at modtageren af godset har ret til at nægte at deltage i fælleshavari, og at transportørens skal erstatte modtagerens bidrag til fælleshavari og bjærgeløn. Endvidere blev det foreslået at indføre separate søgsmålsfrister for deltagelse i fælleshavari, det kunne f.eks. være en søgsmålsfrist, der løber fra tidspunktet, hvor fælleshavaribidraget er opgjort, jf. A/CN.9/526, § 188. Bestemmelsen til videreførelse af Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, samt bestemmelsen om søgsmålsfrist udgik af konventionsudkastet under UNCITRAL's 18 session, jf. A/CN.9/626 § 242-244. Spørgsmålet om søgsmålsfrist for fælleshavari skal dermed afgøres af andre internationale eller nationale regelsæt, jf. A/CN.9/626 § 243. I dansk ret vil forholdet blive reguleret af gældende sølovs § 501 og forældelsesloven, i det omfang den finder anvendelse.

5.15 Til § 261 [norsk 262] Passagerer og -bagage

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 85 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 4. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 261 bestemmer, at forslaget til kapitel 13 ikke finder anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det bestemt, at bestemmelsen skulle have et bredere anvendelsesområde end blot aftaler om søtransport af passagerer m.v., jf. A/CN.9/526 §§ 198-199, og undtager dermed al regulering af passagertransport og passagerbagage, uanset om transporten gennemføres til søs eller f.eks. med bus på vej.

Det blev endvidere gjort klart, jf. A/CN.9/642 §§ 240-243, at passagerers bagage ikke er omfattet af begrebet "gods", jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 24. Forslaget til kapitel 13 regulerer således ikke transportørens ansvar for passagerers bagage.

For så vidt angår passagerers "bagage" må det lægges til grund, at dette begreb bl.a. også omfatter motorkøretøjer, dvs. motorkøretøjer til persontransport. Dette følger af Athen-konventionens artikel 1, nr. 5.

En motorcykel, en privatbil eller en lastbil m.v. som i det konkrete tilfælde benyttes til privat kørsel vil således være omfattet som "bagage", mens en motorcykel, en privatbil eller en lastbil m.v., der anvendes til erhvervsmæssig kørsel ikke vil være omfattet som "bagage", selv om chaufføren vil være "passager". Hvis et motorkøretøj, uanset om motorkøretøjet køres af en "passager", transporteres under et certeparti, et transportdokument (bill of lading) eller i henhold til en aftale om transport af (erhvervsmæssig) gods omfattes det pågældende motorkøretøj ikke af "passagerbagage". En sådan transport vil da skulle reguleres af forslaget til kapitel 13, hvis der er udstedt et transportdokument eller er indgået en aftale om transport af motorkøretøjet som (erhvervsmæssig) gods. Det vurderes, at der i langt størstedelen af tilfælde ikke vil være tvivl om, hvorvidt der er tale om en passagertransport, der er undtaget fra anvendelsesområdet i

forslaget til kapitel 13, eller om der er tale om en (erhvervsmæssig) godstransport af motorkøretøjet. Bestemmelsens rækkevidde må i sidste ende overlades til domstolenes afgørelse.

I dansk ret reguleres ansvar for passagerer og deres bagage bl.a. af gældende sølovs kapitel 15, der til dels er baseret på Athen-konventionen, 1974. Den kommende regulering på området er forordning nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer, der træder i kraft den 31. december 2012 samt forordning nr. 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004, der træder i kraft den 18. december 2012.

5.16 Til § 262 [ledig i Norge]Skade forårsaget af atom-ulykke

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 86 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 9 og Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 3. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 262 bestemmer, at der ikke i medfør af forslaget til kapitel 13 kan pålægges ansvar for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i medfør af de i bestemmelsen nævnte konventioner med senere ændringer, eventuelle fremtidige konventioner samt national lovgivning på området.

De i bestemmelsen angivne konventioner er

- konvention om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),
- tillægskonvention til Pariskonventionen, 31. januar 1963, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 16. november 1982, (Tillægskonventionen),
- konvention om ansvar for atomskade, 21. maj 1963 som ændret ved ændringsprotokol af 12. september 1997 (Wienkonventionen),
- fællesprotokol om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988, og
- konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (Tillægserstatningskonventionen).

Hertil kommer eventuelle fremtidige ændringer til de specifikt angivne konventioner, eventuelle nye konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg ansvar for skader samt national lovgivning på området, der som minimum har samme beskyttelse over for skadelidte som den, der fremgår af Pariskonventionen, Wienkonventionen eller Tillægserstatningskonventionen.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/526 § 201, at bestemmelsen også kunne indeholde henvisninger til andre konventioner, der regulerer ansvar for forurening og anden skade. Dette blev afvist med begrundelsen, at henvisninger til andre konventioner burde indskrænkes til kun at omfatte de konventioner som Rotterdam-reglerne ville kunne gribe ind i. Bestemmelsens anvendelsesområde blev derfor afgrænset til at undtage ansvar for nuklear skade, jf. A/CN.9/WG.III/WP.32 n. 235 og A/CN.9/WG.III/WP.56 n. 284.

Bestemmelsen har et ganske bredt anvendelsesområde og omfatter både nutidige og fremtidige konventioner på området, jf. A/CN.9/645 § 262. Bestemmelsen sigter mod en fuldstændig undtagelse af ansvar for nuklear skade, jf. A/CN.9/642 § 244. Dette omfatter også de tilfælde, hvor erstatningssummen for den, der driver et nukleart anlæg overstiger et eventuelt ansvarsbegrænsningsbeløb. Ansvar for at udrede den "overskydende" erstatningssum vil i et sådant tilfælde ikke kunne pålægges f.eks. transportøren i medfør af forslaget til § 262 eller Rotterdam-reglerne i øvrigt. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå situationer, hvor ansvar for en nuklear skade ikke er omfattet af de nævnte konventioner, se A/CN.9/645 § 262. En afgørelse af erstatningsansvaret må da overlades til en domstolsprøvelse.

Ansvar for atomskader reguleres i dansk ret ved lov nr. 332 af 19. juni 1974 om erstatning for atomskader (nukleare skade) med senere ændringer samt bekendtgørelser udstedt i medfør heraf.

Transportørens pligter

INDLEDNING

5.17 Til § 263 [norsk 264] Transport og levering af godset

Forslaget til § 263 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 11.

Transportørens hovedforpligtelse er at transportere godset i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne og transportaftalen til bestemmelsesstedet og der udlevere det til modtageren. Dette er for så vidt en selvfølge, og en tilsvarende bestemmelse er ikke medtaget i gældende sølov eller Haag-Visby-reglerne. Når en sådan bestemmelse er medtaget i Rotterdam-reglerne og dermed i forslaget til kapitel 13, skal det ses på baggrund af, at Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13 tilstræber en langt mere komplet regulering af hele transportforløbet, og det er derfor fundet naturligt at medtage en sådan generel bestemmelse om transportørens hovedforpligtelse.

5.18 Til § 264 [norsk 265] Transportørens pligt til at varetage godset på en passende og omhyggelig måde

Forslaget til § 264 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 13.

Forslaget fastlægger sammen med forslagene til §§ 265, 265a og 266, hvilke pligter transportøren har med hensyn til godset i forbindelse med transportens udførelse. Forslaget til §§ 268 og 269 indeholder nogle modifikationer hertil. Overtrædelse af forpligtelserne efter forslaget til §§ 264-266 er sanktioneret ved bestemmelserne i forslaget til §§ 272 og 282 om erstatningsansvar og evt. tab af begrænsningsret.

Bestemmelserne i forslaget til §§ 264 og 266 viderefører gældende sølovs § 262 stk. 1 og 2 og Haag-Visby-reglernes artikel 3. Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13 indeholder særskilte bestemmelser om de pligter transportøren har og et krav om tilbørlig omhu ved pligternes opfyldelse, og herudover bestemmelser om transportørens erstatningsansvar i forslaget til § 272, som grundlæggende er et ansvar for fejl og forsømmelse i form af et præsumptionsansvar. Selv om forslaget til § 272 ikke indeholder en generel henvisning til pligtbestemmelserne må det antages, at pligtbestemmelserne fastlægger området for ansvarsreglen i forslaget til § 272, medens det alene på grundlag af forslaget til § 272 afgøres, om der foreligger ansvar. Hamburg-reglerne har i modsætning til dette system alene ansvarsbestemmelser og ikke pligtbestemmelser. Efter Hamburg-reglerne afgøres transportørens erstatningsansvar også på grundlag af

en præsumptionsregel. Transportørens forpligtelser efter Hamburg-reglerne skal således udledes direkte af ansvarsnormen i Hamburg-reglerne.

Forslaget til § 264 stk. 1 pålægger transportøren en pligt til i ansvarsperioden med omhu bl.a. at modtage, laste, transportere, losse og udlevere godset. Bestemmelsen gælder for hele den aftalte transport, dvs. såvel søleddet som evt. andre transportled.

Som noget betydningsfuldt nyt i forhold både til søloven og Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne fastsættes det nu i forslaget til § 264, stk. 2, at de såkaldte "Free In and Out (FIO)"- klausuler og lignende klausuler er gyldige under visse nærmere i bestemmelsen fastlagte vilkår. Endvidere fastlægges via forslaget til § 272 stk. 3, nr. 9, at FIO-klausuler og lignende klausuler, medmindre andet er aftalt, har ansvarsmæssig betydning og ikke alene skal anses for at være omkostningsklausuler. Forslaget til § 264, stk. 2 fastsætter nærmere, at transportøren og afsenderen kan aftale, at visse operationer i forbindelse med lastning og losning af gods skal udføres af afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller modtageren. Aftalen skal fremgå af transportoplysningerne. Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/510 § 126, at et forslag om at fastsætte at en aftale om FIO skulle være udtrykkelig, ikke fik tilstrækkelig støtte. Fremgår en FIO-klausul således af et certeparti, må kravet om at klausulen skal fremgå af transportdokumentet anses for opfyldt ved at der i transportdokumentet refereres til FIO-klausulen.

Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL (dok...), at Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 2, som forslaget til § 264, stk. 2 bygger på også tillader FIO-klausuler for mellemliggende havne.

Det har været meget omdiskuteret i teorien, om FIO-klausuler med ansvarsregulerende betydning er forenelige med Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglernes præceptive karakter. Også retspraksis i de forskellige lande varierer. Rotterdam-reglerne giver her en praktisk betydningsfuld afklaring af den usikkerhed, der har bestået ved at fastslå gyldighed af FIO-klausuler med ansvarsregulerende virkning.

Referencen til modtageren i forslaget til stk. 2, 1. punktum til sidst, skal forstås således, at afsenderen i sin aftale med transportøren om FIO også kan påtage sig at forpligte modtageren til at losse. **Som udgangspunkt kan en transportør ikke påberåbe sig denne forpligtelse overfor modtageren, og nægter modtageren at losse i en sådan situation, må transportøren rette et evt. krav mod afsenderen.**

Som fremhævet under bemærkningerne til forslaget til § 271 ændrer en FIO-klausul og lignende efter forslaget til § 264 stk. 2 ikke på transportørens ansvarsperiode, men den modificerer evt. ansvaret efter forslaget til § 272 som følge af den særlige bestemmelse i forslaget til § 272 stk. 3, nr. 9. Er der indgået en FIO-klausul, er transportøren således fortsat forpligtet til at sikre, at skibet er sødygtigt, herunder lastedygtigt - også i den periode, hvor f.eks. afsenderen foretager lastning og stuvning af godset.

...

5.19 Til § 266 Særlige forpligtelser i forbindelse med sørejsen

Forslaget til § 266 fastsætter pligt for transportøren til at udvise tilbørlig omhu, således at det skib der anvendes til transporten, er sødygtigt før og under rejsen. I modsætning til forslaget til § 264 er forpligtelsen efter forslaget til § 266 en særskilt forpligtelse for søtransport. Bestemmelsen præciserer, at sødygtighedsforpligtelsen indebærer, at skibet skal være tilstrækkeligt bemannet, udrustet og forsynet før og under hele rejsen, at lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og alle

containere, som er leveret af transportøren til godstransporten, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og bevare godset.

Forvolder den manglende sødygtighed tab af eller skade på eller forsinkelse af godset, kan der blive tale om ansvar efter forslaget til § 272 i henhold til den generelle ansvarsregel – præsumptionsansvaret. Som noget nyt, gælder der imidlertid efter forslaget til § 272 en vis bevisbyrdelettelse i de tilfælde, hvor præsumptionsansvaret ikke gælder, jfr. forslaget til § 272, stk. 3-4, for den der gør erstatningsansvar gældende, og som uden direkte at bevise det dog sandsynliggør, at tab, skade eller forsinkelse var forårsaget af skibets usødygtighed. Der henvises nærmere til kommentaren til bestemmelsen i forslaget til § 272, stk. 5.

De gældende sølovsbestemmelser §§ 262, stk. 2 og 276, stk. 2 om usødygtighed er baseret på Haag-Visby-reglerne artikel 3 og 4. Disse bestemmelser er ganske komplicerede som følge af de særlige ansvarsfrihedsgrunde vedrørende fejl i skibets navigering og behandling og vedrørende brand og sondringer mellem oprindelig og efterfølgende usødygtighed og mellem nautiske og kommercielle fejl. Rotterdam-reglerne ophæver de særlige ansvarsfrihedsgrunde og også de nævnte sondringer. Transportøren skal således i sin ansvarsperiode udvise tilbørlig omhu både i behandlingen af godset og af skibet og ifalder efter Rotterdam-reglernes artikel 17 ansvar på grundlag af præsumptionsreglen, jf. nærmere forslaget til § 272.

Medens gældende sølov ikke definerer usødygtighedsbegrebet, men forklarer indholdet heraf i forarbejderne, fastlægger forslaget til § 266, som omtalt ovenfor, i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne nærmere, hvad sødygtighedsbegrebet betyder. I forhold til gældende sølov er der ikke indholdsmæssigt tale om ændringer. Sødygtighed omfatter således både teknisk og nautisk sødygtighed og lastedygtighed. Nyt er dog præciseringen af, at transportøren, som led i sødygtighedsforpligtelsen, skal sørge for at containere, som er leveret af transportøren, og hvori godset transporteres, er i god stand med hensyn til modtagelse, transport og opbevaring af godset. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/63/17 § 60, blev det præciseret, at containere normalt ikke skal anses som en del af det transporterende skib. Denne præcisering har dog ikke nogen betydning i forhold til transportørens forpligtelse til, på grundlag af et krav om tilbørlig omhu, at sørge for, at også en container, som transportøren stiller til afsenderens rådighed, er lastedygtig. Transportøren vil ikke kunne undgå denne forpligtelse ved at pålægge afsenderen en inspektionsforpligtelse i forhold til containerens tilstand, men er afsenderen i ond tro i forhold til containerens tilstand, vil det kunne påvirke transportørens erstatningsansvar. Undlader afsenderen trods en inspektionsklausul at inspicere containeren, vil dette kunne blive anset som en undladelse fra afsenderens side, som omtalt i forslaget til § 272 stk. 3 nr. 8. Konsekvensen heraf kan efter omstændighederne være, at der ikke gælder noget præsumptionsansvar, men at det er afskiberen, der skal påvise fejl eller forømmelse hos transportøren, for at der kan blive tale om ansvar.

Bestemmelsen i forslaget til § 266 refererer alene til containere og ikke til køretøjer, som defineret i forslaget til § 251 nr. 27, dvs. lastbiler og jernbanevogne er ikke omfattet af bestemmelsen i forslaget til § 266. Baggrunden herfor er, at det under forhandlingerne i UNCITRAL blev anset for uden praktisk betydning, at behandle alle køretøjer på lige fod med containere, i henseende til forslaget til § 266, da køretøjer næppe normalt vil blive stillet til rådighed af transportøren for afsenderen.

5.20 Til § 267 Dækslast

Forslaget til § 267 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 25 om transport af gods på skib som dækslast.

Som i den gældende sølov § 252, stk. 1 omfatter reglerne i forslaget til kapitel 13 gods, der transporteres på skib, herunder også dækslast. Dette svarer til ordningen under Hamburg-reglernes artikel 9, men adskiller sig fra Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, der kun i visse tilfælde omfatter dækslast. Skade på dækslast behandles derfor efter forslaget til kapitel 13 som udgangspunkt efter de samme ansvars- og ansvarsbegrænsningsregler, som gælder for andet gods.

Forslaget til kapitel 13 adskiller sig imidlertid fra de gældende regler i søloven ved at fastsætte væsentligt mere detaljerede regler om adgangen til at transportere gods på dæk og om transportørens ansvar for skade m.v. på dækslast.

Gods skal som hidtil som det principielle udgangspunkt lastes under dæk. Lastning på dæk kræver særlig hjemmel efter lov eller aftale. Forslaget til § 267, stk. 1 indeholder de nærmere regler herom. I forhold til den gældende sølovs § 263, stk. 1 er der tilføjet en yderligere kategori, hvor dækslastning er tilladt, nemlig forslaget til § 267, stk. 1, nr. 2, der giver adgang til at dækslaste containere eller køretøjer, der er egnet til transport på dæk, og forudsat også skibets dæk er særlig egnet til sådan transport – f.eks. ved at have ”container fittings/pad eyes” o.l. Selv om forslaget til § 267, stk. 1, nr. 3, der fastsætter adgang til dækstransport, når det er i overensstemmelse med sædvane i den pågældende fart, kan siges at omfatte de fleste tilfælde af containertransport m.v., må det antages, at containertransport o.l. altid skal subsumeres under forslaget til § 267, stk. 1, nr. 2. Forholdet er det, at transportører har behov for fuld operationel fleksibilitet til at laste containere o.l. på eller under dæk, og der bør derfor gælde de samme ansvarsregler, uanset om containere transporteres på eller under dæk. Fuldstændig ligestilling opnås imidlertid kun ved ikke at henføre containere til forslaget til nr. 3, men altid til forslaget til nr. 2, idet forslaget til § 267, stk. 2 fastsætter en ansvarsfrihedsgrund vedrørende de særlige risici, der er forbundet med transport på dæk, som ikke omfatter tilfældene under forslaget til stk. 1, nr. 2, men kun tilfældene under forslaget til nr. 3.

Efter forslaget til § 267, stk. 1, nr. 1 kan dækstransport finde sted, når det kræves i henhold til ”lov”. Dette udtryk skal forstås bredt, således at krav om dækstransport efter administrative forskrifter er tilstrækkeligt til at tillade dækstransport.

Efter forslaget til § 267, stk. 1, nr. 3 kan transport på dæk bl.a. finde sted, når det er ”tilladt i medfør af transportaftalen”. Der kræves ikke en udtrykkelig aftale herom, jf. A/CN.9/552, §§ 105-106, og det kræves ikke, at transportdokumentet selv indeholder en klausul om dækslast. Derimod skal transportdokumentet indeholde en klausul om, at godset kan transporteres på dæk, for at aftale om mulig dækstransport kan gøres gældende over for en godtroende erhverver af et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, jf. forslaget til § 267, stk. 4. Reglen i forslaget til stk. 4 svarer til den gældende sølovs § 263, stk. 2 og Hamburg-reglernes artikel 9, stk. 2.

Forslaget til § 267, stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med den gældende sølovs § 284 og Hamburg-reglernes artikel 9, stk. 3, at reglerne om transportørens ansvar i kapitel 13 gælder for skade m.v. på gods, der transporteres som dækslast. Ny er dog tilføjjelsen i forslaget til stk. 2 om at transportøren ikke er ansvarlig for tab m.v., der er en følge af de ”særlige risici”, der er involveret i transport på dæk, i de tilfælde

hvor dækslastning finder sted i henhold til forslaget til stk. 1, nr. 1 og nr. 3. Undtagelsen vedr. "Særlige risici" sigter især på vejrforhold. Ligesom under forslaget til § 272 påhviler det transportøren at godtgøre, at der har foreligget sådanne særlige risici. Som ovenfor nævnt, kan det ikke antages, at denne særregel skulle gælde for containere o.l., der lastes på dæk.

Forslaget til § 267, stk. 3 viderefører bestemmelsen i den gældende sølovs § 284, stk. 1 og Hamburg-reglernes artikel 9, stk. 3, hvorefter transportøren er ansvarlig for skade m.v. på gods, der transporteres på dæk, uden at det har hjemmel i forslaget til stk. 1, når skaden udelukkende er forvoldt som følge af, at godset blev transporteret på dæk. Transportørens ansvar er i sådanne tilfælde objektivt, dvs. bestemmelserne i Rotterdam-reglernes artikel 17 kan ikke påberåbes med henblik på at undgå ansvar. Kunne skaden lige så vel være indtruffet, hvis godset var transporteret under dæk, er der ikke ansvar efter denne bestemmelse, men ansvaret afgøres efter de almindelige regler – dvs. især Rotterdam-reglernes artikel 17.

Hvor gods transporteres på dæk uden hjemmel hertil, gælder en streng ansvarsregel for transportøren, jf. ovenfor for skade, der udelukkende er en følge af dækslastning. Hvor transporten på dæk finder sted på trods af en udtrykkelig aftale om under dæk transport, er transportøren ansvarlig uden begrænsningsret, jf. forslaget til § 267, stk. 5. Tabet af begrænsningsret gælder, hvad enten ansvaret i den konkrete situation er objektivt eller betinget af culpa.

5.21 Til § 268 Potentielt farligt gods

Forslaget til § 268 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 15.

Efter forslaget til § 268 kan transportøren eller en udførende transportør uden at det bliver anset for en tilsidesættelse af deres pligter overfor godset efter forslaget til §§ 263-264 træffe nødvendige forholdsregler overfor gods, hvad enten det er under søtransport eller under en tilknyttet transport, hvor godset udgør eller med rimelighed kan anses for at ville udgøre en reel fare for personer, ejendom eller miljø. Bestemmelsen i forslaget til § 268 kan derimod ikke påberåbes til at træffe forholdsregler overfor gods, der f.eks. udgør en fare i andre henseender, f.eks. fare for et lands sikkerhed, jf. A/CN.9/621 § 56.

Forslaget til § 268 svarer til den gældende sølovs § 291 stk. 3 og tilsvarende regler findes også i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne.

Forholdsregler efter forslaget til § 268 kan f.eks. bestå i at nægte at laste godset eller at losse det eller eventuelt tilintetgøre det, og faren behøver ikke at rette sig mod skibet eller personer eller last om bord på skibet. Der er således tale om en mere generel regel om adgang til at foretage forskellige former for indgreb overfor gods, der udgør en reel fare, eller som efter rimelighedsvurdering ser ud til med sandsynlighed at kunne komme til at udgøre en sådan reel fare.

Beskadiges eller forsinkes gods, som følge af forholdsregler truffet efter forslaget til § 268, vil skadelidte kun kunne kræve erstatning, såfremt skadelidte beviser, at transportøren ved fejl eller forsømmelse medvirkede til, at den farlige situation opstod, jf. forslaget til § 273 stk. 3, nr. 15. Gods, der foretages indgreb overfor efter forslaget til § 268, skal ikke i sig selv nødvendigvis være farligt gods, men kan ofte være det. Er der tale om farligt gods, og har transportøren ikke kendskab til godsets farlige karakter, vil

afsenderen efter omstændighederne kunne blive ansvarlig på objektivi grundlag for skade m.v., som følge af undladelsen af at informere om godsets farlighed, jf. forslaget til § 289.

5.22 Til § 269 Bortskaffelsen af gods under transporten

Forslaget til § 269 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 16.

Efter forslaget til § 269 kan transportøren eller en udførende part, uden at det bliver anset for at stride mod deres forpligtelser efter forslaget til §§ 263-264 og 266, under søtransport opofre gods, når dette sker med rimelighed af hensyn til fælles frelse, eller for at undgå tab af menneskeliv, eller for at redde værdier, der deltager i samme søtransport. Forholdsregler, der træffes efter forslaget til § 269, vil ofte, men ikke altid have karakter af fælleshavarihandlinger. Hvor der er tale om en fælleshavarihandling gælder efter særlige regler – York-Antwerpen-reglerne, jfr. den gældende sølovs kapitel 17 - bestemmelser om fælles bidragspligt for alle berørte interesser – skib, gods og fragt – når f.eks. gods om bord opofres for at redde andre værdier om bord. De særlige regler om denne bidragspligt, påvirkes ikke af forslaget til kapitel 13 og Rotterdam-reglerne, idet Rotterdam-reglerne i artikel 84, jfr. forslaget til § 259, netop fastslår, at bestemmelserne i Rotterdam-reglerne, jf. forslaget til kapitel 13 ikke hindrer anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari. Formålet med forslaget til § 269 er således ikke at undtage reglerne om bidragspligt efter fælleshavarireglerne fra forslaget til kapitel 13, men at sikre, at gods efter omstændighederne kan opofres til søs for at redde værdier og dermed sikre, at sådanne handlinger ikke bliver betragtet som handlinger i strid med de grundlæggende transportørforpligtelser i forslaget til §§ 263-264 og 266.

Træffer transportøren forholdsregler efter forslaget til § 269, vil transportøren som udgangspunkt ikke være erstatningsansvarlig for skade eller tab eller forsinkelse af gods, der er omfattet af de trufne forholdsregler, jf. forslaget til § 272 stk. 3, nr. 15, dog således at hvor det er fejl eller forsømmelse hos transportøren, der har gjort det nødvendigt at træffe de pågældende forholdsregler, kan der blive tale om ansvar, jf. forslaget til § 272 stk. 4.

Forslaget til § 269 har ikke en tilsvarende bestemmelse i søloven, Haag-Visby-reglerne eller Hamburg-reglerne.

5.23 Til § 270 *Hva ansvarsreglene regulerer*

Bestemmelsen i § 270 gennemfører Rotterdam-reglernes art. 4. Bestemmelsen sigter på at forhindre omgåelse af bestemmelserne i kap. 13 om adgangen til at gøre indsigelser mod ansvar mv. og ansvarsbegrænsning gældende, ved at en skadelidt sagsøger andre personer end transportøren/afsenderen, f.eks. en af disses ansatte. Endvidere fastslår § 270, at beskyttelsen mod omgåelse gælder, hvad enten sagen søges ført som en sag om ansvar i eller uden for kontrakt.

En engelsk retssag fra 1955³¹ vedrørende skibet "Himalaya" fastslog, at en skadelidt - i den konkrete sag en skibspassager - ved i stedet for at anlægge erstatningssag mod rederiet at anlægge sagen mod kaptajnen og bådsmændene ikke var bundet af de indsigelser mod ansvar mv., som var fastlagt i transportaftalen mellem rederiet og passageren. Kontraktpraksis reagerede mod denne omgåelsesmulighed, som Himalaya-afgørelsen åbnede for, og fastlagde via Himalaya-klausuler, at hvor ansatte, agenter og eventuelt andre

³¹ Adler v. Dickson, [1955] 1 QB 158.

blev sagsøgt direkte af en skadelidt, i stedet for at denne sagsøgte transportøren, kunne de sagsøgte påberåbe sig de samme indsigelser mv. som transportøren. Haag/Visby-reglernes art. 4 bis, stk. 2 og Hamburg-reglernes art. 7, stk. 2 og søloven - nu § 282 - fulgte op herpå og har indarbejdet Himalaya-bestemmelser, som grundlæggende har det samme indhold som de kontraktklausuler, der var udarbejdet, men dog med en lidt varierende udformning, især med hensyn til spørgsmålet, om selvstændige medhjælpere ("independent contractors") har Himalaya-beskyttelse. Se herom nedenfor.

§ 270 fastslår i overensstemmelse med gældende sølovs § 282, at de indsigelser mv., som transportøren har i medfør af reglerne i kapitel 13 mod ansvar mv. vedrørende skade, tab eller forsinkelse af gods omfattes af transportaftalen eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse efter kapitel 13, også gælder i en rets- eller voldgiftssag, der anlægges mod en nærmere oplyst personkreds. Adgangen til at gøre indsigelser m.v. gældende afhænger ikke af, om der i transportaftalen indgår en Himalaya-klausul. En aftalt Himalaya-klausul vil imidlertid kunne udvide retten til at gøre indsigelse m.v. gældende, idet kap. 13's præceptive karakter i medfør af § 255 ikke rammer eventuelle Himalaya-klausuler.

Som en konsekvens af de nye regler i kapitel 13 om afskiberansvar fastslår § 270 endvidere, jf. stk.2, at de indsigelser mod ansvar mv., som afsenderen eller den kontraktbestemte afsender har efter kapitel 13, også finder anvendelse i en rets- eller voldgiftssag anlagt mod en af disse personer eller deres ansatte agenter eller underleverandører.

I § 270, stk. 3 fastslås, at reglerne i stk. 1 og 2 gælder, hvad enten sagen anlægges som en sag om ansvar i eller uden for kontraktforhold. Fremsættes et krav således f.eks. på grundlag af almindelige erstatningsregler, på andet ikke-kontraktbestemt grundlag eller på anden vis, dvs. som et søgsmål uden for konventionens område, gælder beskyttelsen i § 270 alligevel.

§ 270, stk. 1, nr. 1) - 3) fastlægger den personkreds, som kan påberåbe sig transportørens indsigelser mv. Der er en betydelig lighed med kredsen af personer, som transportøren efter § 273 har arbejdsgiveransvar for, men denne kreds er væsentligt mere omfattende især ved at pålægge arbejdsgiveransvar også for sådanne udførende parter, der ikke er maritime udførende parter. Himalaya-beskyttelsen er derimod ikke udstrakt til de udførende parter, der ikke er maritime udførende parter, dvs. især indlandstransportører o.l. Om disse personer har Himalaya-beskyttelse afhænger af de nationale regler eller konventioner, der måtte gælde for sådanne transportører, eller af en eventuelt aftalt Himalaya-klausul i den relevante transportkontrakt.

Med hensyn til listen i § 270, stk. 1, nr. 1) - 3) bemærkes i øvrigt følgende:

Når nr. 1) refererer til "transportøren", skyldes det, at denne - ud over naturligvis at kunne påberåbe sig de indsigelser transportøren har efter kapitel 13 eller transportkontrakten - også har behov for beskyttelse via § 270, stk. 3, dvs. ved søgsmål uden for kontrakt.

Referencen i nr. 1) til "maritim udførende part" kunne for så vidt siges at overflødiggøre punkterne 2) og 3), idet "maritim udførende part" i Rotterdam-reglernes og kapitel 13's forstand formentlig også omfatter ansatte (A/CN.9/WG.III/WP.101, note 2). Punkterne 2) og 3) er derfor medtaget mere af oplysende/præciserende grunde.

Efter lovudkastets § 274, stk. 1 har en maritim udførende part, når visse nærmere tilknytningsmomenter er opfyldt, samme forpligtelser og ansvar som transportøren og har ret til de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som denne. Bestemmelsen i lovudkastets § 274, stk. 1 og § 270 overlapper således hinanden noget, men langt fra fuldstændigt. Medhensyn til indsigelser og ansvarsbegrænsning er § 270 er en mere generel regel om Himalaya-beskyttelse, der rækker videre også for de maritime udførende parter end den Himalaya-beskyttelse, der ligger i § 274 for den maritime udførende part. Himalaya-beskyttelse efter § 274 gives kun for de tilfælde, hvor den maritime udførende part kan holdes direkte ansvarlig på grundlag af Rotterdam-reglerne/kapitel 13, jf. herved de særlige tilknytningskriterier § 274, stk.1 stiller krav om er opfyldt, for at det direkte ansvar kan gøres gældende mod den maritime udførende part.

Nå nr.2) separat nævner de skibsansatte ved siden af nr. 3), der generelt omfatter transportørens eller den maritime udførende parts ansatte, skyldes det, at de skibsansatte ikke altid er/vil blive anset som ansatte af transportøren eller den maritime udførende part. Transportøren eller den maritime udførende transportør kan f.eks. foretage transporten med et tidsbefragtet skib.

Tilføjelsen i nr. 2): "andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet" omfatter sådanne personer, der efter den anvendelige lov ikke anses som en del af besætningen, men dog gør tjeneste om bord. Der kan f.eks. være tale om skibsreparatører mv. Tilføjelsen er imidlertid bredt formuleret og betyder, at også andre personer, der udfører arbejde om bord på skibet, er omfattet. Da sådanne personer i praksis bliver omfattet af begrebet "maritim udførende part", har tilføjelsen næppe større betydning, men der kan f.eks. være tale om en selvstændig medhjælper ("independent contractor"), der udfører opgaver, der ikke opfanges af den brede definition af maritime udførende part i § 252, nr. 7), jf. nr. 6). Rotterdam-reglerne adskiller sig fra Haag/Visby-reglerne ved modsat disse at omfatte selvstændige medhjælpere, men svarer til gældende sølovs § 282, der har implementeret Haag/Visby-reglernes bestemmelse uden den temmelig uklare undtagelse vedrørende selvstændige medhjælpere. Selvstændige medhjælpere, der ikke er maritime udførende parter, og som ikke falder under begrebet "andre personer" i § 270, stk. 1, nr. 2), vil dog falde uden for personkredsen omfattet af § 270.

[SFS må lige se på formuleringen af dette afsnit i forhold til MLC-konventionen.]

Efter 274, stk. 4) kan der ikke på grundlag af kapitel 13 rejses erstatningskrav for skade mv. omfattet af kapitel 13 over for ansatte på skibet eller transportørens eller den maritime udførende parts ansatte. Sådanne personer kan imidlertid blive sagsøgt på andet grundlag end kapitel 13 og har derfor alligevel brug for Himalaya-beskyttelsen.

Tidligere konventionsudkast, der forhandlede om (f.eks. A/CN.9/WG.III/WP.56, art. 4, stk. 2 og WP.81, art. 19, stk. 4), indeholdt forbehold om, at Himalaya-beskyttelsen kun gjaldt, hvor den, der påberåbte sig den, handlede i udøvelsen af sin tjeneste/inden for området for sin kontrakt. Denne betingelse blev imidlertid slettet under forhandlingerne, og spørgsmålet blev overladt til national ret (A/CN.9/621, § 97). Hamburg-reglernes art. 7, stk. 2 og sølovens § 282 har en sådan betingelse, som det for så vidt står Danmark frit for at videreføre. Sølovsudvalget har dog ikke fundet det nødvendigt udtrykkeligt at gentage denne betingelse, som gælder under alle omstændigheder.

Udtrykket "indsigelser eller ansvarsbegrænsninger" respektive "indsigelser" i henholdsvis § 270, stk. 1 og stk. 2 skal efter forarbejderne (A/CN.9/621, § 89) forstås bredt. Det blev således i forbindelse med

drøftelserne af bestemmelsen anført, at det skulle præciseres, at bestemmelsen også omfattede eventuelle indsigelser mod det af sagsøgeren valgte forum. Forarbejderne indikerer, at dette skulle være forståelsen af art. 4. F.eks. betyder dette, at en skadelidt lastejer, der sagsøger en af transportørens ansatte eller agenter, via bestemmelsen i art. 4 kan tvinges til at vælge et af de efter art. 66 kompetente fora (hvor jurisdiktionsreglerne i kapitel 14 måtte gælde), hvis sagen søges ført andetsteds. Nærværende lovudkast er ikke baseret på kapitel 14, idet det er udformet ud fra den forudsætning, at Danmark ikke tilvælger kapitel 14. Der er derimod i lovudkastet medtaget særlige danske jurisdiktionsregler, jf. § 319. I forhold til art. 4 betyder disse særlige regler, at en mod en af transportørens ansatte eller agenter anlagt sag om f.eks. en lastskade kan kræves anlagt ved de i § 319, stk. 2 nævnte fora. Ligeledes kan en sag mod den maritime udførende parts ansatte m.fl. her i landet kræves anlagt på et af de i § 319, stk. 4 fastlagte steder.

[Hvad skal der siges om voldgift i forbindelse med det sidste afsnit?]

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning

Rotterdam-reglernes artikel 4 regulerer transportørens ret til indsigelser og ansvarsbegrænsning i henhold til Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes artikel 12 angiver den periode, hvor transportøren er ansvarlig for godset. Rotterdam-reglernes kapitel 5 regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset samt forsinket levering af godset. Rotterdam-reglernes artikel 24 indeholder en bestemmelse om deviation. Forslaget til §§ 271-279 implementerer disse bestemmelser om transportørens ansvar.

Rotterdam-reglernes kapitel 12 regulerer transportørens ret til ansvarsbegrænsning. Forslaget til §§ 280-282 indeholder bestemmelser om transportørens ret til at begrænse sit ansvar efter Rotterdam-reglerne og angiver, under hvilke omstændigheder retten til at begrænse ansvar kan fortabes

...

5.24 Til § 271 Ansvarsperiode for transportøren

Forslaget til § 271 om transportørens ansvarsperiode gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 12. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 271, stk. 1, der er baseret på Hamburg-reglernes artikel 4.

Da forslaget til kapitel 13 ikke blot vedrører søtransport som gældende sølov, men også andre transportere i tillæg til søtransporter, må en bestemmelse om ansvarsperioden nødvendigvis have en anden udformning.

I forslaget til § 271 stk. 1 fastlægges transportørens ansvarsperiode som perioden fra godsets modtagelse til dets udlevering. Parterne kan aftale tid og sted for modtagelse og udlevering, og ansvarsperioden er således ikke en på forhånd af fastlagt periode i forslaget til kapitel 13, således som i den gældende sølov og i de hidtidige konventioner, men perioden kan fastlægges i overensstemmelse med parternes behov, og således f.eks. vedrøre perioden "tackle to tackle" eller perioden "terminal til dør" m.v. Er der ikke truffet aftale om tid og sted for modtagelse og udlevering af godset, kan der ses på, hvad der er sædvane og praksis i trafikken, og hvor og hvornår godset rent faktisk modtages eller udleveres. Rotterdam-reglerne indeholdt i tidligere udkast en mere detaljeret regel herom, men denne blev delvist flyttet til artikel 43, se forslaget til § 303 og delvist ophævet, idet UNCITRAL, jf. A/CN.9/645 § 31 ikke fandt det hensigtsmæssigt i en bestemmelse om ansvarsperioden alt for detaljeret at regulere de mange forskellige

kombinationsmuligheder af aftalt faktisk og sædvanemæssig fastlagt tidspunkt for modtagelse og udlevering.

Efter forslaget til § 264 stk. 2 er der adgang til for transportøren og afsenderen at aftale, at lastning og losning og lignende skal udføres af afsenderen m.fl., se nærmere under omtalen af forslaget til § 264, stk. 2 nedenfor. Det skal understreges, at hvor en sådan aftale er indgået, ændrer den ikke på transportørens ansvarsperiode efter forslaget til § 271 stk. 1.

Forslaget til § 271 stk. 2 vedrører tilfælde, hvor godset, inden transportørens modtagelse heraf eller inden udlevering til modtageren, skal overgives til en offentlig myndighed eller en anden udenforstående person. I disse tilfælde anses modtagelse ikke for at være sket, før transportøren får overgivet godset fra den pågældende offentlige myndighed m.v. og udlevering anses for sket, når godset overgives til en sådan offentlig myndighed m.v. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 274 stk. 2 og stk. 3, nr. 3, som er baseret på Hamburg-reglernes artikel 4.

Selv om ansvarsperioden efter forslaget til § 271 er et aftalemæssigt anliggende, vil en sådan aftale dog være ugyldig, hvis tidspunktet for godsets modtagelse aftales til at ligge efter den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt eller udleveringen aftales til at ligge før den afsluttende lodsning i henhold til transportaftalen, er fuldført.

Bestemmelserne i forslaget til § 271 betyder, at hvor modtagelse af gods f.eks. er aftalt ved skibssiden, men modtages godset rent faktisk af transportøren i terminalen i afskibningshavnen, gælder de præceptive ansvarsregler ikke for terminalperioden. Dette er formentlig en noget teoretisk situation, og Sølovsudvalget ser ikke behov for at lade en sådan periode være omfattet af særskilte præceptive danske regler, hvad Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/63/17 § 40, giver mulighed for.

5.25 Til § 272 Ansvarsgrundlag

Forslaget gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 17.

Forslaget til § 272 regulerer transportørens erstatningsansvar for tab eller skade på gods - tingsskade - og for forsinket levering af gods, der transporteres i henhold til en aftale omfattet af forslaget til kapitel 13.

Bortset fra ophævelsen af visse ansvarsfrihedsgrunde, jf. nærmere nedenfor, ændrer forslaget i § 272 ikke grundlæggende på den gældende sølovs §§ 275 og 276 om transportørens ansvar og den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglernes artikel 4. Hovedreglen er således fortsat, at ansvaret er et skyldansvar (culpaansvar), som transportøren kun kan undgå ved at bevise, at denne ikke har begået fejl eller forsømmelse, der førte til skaden. Forslaget i § 272 indeholder en praktisk, værdifuld, struktureret fremstilling af de forskellige trin, der skal gennemgås for at nå frem til, om og i givet fald hvorvidt der i de enkelte tilfælde er transportøransvar. Kort resumeret består disse trin af følgende:

- Efter det første trin skal sagsøgeren (typisk afsenderen eller modtageren) bevise, at godset er beskadiget, forsinket m.v. under transportørens ansvarsperiode. Sagsøgeren skal derimod ikke påvise årsagen til skaden, og fremkommer der ikke yderligere, der forklarer nærmere om skadens årsag, er transportøren ansvarlig herfor. Reglen er således fortsat, at transportøren er ansvarlig for skade opstået i ansvarsperioden, eller som hidrører fra en begivenhed, der er indtruffet i ansvarsperioden, og som ikke kan forklares.

- På det andet trin kan transportøren søge at bevise årsagen til skaden, og at denne ikke har baggrund i fejl eller forsømmelse hos transportøren eller nogen, denne svarer for. Alternativt hertil kan transportøren undgå ansvar, hvis denne kan bevise, at skaden skyldes en eller flere særlige oplyste farer, jf. det såkaldte katalog over "ansvarsfrihedsgrunde" som kendes fra Haag-Visby-reglerne artikel 4, stk. 2, forudsat sagsøgeren ikke beviser, at transportøren selv var skyld i disse særlige farer, eller beviser, at en anden - ikke-oplyst fare - var medvirkende til skaden.
- Efter tredje trin kan transportøren ifalde ansvar, selv hvor en skade skyldes en oplyst fare, nemlig hvor skaden skyldes eller sandsynligvis skyldes - helt eller delvist - at skibet var usødygtigt, utilstrækkeligt bemannet eller udrustet, eller lastrummene m.v. ikke var egnede og sikre til den aftalte transport.

Det skal understreges, at med forsinkelse forstås tab som følge af ren forsinkelse, f.eks. produktionstab som følge af forsinket levering. En forsinkelse, der fører til tab af eller skade på selve godset, f.eks. godsets forrådnelse ved forsinket levering, behandles som hidtil efter de almindelige regler om tab eller skade på gods. Det samme gælder efter forarbejderne, jf. A/CN.9/616 § 184, fald i godsets markedsværdi, som følge af for sen levering.

Når forslaget til § 272 i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544 §§ 97, 105 og 133, anvender udtrykket "sagsøger" og ikke "afsender", skyldes det et ønske om, at bestemmelsen skal omfatte alle de parter, der har ret til at sagsøge under transportaftalen.

I overensstemmelse med Rotterdam-reglerne fastsætter forslaget til kapitel 13 alene bestemmelser om transportøransvar for forsinkelse. Forslaget til § 272 fastlægger ansvaret, medens forslaget til § 276 fastlægger, hvad der forstås ved forsinkelse. Der henvises herom til bemærkningerne til forslaget til § 276. Forslaget til kapitel 13 indeholder ikke – og igen i fuld overensstemmelse med Rotterdam-reglerne – bestemmelser om forsinkelsesansvar for afsenderen. Om baggrunden herfor henvises til bemærkningerne til forslaget til § 287 om afsenderens erstatningsansvar. Det er en følge af det nævnte, at der ikke nationalt kan fastsættes særlige regler om transportørens erstatningsansvar for forsinkelse, medens der nationalt frit kan fastsættes regler om afsenderansvar, hvis dette måtte ønskes.

I forslaget til *stk. 1* fastlægges den grundlæggende ansvarsregel. Det er afsenderen, der skal bevise, at godset er blevet beskadiget, eller at den begivenhed, der forvoldte skaden eller forsinkelsen, indtraf i transportørens ansvarsperiode. Dette sidste alternativ sigter på de tilfælde, hvor skaden først konstateres, efter at ansvarsperioden er ophørt, men er forvoldt i denne periode, jf. A/CN.9/544 § 99. Bestemmelsen i forslaget til § 272, stk. 1, andet led, skal forstås således, at også skade, der indtræffer over en periode, men stadig inden for ansvarsperioden, er omfattet af bestemmelsen, jf. A/CN.9/544 § 100.

Det påhviler ikke afsenderen at bevise en konkret årsag til skaden, tabet eller forsinkelsen. Beviset for en skade føres typisk, ved at transportdokumentets udvisende vedrørende godset og dets tilstand ved modtagelsen sammenholdes med godsets tilstand ved udleveringen. Er en konstateret skade således uforklarlig, er grundreglen, at transportøren er ansvarlig for den.

Har afsenderen bevist, at godset blev beskadiget m.v. i ansvarsperioden, vil transportøren som udgangspunkt være ansvarlig for skaden m.v., medmindre transportøren efter de følgende stykker i paragraffen kan undgå ansvar.

Efter forslaget til *stk. 2* undgår transportøren ansvar – helt eller delvist – ved at bevise, at årsagen til tabet m.v. ikke kan tilskrives fejl eller forsømmelse (culpa) hos transportøren eller nogen, denne svarer for. Transportøren undgår delvist ansvar, hvor årsagen eller årsagerne til tabet m.v. kun delvist kan tilskrives transportørens fejl eller forsømmelse, jf. forslaget til *stk. 6*.

Efter forslaget til *stk. 3 og 4* kan transportøren som et alternativ til at løfte bevisbyrden, for at der ikke foreligger fejl efter *stk. 2*, påvise, at tabet m.v. skyldes en eller flere af de nærmere oplyste 15 omstændigheder i forslaget til *stk. 3*. Ansaret undgås dog ikke - eller undgås kun delvist, jf. forslaget til *stk. 6* - hvis sagsøgeren beviser, at transportøren, eller nogen transportøren svarer for, var skyld i den pågældende omstændighed eller var skyld i en omstændighed, som ikke indgår i listen, og som bidrog til skaden m.v.

Når transportøren godtgør, at der foreligger en opregnet omstændighed, der har medvirket til skaden, men som ikke er den eneste årsag til skaden, skal afsenderen derfor godtgøre, hvilken anden omstændighed, der er tale om. Herefter er transportøren ansvarlig for denne del af skaden, medmindre transportøren kan frigøre sig for ansvaret.

Kataloget er udformet på grundlag af det tilsvarende katalog i Haag- og Haag-Visby-reglernes artikel 4, *stk. 2* - dog med nogle væsentlige modifikationer. Først og fremmest er fejl i skibets navigering og håndtering som ansvarsfrihedsgrund udgået, og den delvise ansvarsfrihedsgrund vedrørende brand er ændret, således at brand indgår på lige fod med de øvrige katalogpunkter. Ud over disse to ændringer er der foretaget visse justeringer i kataloget, og der er tilføjet et par nye punkter.

I den gældende sølovs § 276 er de fleste katalogpunkter i Haag-Visby-reglernes artikel 4, *stk. 2* ikke medtaget, idet de er anset for overflødige, eftersom de forhold, der dækkes af disse punkter, er af en sådan karakter, at der er en formodning for, at det ikke bebrejdes transportøren m.fl., at skade m.v. er indtrådt. I praksis vil sagsøgeren i disse tilfælde have bevisbyrden for fejl eller forsømmelse hos transportøren. Punkterne vedrørende navigationsfejl og brand er dog med i sølovens gældende bestemmelse. Disse punkter er egentlige ansvarsfrihedsgrunde og ikke blot formodningsregler for ikke-skyld, og de skulle derfor fortsat med i den gældende sølov.

Sølovsudvalget har i overensstemmelse med sit overordnede ønske om en konventionsnær implementering fundet det rigtigst at medtage kataloget i sin helhed. De to ansvarsfrihedsgrunde, som Rotterdam-reglerne ophæver, er følgelig ikke medtaget.

Med hensyn til katalogets enkelte punkter bemærkes følgende:

- Ansvarsfrihedsgrunden vedrørende fejl i skibets navigering og behandling ophæves som nævnt. Denne væsentlige ændring er bl.a. motiveret med, at sikkerhedsforholdene til søs, herunder mulighederne for at undgå kollision, grundstødning m.v., er blevet stærkt forbedret over årene, således at begrundelsen for denne ansvarsfrihedsgrund er bortfaldet.

Den gældende ansvarsfrihedsgrund vedrørende brand - som er betinget af, at transportøren ikke selv er skyld i branden - ændres, således at brandtilfælde behandles på lige fod med de øvrige punkter i kataloget, jf. nr. 6. Under forhandlingerne i UNCITRAL overvejedes det at udvide den

gældende brandundtagelse vedrørende skibe til også at omfatte andre transportmidler, men dette afvistes (dok..). Der er ikke herudover foretaget ændringer i brandundtagelsen, hvilket betyder, at begrebet "brand" må gives samme afgrænsning, som det har efter gældende ret.

- Udtrykket i nr. 1: "ekstraordinære naturhændelser" er en udlægning af den engelske konventionstekst "Act of God". Sølvsudvalget fandt, at dette mere præcist burde oversættes som angivet, da der skal være tale om noget mere end blot en naturhændelse. Selv om oversættelsen hermed adskiller sig fra den danske oversættelse af det tilsvarende udtryk i Haag-Visby-reglerne, er der ikke tilsigtet nogen realitetsændring.
- Til nr. 7 vedrørende latente defekter i skibet bemærkes, at det fremgår af forarbejderne, jf. A/CN.9/621 § 70, at begrebet også omfatter defekter i installationer i tilknytning til skibet såsom kraner. Tilføjes i den danske oversættelse af ordene "ved skibet" tilsigter ikke nogen ændring heri.
- Sølvsudvalget fandt under nr. 10 at "latent" knytter sig til alle tre udtryk, "mangel, egenskab eller fejl", men at der her var et område, der burde undersøges nærmere.
- Til nr. 13 bemærkes, at redning af genstande, der ikke repræsenterer en værdi, men som f.eks. fjernes, fordi de er til fare for andres sejlads, ikke vil være omfattet af bestemmelsen.
- De øvrige punkter i kataloget videreføres med en række mindre ændringer og præciseringer. Visse af punkterne er slået sammen, og der er tilføjet enkelte nye punkter. Som et nyt nr. 9 er fastsat, at kataloget også omfatter tilfælde, hvor en skade er en følge af lastning, losning m.v., der udføres efter aftale indgået, i henhold til forslaget til § 264, stk. 2, af afsenderen m.fl. eller modtageren, medmindre transportøren selv udfører disse opgaver på vegne af afsenderen m.fl. eller modtageren.
- Som andre nye punkter er tilføjet nr. 14: Rimelige forholdsregler for at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet,
- og nr. 15: Er transportørens handlinger i overensstemmelse med bestemmelserne i forslaget til §§ 268-269, dvs. dels rimelige forholdsregler, der træffes over for gods, der udgør en aktuell fare for personer, ejendom eller miljøet, og dels rimelige forholdsregler, som transportøren træffer over for gods, der transporteres til søs til fælles frelse eller for at undgå fare for menneskeliv eller for at redde værdier, der er involveret i søtransporten, mod fare.

Muligheden for transportøren til at undgå ansvar efter forslaget til stk. 3, som modificeret af forslaget til stk. 4, modificeres yderligere af forslaget til stk. 5. Efter forslaget til stk. 5 er transportøren også ansvarlig uanset forslaget til stk. 3, hvis sagsøgeren beviser, at skaden var eller sandsynligvis var forårsaget af skibet usødygtighed, utilstrækkelige bemanning og udrustning m.v., eller fordi skibets lastrum, containere leveret af transportøren m.v., hvori gods opbevares under transporten, ikke var i god forsvarlig stand for godsets modtagelse, transport, opbevaring m.v. Transportøren kan dog her undgå at ifalde ansvar, hvis denne enten beviser, at skibets usødygtighed eller dets sandsynlige usødygtighed ikke m.v. forårsagede skaden m.v., eller transportøren beviser, at transportøren i hvert fald har udvist tilbørlig omhu efter forslaget til § 266.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 5 modificerer i ganske høj grad betydningen af forslaget til stk. 3 sammenholdt med forslaget til stk. 4, nr. 1. Medens den generelle regel i forslaget til stk. 3 og stk. 4, nr. 1 er, at afsenderen, i tilfælde af, at en omstændighed efter forslaget til stk. 3 foreligger, har bevisbyrden for, at transportøren har udvist fejl eller forsømmelse, der førte til skaden m.v., ændrer forslaget til stk. 5 denne bevisbyrde i de tilfælde, hvor usødygtighed m.v. sandsynliggøres, jf. A/CN.9/544 § 131. Kan afsenderen sandsynliggøre dette, vender bevisbyrden atter tilbage på transportøren, idet denne kun kan undgå ansvar

ved enten at bevise, at kravet, om at transportøren havde udvist tilbørlig omhu i henhold til forslaget til § 266, var opfyldt, eller at der ikke var årsagssammenhæng mellem usødygtigheden og skaden, hvad der vil være vanskeligt, da afsenderen har sandsynliggjort denne sammenhæng allerede.

Hvor der er tale om flere årsager til tab m.v. af gods, og kun visse af disse årsager kan tilskrives transportørens fejl, kan der blive tale om delvist ansvar, jf. forslaget til stk. 6. Denne mulighed for at lade ansvarets udstrækning afhænge af, hvorvidt de involverede omstændigheder kan tilskrives transportørens fejl, gælder i forslaget til stk. 2-5. I forslaget til stk. 6 fastsættes herom nærmere, at hvor transportøren delvis bliver fritaget for sit ansvar, er denne kun ansvarlig for den del af tabet, som kan tilskrives en omstændighed, for hvilken transportøren er ansvarlig efter forslaget til § 272. Dette er en **ændring** af Hamburg-reglernes artikel 5, stk. 7 og den gældende sølovs § 275, stk. 3, der fastsætter, at for at undgå ansvar for en del af en skade m.v. skal transportøren bevise, i hvilket omfang skaden ikke kan tilskrives transportøren.

5.26 Til § 273 Transportørens ansvar for andre personer

Forslaget til § 273 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 18 om transportørens ansvar for ansatte, agenter, "independent contractors" og andre personer, som transportøren anvender i opfyldelsen af sine forpligtelser i henhold til transportaftalen (arbejdsgiveransvaret).

Der er tale om en detaljeret liste over personer, der er arbejdsgiveransvar for. Den gældende sølovs § 275, stk. 1 indeholder alene en bestemmelse, hvorefter transportøren er ansvarlig for fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller "nogen, denne svarer for". Det har været diskuteret, om den gældende sølovs § 151 almindelige bestemmelse om arbejdsgiveransvar, der konkret nævner, hvem der er arbejdsgiveransvar for, kan bruges ved fortolkningen af den gældende sølovs § 275 og denne bestemmelses noget upræcise udtryk "nogen, denne svarer for". Med den konkrete opstilling i forslagets § 273 af, hvem der er arbejdsgiveransvar for, er den gældende sølovs § 151 fremover uden betydning i forhold til afgrænsning af arbejdsgiveransvaret i forslaget til kapitel 13.

Rotterdam-reglerne er baseret på et ganske vidtfavnende arbejdsgiveransvar, jf. A/CN.9/544 § 172, dog således at den mere præcise afgrænsning af, hvem der er ansatte, hvem der er agenter m.v., og spørgsmålet, om der er arbejdsgiveransvar, hvor der er handlet uden for en bemyndigelse m.v., er overladt til national ret at afgøre, jf. A/CN.9/621 § 77). Det er hensigten med forslaget til kapitel 13 at videreføre gældende regler og praksis herom.

Transportøren hæfter efter forslaget til § 273 for brud på dennes forpligtelser som fastlagt i forslaget til kapitel 13, der skyldes handlinger eller undladelser foretaget af

- 1) enhver udførende part, jf. definitionen heraf i forslaget til § 251, nr. 6. eller denne parts ansatte. Med hensyn til transportørens agenter gælder, at de anses som udførende part, hvor de opfylder definitionen heraf i forslaget til § 251, nr. 6, som kommenteres nærmere nedenfor under bemærkningerne til forslaget til § 274. Hvor en agent ikke er udførende part, følger arbejdsgiveransvaret af forslaget til nr. 4 nedenfor.
- 2) føreren eller besætningen på det eventuelt involverede skib. Disse personer behøver ikke nødvendigvis at være ansat af transportøren, for at denne har arbejdsgiveransvar for dem.

3) transportørens egne ansatte.

4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen.

De i forslaget til nr. 4 oplyste personer, som transportøren kan ifalde ansvar for overlapper noget med de i forslaget til nr. 1 oplyste personer, men er mere omfattende ved at tage enhver med, der udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter aftalen og ikke blot de forpligtelser, som indgår i definitionen af en udførende part, jf. forslaget til § 251, nr. 6.

Efter forslaget til § 273, nr. 4 er det en betingelse for arbejdsgiveransvar for disse personer, at de direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under dennes opsyn/kontrol.

5.27 Til § 274 Maritim udførende parts ansvar

Forslaget til § 274 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 19.

Forslaget til § 274 vedrører de maritime udførende parter ansvar over for afsender m.fl. for tab eller skade på eller forsinkelse af gods, der transporteres i henhold til transportaftale, der er undergivet reglerne i forslaget til kapitel 13.

Udtrykket "maritim udførende part" er et defineret begreb, jf. forslaget til § 251, nr. 7. Definitionen bygger på det ligeledes definerede begreb "udførende part", jf. forslaget til § 251, nr. 6. Der er tale om to begreber af stor betydning for forståelsen af indholdet og rækkevidden af forslaget til kapitel 13. Før der redegøres for de enkelte punkter i forslaget til § 274, forklares betydningen af de to begreber samt af det grundlæggende ansvarssystem i forslaget til kapitel 13, hvori de to begreber indgår.

1. De grundlæggende definitioner i forslaget til § 251 nr. 6, udførende part, og nr. 7, maritim udførende part, - Rotterdam-reglernes ansvarssystem for så vidt angår maritime udførende parter

Inden for skibsfart og ikke mindst linjefart anvender den kontraherende transportør - transportøren - ofte i betydelig udstrækning undertransportører, stevedorer, "independent contractors" og andre parter ("subcontractors") til afvikling af transportopgaverne. På grund af den usikkerhed, der var, om hvem der havde transportøransvaret for godsskader m.v., indtruffet medens transporten blev afviklet af en undertransportør - nu kaldet maritim udførende part - etableredes i dagældende § 123 i lov nr. 294 af 23. maj 1973 en regel, hvorefter ikke blot transportøren, men også den udførende transportør havde direkte ansvar for sådanne skader. 1973-søloven muliggjorde dog jf. dagældende § 123, stk. 2, at det kunne aftales, at hvor en bestemt del af søtransporten skulle udføres af en undertransportør, skulle transportøren være ansvarsfri for skade m.v., der indtraf, medens godset var i undertransportørens varetægt. Forslaget til kapitel 13 indeholder ikke en tilsvarende regel, men skal dog forstås således, at den gældende praksis kan fortsætte, se herom nedenfor under pkt. 2. Bestemmelserne i dagældende § 123 er med visse stramninger videreført i den gældende sølovs § 285, der udformes under indflydelse af tilsvarende bestemmelser i Hamburg-reglerne.

Af forslaget til § 273 fremgår, at transportøren har arbejdsgiveransvar for skade m.v. på gods forvoldt f.eks. af en udførende part. Forslaget til går imidlertid ligesom den gældende sølov videre og pålægger visse

udførende parter direkte ansvar for godsskade over for afsenderen efter de samme lovregler, som gælder for transportørens ansvar. Hvor det er muligt f.eks. for afsenderen at gøre et sådant direkte ansvar gældende mod visse udførende parter, vil der være to ansvarlige parter - foruden den udførende transportør tillige den kontraherende transportør. Disse to parter vil være solidarisk ansvarlige, jf. nærmere § 275, der omtales nedenfor.

Da den gældende sølov og Hamburg-reglerne er begrænset til aftaler om transport til søs, medens Rotterdam-reglerne også vedrører tilknyttede transporter, bliver reglerne om visse udførende parters ansvar imidlertid væsentligt mere komplekse end den gældende sølovs og Hamburg-reglernes bestemmelser.

Det er kun udførende parter, der kvalificerer som maritime udførende parter, der kan holdes ansvarlige efter forslaget til § 273. En maritim udførende part er defineret, jf. forslaget til § 251, nr. 7 som en udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 i perioden fra godsets ankomst til skibets lastehavn, til godset forlader lossehavnen. Det fastsættes endvidere i definitionen, at en indlandstransportør kun er en maritim udførende part, hvis indlandstransportørens tjenester udelukkende udføres eller skal udføres inden for havneområdet, hvor godset blev modtaget til søtransport eller blev udleveret efter søtransport. En udførende part, der transporterer godset f.eks. fra skibssiden eller en terminal i havnen, hvor godset er anbragt, pr. bil eller bane til en indlandsdestination uden for havnen, er således ikke en maritim udførende part - heller ikke for så vidt angår skade, der opstår under transporten i den pågældende havn.

En indlandstransport kan efter Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/621 § 144, ikke blot være en vej- eller banetransport, men også en transport på indre vandveje.

Kravet, om at en indlandstransportørs tjenester udelukkende skal udføres inden for havneområdet, gælder ikke andre former for tjenesteydelser, der udføres dels i havnen og dels udenfor - f.eks. opbevaring af gods. Den, der leverer sådanne tjenesteydelser, vil derfor være ansvarlig under kapitel 13 for den del af ydelsen, der erlægges i havnen. Det samme gælder f.eks., hvor tjenesteydelser, der ikke er transporttjenesteydelser, forberedes og tilrettelægges uden for havneområdet, blot de relaterer sig til opgaver, der udføres i havneområdet. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621 § 145, nævntes konkret, at "stowage planners" meget vel kunne udføre deres arbejde helt uden for et havneområde, men at disse personer givet burde anses for maritime udførende parter.

Forslaget til § 274 definerer lige så lidt som Rotterdam-reglerne, hvad der skal forstås ved en havn og et havneområde. Heller ikke den gældende sølovs § 274 eller Hamburg-reglerne, der begge anvender havnebegrebet, definerer dette. Det blev ikke anset for muligt i UNCITRAL at fastsætte en almindelig accepteret definition. Spørgsmålet blev derfor overladt til national/lokal regulering og/eller retspraksis.

For at en maritim udførende part kan ifalde ansvar, skal denne part ud over de ovenstående betingelser opfylde betingelserne for at kunne blive anset for at være en udførende part, jf. at definitionen i forslaget til § 251, nr. 7 baserer sig på udtrykket "udførende part", der er defineret i forslaget til § 251, nr. 6. Af forslaget til nr. 6 fremgår, at for at kunne karakteriseres som en udførende part skal denne part udføre eller påtage sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser med hensyn til modtagelse, lastning etc. Det drøftedes indgående under forhandlingerne i UNCITRAL, hvor store krav der skulle stilles, for at en

person kan karakteriseres som en udførende transportør. UNCITRAL afviste, at enhver person, der direkte eller indirekte arbejder for transportøren, og som blot udfører en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, skulle kunne anses for at være en udførende transportør. CMI foreslog grundlæggende, at der skulle stilles krav om, at den pågældende fysisk skulle udføre transportørens forpligtelser med hensyn til en række nærmere opregnede opgaver: transport, godshåndtering og opbevaring. Dette var en mere snæver definition af udførende part. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev der, jf. A/CN.9/WG.III/WP.34 foreslået en lidt mere omfattende definition, nemlig at det skulle være tilstrækkeligt, at en person blot "udfører eller påtager sig at udføre" en række nærmere opregnede opgaver blandt transportørens forpligtelser. Forskellen mellem disse to definitioner lå først og fremmest i, at den mere omfattende definition medtog transportører og andre personer - ofte de såkaldte Non Vessel Operating Carriers (NVO) - der som mellemmand påtager sig en transportforpligtelse over for transportøren, men som ikke selv står for udførelsen heraf. Det blev anført, at sådanne personer ikke burde kunne slippe ud af ansvar ved blot at delegere deres forpligtelse videre. Denne mere omfattende definition blev vedtaget af UNCITRAL.

Det fremgår af forarbejderne, jf. A/CN.9/544 § 36, at selv om der blev vedtaget en relativ bred definition af udførende part, ville afsenderen kunne vælge at søge den skadevoldende udførende transportør direkte i stedet for at skulle inddrage hele kæden af mellemmand.

En person er kun en udførende transportør i forslaget til § 251, nr. 6's forstand, hvor den pågældende udfører opgaver med hensyn til godsets modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, losning, udlevering eller med hensyn til omsorg for godset, og forudsat at den pågældende direkte eller indirekte handler på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Har de forpligtelser efter transportaftalen, som en person opfylder på vegne af transportøren, ikke relation til godset, er der ikke tale om en udførende transportør. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det slået fast, jf. A/CN.9/544 § 174, at en lods f.eks. ikke vil blive anset som udførende transportør.

Forslaget til kapitel 13 giver i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne ikke mulighed for, at afsenderen kan søge en udførende part, der ikke er en maritim udførende part. Havde Rotterdam-reglerne fastsat en sådan ret, ville det kunne være i konflikt med de unimodale konventioner, der regulerer det pågældende landtransportled. Det må derfor afgøres efter andre regler, f.eks. en unimodal konvention, der finder anvendelse på det pågældende landtransportled, om der er en sådan søgsmålsret. Derimod er transportøren selv ansvarlig for skade, der i transportørens ansvarsperiode forvoldes også af de ikke-maritime udførende parter, jf. forslaget til § 273.

Det andet led i forslaget til § 251, nr. 6 er medtaget for at præcisere, at en udførende part kun er sådanne personer, der arbejder direkte eller indirekte for transportøren. Hvis afsenderens m.v. ansatte eller agenter udfører arbejde i henhold til aftale efter forslaget til § 264, stk. 2, som ellers ville være transportørens arbejde efter transportaftalen, bliver sådanne ansatte eller agenter ikke udførende parter, jf. A/CN.9/621 § 143.

2. Adgang for transportøren til at fraskrive sig ansvar for en del transporten, der udføres af andre - blandede kontrakter

Det oprindelige konventionsudkast, der forhandlede om i UNCITRAL - men ikke den vedtagne konvention - indeholdt en bestemmelse, der i den seneste foreliggende version, jf. A/CN.9/645 §§ 39-43, fastlagde, at transportøren på afskiberens anmodning kan udstede ét transportdokument, der dækker en transport, der, ud over den aftalte transport, også omfatter et nærmere angivet yderligere transportled, som ikke er omfattet af transportaftalen, og for hvilket transportøren ikke påtager sig transportforpligtelse. Et sådant transportled ville derfor falde uden for transportørens ansvarsperiode. Den praktiske situation er, at en for- eller eftertransport i tilknytning til en søtransport udføres af en anden transportør, således at transportøren på vegne af afskiberen indgår en aftale om for- eller eftertransporten med den anden transportør, men selv udsteder transportdokument for hele transporten.

Til støtte for at medtage en sådan bestemmelse, blev det anført, at der var kommercielt behov for, at der kun skal udstedes ét transportdokument for hele transporten, selv om transportøren ikke selv udfører hele transporten, idet afskiberen ofte kan have brug for kun ét dokument, som følge af vilkår i rembursen eller salgsaftalen. Endvidere var der også kommercielt behov for reglen for at sikre "merchant haulage", dvs. at muliggøre, at afsenderen selv kan stå for f.eks. en landtransport efter søtransporten. Forslaget fik ikke tilstrækkeligt støtte og udgik, men således at det er præciseret i forarbejderne, jf. A/63/17 §§ 51-53, at Rotterdam-reglerne ikke skal forstås således, at de pågældende transportarrangementer skulle være kritisable eller ikke tilladte efter Rotterdam-reglerne. Sølovsudvalget finder, at denne forståelse også må lægges til grund ved fortolkningen af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13.

3. De nærmere vilkår for den maritime udførende parts ansvar efter forslaget til § 274

For at være omfattet af forslaget til § 274 kræves det for det første, jf. forslaget til § 274, pkt. 1, ikke blot, at den kontraherende transportør er omfattet af forslaget til kapitel 13, men også at den maritime udførende parts egne tjenesteydelser for transportøren har en nærmere tilknytning til en kontraherende stat, enten ved at den maritime udførende part modtager godset for transport eller udleverer det i en kontraherende stat, eller ved at den maritime udførende part udfører sine tjenesteydelser med hensyn til godset i en havn i en kontraherende stat. Det er således ikke nødvendigvis nok for at kunne holde en maritim udførende part direkte ansvarlig, at (hoved)transportøren selv er omfattet af forslaget til kapitel 13. Er forholdet f.eks. det, at en udførende transportør leverer stevedoreydelser i en havn i en ikke-kontraherende stat, hvor der finder "transshipment" sted af godset, og er den pågældende transport undergivet forslaget til kapitel 13, f.eks. fordi transportøren modtog godset i en kontraherende stat, er den maritime udførende part alligevel ikke omfattet af forslaget til kapitel 13. Tilsvarende falder en maritim udførende part uden for forslaget til kapitel 13, hvor denne part transporterer godset til søs og modtager og udleverer det i havne i ikke-kontraherende stater.

For det andet kræves det, jf. forslaget til § 274, pkt. 2, at den begivenhed, der forårsagede tabet m.v., fandt sted i perioden mellem godsets ankomst til lastehavn og afgang fra lossehavn, og enten medens den maritime udførende part har godset i sin varetægt eller på et andet tidspunkt, i den udstrækning den maritime udførende part deltager i udførelsen af en hvilken som helst af de aktiviteter, der omfattes af transportaftalen.

I tilfælde, hvor transportøren i transportaftalen har påtaget sig et videregående ansvar eller større forpligtelser, end hvad der følger af forslaget til kapitel 13, påvirker dette ikke den maritime udførende parts retsstilling, jf. forslaget til § 274, stk. 2. Denne part forbliver ansvarlig efter forslaget til kapitel 13's

regler og skal opfylde forpligtelserne heri. Den maritime udførende part kan dog blive bundet af sådant videregående ansvar og forpligtelser, hvor denne part udtrykkeligt og skriftligt har accepteret dette. Hvor transportøren i transportaftalen har aftalt et lavere ansvar eller færre forpligtelser, og hvor dette lovligt kan gøres, f.eks. fordi der er tale om afskibninger under en kvantumkontrakt, vil den maritime udførende part formentlig også kunne påberåbe sig disse lempeligere vilkår, da det vanskeligt kan tænkes, at afsenderen skulle kunne kræve en mere fordelagtig behandling i forhold til den maritime udførende part end i forhold til den kontraherende transportør. Spørgsmålet blev drøftet under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544 § 163, hvor det bemærkedes, at den maritime udførende parts ansvar givet efter omstændighederne ville kunne reduceres via en aftale herom, men ikke som følge af en aftale, den maritime udførende part ikke selv var part i. Hertil må dog bemærkes, at såfremt det fremgår af transportaftalen mellem transportøren og afsenderen, at en aftale om et mindre ansvar eller færre forpligtelser for transportøren også gælder i forhold til en maritim udførende part, må det dog antages at skabe ret for denne part.

4. Den maritime udførende parts arbejdsgiveransvar

Ligesom forslaget til § 273 fastsætter arbejdsgiveransvar for transportøren, fastsætter forslaget til § 274, stk. 3 arbejdsgiveransvar for den maritime udførende part. Bestemmelsen i forslaget til § 274, stk. 3 har dog fået en noget mere kortfattet udformning end den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 273. Det var for så vidt ønsket i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544 § 172, at strukturen i de to bestemmelser skulle svare til hinanden, men da bestemmelsen i forslaget til § 273 om transportørens arbejdsgiveransvar omfatter flere personer end forslaget til § 274 - især ved at omfatte arbejdsgiveransvar for udførende transportører og disses agenter og ansatte - blev resultatet for så vidt angår den maritime udførende parts arbejdsgiveransvar en noget mere kortfattet formulering, der dog - bortset fra den nævnte forskel med hensyn til udførende transportører og disses agenter og ansatte - ikke tilsigter en anden afgrænsning end den, der fremgår af forslaget til § 273.

5. Beskyttelse af ansatte mod søgsmål

Det er noget omdiskuteret, om definitionen af udførende part i artikel 1, nr. 6 omfatter ansatte af transportøren og ansatte af den udførende part. Det var antagelig ikke hensigten oprindeligt, jf. A/CN.9/544 § 41, men efterfølgende forhandlinger i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621 § 141 og A/CN.9/WG.III/WP.101 artikel 1, note 2, p. 7 rejste imidlertid usikkerhed herom. Forslaget til § 274, stk. 6 blev indføjet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101 artikel 20, note 44, p. 20, med henblik på at beskytte ansatte ved at det fastslås, at intet i forslaget til kapitel 13 pålægger skibets fører eller besætningen eller en ansat hos transportøren eller en maritim udførende part ansvar under forslaget til kapitel 13. Spørgsmålet, om der kan være et direkte ansvar for godsskader under transport omfattet af Rotterdam-reglerne for ansatte, besætningen m.v., må derfor afgøres alene efter national ret.

5.28 Til § 275 Solidarisk ansvar

Forslaget til § 275, stk. 1 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 1 om solidarisk ansvar, hvor både transportøren og en eller flere maritime udførende parter er ansvarlige for skade m.v. på gods. Forslaget til § 275, stk. 2 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 2 om sammenlægning af ansvar (aggregering), således at der samlet for de solidarisk ansvarlige normalt ikke kan kræves mere end det begrænsningsbeløb, der efter Rotterdam-reglerne gælder for den pågældende skade m.v.

Der er tale om to bestemmelser, der kendes både fra Hamburg-reglerne artikel 10, stk. 4 og 5 og fra den gældende sølovs, jf. § 287. Det solidariske ansvar er en følge af, at flere kan være ansvarlige efter søloven, Hamburg-reglerne og nu også Rotterdam-reglerne - dvs. både den kontraherende transportør og en eller flere udførende parter. Sammenlægning af ansvaret er nødvendig for at forhindre, at begrænsningsretten omgås, ved at der sagsøges for hele begrænsningsbeløbet fra flere forskellige af de direkte ansvarlige parter.

Begrænsningen af det sammenlagte ansvar til den maksimale ansvarsgrænse efter forslaget til kapitel 13 gælder ikke for de personer, som efter forslaget til § 282 har mistet retten til ansvarsbegrænsning. For personer, der måtte være bundet af en aftalt højere ansvarsgrænse end den i Rotterdam-reglerne fastsatte, træder de aftalte grænse i stedet for Rotterdam-reglernes, jf. A/CN.9/621 § 101.

Bestemmelsen i forslaget til § 275 gælder alene, hvor transportøren og en eller flere maritime udførende parter sagsøges for samme skade m.v. efter Rotterdam-reglerne. Bestemmelsen gælder ikke, hvor foruden transportøren andre, der ikke er en maritim udførende part, sagsøges - f.eks. en indlandstransportør, hvis transport ikke er begrænset til havneområdet. I tilfælde hvor f.eks. transportøren sagsøges efter Rotterdam-reglerne, og en sådan indlandstransportør tillige sagsøges, er søgsmålet mod indlandstransportøren ikke omfattet af Rotterdam-reglerne, men eventuelt af andre konventionsregler eller national lov, som selv kan have aggregeringsregler. I et sådant tilfælde finder der imidlertid ikke aggregering sted efter Rotterdam-reglerne, og der kan derfor efter omstændighederne blive tale om reelt ubegrænset ansvar. Der blev i UNCITRAL rejst ønske om at medtage en modregningsbestemmelse, som skulle klargøre, at eventuel erstatning opnået fra en ikke-maritim udførende part skulle fragå i erstatningskravet mod den kontraherende transportør. En tekst til en sådan bestemmelse var medtaget i nogle af konventionsudkastene, der drøftedes i UNCITRAL, jf. A/CN.9/WG.III/WP.39 artikel 15 bis, stk. 3 og A/CN.9/WG.III/WP.81 artikel 20, stk. 3, men forslaget blev afvist, jf. A/CN.9/621 §§ 103-105, da flere delegationer fandt forslaget uklart bl.a. med hensyn til spørgsmål, om der i givet fald skulle modregnes i det fulde erstatningskrav eller i erstatningskravet som begrænset efter Rotterdam-reglerne.

Sølovsudvalget finder, i overensstemmelse med hvad der gælder ved globalbegrænsning, at hvor delvis erstatning er opnået fra en person, der falder uden for kredsen af personer omfattet af begrænsningsretten, fragår den opnåede erstatning i erstatningskravet over for transportøren og ikke i det begrænsede erstatningsbeløb, som transportøren skal betale. Noget andet må dog gælde, hvor der på grundlag af nationale erstatningsregler er opnået erstatning direkte fra transportørens ansatte eller agenter, der ikke er maritime udførende parter. Dette må være en følge af Himalaya-bestemmelsen i forslaget til § 270.

5.29 Til § 276 Forsinkelse

Forslaget til § 276 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 21.

Bestemmelsen fik sin endelige udformning i UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/621 § 184, efter langvarige forhandlinger om afsender- og transportøransvar for forsinkelse, jf. bemærkningerne til forslaget til § 272 ovenfor. Efter forslaget til § 276 foreligger der kun forsinkelse, hvor transportaftalen fastsætter levering inden for et aftalt tidspunkt. Hermed adskiller forsinkelsesbegrebet og dermed forsinkelsesansvaret sig afgørende fra gældende sølovs § 278, stk. 2, der fastslår, at forsinkelsesbegrebet dels omfatter levering senere end til aftalt tid og dels, hvor der ikke er en sådan aftale, levering, der ikke finder sted inden for det tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af

en omhyggelig transportør. Dette sidste led i gældende forsinkelsesbegreb udgik under de seneste forhandlingsrunder i UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/621 § 184, som led i det samlede kompromis omkring forsinkelsesansvaret. Da de nordiske lande har haft det brede forsinkelsesbegreb i mange år, var det ikke uden vanskeligheder, at det begrænsede forsinkelsesbegreb blev accepteret. Væsentligt var det i denne forbindelse – og væsentligt for forståelsen af Rotterdam-reglerne - at der ikke kræves "udtrykkelig" aftale, som der stod i et tidligere udkast, som arbejdsgruppen drøftede, jf. A/CN.9/WG.III/WP.81 artikel 21 sammenholdt med A/CN.9/WG.III/WP 101 artikel 22 og A/CN.9/621 § 184. Det fremgår således af forhandlingerne, at en aftale kan indfortolkes eller må anses for underforstået afhængig af omstændighederne. Hertil kommer, at afsenderen ved væsentlig forsinkelse vil kunne hæve aftalen, jf. § z, dog uden at kunne kræve erstatning, hvor der ikke kan anses at foreligge en aftale om levering til et bestemt tidspunkt.

Forslaget til kapitel 13 viderefører heller ikke den særlige forsinkelsesbestemmelse i den gældende sølovs § 278, stk. 3 om konvertering fra forsinkelseserstatning til erstatning for tab af gods i tilfælde, hvor godset ikke er leveret inden for 60 dage regnet fra den dag, det skulle have været leveret. En sådan bestemmelse rejser flere spørgsmål, end den løser, og blev afvist af UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/552 § 29.

5.30 Til § 277 Deviation

Forslaget til § 277 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 24 om deviation.

Ligesom Hamburg-reglerne og den gældende sølov indeholder Rotterdam-reglerne ingen bestemmelser om ansvar for deviation endside nogen definition af deviation. Om der skal være regler herom, kan afgøres nationalt, men i den udstrækning, der gennemføres nationale regler om deviation, eller retspraksis fastlægger ansvar for deviation, sikrer forslaget til § 277, at transportøren bevarer retten til sine indsigelser mod og begrænsning af sådant nationalt deviationsansvar. Om dækstransport gælder dog særlige regler i forslaget til § 267, der indebærer, at der ikke ved siden heraf nationalt kan etableres en særskilt deviationslære vedrørende dækslast.

Haag-Visby-reglerne indeholder en begrænset bestemmelse om deviation i artikel 4, stk. 4, hvorefter deviation for at redde menneskeliv eller ejendom eller enhver anden rimelig deviation ikke udgør brud på Haag-Visby-reglerne eller på transportaftalen. Hamburg-reglerne indeholder ingen bestemmelse, der direkte omtaler deviation, men fastslår alene i artikel 5, stk. 6 i tilknytning til den almindelige regel om transportøransvar - culpa-reglen - at der (bortset fra ved fælleshavari) ikke er ansvar for tab m.v., som skyldes foranstaltninger for at redde menneskeliv eller andre rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge ejendom til søs. Den gældende sølovs § 275, stk. 2 har en nøje hertil svarende regel.

Det er i forarbejderne til den gældende sølovs § 275, stk. 2 og til den gældende sølovs § 262, stk. 1 om transportørens pligt til at udføre transporten med tilbørlig hurtighed udtalt, at der ved siden af den almindelige culpa-regel ikke var noget egentligt behov for en særskilt regel om deviationsansvar for stykgodstransport, men det var de almindelige ansvarsregler - culpa-reglen - der ved en deviation skulle afgøre, om der var ansvar. Fører en deviation til henholdsvis forsinkelse eller tab m.v. af gods, er det således de respektive regler herom i forslaget til § 272, § z (hævebestemmelsen) og forslaget til § 280, der fastlægger de erstatningsmuligheder, afsenderen m.fl. måtte have. Nogen selvstændig betydning har deviationssynspunkter således ikke i dansk ret, men det er på grund af de internationale forhold, der ofte er

involveret her, fundet mest hensigtsmæssigt at medtage bestemmelsen forslaget til kapitel 13. For dansk rets vedkommende siger den dog ikke andet, end hvad der gælder i forvejen.

5.31 Til § 278 Erstatningsberegning

Forslaget til § 278 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 22 og viderefører de fra den gældende sølovs § 279 og Haag-Visby-reglernes artikel 5, stk. 5, litra b, kendte principper for erstatningsberegning, dog således at det nu slås fast, at der, medmindre andet er aftalt, ikke er adgang til at kræve erstatning for konsekvenstab, jf. forslaget til § 278, stk. 3, i forbindelse med fysisk skade på gods. Hvor der foreligger ansvar for forsinkelse, jf. forslaget til §§ 272 og 276, gælder dette dog ikke.

Efter forslaget til § 278, stk. 1 skal erstatning for skade m.v. på gods udmåles efter værdien af sådant gods på det sted og den tid, hvor det er aftalt, at godset skulle leveres, eller i mangel af aftale på det sted og den tid, hvor godset kunne forventes leveret, jf. nærmere forslaget til § 303.

Efter forslaget til § 278, stk. 2 opereres med en standardisering af tabsberegningen, hvor der ikke ses på det tab, lastejereren i den konkrete sag har lidt, men på hvad normaltabet kan antages at være. Beregningen af dette tab skal ske efter børsprisen eller i mangel heraf markedsprisen på leveringsstedet. Hvis ingen af disse priser findes, fastsættes godsets værdi efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet. Der skal derimod ikke tages hensyn til mere individuelle forhold, f.eks. tab af en usædvanlig stor handelsavance. Det må dog antages, at det er muligt at opnå erstatningsdækning for en sædvanlig handelsgevinst, således som den hidtidige formulering - der videreføres i forslaget - har givet mulighed for.

Det er ikke muligt efter forslaget til § 278, stk. 3 at opnå erstatning for konsekvensskade, som f.eks. produktionstab. Dette har hidtil været noget uklart, men er med Rotterdam-reglernes artikel 22, stk. 3 nu gjort klart, jf. forslaget til § 278, stk. 3 sammenholdt med dennes stk. 1 og 2. Det kan dog ikke antages, at Rotterdam-reglernes artikel 22, stk. 3 udelukker, at der kan gøres supplerende krav gældende mod transportøren for direkte omkostninger forbundet med det beskadigede gods, f.eks. særlige opbevaringsomkostninger, der er en følge af, at godset er beskadiget. I øvrigt kan parterne i transportaftalen aftale en videregående erstatningspligt inden for rammerne af forslaget til §§ 255-257, herunder eventuelt ansvar for konsekvensskader, jf. A/CN.9/552 §§ 36-37.

5.32 Til § 279 Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse

Forslaget til § 279 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 23. Bestemmelsen svarer i det alt væsentlige til den gældende sølovs § 288 og til Hamburg-reglernes artikel 19. Også Haag-Visby-reglerne har i artikel 3, stk. 6 en regel om underretning, om end en mindre detaljeret regel.

Efter forslaget til § 279, stk. 1 skal der gives skriftlig underretning til transportøren senest på udleveringstidspunktet, hvis godset synligt er beskadiget m.v. med angivelse af skadens almindelige karakter. Det er ikke et krav, at den skriftlige underretning skal gives af modtageren af godset. Hvor skaden ikke er synlig, skal underretning gives senest 7 arbejdsdage efter udleveringstidspunktet. Hvilke dage, der er arbejdsdage, afgøres efter udleveringsstedets regler. Ligesom i den gældende sølov, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne er bestemmelsen ikke en reklamationsregel i den forstand, at retten til at rejse sag bortfalder, hvis underretning ikke gives efter reglerne, men alene en bestemmelse om, at transportøren formodes at have udleveret godset, således som det er beskrevet i transportaftalen, med mindre underretning om beskadigelse afgives inden for de nævnte frister. En sådan formodningsregel gælder

imidlertid under alle omstændigheder, uanset om underretning afgives, idet det påhviler modtageren at bevise, at tilstanden af det udleverede gods ikke svarer til aftalens beskrivelse af godset. Bestemmelsen i forslaget til § 279 kunne synes overflødig, men har dog en vis praktisk betydning med hensyn til styrken af det bevis, modtageren eventuelt skal føre senere, for at godsets tilstand ikke var som beskrevet i transportdokumentet. Er der ikke afgivet underretning, har transportøren ikke haft anledning til at foretage bevissikring, og det kan i praksis betyde, at der stilles større krav til det bevis, modtageren skal føre, for at godset ikke var som beskrevet, da det blev udleveret.

Forslaget til § 279, stk. 2 er en understregning af det i forslaget til stk. 1 anførte. Selv om der ikke er givet underretning, påvirker det ikke retten til at kræve erstatning efter forslaget til kapitel 13, ligesom det ikke påvirker bevisbyrdefordelingen efter den almindelige regel om transportørens ansvar i forslaget til § 272.

Forslaget til § 279, stk. 3 fastsætter, at underretning ikke kræves, hvor skaden m.v. er påvist ved en fælles besigtigelse af godset af den person (ikke nødvendigvis modtageren), som godset er udleveret til, og transportøren eller den maritime udførende part, som ansvar gøres gældende imod.

Er der tale om tab som følge af forsinkelse, fastsættes i forslaget til § 279, stk. 4 - i modsætning til hvad der gælder for godsskade - at erstatningspligten bortfalder, hvis underretningen om tabet ikke er givet inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering. Den gældende sølov har en tilsvarende streng regel i den gældende § 288, stk. 3, dog med en 60-dages frist. Underretningen skal ikke redegøre for erstatningskravet i detaljer, men blot generelt indeholde en meddelelse om forsinkelsen, og at der er tale om konsekvensskader.

Som følge af gennemførelsen af regler om direkte ansvar efter forslaget til kapitel 13 for maritime udførende parter fastsættes i forslaget til § 279, stk. 5, at meddelelse efter forslaget til § 279 til den udførende part - herunder eventuelt til en maritim udførende part - der udleverede godset, også anses for at være givet til transportøren, og ligeledes at meddelelse givet til transportøren anses for at være givet til en maritim udførende part. Givtes meddelelse f.eks. til en vejtransportør, der ikke er en maritim udførende part, er meddelelse for så vidt angår forslaget til kapitel 13 uden relevans for denne transportør, som ikke er omfattet af kapitlets ansvarsregler, men har betydning i forhold til den kontraherende transportør. Forslaget til § 279, stk. 5 udtaler ikke klart, lige så lidt som Rotterdam-reglernes artikel 23, stk. 5, om meddelelse til en maritim udførende part også har virkning i forhold til en anden maritim udførende part - f.eks. i forhold til en selvstændig stevedore, der står for losning af godset fra skibet til lastbilen. Da en maritim udførende part, der har modtaget meddelelsen, ikke står i kontraktforhold til en anden af transportøren engageret maritim udførende part, vil meddelelse ikke have effekt efter forslaget til § 279 i forhold til denne anden maritime udførende part.

Forslaget til § 279, stk. 6 indeholder en praktisk vigtig bestemmelse om gensidig pligt for parterne i en tvist til i rimeligt omfang at give en anden part adgang til at besigtige og fastslå mængden af det gods, der faktisk, eller der er formodning om, er tabt eller beskadiget, ligesom parterne skal give hinanden adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport. Bestemmelsen kendes fra Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6 og Hamburg-reglernes artikel 19, stk. 4, som sammenlignet med forslaget til § 279, stk. 6 dog er noget mere afgrænset, idet de to nævnte konventionsbestemmelser alene taler om, at transportøren og modtageren skal give hinanden "rimelig adgang til at undersøge godset og kontrollere antallet af kolli". Den gældende sølov har ikke disse konventionsbestemmelser. I

overensstemmelse med princippet om en konventionsnær implementering af Rotterdam-reglerne, og da bestemmelsen i Rotterdam-reglerne artikel 23 er noget mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, er det fundet rigtigst at implementere bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 23, stk. 6 i forslaget til kapitel 13.

Der er ikke fastsat specielle sanktioner, hvis bestemmelsen i forslaget til § 279, stk. 6 ikke efterleves, men konsekvensen kan være processuel skadevirkning eller eventuelt erstatningsansvar.

Forslaget til *stk. 7* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler det.

5.33 Til § 265B [norsk § 280] Transportørens samarbejde med afsenderen om tilvejebringelse af oplysninger

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 28. Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende pligt, men princippet om at parterne skal samarbejde om at tilvejebringe visse oplysninger følger af det almindelige loyalitetsprincip i kontraktsforhold, se f.eks. den gældende sølov § 379. Forslaget til § 265 indebærer dermed ingen egentlig ændring af gældende ret.

Bestemmelsen pålægger transportøren en pligt til loyalt at besvare afsenderens anmodning om at modtage oplysninger og instruktioner, som afsenderen skal bruge for at kunne opfylde sin transportforpligtelse, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 § 113. En gensidig pligt til informationsudveksling kan modvirke en eventuel usikkerhed vedrørende rejserute og afsenderens pligt til mærkning af farligt gods, se f.eks. forslaget til § 289.

Forslaget til § 265 har sin modpart i forslaget til § 285, som fastlægger en tilsvarende forpligtelse for afsenderen overfor transportøren.

5.34 Til § 280 [norsk 281] Ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 59 og er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5 og Hamburg-reglernes artikel 6 og artikel 26. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 280, stk. 1 og 3, samt gældende sølovs § 281.

Sølovsudvalget har besluttet ikke at implementere artikel 59, stk. 3, der indeholder en definition af "Special Drawing Rights" (SDR) og måden, hvorpå SDR beregnes. Ved SDR forstås den i gældende sølovs § 152, stk. 2, 1. punktum omhandlede møntenhed. Sølovsudvalget har vurderet, at en reference til denne bestemmelse i forslaget til § 280, stk. 1 ikke er relevant.

I medfør af forslaget til *stk. 1* kan transportøren begrænse sit ansvar for manglende opfyldelse af forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 til enten 875 SDR per kollo eller 3 SDR per kilo, alt efter hvilket giver det højeste beløb. Hvis afsenderen har anført godsets værdi i kontraktdata eller parterne på anden vis har aftalt et højere beløb, skal dette beløb anvendes til beregning af ansvaret.

Sætningen "... manglende opfyldelse af sine forpligtelser ..." blev indsat ved A/CN.9/WG.III/WP.56 p.51 med note 212, som følge af UNCITRALS drøftelser, jf. A/CN.9/552 §§ 41-42 og 44, om rækkevidden af den i Haag-Visby-reglerne anvendte formulering "in connection with the goods", jf. oprindelige tekstforslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 p. 35. Spørgsmålet var om transportøren også skulle kunne begrænse ansvaret for

bl.a. tab af markedsværdi, økonomisk tab og tab som følge af fejludlevering eller forkerte angivelser i konnossementet. UNCITRAL tilsluttede sig, jf. A/CN.9/645 §§ 189-190 og 203, på baggrund af A/CN.9/WG.III/WP.101 p. 44 med note 169, at transportøren skulle have ret til at begrænse ansvaret også for fejlinformation (misinformation) og fejludlevering (misdelivery), og at der ikke skulle være undtagelser i den henseende. FN's Generalforsamling tilsluttede sig teksten og afviste, jf. A/63/17 § 198, at indsnævre bestemmelsens rækkevidde.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526 § 258, A/CN.9/616 §§164-170 og A/CN.9/642 §§136-151, blev ansvarsgrænsernes størrelse drøftet gentagne gange, hvor der viste sig to hovedgrupperinger; den ene ville bevare ansvarsgrænserne på niveau med grænserne i Haag-Visby-reglerne, mens anden ville bevare niveauet fra Hamburg-reglerne. Det var først muligt at nå til enighed om grænsernes størrelse som led i et større kompromis, jf. A/CN.9/642 § 163. De nuværende beløbsgrænser blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/645 § 197, og af FN's Generalforsamling, jf. A/63/17 §§ 195-200. Ansvaret pr. kollo er begrænset til 875 SDR, hvilket udgør en forhøjelse på ca. 31% fra den i søloven gældende grænse på 667 SDR, mens ansvaret pr. kilo er begrænset til 3 SDR, hvilket udgør en forhøjelse på 50% fra den i søloven gældende grænse på 2 SDR.

Som i den gældende sølov er der tale om dobbelte ansvarsgrænser. Dette indebærer, at ansvarsgrænsen i udgangspunktet skal beregnes ud fra kollo-grænsen (eller en anden lasteenhed), medmindre kilo-reglen fører til en højere ansvarsgrænse, afsenderen i kontraktdata har angivet en højere godsværdi, eller en højere ansvarsgrænse skriftligt, jf. forslaget til stk. 3, er aftalt mellem transportøren og afsenderen.

Hverken kollo eller lasteenhed er et defineret begreb. Det vurderes dog, at der ved afgørelsen af, hvornår der er tale om et kollo eller en lasteenhed kan hentes hjælp i nordisk og international retspraksis. Beregnes ansvarsgrænsen efter kilo-reglen, indgår også emballeringen i beregningen af godsets vægt.

Der blev under forhandlingerne stillet forslag om, jf. A/CN.9/WG.III/WP.29, p. 5, at indføre en bestemmelse om ansvarsbegrænsning for ikke-lokaliserbare skader. Begrundelsen var, at eftersom det ved sådanne skader ikke var muligt at konstatere, hvor de var opstået, skulle afsenderen nyde en større beskyttelse, ved at regulere transportørens ansvar, så denne kun skulle kunne begrænse sit ansvar efter de beløbsgrænser, der ville følge af den for transporten relevante regulering af ansvarsgrænserne. Hvis transportøren ville påberåbe sig en lavere ansvarsgrænse, skulle transportøren bære bevisbyrden for, under hvilken del (transportmiddel) af transporten, skaden var sket, jf. A/CN.9/526 §§ 265. Der var stærke argumenter både for og imod en sådan regulering, jf. A/CN.9/621 §§195-200, men som led i et større kompromis om udformningen af bestemmelserne om ansvarsbegrænsning blev bestemmelsen endeligt afvist, jf. A/CN.9/645 § 197.

Transportørens ret til at begrænse ansvaret efter forslaget til § 280 med de beløb, der fremgår heraf, finder således også anvendelse i tilfælde med ulokaliserbar skade, medmindre andet følger af forslaget til § 283 (artikel 26) eller af forslaget til § 258 (artikel 82).

Endvidere blev der stillet forslag om at indføre en "Tacit Amendment"-procedure til ændring af ansvarsgrænserne, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.21 § 105 og A/CN.9/WG.III/WP.77. En sådan bestemmelse (draft article 99, jf. A/CN.9/WG.III/WP 101) blev endeligt afvist, jf. A/CN.9/645 § 197 som led i det ovenfor

nævnte større kompromis. En ændring af ansvarsgrænserne vil skulle følge den almindelige procedure, der fremgår af Rotterdam-reglernes artikel 95.

Forslaget til stk. 2 indeholder den fra Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5 litra c og Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 2 kendte containerklausul for enhedslastet gods, som også fremgår af gældende sølovs § 281. Til brug for beregningen af SDR skal der tages udgangspunkt i de i kontraktdata angivne kolli eller lasteenheder. Hvis kontraktdata ikke indeholder en angivelse heraf, skal godset, der er pakket i eller på en transportenhed eller et køretøj, anses for at udgøre én lasteenhed.

UNCITRAL godkendte, jf. A/CN.9/552 §§48-49, bestemmelsen. Ved A/CN.9/WG.III/WP.56 p 52 blev ”paller og lignende transportenhed” tilføjet, jf. også bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 26 ”container”, hvilket blev godkendt i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616 §§ 177- 178, hvor det dog blev bemærket, at kollo-reglen kan føre til et øget ansvar som følge af nutidens containertransporter, hvor godset pakkes i mindre enheder i containeren.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev indførelsen af Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 2 litra b ikke berørt. Bestemmelsen, der er gennemført i gældende sølov § 281, 3. punktum, angiver, at en transportindretning, der beskadiges eller går tabt skal medregnes som én lasteenhed, dvs. hvis der i en container er pakket 5 kollo og containeren går tabt skal ansvarsbegrænsningen beregnes som 6 kollo. Dette gælder dog ikke, hvis transportindretningen ejes eller er stillet til rådighed af transportøren. **Sølovsudvalget har vurderet, at bestemmelsen i gældende sølov § 281, 3. punktum skal videreføres, da retsvirkningen i modsat fald vil være, at transportørens ansvar kan være ubegrænset for sådanne transportindretninger.**

Forslaget til stk. 3 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

5.35 Til § 281 [norsk 282] Ansvarsbegrænsning for forsinkelse

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 60 og er baseret på Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1 litra b. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 280, stk. 2 og 3.

Forslaget til § 281 indebærer en ret til at begrænse ansvar for tab af eller skade på godset, der skyldes forsinkelse og for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse. Begrænsningsbeløbet for tab eller skade på godset skal beregnes i henhold til forslaget til § 278, mens begrænsningsbeløbet for andet økonomisk tab opgøres til to og en halv (2,5) gange den fragt, der skal betales. Den maksimale erstatning er dog begrænset til det beløb, der i henhold til forslaget til § 280, stk. 1 ville være blevet opgjort, hvis der forelå et totaltab. Retten til at begrænse ansvaret som følge af forsinkelse kan bortfalde i medfør af forslaget til § 282, stk. 2.

Personkredsen, der gives adgang til at begrænse ansvaret er ikke angivet – i modsætning til forslaget til § 280, stk. 1, hvor det klart er angivet, at det er ”transportøren”, der er begrænsningsberettiget. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det drøftet, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.74, A/CN.9/616 §§ 92-100 og A/CN.9/WG.III/WP.91 om både transportøren og afsenderen skulle gives mulighed for at begrænse ansvar for forsinkelse. Som led i en kompromisløsning, jf. A/CN.9/621 § 180 b og § 181 b, blev det vedtaget, jf. A/CN.9/621 § 184, at retten til at begrænse ansvaret for forsinkelse alene skulle tilkomme transportøren.

Den afsender, der eventuelt måtte ifalde ansvar for forsinkelse, har dermed ikke ret til at begrænse sit ansvar efter Rotterdam-reglerne eller i medfør af forslaget til nyt kapitel 13 i søloven.

Bestemmelsen omhandlede som oprindeligt foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 §§ 100-101, andet økonomisk tab som følge af forsinkelse, også benævnt "economic loss", "non-physical loss" og "consequential loss". Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.56 article 65 "variant A" (p. 53), at også "fysisk tab eller skade" på godset som følge af forsinkelse, f.eks. frugt, der rådner som følge af forsinkelsen, skulle omfattes. Det blev dog præciseret, jf. A/CN.9/616 §§ 183-184, at "fysisk" tab eller skade ikke som sådan omfattes af (nu) artikel 60 (forslaget til § 281) men, at ansvaret skal beregnes i overensstemmelse med (nu) artikel 22 (forslaget til § 278) eller (nu) artikel 59 (forslaget til § 280) alt efter omstændighederne. Denne forståelse blev bekræftet af FN's Generalforsamling, jf. A/63/17 § 201. Det er således kun ansvar for konsekvenstab eller andet økonomisk tab, der reguleres af ansvarsbegrænsningssummen i forslaget til § 281, jf. A/CN.9/552 § 25 og A/CN.9/616 §§ 183-184.

Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger en forsinkelse afgøres i henhold til forslaget til § 276, hvortil henvises.

UNCITRAL vedtog, jf. A/CN.9/552 § 31, jf. § 26, at beregningen af begrænsningsbeløbet for andet økonomisk tab skulle baseres på den fragt, der skal betales. Faktoren, som fragten multipliceres med, blev vedtaget som led i en kompromisløsning, jf. A/CN.9/642 § 166, jf. § 163 b og A/CN.9/645 §§ 205-207. Om drøftelserne forud herfor, se bl.a. A/CN.9/616 §§ 185-189.

Under forhandlingerne i UNCITRAL var parternes ret til at aftale andre – eller ingen – ansvarsgrænser for andet økonomisk tab genstand for drøftelse, jf. bl.a. A/CN.9/616 § 190-193, A/CN.9/WG.III/WP.85 og A/CN.9/WG.III/WP.91. UNCITRAL vedtog, at slette jf. A/CN.9/621 § 184, jf. § 180 g og § 181 c og A/CN.9/WG.III/WP.101 "article 63" med fodnote 174, sætningen som led i den ovenfor omtalte kompromisløsning. Bestemmelsen må således antages at være præceptiv.

Det reguleres ikke i forslaget til § 281, til forskel fra gældende sølovs § 280, stk. 2, 2, pkt. og Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1 litra b, at ansvaret er maksimeret til den samlede fragt i henhold til transportaftalen. Dette spørgsmål ses der ikke at være taget stilling til under forhandlingerne i UNCITRAL, men har næppe afgørende betydning, da ansvaret uanset er maksimeret til det beløb, der beregnes, i medfør af forslaget til § 280, ved et totaltab. Se evt. A/CN.9/WG.III/WP.74 § 16.

5.36 Til § 282 [norsk 283] Tab af retten til ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 61 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5 litra e og Hamburg-reglernes artikel 8, stk. 1. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 283.

I medfør af forslaget til *stk. 1* bortfalder retten for transportøren eller den i forslaget til § 273 nævnte personkreds, til at begrænse ansvaret, hvis skadelidte kan godtgøre, at den, der ønsker at begrænse ansvaret, personligt har forvoldt tabet med forsæt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab med sandsynlighed ville opstå.

Personkredsen omfatter udover transportøren også den udførende part, skibets fører og besætning, ansatte hos transportøren eller den udførende part samt enhver, der udfører arbejder på vegne af og under transportøren opsyn og kontrol.

I begrebet "personlig handling eller undladelse" (personal act or omission) ligger, at handlingen eller undladelsen skal være begået af den, der ønsker at begrænse sit ansvar. Dette vil være transportøren selv, hvis denne har et én-mands firma, eller den juridiske person, der er "transportør", dvs. "managers", jf. A/CN.9/552 § 60. En handling eller undladelse begået af en person, der er en del af en virksomheds øverste ledelse, en "management failure", jf. A/CN.9/525 § 86, vil således kunne gennembryde retten til ansvarsbegrænsning.

Der blev tidligt i forløbet, jf. A/CN.9/525 § 86 stillet forslag om, at også forsætlige eller groft uagtsomme handlinger begået af transportørens "servants and agents" skulle medføre, at retten til at begrænse ansvaret fortabes. Det blev endvidere foreslået at fortolke bestemmelsen derhen, at også personlige handlinger eller undladelser begået af den udførende transportør, jf. A/CN.9/526 § 261, skulle medføre fortabelse af retten til ansvarsbegrænsning. Med henvisning til policy-beslutningen, jf. A/CN.9/525 § 88, A/CN.9/526 § 261 og A/CN.9/552 § 53, om at retten til at begrænse ansvaret skal være ubrydelig eller kun skal kunne fortabes under helt særlige omstændigheder, blev det klart afvist at udstrække bestemmelsen til transportørens "servants and agents", jf. A/CN.9/552 § 60. En "almindelig" ansats handlinger eller undladelser medfører dermed ikke i sig selv, at transportøren fortaber retten til ansvarsbegrænsning. UNCITRAL vedtog at medtage "personal", jf. A/CN.9/552 § 62 efter en længere debat, som det, jf. A/CN.9/616 § 197, blev afvist at genåbne.

Det var endvidere den generelle holdning i UNCITRAL, jf. A/CN.9/552 § 56, at en aftale mellem parterne om, at transportøren kan begrænse sit ansvar også i tilfælde som reguleres af forslaget til § 282, skal tilsidesættes.

At handlingen skal være begået "groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget" (or recklessly and with knowledge) indebærer en kvalificeret grov uagtsomhedsnorm, dvs. der skal mere end "blot" grov uagtsom adfærd til. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/552 § 61, blev det foreslået at skrive "intentional or fraudulent behaviour" for at indsnævre adgangen til subjektive fortolkninger af "recklessly...", uden at der dog var tilslutning til forslaget, hvilket måske kan skyldes et ønske om at bevare en ordlyd tilsvarende de tidligere søtransportkonventioner og øvrige søretskonventioner, der indeholder tilsvarende bestemmelser.

Forslaget til stk. 2 indebærer ligeledes, at retten til at begrænse sit ansvar i henhold til forslaget til § 281 kan bortfalde for tab som følge af forsinket udlevering af godset. Bestemmelsen er affattet over samme model som forslaget til stk. 1, hvortil henvises, dog er ordvalget en anelse anderledes, uden at dette bør tillægges afgørende betydning.

I det oprindelige udkast til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 pkt. 6.8 og § 107, var spørgsmålet om fortabelse af retten til ansvarsbegrænsning i forsinkelsessituationen ladet åben. Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL bemærket, jf. A/CN.9/552 § 54, at der skal sondres mellem forsinkelse, der f.eks. skyldes en bevidst navigatorisk handling eller undladelse for at undgå hårdt vejr og tilfælde, hvor forsinkelsen f.eks. skyldes en groft uagtsom handling eller undladelse begået med forståelse af at tab som

følge af forsinkelsen sandsynligvis vil opstå. Det blev herefter foreslået jf. A/CN.9/552 § 54 og A/CN.9/WG.III/WP.56 n. 234, at bestemmelsen om tab af ansvarsbegrænsning i forsinkelsestilfælde behandles i et selvstændigt stykke, hvilket blev vedtaget, jf. A/CN.9/616 § 204.

5.37 Til § 283 [norsk 284] Ansvar ved multimodale transporter

Forslaget til § 283 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 26.

Forslaget til § 283 indeholder en særregel om transportørens ansvar og om enkelte andre spørgsmål som for visse transportled i en multimodal transport omfattet af forslaget til kapitel 13 fraviger de generelt anvendelige ansvarsregler i forslaget til §§ 272 og 278.

Ved multimodale transporter vil de forskellige transportmidler, som hovedtransportøren anvender til afvikling af den multimodale transport, normalt være omfattet af unimodale transportregler. De unimodale regler for et givet transportled regulerer forholdet mellem hovedtransportøren og den undertransportør, der står for udførelsen af det pågældende transportled. Hovedtransportøren kan have en interesse i, at de regler, der gælder i forhold til undertransportøren, også gøres anvendelige i forholdet mellem hovedtransportøren og afsenderen for derved at sikre, at de samme regler gælder både i en retssag mellem hovedtransportøren og afsenderen om f.eks. erstatning for godsskade og i en efterfølgende retssag mellem hovedtransportøren og undertransportøren om hovedtransportørens regres mod den ansvarlige undertransportør for den betalte erstatning. En sådan ordning kaldes netværksløsningen. Omvendt kan afsenderen have en interesse i, at de anvendelige regler ikke varierer fra transportled til transportled, således som de gør det efter netværksløsningen, men at samme regler gælder for alle transportled for derved at sikre forudsigelighed med hensyn til de retsregler, der kommer til anvendelse, og dermed forudsigelighed om den erstatning, der kan opnås. Denne ordning kaldes den uniforme løsning.

En ren netværksløsning, hvorefter alle de regler, der gælder for de enkelte transportled, også skulle gælde direkte mellem hovedtransportøren og afsenderen, ville være meget uhensigtsmæssigt. F.eks. skulle under et sådant system nye transportdokumentregler anvendes, hver gang det transporterede gods skiftede fra et transportmiddel til et andet. Et praktisk anvendeligt regelsystem synes derfor i vid udstrækning at skulle baseres på et uniformt regelsystem, og Rotterdam-reglerne er da også af disse grunde i meget vid udstrækning baseret på det uniforme regelsystem. I en begrænset udstrækning anvendes dog netværkssystemet, nemlig for så vidt angår spørgsmål om hovedtransportørens ansvar, ansvarsbegrænsning og om forældelsesfrister for sagsanlæg mod transportøren m.fl. For disse få men meget vigtige spørgsmåls vedkommende er det fundet hensigtsmæssigt at basere Rotterdam-reglerne på netværksløsningen. Dette er i overensstemmelse med udbredt kontraktpraksis og løsningen i modelregler og har en betydelig omkostningsbesparende effekt. Selv om det ikke er sigtet med netværksløsningen, har den også den virkning, at den reducerer risikoen for, at der opstår konventionskonflikter, dvs. situationer, hvor modstridende ansvarsbestemmelser i en unimodal konvention og i Rotterdam-reglerne begge gør krav på at skulle anvendes på samme skade.

Netværksløsningen vedrører kun de situationer, hvor transportøren pådrager sig ansvar, der resulterer i tab, skade eller forsinkelse af gods. Pådrager transportøren sig ansvar ved at bryde sine forpligtelser, som ikke resulterer i tab, skade eller forsinkelse af gods, gælder netværksprincippet ikke, jf. forslaget til § 283, stk. 2.

Det er en betingelse for at anvende netværksansvarsreglerne, at skaden m.v. på godset udelukkende opstår i perioden før lastning på skibet eller efter losning, jf. forslaget til § 283 i indledningen. Det er endvidere en betingelse, at et andet præceptivt internationalt regelsæt ville have fundet anvendelse på en særskilt og direkte aftale om transport mellem afsenderen og hovedtransportøren, hvis disse parter havde indgået en sådan aftale om transport for det transportled, hvor skaden m.v. indtraf, jf. forslaget til § 283, stk. 1. Det er de præceptive internationale regler for det konkrete transportled, hvor skaden indtraf, der skal anvendes, og ikke de regler, der måtte gælde for det transportled, hvor skaden er forårsaget, eller hvor den er konstateret.

Den hypotetiske test i forslaget til § 283 "ville have været gældende, hvis afsenderen havde indgået en separat direkte kontrakt med transportøren ..." blev indføjet under UNCITRAL's forhandlinger, jf. A/CN.9/616 § 224 og A/CN.9/621 § 192, i stedet for en formulering, hvorefter der skulle ses på, om der var bestemmelser i et internationalt instrument, f.eks. CMR-konventionen, der ville finde anvendelse på transportørens aktiviteter i henhold til transportaftalen på det pågældende led. Spørgsmålet var, om den multimodale transportkontrakt overhovedet ville være omfattet af sådanne unimodale regler. Dette var og er fortsat et omdiskuteret spørgsmål. Derfor valgtes den hypotetiske test, således at der ses på, om reglerne i et internationalt instrument ville have fundet anvendelse på en separat og direkte aftale mellem afsenderen og transportøren for det konkrete transportled, hvor tabet m.v. indtraf, hvis en sådan aftale var indgået.

Er betingelserne i forslaget til § 283 opfyldt, gælder efter forslaget til § 283 for transportørens ansvar m.v. ansvarsreglerne i det pågældende internationale instrument i stedet for Rotterdam-reglernes almindelige bestemmelser om ansvar. Disse særlige ansvarsbestemmelser m.v. udgør så at sige via forslaget til § 283 undtagelsesbestemmelser til forslaget til kapitel 13's almindelige ansvarsregler. Det er således de præceptive ansvarsbestemmelser m.v., som de umiddelbart står i en international transportkonvention - f.eks. CMR-konventionen - der finder anvendelse, og ikke ansvarsbestemmelserne i en national lov, der implementerer den pågældende internationale konvention.

Forslaget til § 283 er således ikke en lovvalgsbestemmelse, men en bestemmelse, der så at sige indarbejder ansvarsbestemmelserne m.v. i visse instrumenter i Rotterdam-reglerne og gør disse ansvarsbestemmelser direkte anvendelige i stedet for Rotterdam-reglernes almindelige ansvarsbestemmelser. Det følger af ordene i forslaget til § 283, stk. 1 "i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter", at domstolene i en kontraherende stat til Rotterdam-reglerne skal anvende sådanne internationale instrumenter, som i henhold til instrumenternes egne bestemmelser finder anvendelse. Det er således uden betydning, om den pågældende stat, hvis domstole behandler sagen, selv har tiltrådt det pågældende internationale instrument.

I visse tilfælde vil det kunne give anledning til fortolkningsproblemer at skulle anvende f.eks. CMR-konventionens ansvarsregel i dennes artikel 17 sammen med de i øvrigt anvendelige Rotterdam-regler, og der vil kunne opstå tvivl om, hvilke bestemmelser der i en given unimodal konvention er at anse som f.eks. "ansvarsbestemmelser", og som derfor fortrænger Rotterdam-reglernes almindelige regler. Med hensyn til det sidstnævnte, skal Rotterdam-reglernes artikel 26 (utvivlsomt) forstås således, at det kun er selve ansvarsreglen og regler om beregning af erstatning i en unimodal konvention, der fortrænger Rotterdam-

reglerne og ikke regler i den unimodale konvention, som supplerer ansvarsreglen, f.eks. regler om renteberegning, om notitsfrister etc. Øvrige fortolkningsspørgsmål må afgøres ved fortolkning af de anvendelige regler i de konkrete sager, jf. A/CN.9/WG.III/WP.78 § 28.

I sin oprindelige konventionsudkast, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21 artikel 4.2.2, var bestemmelsen, nu Rotterdam-reglernes artikel 26, formentlig tiltænkt at være en konventionskonfliktbestemmelse, men sigtet med bestemmelsen blev ændret afgørende under den sidste fase af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621 § 191-192 og A/CN.9/645 §§ 204 og 257, hvor en særskilt bestemmelse om konventionskonflikter blev indføjet i Rotterdam-reglernes artikel 82 og artikel 26 blev samtidig væsentlig ændret.

Betydningen af udtrykket "det specifikke transportstadium" er ikke nærmere fastlagt i Rotterdam-reglerne eller forarbejderne. Formuleringen peger på, at der bør ses på den konkrete transport, der udføres, hvorunder skaden indtræffer. Er der således tale om en vejtransportaftale, hvor bil med gods for en del af transporten transporteres på jernbane, vil de konkrete ansvarsregler for den pågældende banetransport finde anvendelse og ikke vejtransportreglerne, selv om vejtransportreglerne gælder for selve vejtransportaftalen.

Når der i forslaget til § 283 refereres til "internationalt instrument" snarere end til "international konvention", skyldes det et ønske om, også at regionale regler, så som f.eks. en EU-forordning eller et direktiv, skulle kunne fortrænge Rotterdam-reglernes ansvarsregler m.v. Sådanne EU-regler er endnu ikke udarbejdet. Et "internationalt instrument" kan for så vidt være blot en bilateral konvention. Det er dog næppe praktisk, at der skulle indgås bilaterale konventioner om ansvarsforhold m.v. for unimodale transporter, når så at sige alle transportformer er undergivet omfattende international konventionsregulering.

Udtrykket "ufravigelig" defineres i forslaget til § 283 som bestemmelser, der ifølge det pågældende internationale instrument i det hele ikke kan fraviges, eller som dog ikke kan fraviges til skade for afsenderen. Bestemmelser i et instrument, der kan fraviges til fordel for transportøren, kan således ikke anvendes i stedet for de almindelige ansvarsbestemmelser i forslaget til kapitel 13.

Kontraktparterne kan aftale at fravige forslaget til § 283 og f.eks. aftale, at transportørens ansvar skal være fuldt ud uniformt, f.eks. at ansvaret i det hele skal afgøres efter ansvarsreglerne i en anden transportkonvention, eller aftale, at der skal gælde et højere ansvarsbegrænsningsbeløb, end hvad der følger af forslaget til § 280, eller end hvad der følger af begrænsningsbeløbene i det instrument, som forslaget i § 283 henviser til. Forslaget til § 255 skal dog altid respekteres, dvs. parterne kan ikke vedtage noget, der indebærer et mildere ansvar eller et lavere ansvarsbegrænsningsbeløb, end hvad der følger af det instrument, som er inkorporeret i medfør af forslaget til § 283.

En undertransportør som er en maritim udførende part er under visse vilkår ansvarlig efter Rotterdam-reglerne direkte over for afsenderen og ikke blot over for undertransportørens medkontrahent, (hoved)transportøren. Der henvises herom til §... og bemærkningerne hertil: Undertransportøren træder som maritim udførende part i transportørens rettigheder og forpligtelser og er i en række tilfælde ansvarlig over for afsenderen efter de samme regler som hovedtransportøren, herunder også efter sådanne andre

ansvarsregler, som måtte finde anvendelse i medfør af forslaget til § 283 i det direkte forhold mellem afsender og transportør. I praksis får dette dog ikke den helt store betydning, idet forslaget til § 283 som nævnt kun gælder før eller efter søtransportleddet, og omvendt gælder ansvaret for den maritime udførende part kun fra det tidspunkt, hvor godset kommer til afgangshavnen, og indtil det forlader destinationshavnen. Det er således kun de tjenesteydelser, som udelukkende udføres i havneområder, der er omfattet, og da der for disse tjenesteydelser ikke i dag gælder noget internationalt tvingende instrument, vil forslaget til § 283 i praksis ikke have betydning for undertransportører som maritime udførende parter.

...

5.38 Til § 284 A Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 285 annet og tredje ledd og har ingen parallell i Rotterdam-reglene.

Bestemmelsen tar sikte på avtalt gjennomgangstransport eller andre tilfeller hvor det er avtalt at godset skal omlastes underveis. Det er i slike tilfeller lang tradisjon i sjøloven for at den kontraherende transportøren kan fraskrive seg ansvar for de deler av transporten hvor godset er i en utførende oppdragstakers (undertransportørs) varetekt, se NOU 1993:36 side 39-40. Sjølovens regler dannet i sin tid modell for Hamburg-reglene artikkel 11 som sjøloven § 285 annet og tredje ledd ble utformet på bakgrunn av.

Komiteen finner det hensiktsmessig å videreføre bestemmelsen og kan ikke se at Rotterdam-reglene er til hinder for det. Løsningen synes snarere forutsatt ved omtalen av "merchant haulage" (ACN...). Slik "merchant haulage" vil typisk gjelde fraskrivelse av etapper utført av undertransporter på land (veifrakt, jernbane) ved dør til dør transporter, men vil i prinsippet også måtte gjelde for undertransportørers etapper ved gjennomgangstransport til sjøs.

Første ledd fastslår utgangspunktet om adgang til ansvarsfraskrivelse for transportøren men inneholder likevel sentrale punkter til lastesidens beskyttelse. Det skal uttrykkelig avtales at deler av transporten utføres av andre enn transportøren og den eller de aktuelle undertransportører skal i tillegg identifiseres/navngis i transportavtalen. I tillegg må det kreves at transportørens forbehold om slik delvis ansvarsfritak uttrykkelig fremgår. Tanken er altså at transportkunden ved avtaleinngåelsen skal ha full klarhet i transportarrangementet, herunder hvem den utførende oppdragstaker er i tilfelle det blir aktuelt å fremme krav på godsskade mot denne. Videre følger det av *første ledd annet punktum* at den kontraherende transportøren har bevisbyrden for at tap eller skade oppsto under det fremmede transportledd.

Annet ledd inneholder ytterligere beskyttelse for transportkunden. Det er her et vilkår for at transportøren skal kunne påberope seg et gyldig ansvarsfritak, at søksmål kan reises mot den utførende oppdragstaker ved kompetent domstol etter utkastet § 328 B. Formålet er å sikre transportøren ikke fritas for ansvar etter transportavtalen med mindre avsenderen eller mottakeren har en praktisk mulighet for å gjøre sitt erstatningskrav gjeldende mot den utførende oppdragstakeren.

5.39 Til § 284 B Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevningsrett

Paragrafen omhandler avsenderens hevningsrett ved forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side. Bestemmelsen er en direkte videreføring av sjøloven § 264 og har ingen parallell i Rotterdam-reglene som ikke omhandler andre beføyelser ved transportørens kontraktsbrudd enn dennes erstatningsansvar.

Komiteen finner det hensiktsmessig med en slik videreføring av sjølovens bestemmelse som er utslag av alminnelige kontraktsrettslige hevningsregler.

Komiteen har på tilsvarende måte videreført sjølovens regler om transportørens hevningsrett ved mislighold fra avsenderens side, utkastet § 292 A.

Hevningsretten etter *første ledd* er knyttet til det vesentlighetsbegrep som er vanlig i norsk rett. Avsenderens hevningsrett beror således på om han har rimelig grunn til å si seg fri fra avtalen på grunn av transportørens kontraktsbrudd. *Første ledd annet punktum* gir begrensning i hevningsretten etter at godset er levert, av hensyn til eiere av annet gods. Typisk vil det dreie seg om de tilfeller hvor godset allerede er tatt ombord og hvor tidstabeller og anløpshavner i linjefart kan gjøre det upraktisk å skulle gjennomføre et hevningskrav fra en av flere lasteiere mens transporten pågår. Det skal bemerkes at tilsvarende hensyn gjør seg gjeldende til begrensning av rådighetshavers utøvelse av råderett under transporten, se utkastet § 315 nr. 1 bokstav c). Det skal videre bemerkes at selv om det kontraktsbrudd som aktualiserer hevningsrett vil foreligge under transportavtalen mellom transportøren og avsenderen, kan selve utøvelsen av slik hevningsrett være tillagt rådighetshaveren som kan være en annen part enn avsenderen, se utkastet § 314.

Annet ledd inneholder en reklamasjonsregel ved utøvelse av hevningsrett. Regelen har sin parallell ved reisebefraktning, se sjøloven § 349, tredje ledd. Dersom transportavtalen heves etter at en del av transporten er utført, har transportøren krav på avstandsfrakt etter utkastet § 384C fjerde ledd.

5.40 Til § 284 C Transportavbrudd og avstandsfrakt

Paragrafen viderefører sjøloven § 265 og omhandler ulike tilfeller av hindringer for gjennomføring av transporten. Rotterdam-reglene omhandler ikke slike forhold.

Første ledd fastslår prinsippet om at transportørens forpliktelse ved stykkgodstransport er en genusforpliktelse, dvs at transportforpliktelsen vedvarer selv om skipet som utfører eller planlegges å utføre transporten totalhavarerer. (Motsatt løsning gjelder ved reisebefraktning, se sjøloven § 350.) Transportøren har i utgangspunktet valgfrihet med hensyn til det skip som benyttes for transporten. Som motstykke må transporten gjennomføres ved at annet skip settes inn dersom havari inntreffer for det utførende skip. Dette betyr at transportøren i slike tilfeller som regel vil ha både rett og plikt til å fullføre transporten på annen måte. Dette er forøvrig i samsvar med de bestemmelser om omlasting m.v. (liberty clauses) som vanligvis finnes i standardvilkår ved linjefart. Se om disse forhold, NOU 1993:36 side 30.

Selv om hovedregelen i tilfeller som omfattes av første ledd er at transportforpliktelsen består, vil transportørens forpliktelse i særlige tilfeller kunne falle bort etter reglene om krigsfare, jf. tredje ledd, eller etter alminnelige kontraktsregler, se f.eks. kjøpsloven § 23 med begrensning i kjøpers (avsenderens) krav på naturaloppfyllelse dersom dette er særlig byrdefullt for selger (transportør). Omvendt vil virkningene av hindringer som omfattes av første ledd kunne gi avsenderen hevningsrett etter utkastet § 284B. Forøvrig kan transportavtalen tenkes å inneholde mer utførlige regler om hindringer for transportens utførelse, jf. utkastet § 255 som medfører at § 284C er deklarasjonsregulering.

Det som her er nevnt om transportørens forpliktelse til å slutføre transporten, er basert på gjeldende rett hvor sjølovens virkeområde er begrenset til sjøtransport. Når utkastet utvider reglenes virkeområde til også å gjelde dør-til-dør transporter, vil tilsvarende spørsmål kunne oppstå ved svikt i andre transportmidler enn skip. Det synes imidlertid klart at transportørers generelle valgrett og valgmulighet ved oppfyllelse med slike andre transportmidler, forsterker preget av transportørens forpliktelse som genusforpliktelse

Annet ledd gjelder tilfeller hvor det inntreffer hindringer som gjør at skipet ikke kan anløpe bestemmelseshavnen eller at slikt anløp ville bli vesentlig forsinket. Det kan dreie seg om hindringer i form av is, streik, uroligheter eller ekstreme værforhold som har medført ekstraordinær trafikkopphopning i havnen. I slike tilfeller vil transportøren kunne velge å losse godset i en annen rimelig lossehavn uten at dette medfører kontraktsbrudd, men likevel ikke slik at transportavtalen skal anses fullt ut oppfylt med virkning for fraktbetalingen. Etter fjerde ledd vil transportøren kun ha krav på avstandsfrakt med mindre transportavtalen gir krav på full frakt etter såkalte liberty-klausuler. Se om den nærmere avveining for når transportøren kan velge slik alternativ havn, NOU 1993:36 side 30-31. Se videre ND 1981 side 273 Kr.sand hvor transportørens valg av alternativ havn ved trafikkopphopning i bestemmelseshavnen, ble funnet å være rettmessig etter transportavtalens liberty-klausul, og med transportørens opptjening av full frakt.

Det skal presiseres at godsutlevering ved alternativ havn etter paragrafen her er myntet på hindringer i transportørens gjennomføring av transporten og at avstandsfrakt da kan kreves etter fjerde ledd. Derimot inneholder utkastet § 313 flg. regler for lastesidens adgang til, gjennom sin råderett, å kreve utlevering på alternativt sted. Slik utlevering ved utøvelse av råderett vil skje i lastesidens interesse og transportøren vil her som utgangspunkt ha krav på den fulle frakt, jf. utkastet § 316. Nok en situasjon av alternativ utlevering kan tenkes ved transportørens hevningsrett som følge av kontraktsbrudd eller tilbaketreden på avsenderens side, jf. utkastet § 292A tredje ledd. Her vil transportørens krav på frakt omdannes til et erstatningskrav hvor kravet som utgangspunkt baseres på den fulle frakt men med transportøren underlagt tapsbegrensningsplikt.

Tredje ledd omhandler krigsfare og innebærer at hver av partene ved slike oppfyllelshindringer vil kunne ha hevningsrett etter reglene i sjøloven § 358, og med kostnadsfordeling ved inntrådt forsinkelse regulert av sjøloven § 360.

Fjerde ledd fastslår prinsippet om at transportøren har krav på avstandsfrakt ved bortfall av transportavtalen når deler av transporten er ut ført. Delprestasjon fra transportørens side gis således krav på forholdsmessig vederlag. Dette gjelder også om delprestasjonen skyldes kontraktsbrudd på transportørens side. Avstandsfraktens størrelse beregnes etter reglene i sjøloven § 341.

5.41 Til § 285 Levering av gods til transport

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 27 og omhandler avsenderens plikter i forbindelse med levering og klargjøring av godset for transport. Paragrafen

må ses i sammenheng med de påfølgende bestemmelser i utkastet §§ 286, 287, 289 og 290, som gir relativt detaljert anvisninger om forsvarlig prosedyre ved leveringen av godset, både når det gjelder avsenders handlemåte og samarbeidet mellom avsender og transportør. Utkastets regelsett er mer detaljert utformet enn sjølovens bestemmelser, men i hovedsak svarer det til sjøloven §§ 255-258. Det skal tilføyes at sjøloven § 256 har visse regler som ikke uttrykkelig gjenfinnes i utkastet. Det dreier seg her om transportørens undersøkelsesplikt for godsets pakning og avvisningsrett for gods som ikke med rimelige tiltak lar seg klargjøre for transport. Etter komiteens syn er slike forhold varetatt gjennom bla utkastets §§ 286, 287 og 297 nr. 4 slik at sjøloven § 256 er utelatt som overflødig.

Verken Haag Visby eller Hamburg-reglene har tilsvarende regler rundt avsenders plikter. Sjølovens bestemmelser ble i 1994 inntatt som supplement til daværende konvensjonsregler, med sikte på å dekke opp det praktiske behov som følge av utviklingen i konteinertransport og linjefart, se NOU 1993:36 side 24. Rotterdam-reglene er gitt med det samme formålet.

Første ledd gir uttrykk for det generelle krav om at godset skal leveres av avsenderen i en stand egnet for den aktuelle transporten. Forbeholdet i bestemmelsens første punktum om hva som måtte følge av transportavtalen, tar sikte på tilfeller hvor partene måtte ha avtalt en avvikende funksjonsordning, for eksempel ved at transportøren har påtatt seg å stue godset i konteinere etter at det mottas i mindre enheter fra avsenderen. Det følger så av bestemmelsens annet punktum at selv ved slik avvikende ordning skal de enheter som leveres av avsender være egnet for transportørens håndtering, for eksempel ved at det finnes tilstrekkelige løftestropper i forsvarlig stand.

Bestemmelsen sier intet uttrykkelig om tidspunktet for avsenders levering av godset for transport, jf sjøloven § 255 første punktum. Av konvensjonsforarbeidene framgår at en plikt til rettidig levering er tenkt begrenset til tilfeller av uttrykkelig avtalt leveringstid ([A/CN.9/WG.III/WP.21](#) para 112, jf [A/CN.9/621](#) para 180-84), mens forsinkelsesansvaret generelt er overlatt til nasjonal rett. Som det framgår av meknadene til utkastet § 288 foreslår komiteen at sjølovens regler om forsinkelsesansvar videreføres, slik at det på dette punkt ikke tilsiktet noen realitetsendring.

Annet ledd fastslår at når det er avtalt avvikende funksjonsfordeling for selve lasteoperasjonene (fio), jf utkastet § 265 annet ledd, vil de operasjoner avsenderen derved har påtatt seg måtte utføres på aktsom måte. En mulig forsømmelse fra avsenderens side kan ha som konsekvens at lasteskade som derved måtte oppstå, ikke kan tilregnes transportøren, jf utkastet § 272 nr. 3(i). Etter omstendighetene kan transportøren også ha et selvstendig krav på erstatning, for eksempel til dekning av utgifter til tiltak som trengs på grunn av avsenders manglende pakking av gods m.v..

Tredje ledd gir en særskilt bestemmelse for avsenders plikt til forsvarlig å stue og sikre innholdet når godset leveres i lukket konteiner. Siden transportøren i slike tilfeller normalt ikke inspiserer konteinerens innhold, jf utkastet § 301 nr. 4, er

bestemmelsen av særlig betydning for å vareta sikkerheten under transporten ([A/CN.9/WG.III/WP.21](#) para 112).

5.42 Til § 286 *Samarbeid og utveksling av informasjon*

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 28 og har intet direkte motstykke i sjøloven. Den samarbeidsplikt som oppstilles samsvarer imidlertid med alminnelige prinsipper om lojalitet i kontraktsforhold, se for eksempel sjøloven § 379, og bestemmelsen medfører derfor ingen egentlig endring av gjeldende rett. Plikten til lojal utveksling av informasjon vil være gjensidig, slik at transportøren må bistå avsenderen dersom det trengs for at avsenderen skal kunne oppfylle sine plikter ([A/CN.9/WG.III/WP.21](#) para 113). En slik gjensidig plikt til informasjonsutveksling kan blant avbøte den usikkerhet vedrørende reiserute og avsenders plikt til merking av farlig gods, som er omtalt i merknader til utkastet § 290 annet ledd.

Siden bestemmelsen er formulert som en generell plikt om samarbeid og lojalitet har komiteen valgt å innta dens motstykke som utkastet § 280.

5.43 Til § 287 *Avsenderens plikt til å gi informasjon*

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 29 og svarer i hovedsak til sjøloven § 258. I noen grad overlapper paragrafen med utkastet § 286 og den bør videre ses i sammenheng med utkastet § 290 hvor særlige regler gis for avsenders opplysningsplikt ved farlig gods.

Paragrafens tekst er i hovedsak selvforklarende. I konvensjonens forarbeidene understrekes betydningen av at avsenders opplysninger og instruksjoner er korrekte og fullstendige med tanke på transportørens behov for å kunne stole på deres riktighet, av hensyn til sikkerheten under transporten ([A/CN.9/WG.III/WP.21](#) para 114).

5.44 Til § 288 *Alminnelig ansvarsregel*

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 30 og pålegger avsenderen skyldansvar for de tilfeller som ikke er omfattet av utkastet § 289 (feilaktige transportopplysninger) og § 290 (farlig gods) hvor det foreligger objektivt ansvar. Ansvarssystemet samsvarer med sjøloven hvor det generelle skyldansvar følger av § 290 mens det objektive ansvar for henholdsvis feilopplysninger og farlig gods følger av §§ 301 og 291.

Tre forhold knyttet til bestemmelsen foranlediger særskilte merknader.

Det ene gjelder spørsmålet om avsenderens ansvar for forsinkelse. Her er det i konvensjonens forarbeider forutsatt at dens bestemmelse (artikkel 30) ikke omfatter forsinkelsesansvar ut fra et kompromiss relatert til at avsenderen ikke innrømmes begrensningsrett for sitt ansvar ([A/CN.9/WG.III/WP.101](#), note 70, side 25 og [A/CN.9/621](#), para 233-37). Reguleringen av forsinkelsesansvar er derved overlatt til nasjonal rett.

Etter komiteens syn bør bestemmelsen for norsk retts del også omfatte forsinkelse. Det vises her til at i en norsk tradisjon vil ordlyden ("tap eller skade") etter

omstendighetene også kunne omfatte forsinkelse, jf sjøloven § 290 hvor uttrykket "tap" benyttes uten noen begrensning mot forsinkelse. Et mulig unntak for forsinkelse er videre problematisk også i lys av enkelte av Rotterdam-reglenes pliktbestemmelser, hvor nettopp tidsaspektet inngår i avsenders plikter, se feks utkastet § 287. Det vil derved være problematisk å skulle la plikter relatert til tiden for oppfyllelse stå usanksjonert, se tilsvarende merknader i juridisk litteratur, bla Diamond, *The Rotterdam Rules*, LMCLQ, 2009, side 493-494.

Utover dette ville rent praktisk en slik grensegang mellom tapsposter for henholdsvis tingsskade og formuesskade kunne åpne for betydelig tvil i de tilfeller hvor transportøren er påført tidstop som konsekvens av en tingsskade. Endelig ville en slik løsning være i utakt med gjeldende rett hvor bla ansvar for forsinket levering av gods er særskilt regulert, jf sjøloven § 261 annet og fjerde ledd, og hvor ansvar for slik forsinkelse behandles på linje med avsenderens ansvar ved tilbaketreden fra transport, jf sjøloven § 261 første og fjerde ledd, som foreslås videreført som utkastet § 292 A.

Komiteens syn er derfor at paragrafen ikke bør forstås slik at tapsposter relatert til forsinkelse skal unntas fra avsenders ansvar. Det kan likevel tilføyes at alminnelige prinsipper for årsakssammenheng, adekvans og skadelidtes tapsbegrensningsplikt, i praksis vil modifisere avsenders eksponering for de rene tilfeller av forsinkelsesansvar. Se om adekvans m.v., bla Hagstrøm, *Obligasjonsrett*, 2002, side 526-33 og 561-64. I linjefart vil det for eksempel ikke være slik at transportøren avventer skipets avgang i påvente av forsinket gods for så å kreve sitt driftstop (eller ansvar for forsinkelse vedrørende annet gods) erstattet, se merknadene til utkastet § 292 A.

Det annet forhold som foranlediger en nærmere kommentar gjelder bevisbyrde. Komiteen er i noe tvil om hvordan bestemmelsen er å forstå idet den ikke er entydig i sin formulering. Paragrafens første ledd fastslår som utgangspunkt at transportøren skal påvise pliktbrudd fra avsenders side, noe som kan tilsi ordinær bevisbyrde siden flere av de aktuelle plikter er aktsomhetsplikter (se for eksempel utkastet § 285), og hvor påvisning av pliktbrudd derved også skulle innebære påvisning av ansvarsgrunnlag i form av uaktsomhet. En slik løsning harmonerer imidlertid ikke fullt ut med paragrafens annet ledd hvor avsenders disculperingsadgang synes forutsatt, noe som i såfall kan peke i retning av omvendt bevisbyrde.

I forarbeidene er det holdepunkter for at omvendt bevisbyrde er tilsiktet, dvs. at avsender har bevisbyrden for at ansvarsgrunnlag (uaktsomhet) ikke foreligger (A/CN.9/621 para 230). I juridisk litteratur er derimot løsningen omstridt, se Schelin, *The Rotterdam Rules* 2008, Kluwer Law 2010, side 156 som tar til orde for ordinær bevisbyrde: "However, in the end Delegations agreed that the burden of proof should not be reversed." Se derimot Diamond, *The Rotterdam Rules*, LMCLQ, 2009, side 494; Lorenzon, *The Rotterdam Rules: a practical Annotation*, informa 2009, side 88; Baughen, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, Lawtext 2009, side 185, som alle forutsetter en løsning med omvendt bevisbyrde. Se videre Stevens, *The Carriage of Goods by Sea under The*

Rotterdam Rules, Lloyd's List 2010, side 226 som på den ene side antar at intensjonen med bestemmelsen var en regel om ordinær bevisbyrde men som på den annen side stiller spørsmål ved om dette er en naturlig lesning av bestemmelsen. Se endelig Sturley, Fujita, van der Ziel, The Rotterdam Rules, Thomson Reuters 2010, side 188, som sier om bestemmelsens bakgrunn: "The Working Group, as a compromise, agreed on the current formulation which establishes the fault-based liability without explicitly specifying the burden of proof on the fault."

I lys av dette noe uklare rettskildebildet finner komiteen det ikke naturlig å lansere noen entydig løsning av hvordan bestemmelsen er å forstå med hensyn til bevisbyrde. Komiteen finner likevel grunn til å påpeke at regler for bevisbyrde spiller en noe ulik rolle i ulike lands rettstradisjoner, og at reglene for bevisførsel og bevisbedømmelse i norsk rett sjelden medfører at faktavurderingen i en tvist løses gjennom regler om bevisbyrde. Det kan videre være grunn til å påpeke at ansvarsbestemmelsen i sjøloven § 290 har en formulering nær opp til utkastet § 288 annet ledd, men uten at formuleringen i sjøloven § 290 er forstått som en regel om bevisbyrde, jf NOU 1993:36 side 42:

"Det beror imidlertid på omstendighetene om det er senderen eller transportøren som i tilfelle har bevisbyrden for om slik feil eller forsømmelse foreligger eller ikke. Sjøloven § 97 første ledd har ingen regler på dette punkt, og spørsmålet må avgjøres etter alminnelige bevisbyrderegler. Bestemmelsen i utkastet § 290 er ikke ment å innebære noen endring i så måte."

Komiteen finner det nærliggende å forstå utkastet § 288 i samsvar med disse synspunktene knyttet til gjeldende rett.

et tredje forhold som gir anledning til særskilt merknad gjelder begrensningsrett ved erstatningsansvar. Det kan sies å være en viss ubalanse i ansvarssystemet ved at transportøren gis rett til beløpsbegrenset ansvar (utkastet §§ 281 og 282) mens avsenders ansvar er ubegrenset. Under konvensjonsarbeidet var det tildels omfattende drøftelser rundt temaet. Forslag ble reist om å gjøre også avsenders ansvar begrenset men førte ikke fram, blant annet på grunn av vanskelighetene med å finne egnet kriterium for slik begrensning (se bla A/CN.9/WG.III/WP.74 og A/CN.9/616 para 94-99).

Komiteen har vært inne på tanken om å gi supplerende begrensningsregler for avsender, men finner dette uforenlig med konvensjonens intensjon. Forøvrig bemerkes at heller ikke sjølovens system opererer med begrensningsrett for avsender. Videre står partene selvsagt fritt til å vedta slike begrensningsregler på avtalegrunnlag. Skulle Justisdepartementet likevel se det hensiktsmessig med lovregler til beskyttelse av avsendersiden kan ulike tilnærmingsmåter tenkes. En løsning kunne være å innføre særnorske begrensingsregler i sjøloven kapittel 13, en annen å endre globalbegrensningslinjene i lovens kapittel 9 til også å beskytte avsendersiden.

5.45 Til § 289 *Avsenderens garantiansvar*

Paragrafen omhandler avsenders plikt til å gi de opplysninger som følger av utkastet § 297 og som skal inntas blant transportopplysningene. Paragrafen omhandler videre avsenders ansvar overfor transportøren ved feilaktige opplysninger. Dette vil typisk dreie seg om transportørens erstatningsansvar overfor godtroende dokumenterverver, jf utkastet § 302, og gir i så måte transportøren regressrett for slikt ansvar overfor avsender.

Paragrafen svarer i hovedsak til sjøloven § 301 men med en viss endring vedrørende partsforholdet, dvs hvem på lastesiden som er transportørens plikt- og ansvarssubjekt vedrørende transportopplysningenes riktighet. Sjøloven opererer her med avlaster (den part som leverer godset for transport) som plikt- og ansvarssubjekt mens utkastet opererer med avsender (transportørens kontraktspartner) som plikt- og ansvarssubjekt. Denne endringen, berører også bestemmelsen om farlig gods, jf utkastet § 290, og reglene for kontraktsbestemt avsenders ansvar, jf utkastet § 291.

Av hensyn til forståelsen rundt forholdet mellom utkastet og gjeldende rett, finner komiteen det hensiktsmessig å gi en nærmere redegjørelse for sjølovens partskonstellasjon hvor plikt- og ansvarssubjekter vedrørende transportopplysninger og farlig gods ses under ett. Redegjørelsen danner derved også bakgrunn for merknadene til utkastet §§ 290 og 291.

Opprinnelige var sjølovens stykkgoodsregler innarbeidet i reglene for reisebefraktning. Før lovendringen i 1973 var ansvarssubjektet både ved feilaktige dokumentopplysninger og ved farlig gods avlaster (den part som leverte godset for transport) og ikke befrakter (transportørens kontraktspartner). Det var imidlertid den gang antatt at transportøren også kunne holde befrakteren (ved stykkgoods: avsenderen) ansvarlig for feilopplysninger gitt av avlasteren idet avlasteren måtte regnes som befrakterens kontraktsmedhjelper, jf Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 1952, side 440. Også ved farlig gods var avlasteren den gang ansvarssubjekt, men her ble befrakter ikke ansett å være objektivt ansvarlig på linje med avlaster, Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 1952, side 154.

Vedrørende ansvar for feilopplysninger ble avlaster beholdt som ansvarssubjekt både ved lovendringen i 1973 og i 1994, hvor stykkgoodsreglene ble løftet ut av reglene for reisebefraktning og etablert som nåværende kapittel 13. Ved lovendringen i 1994 gis det imidlertid uttrykk for at avsenderen (den gang benevnt: sender) gjennom prinsipper for medhjelperansvar vil kunne hefte som ansvarssubjekt for avlasteren feilopplysninger, NOU 1993:36 side 49.

Vedrørende farlig gods skjedde en lovendring i 1973 ved at befrakter ble gjort til ansvarssubjekt i stedet for avlasteren. Bakgrunnen for endringen var at Justisdepartementet mente at det best samsvarte med Haag-reglene å legge ansvaret på befrakteren, med merknader om at "befrakter og avlaster ofte er samme person ved stykkgoodsbefordring", jf Ot.prp. nr. 28 (1972-73) side 9-10. Ved lovendringen 1994 ble ytterligere en justering gjort vedrørende farlig gods, ved at opplysningsplikten for merking av farlig gods, jf sjøloven § 257, ble pålagt sender

(og ikke som tidligere: avlaster) med begrunnelse i at det burde være samsvar mellom pliktsubjekt ved opplysninger om farlig gods og ansvarssubjekt ved opplysningssvikt om farlig gods, jf NOU 1993:36 side 25-26. Det ble forøvrig bemerket at rettsforholdet til avlaster ved levering av farlig gods blir å avgjøre etter alminnelige rettsregler, jf NOU 1993:36 side 26.

Rettsstillingen i sjøloven har altså en viss asymmetri på grunn av dens historikk og kan oppsummeres slik: Opprinnelig var avlaster (og ikke befrakter/sender) gjort til plikt- og ansvarssubjekt både for transportopplysninger og for farlig gods. Senere er visse endringer gjort slik at, per i dag, plikt- og ansvarsreglene for farlig gods er pålagt sender, mens plikt- og ansvarsreglene for transportopplysninger er pålagt avlaster, dog slik at sender ut fra betraktninger om kontraktsmedhjelperansvar nok vil kunne holdes ansvarlig for avlasters feil.

Rotterdam-reglene oppstiller avsender (sender) som plikt- og ansvarssubjekt både for dokument-feilopplysninger og for farlig gods. Etter komiteens syn gir dette en bedre symmetri i plikt- og ansvarsreglene enn i sjøloven. Realitetsendringene vil imidlertid være marginale. Vedrørende farlig gods er det fullt samsvar med sjølovens bestemmelser. Vedrørende transportopplysninger endres riktignok plikt- og ansvarssubjektet fra avlaster til avsender (sender), men realiteten i dette vil likevel være marginal. Dette skyldes for det første at avsender (sender) allerede i dag må antas å være ansvarlig for avlasters feil gjennom reglene for kontraktsmedhjelperansvar, og for det andre at Rotterdam-reglene (og derved utkastet) inneholder regler som også fanger opp avlasters rolle (benevnt: kontraktsbestemt avsender) som plikt- og ansvarssubjekt, ved siden av avsenders status, jf utkastet § 291.

Forøvrig har komiteen følgende merknader til utkastet § 289:

Første ledd gir en generell bestemmelse om hvilke opplysninger avsenderen skal gi og at opplysningene skal gis i god tid for ikke å forsinke transportørens håndtering av godset. Bestemmelsen har intet direkte motstykke i sjøloven men innholdet vil forutsetningsvis følge, jf sjøloven §§ 255, 258 og 296 første ledd nr. 1.

Annet ledd inneholder regel for avsenders objektive ansvar for feilopplysninger og svarer til sjøloven § 301 første ledd (med unntak av partsforholdet: avlaster/avsender jf merknadene foran). Når det i utkastets tekst er benyttet uttrykket "holde skadesløs" (fra originalteksten: "indemnify") skyldes det at transportørens krav normalt vil bestå i krav på skadesløsholdelse for det erstatningsansvar transportøren er pådratt overfor dokumenterverver, jf utkastet § 302. Det kan imidlertid også dreie seg om erstatning for tapsposter transportøren er direkte påført ved å ha disponert i tillit til feilaktige opplysninger, for eksempel hva gjelder godsets vekt, se Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 1952, side 439-440.

Sjøloven § 301 annet ledd foreslås utelatt som overflødig. Bestemmelsen ble i 1994 tatt inn etter modell fra Hamburg-reglene, og sier at transportøren taper sitt regresskrav dersom han selv var i ond tro med hensyn til avsenders feilaktige transportopplysninger. Dette vil imidlertid følge av alminnelige rettsgrunnsetninger og det ligger også implisitt i utkastet § 303 vedrørende bortfrakters

villedningsansvar. Reglene om tap av regressrett har lang tradisjon i norsk rett, uavhengig av lovbestemmelsen innført i 1994, se blant annet Jantzen, *Godsbefordring til sjøs*, 1952, side 441-442 og NOU 1993:36 side 49.

5.46 Til § 290 *Farlig gods*

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 32 og svarer i hovedsak til sjøloven § 291, jf § 257.

Selve begrepet "farlig gods" er ikke definert i Rotterdam-reglene og heller ikke i sjøloven. I en norsk rettstradisjon anses gods som farlig dersom det har egenskaper egnet til å volde skade på skip eller annen last, feks: kullasten utvikler unormale mengder eksplosiv metangass; nikkelmalmasten utskiller vann som medfører stabilitetsfare; syreholdig væske lekker ut av en lukket konteiner - se videre Falkanger/Bull, *Sjørett*, 2011, side 276-82, også med omtale av rettspraksis. Et slikt farebegrep utgjør kjernen også i andre rettssystemer, men enkelte land har en videre forståelse. I engelsk rett omfatter "dangerous cargo" også de rene forsinkelsestilfeller, f.eks. ved at en last nektes innført i eksportlandet med tidstap og omlastingskostnader som resultat, se Cooke (m.fl), *Voyage Charters*, 2007, side 163-64 og 1072-73. I en norsk tradisjon ville slike rene forsinkelsestilfeller trolig bli å bedømme etter reglene for skyldansvar i utkastet § 288, og ikke etter det strengere ansvar for farlig gods.

Offentligrettslige sikkerhetsforskrifter med krav til håndtering av farlig gods (som feks nedfelt i HNS konvensjonen) vil normalt være veiledende også for farlighetsbegrepet i sjølovens sammenheng. De offentligrettslige kravene er imidlertid ikke fullt ut styrende, bla fordi transportørens forventede kunnskap om godsets farlighet kan variere med avtalens godsbeskrivelse og den aktuelle fart (trade). De offentligrettslige krav kan likevel ha betydning fordi den part som etter slikt regelverk er pliktig å merke eller på annen måte opplyse om godsets farlige egenskap, ikke nødvendigvis er den part som er plikt- og ansvarssubjekt under sjølovens bestemmelse. Normalt vil den part som leverer godset for lasting (i sjøloven: avlaster, i utkastet: kontraktsbestemt avsender) være pliktsubjektet etter offentligrettslige regler, mens transportørens kontraktsmotpart (avsender) er det primære ansvarssubjekt under Rotterdam-reglene, se merknadene til utkastet § 291.

Endelig bør det bemerkes at det er varslingsplikten om godsets farlig egenskap som utgjør kjernen i bestemmelsen. Tanken er at transportøren skal gis mulighet til å ta de nødvendige sikkerhetsforanstaltninger, eventuelt å avvise godset som kontraktsstridig.

Første ledd slår fast, på samme måte som sjøloven § 291, at avsenderen har objektivt ansvar for skade voldt av farlig gods når godset er levert til transport uten at det er opplyst om godsets farlige beskaffenhet. Bestemmelsen understreker, på samme måte som sjøloven, at opplysningsplikten for godsets farlige beskaffenhet gjelder overfor så vel transportøren som utførende oppdragstaker (undertransportør), avhengig av hvem som mottar godset for transport. I samsvar med dette fremgår det uttrykkelig i sjøloven § 191 at så vel transportør som undertransportør kan fremme

erstatningskrav, avhengig av hvem som er påført skade. Selv om dette ikke uttrykkelig fremgår av utkastets tekst er det her ikke tilsiktet noen realitetsendring.

Som i sjøloven er det opplysningsplikten vedrørende godsets farlige beskaffenhet som sanksjoneres. Dette understrekes i utkastet (i større grad enn i sjøloven) ved at det er tap eller skade "som skyldes en slik manglende underretning" som er erstatningsmessig. Skulle for eksempel farlig gods materialisere seg, men samme skade måtte antas å inntre selv om transportøren var behørig underrettet, vil ikke tapet være oppstått som følge av tilsidesatt opplysningsplikt.

Ansvarsregelen gjelder skade som transportøren eller utførende oppdragstaker måtte påføres. Dette utelukker likevel ikke at avsender etter alminnelige erstatningsregler kan bli ansvarlig overfor andre, for eksempel eiere av annet gods ombord på skipet, jf NOU 1993:36 side 43.

Annet ledd gir særregler for avsenders plikt til å merke farlig gods og svarer til sjøloven § 257 første ledd. Når bestemmelsen uttaler at avsenders plikt gjelder for "de aktuelle stadier av den planlagte transport", må dette forstås med det forbehold at dersom transportøren har valgt med hensyn til oppfyllelsesmåten, kan ikke avsenders plikt rekke lengre enn til hva han med rimelighet kunne forutse av anvendelige regler for merking under transporten (se også A/CN.9/594 para 195).

Når det i bestemmelsens annet punktum nevnes at avsenderen, ved forsømmelse av merkingsplikten, er ansvarlig overfor transportøren, vil dette etter omstendighetene også kunne innbefatte ansvar overfor utførende oppdragstaker, jf merknadene til paragrafens første ledd.

5.47 Til § 291 Kontraktsbestemt avsenders plikter og ansvar

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 33 og bør ses i sammenheng med definisjonen av kontraktsbestemt avsender, jf utkastet § 252 nr 9. Paragrafen fastslår at kontraktsbestemt avsender er underlagt samme plikter og ansvar som avsender i henhold til de oppregnede bestemmelser, forutsatt at den kontraktsbestemte avsender har samtykket i å bli oppført som avsender ("shipper") i transportdokumentet.

Første ledd fastslår at kontraktsbestemt avsenders ansvar er begrenset til de oppregnede bestemmelsene. Kontraktsbestemt avsender er dermed ikke ansvarlig i andre relasjoner, for eksempel for fraktbetaling etter utkastet § 292 B. Når det forøvrig henvises til kontraktsbestemt avsenders rett til å gjøre "innsigelser og ansvarsbegrensninger gjeldende" er dette hentet fra originalteksten hvor det med "innsigelser" (defences) nok tenkes på avsenders disculperingsadgang under utkastet § 288, eventuelt adgangen til å påberope foreldelsesfristen etter utkastet § 501 A. I norsk rettstradisjon er det trolig ikke naturlig å tale om "innsigelser og ansvarsbegrensninger" i så måte. Det sentrale er at kontraktsbestemt avsender innehar samme rettsposisjon som avsender under de oppregnede bestemmelsene.

Annet ledd slår fast hva som uansett følger av alminnelige regler for solidaransvar, nemlig at avsenders ansvar ikke berøres av transportørens adgang til å fremme krav mot kontraktsbestemt avsender etter første ledd. Videre er det klart at

transportøren, selv om han kan forholde seg til flere ansvarssubjekter, ikke får et større krav enn det tap som faktisk er lidt.

I forhold til sjølovens system nevnes: I hovedsak vil Rotterdam-reglenes løsning med kontraktsbestemt avsender som part i tillegg til avsender, korrespondere med sjølovens løsning med avlaster som part i tillegg til sender (avsender), jf merknadene til utkastet §§ 289 og 290. Under begge systemene er påtenkt slike konstellasjoner man finner ved fob-salg, hvor den som leverer lasten (selger under fob-salgskontrakt) er en annen part enn transportørens medkontrahent under transportavtalen (avsender/fob-kjøper). For konvensjonens del framgår dette bla av A/CN.9/WG.III/WP.21 para 119 og 125, A/CN.9/594 para 218-223. Det er likevel den forskjell at sjølovens avlaster-status er knyttet til den part som faktisk leverer godset for transport, mens utkastets tilsvarende partsstatus er betinget av vedkommendes samtykke.

I forbindelse med slikt samtykkekrav kan det nevnes at statusen som kontraktsbestemt avsender ikke bare spiller inn ved solidaransvar etter denne og de foregående bestemmelser. Kontraktsbestemt avsender er også utstyrt med visse rettigheter, gjennom instruksgeving overfor transportøren i forbindelse med utlevering av gods i lossehavn (utkastet §§ 307, 308 og 310) og gjennom råderett over godset under transport (utkastet § 314). En slik dobbeltsidig rolle kan kanskje foranledige spørsmål om kontraktsbestemt avsender kan gjøre samtykket til sin partsstatus betinget, fra "det mer til det mindre": siden samtykket kan unnlates gitt, kan det da gis på den betingelse at det bare gjelder rettighetsposisjonene? Temaet er ikke drøftet i konvensjonsforarbeidene, noe som tilsier at en slik adgang til oppsplitting ikke er tilsiktet. Også reelle grunner taler for å anse det som en "pakkeløsning" hvor altså samtykke til partspåtegning utløser samtlige av reglenes rettsvirkninger.

Når det videre gjelder forholdet til sjøloven og ansvar for feilaktige opplysninger (utkastet § 289) innebærer samtykkevilkåret for såvidt en begrensning i forhold til avlasters potensielle ansvar under gjeldende rett, hvor det ikke oppstilles slikt krav til samtykke fra den part som leverer godset for transport. På den annen side: dersom etter utkastets system et slikt samtykkevilkår er oppfylt for den part som leverer godset (avlaster), vil solidaransvar for *avsenderen* ved feilaktige opplysninger trolig ikke medføre noen endring i forhold til gjeldende rett. Avsender vil også etter gjeldende rett hefte for avlasters (kontraktsbestemt avsenders) feil i kraft av avsenders kontraktsmedhjelperansvar, jf merknader til utkastet § 289.

Når det gjelder ansvar for farlig gods (utkastet §290) vil utkastets system med solidaransvar medføre en viss endring av rettstilstanden. Etter gjeldende rett er avlasters ansvar her underlagt generelle rettsregler mens kontraktsbestemt avsender etter utkastet pålegges solidaransvar med objektivt ansvar. Det bør allikevel fremholdes at sjølovens regulering av hvem som er ansvarssubjekt ved farlig gods har variert over tid, jf merknadene til utkastet § 290. Videre bør bemerkes at Hamburg-reglene opererer med solidaransvar for avlaster (kontraktsbestemt avsender) og sender (avsender), og at under engelsk rett synes Haag Visby-reglenes begrep "shipper" å være forstått som dekkende både den part

som inngår transportavtalen (avsender) og den part som faktisk leverer lasten (avlaster). Utkastets endring i rettstilstanden ved solidaransvar for kontraktsbestemt avsender er derfor innenfor rammen av sjølovens historikk og øvrige konvensjoners løsninger. Og etter komiteens syn oppnås den fordel at det bringes nærmere klarhet i plikter og ansvar knyttet til partsforholdet på avsendersiden. Endelig bør nevnes at dersom kontraktsbestemt ikke påføres transportdokumentet innebærer dette ikke nødvendigvis at den som leverer godset (og som kunne valgt å bli oppført som kontraktsbestemt avsender) blir uten ansvar ved å ha levert farlig gods. Ansvar kan tenkes ilagt etter alminnelige erstatningsregler utenfor kontrakt, slik avlaster kan bli pålagt ansvar etter gjeldende rett.

5.48 Til § 292 *Avsenders ansvar for kontraktsmedhjelpere*

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 34. Den har intet direkte motstykke i sjøloven men innebærer ingen endring av rettstilstanden idet løsningen uansett vil følge av alminnelige prinsipper for kontraktsmedhjelperansvar. Paragrafen har forøvrig sitt motstykke i utkastet § 273 vedrørende transportørens ansvar for sine kontraktsmedhjelpere.

5.49 Til § 292 A *Avsenders kontraktsbrudd og tilbaketreden*

Utover erstatningsreglene i utkastet §§ 288-290 regulerer ikke Rotterdam-reglene øvrige virkninger av avsenders kontraktsbrudd. Regler for transportørens rett til heving og erstatning ved ikke-levering av gods, samt regler for avsenders tilbaketreden (avbestilling mot erstatningsplikt), er derved overlatt til nasjonal rett. På denne bakgrunn har komiteen funnet grunn til å videreføre sjøloven § 261, med visse endringer. Tilsvarende er sjølovens regler om avsenders hevningsrett ved transportørens kontraktsbrudd foreslått videreført, jf utkastet § 284B.

Sjølovens nåværende system er bygget opp ved at § 261 første ledd regulerer avsenders rett til tilbaketreden (avbestilling) før transporten er påbegynt. Denne bestemmelsen videreføres i uendret form og utgjør paragrafens *første ledd*. Det sentrale i bestemmelsen er at det slås fast at slik rett til tilbaketreden (avbestilling) foreligger, slik at transportøren ikke kan gjennomtvinge krav på naturaloppfyllelse. Bestemmelsen regulerer videre transportørens krav på erstatning ved slik tilbaketreden, jf paragrafens tredje ledd. De nærmere spørsmål som kan oppstå vedrørende transportørens tapsbegrensningsplikt og også unntakstilfellene hvor avsender kan tre tilbake uten erstatningsansvar, er kommentert i NOU 1993:36 side 27. Disse merknadene vil fortsatt ha gyldighet.

Sjøloven § 261 annet ledd vedrørende transportørens hevingsrett ved vesentlig forsinkelse i avsenders levering av gods, videreføres som paragrafens *annet ledd*. Avsenders erstatningsansvar i slike tilfeller er videreført som paragrafens tredje ledd. Det må likevel bemerkes at transportørens hevingsrett nok vil ha begrenset praktisk betydning fordi forsinket levering av gods i linjefart normalt medfører at godset lar seg transportere med et senere skip som anløper i transportørens linje, se merknadene i NOU 1993:36 side 27.

Sjølovens § 261 tredje ledd er utelatt. Bestemmelsen gjelder avsenders adgang til å omdestinere godset under transport, men dette er regulert i utkastet § 313 første ledd litra b) som ledd i Rotterdam-reglenes bestemmelser om lastesidens råderett over godset under transport.

Paragrafens *tredje ledd* er videreføring av sjøloven § 261 fjerde ledd med regulering av ansvarsgrunnlaget ved avsenders tilbaketreden eller slik forsinket levering som gir transportøren hevningsrett. Utkastet innebærer, som nåværende sjølov, at de tilsvarende ansvarsregler ved reisebefraktning kommer til anvendelse.

5.50 Til § 292 B Frakt og fraktbetaling

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 260 og har ikke noe motstykke i Rotterdam-reglene som ikke inneholder regler for frakt og fraktbetaling. Komiteen finner det hensiktsmessig å videreføre de nåværende deklarasjoniske regler.

Første ledd inneholder regler for fraktens størrelse og betalingsvilkår dersom dette unntaksvis ikke skulle være avtalt. Det vises til merknadene i NOU 1993:36 side 26.

Annet ledd inneholder sentrale regler for grensen for fraktopptjening dersom godset blir sterkt beskadiget under transport eller forøvrig ikke utleveres på bestemmelsesstedet, og har sitt motstykke i reglene for reisebefraktning, jf § 344.

Tredje ledd slår fast hva som ville følge av alminnelige rettsregler, nemlig at forskuddsbetalt frakt må tilbakebetales dersom vilkårene for fraktopptjening etter annet ledd senere viser seg ikke å foreligge. Bestemmelsen er deklarasjonisk og vil kunne settes til side gjennom avtalevilkår som: "Freight non-returnable, ship and/or cargo lost, not lost". Se forøvrig Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 369-71.

5.51 Til § 293 Elektroniske transportdokumenter

Bestemmelsen gjennomfører konvensjonens artikkel 8, som fastsetter at elektronisk dokumentasjon kan brukes i stedet for papirdokumentasjon, og har den samme rettslige effekt som utstedelse, overdragelse og liknende av papirdokumentasjon. Dette trenger neppe særskilt hjemmel etter norsk rett.

Bruken av elektroniske transportdokumenter krever enighet mellom de opprinnelige partene, transportøren og avsenderen. Mottakeren kan ikke motsette seg bruken av elektronisk dokumentasjon, men kan selvsagt forbeholde seg retten til papirdokumentasjon i sine avtaler. Det samme gjelder den kontraktbestemte avsenderen (motsatt **Sturley m.fl. para 3.029**).

Samtykket skal gjelde både utstedelsen og senere bruk. Det kan likevel ikke være meningen at transportøren eller avsenderen skal kunne trekke samtykket tilbake, og slik hindre for eksempel en senere overdragelse.

Bestemmelsen her gjelder ikke transportdokumenter på papir som deponeres hos en nøytral part og deretter overdras ved elektroniske transporterklæringer til denne. Rotterdam-reglene regulerer ikke denne typen elektroniske overdragelser.

5.52 Til § 294 *Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter*

Bestemmelsen gjennomfører konvensjonens artikkel 9 om regler for elektronisk dokumenter. Slike regler forutsettes utviklet for eksempel av dem som driver databaser for elektroniske dokumenter. Det er i dag knyttet utførlige regelverk til de basene av dette slaget som er i bruk, for eksempel Bolero.

Momentene i listen over hva reglene skal inneholde og bestemmelsen om at reglene skal være lett tilgjengelige for brukerne er av vesentlig betydning for at brukerne skal ha forutberegnelighet og sikkerhet mht tap. Betydningen av mangler i så måte må avgjøres etter alminnelige avtalerettslige regler.

Det kan etter omstendighetene senere blir aktuelt å gi regler som utfyller eller setter grenser for de private regelsettene eller som sikrer fri konkurranse for eksempel i markedet for elektroniske signaturer, se **Røsæg i JIML 2011 s. ??**. Det er derfor foreslått en forskriftshjemmel i tredje ledd i tillegg til konvensjonens bestemmelser. Slike forskrifter bør klargjøre sitt internasjonale virkeområde, siden transportdokumentasjon meget vel kan brukes i internasjonal handel.

5.53 Til § 295 *Ombytting av transportdokumenter*

Bestemmelsen gjennomfører konvensjonens artikkel 10 om ombytting av elektroniske transportdokumentasjon med papirdokumentasjon og omvendt. Den sier neppe mer enn det som ville fulgt av alminnelig god orden. Reglen gjelder i alle tilfeller retten til lasten kan ovedras ved hjelp av transportdokumentasjonen, både når det gjelder regler om godtroerverv for den som stoler på dokumentasjonen og når slike regler ikke gjelder.

5.54 Til § 296 *Avsenderens rett til transportdokument*

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene art 35 og svarer med enkelte endringer til sjøloven § 294, jf § 308 tredje ledd og regulerer lastekundens rett til å få transportdokument utstedt til seg ved godsets levering til transport.

Endringene i forhold til sjøloven består for det første i at Rotterdam-reglene opererer med avsender som den part som primært har rett til transportdokument, mens sjøloven opererer med avlaster i så måte. Det vises til merknadene til § 252 punkt 8 og 9 og utkastet § 291 vedrørende forholdet mellom "avsender", "kontraktsbestemt avsender" og sjølovens terminologi "sender" og "avlaster".

For det andre inneholder ikke Rotterdam-reglene uttrykkelig regulering av henholdsvis mottaks- og omborrdokumenter. En slik endring synes likevel ubetenkelig i lys av vår tids bransjepraksis: Ved linjefart vil mottaksdokumenter være det mest praktisk benyttede på grunn av linjeoperatørers mottak av godset ved sine terminaler. Ved trampfart vil omborrdokumenter være det praktisk benyttede siden bortfrakter – i motsatt til i tidligere tider – sjelden har hånd om lasteoperasjonene og derfor normalt ikke mottar godset før det er ombordlastet, jf også sjøloven § 338. Forøvrig åpner paragrafens litra b) for at disse utgangspunktene etter omstendighetene kan tenkes fraveket, ved at "egnet ... transportdokument kan kreves utstedt", noe som feks må forstås slik at avsender også i linjefart kan kreve omborrdokument dersom forholdene tilsier det.

For det tredje åpner Rotterdam-reglene for dør-til-dør transporter, noe som kan medføre at mottak av godset skjer innlands, f.eks. hos en vei-undertransportør, jf paragrafens første ledd med henvisning til "utførende oppdragstaker". Se også merknadene til § 252 punkt 6.

For det fjerde inneholder paragrafen regler tilpasset fremtidig bruk av elektroniske transportdokumenter.

Utover dette vil komiteen bemerke: Paragrafen inneholder ingen uttrykkelig motstykke til sjøloven § 294 tredje ledd med rett for avlaster (nå: avsender) til å kreve særskilte dokumenter for deler av godset. En slik oppsplitting antas å ha sin praktiske betydning ved bulklast i trampfart, hvor feks ulike dellaster under ett og samme certeparti kan være underlagt separate salgskontrakter. Slike forhold ved trampfart er imidlertid ivaretatt ved at reglene for dokumentutstedelse i sjøloven § 338 annet ledd (reisebefraktning) og § 382 første ledd, første punktum (tidsbefraktning) videreføres i sjøloven kapittel 14. Unnlatelsen av å videreføre § 294 tredje ledd er derfor ikke ment å innebære realitetsendring.

Paragrafen inneholder heller ingen uttrykkelig motstykke til sjøloven § 308 tredje ledd som ved utstedelse av sjøfraktbrev gir lastesiden adgang til å kreve sjøfraktbrevet utskiftet med konnossement. Bakgrunnen for bestemmelsen synes primært å være hensynet til konvensjonsforpliktelsen under Haag-Visby reglene som ga avlaster krav på å få konnossement utstedt, jf NOU 1993:36 s. 51. Et slikt hensyn gjør seg derfor ikke gjeldende når utkastet er basert på Rotterdam-reglene og hvor konvensjonen, i herværende paragraf, regulerer utstedelsen av de ulike dokumenttyper. I den sammenheng kan det nevnes at paragrafen ikke gir lastesiden en ubetinget rett til å velge dokumenttype men etter omstendighetene begrenser valget gjennom hva som måtte følge av sedvane eller bransjepraksis. F.eks. kan dette for norsk kystfart tilsi at fraktfølgebrev (og ikke konnossement/negotiabelt dokument) kan kreves. I praksis skulle dette likevel ikke medføre problemer idet en transportør neppe vil motsette seg utstedelse av konnossement om dette kreves.

5.55 Til § 297 Transportopplysninger

Paragrafen angir hvilke opplysninger om transporten og godset som skal tas inn i transportdokumentet. Bestemmelsen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 36 og svarer i hovedsak til sjøloven § 296 med visse endringer som kommenteres nedenfor.

Generelt bemerkes at sjøloven § 296 er forbeholdt konnossementer, med visse særbestemmelser for sjøfraktbrevet i sjøloven § 309. Utkastets § 297 gir for sin del felles regler for alle typer transportdokumenter, se merknaden til § 252 punkt 14-16. Om transportdokumentet mangler en eller flere av de opplysninger som kreves, er uten betydning for dokumentets rettslige karakter eller gyldighet, se utkastet § 300 som svarer til sjøloven § 297.

Bestemmelsen er redigeringsmessig bygget opp slik at opplysningene omtalt i første ledd skal gis av avsenderen (eventuelt den kontraktsbestemte avsenderen), noe som svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 1. Opplysningene omtalt i bestemmelsens punkt 2 forutsettes gitt av transportøren. Opplysningene omtalt i punkt 3

forutsettes gitt enten av transportøren eller avsenderen, avhengig av opplysningenes art.

Første ledd inneholder fire forhold som alle svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 1. Sjøloven § 296 første ledd punkt 1 inneholder derimot et punkt som ikke inngår i Rotterdam-reglene, om krav til anmerkning av godsets farlige egenskaper. Det kan her bemerkes at bestemmelsen kom inn i sjøloven i 1994 gjennom innflytelse fra Hamburg-reglene. Ved lovendringen i 1994 ble det uttalt at punktet kan ses som overflødig ved at slike krav til merking ville følge av offentligrettslige regler, NOU 1993:36 side 46. Hensynet til de offentligrettslige opplysningskrav er forøvrig ivaretatt gjennom utkastets § 287 første ledd litra b), jf annet ledd.

Komiteen tiltrer betraktningene fra lovendringen i 1994 og finner grunn til å tilføye: Utover anmerkningskrav i sikkerhetsforskrifter vil angivelse av godsets art normalt også gi indikasjon om dets farlige egenskaper, og slik sett omfattes av utkastets annet ledd litra a). Det mest praktiske synes kanskje å være at en ellers ufarlig last mistenkes å ha farlige egenskaper (jf gassutvikling i kullast). Ved slik mistanke kan det tenkes at transportøren nekter å ta imot godset, og i såfall blir ikke transporten utført. Tar han det likevel imot, vil nok etter omstendighetene slik mistenkt fare bli anmerket i transportdokumentet (blant annet av bevis hensyn fra transportørens side). Dersom godset viser seg å ha skjulte farlige egenskaper (kullast utvikler gass) er det selvsagt uaktuelt med anmerkning på mottakstidspunktet.

Av disse grunner anser komiteen det ubetenkelig ikke å videreføre sjølovens bestemmelser på dette punkt.

Annet ledd inneholder fire forhold hvor litra a) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 2; litra b) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 3; litra d) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 8.

Hva gjelder litra c) bemerkes at denne svarer delvis til sjøloven § 296 annet ledd men er gitt en noe annen utforming. Bestemmelsen oppstiller ulike alternativer for påføring av datoer, men alternativene kan ikke forstås som valgfrie for transportøren: dersom det er tale om mottaksdokument må datoen for mottak påføres - et alternativ som forøvrig ikke er omfattet av sjøloven. Er det i stedet tale om omborddokument (som ved bulklast) må datoen for sluttført lasting påføres, og dette alternativ svarer til sjøloven § 296 annet ledd. Alternativet om datoen for dokumentets utstedelse har ingen parallell i sjøloven. Slik utstedelsesdato vil etter omstendighetene kunne kreves inntatt, men er altså ikke ment som alternativ til datoen for mottak eller ombordlasting. Forøvrig bør reglene om påføring av dato ses i sammenheng med utkastet § 300 annet ledd hvor det gis legalløsning for datoenes betydning dersom de er upresist angitt.

Tredje ledd består av fire punkter hvor litra a) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 5. For de øvrige punkter må man ha i tankene at Rotterdam-reglene omfatter også dør-til-dør transporter. Litra b) tilsvarende derfor sjøloven § 296 annet ledd i den forstand at skipets navn skal påføres dersom det er tale om omborddokument mens skipets navn ikke nødvendigvis vil inngå dersom det er tale om innlands mottakssted eller forøvrig ved tilfeller av mottaksdokument i linjefart. På tilsvarende

måte må litra c) forstås i lys av dør-til-dør tilfeller. Her vil mottakssted annet enn lastehavn måtte påføres, mens altså utleveringsstedet (som kan være innlands) ikke nødvendigvis er kjent ved dokumentets utstedelse. Videre må litra d) forstås på samme måte: Dersom det er tale om tradisjonell sjøtransport vil lastehavnen selvsagt være kjent og måtte påføres, jf sjøloven § 296 første ledd punkt 6, derimot kan lossehavn etter omstendighetene være ukjent, jf også sjøloven § 296 første ledd punkt 7. Litra c) og d) kan også omfatte dør-til-dør transporter hvor laste- og lossehavn etter omstendighetene ikke påføres fordi de ikke uttrykkelig nevnes i transportavtalen.

Sjøloven inneholder enkelte ytterligere krav til opplysninger som ikke følger av Rotterdam-reglene. I hovedsak finner komiteen det her hensiktsmessig ikke å videreføre sjølovens bestemmelse, dels fordi Rotterdam-reglene må antas å gjenspeile vår tids bransjepraksis, dels fordi det internasjonalt sett ikke er hensiktsmessig med særnorske krav, og dels fordi omfanget av opplysninger uansett ikke berører transportdokumentets rettslige karakter og gyldighet, jf utkastet § 300 første ledd og sjøloven § 297. Komiteen har derfor ikke funnet grunn til å videreføre følgende punkter i sjøloven § 296:

- Punkt 10 med krav om påføring av fraktens størrelse samt vilkår om fraktbetaling og de øvrige transportvilkår. Hva gjelder fraktbetaling er dette punkt indirekte regulert av annen bestemmelse, se merknadene til § 304. Hva gjelder oppføring av transportvilkårene for kontrakten, vil disse i praksis være inntatt, enten som del av standardvilkårene ved stykkgodsdokumenter eller gjennom henvisning til certepartivilkår i trampdokumenter, se merknader til § 321/art 67.

- Punkt 12 og 13 med krav til opplysning om dekkslast og om mulig avtalt forhøyet ansvarsgrense. Hva gjelder dekkslast er komiteens syn at dette punkt er tilstrekkelig ivaretatt gjennom utkastets § 267 og at en mulig avtalt forhøyet ansvarsgrense er ivaretatt gjennom utkastets § 281 første ledd; krav til å påføre forhøyet ansvarsgrense får nærmest karakter av en ”påminner” siden normalt ilfellet er at slikt ikke avtales.

- Punkt 4 med krav til opplysning om avsenders (shipper's) identitet. Det kan synes overraskende at kravet ikke følger av Rotterdam-reglene, i lys av rådende dokumentpraksis hvor slik opplysning ofte forutsettes inntatt. Temaet er imidlertid drøftet i forarbeidene (A/CN.9/WG.III/WP.62 side 5 og A/CN.9/594 side 57-58) og løsningen valgt om å unnlate slikt krav for å begrense omfanget av de pliktige opplysninger. Dette er selvsagt ikke til hinder for at nåværende dokumentpraksis videreføres, i samsvar med krav i den underliggende salgsavtale, jf også Rotterdam-reglene art. 31, 1 (utkastet § 289 første ledd) som forutsetter at avsenders (shipper's) identitet etter omstendighetene skal inntas.

Derimot har komiteen valgt å videreføre løsningen i sjøloven § 296 første ledd punkt 11 med krav om inntakelse av ”paramount”-klausul basert på Rotterdam-reglene. Dette innebærer at Rotterdam-reglenes ansvarsregime derved gis anvendelse på avtalegrunnlag, også ved domstolsbehandling i stater som ikke har tiltrådt

konvensjonen, se forøvrig om den tilsvarende begrunnelse knyttet til Haag-Visby i NOU 1993:36 side 46 og 52.

Fjerde ledd er en i praksis viktig bestemmelse for rettsvirkningene av de opplysningene som er inntatt i transportdokumentet, og må ses i sammenheng med øvrige bestemmelser som omhandler dette, se utkastet § 300 tredje ledd samt §§ 301-303. Bestemmelsen er en sentral premiss for dette regelsettet ved å angi standarden for den undersøkelsesplikt som ligger til grunn for merknader om godsets synlige tilstand, jf paragrafens annet ledd litra a).

Fjerde ledd litra a) fastslår at slik undersøkelsesplikt er begrenset til "en rimelig, ekstern besiktigelse av godset" og svarer til sjøloven § 298 første ledd første punktum. Litra b) omhandler det tilfellet at transportøren foretar godsbesiktigelse utover en ekstern besiktigelse som omtalt i litra a). Ved slik ytterligere besiktigelse krever opplysningsplikten at transportøren anmerker de faktiske mangler som måtte bli avdekket, se også A/CN.9/WG.III/WP.21 para 135-36. Litra b) har sitt motstykke i sjøloven § 299 tredje ledd annet punktum.

Femte ledd er basert på Rotterdam-reglene artikkel 3 og fastslår at opplysningene i første ledd litra b), c) og d) skal være skriftlige, og at skriftlighetskravet kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

5.56 Til § 298 Transportørens identitet

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 37 og har ingen direkte parallell i sjøloven. Bestemmelsens hovedformål er å sikre lastekunden adgang til effektivt å fremme søksmålskrav mot transportøren ved lasteskade. Slik sett har bestemmelsens formål paralleller til sjøloven, både fra lovendringen i 1973 og i 1994.

Første ledd er ment å forhindre at kontraherende transportør (typisk linjerederi) dekker seg bak såkalt IoC (Identify of Carrier) klausul i transportdokumentet. Slike klausuler har en viss utbredelse i tilfeller hvor linjerederiet benytter innbefraktet tonnasje og hvor IoC klausulen gir anvisning på rederiet for det innbefrakte skip som ansvarssubjekt, snarere enn linjerederiet som kontraherende transportør. Bestemmelsen fratar slike IoC klausuler rettsvirkning ved at transportøren som er identifisert i transportopplysningene forblir lastekundens ansvarssubjekt. Sjøloven innførte bestemmelser til forhindring av slik uønsket kanalisering av lastekundens krav allerede ved lovendringen i 1973, med adgang for transportkunden til å rette krav mot kontraherende transportør og mot undertransportøren (redieriet for linjens innbefrakte skip) som alternative ansvarssubjekter, jf sjøloven § 286 og utkastet § 274. I tillegg ble i 1994 denne beskyttelsen utbygget gjennom sjøloven § 295, inntatt som utkastets § 296 A. Paragrafens første ledd har slik sett begrenset betydning i forhold til norsk rett men spiller en sentral rolle i de land (derunder England) hvor IoC klausuler blir tillagt rettsvirkning.

Annet ledd har ingen direkte parallell i sjøloven. Siktemålet er å gi ytterligere beskyttelse til lastekunden for de tilfeller at transportørens identitet ikke er inntatt i transportopplysningene. Slike tilfeller løses ved at transportkundens krav kan rettes mot den registrerte eier av skipet, som i sin tur har anledning til å frakjenne

seg transportøransvaret ved å utpeke den part (lengre ned i certepartikjeden) som er rett transportør. Bestemmelsen inneholder nærmere regulering av prosedyren for identifisering av rett transportør som transportkundens ansvarssubjekt.

Tredje ledd inneholder en ytterligere regel i favør av transportkunden ved å presisere at de foregående ledd ikke gjør begrensning i transportkundens adgang til å rette krav mot den part som etter det underliggende forhold måtte være rett transportør, for eksempel dersom transportøren inntatt i transportopplysningene beror på en feiltakelse.

Fjerde ledd har ingen parallell i Rotterdam-reglene men er en direkte videreføring av sjøloven § 295 om skipsførererkonnossement. Bestemmelsen gir nærmere anvisning på hvem skipsføreren anses å signere på vegne av dersom transportøren (linjerederiet) benytter innbefraktet skip for utførelse av transporten. Poenget er å unngå tvil om at kontraherende transportør (linjerederiet) anses som part under transportdokumentet til tross for at de alminnelige regler om skipsførerens stillingsfullmakt i sjøloven § 64 gir skipsføreren fullmakt til å handle på rederens vegne (det vil si bortfrakter av det innbefraktede skip), jf merknadene i NOU 1993:36 side 45. Ved å bidra til klargjøring av transportørens identitet ved innbefraktet tonnasje, vil bestemmelsen fungere som nyttig supplement til identitetsbestemmelsene ellers i paragrafen.

5.57 Til § 299 **Signering**

Paragrafens *første ledd* er basert på Rotterdam-reglene artikkel 38 og svarer til sjøloven § 296 tredje ledd. Det slås her fast at transportdokumentet skal signeres av transportøren eller noen på hans vegne.

5.58 Til § 300 **Mangler i transportopplysningene**

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 39. Deler av bestemmelsen mangler motstykke i sjøloven.

Første ledd svarer til sjøloven § 297 og slår fast at mulig manglende opplysninger i dokumentet ikke berører dokumentets rettslige karakter eller gyldighet. Dette har betydning bla for Rotterdam-reglenes gradering av ulike dokumenttyper hvor graderingen kan være bestemmende for partenes rettighetsposisjoner, feks ved utlevering av gods og lastesidens råderett under transport, se utkastet §§ 307-10 og 314.

Annet ledd mangler parallell i sjøloven men antas å fylle en praktisk viktig funksjon. Ved omsetning av transportdokumenter vil opplysning om tidspunkt for mottak eller ombordlasting av godset spille en sentral rolle fordi slike tidspunkt ofte er avgjørende for hva som utgjør kontraktsmessig leveringstid i de underliggende salgskontrakter. I lys av dette gir bestemmelsen bakgrunnslysninger for de tilfelle at dokumentet inneholder dato men uten angivelse av dateringens betydning. Bestemmelsen gir en viktig legalløsning ved å fastslå at slik løsrevet datering ved omborrdokument skal forstås som datoen for slutført lasting, og ved mottaksdokument som datoen for godsets mottak.

For transportørsiden vil kjennskap til denne legalløsningen kunne være av betydning for ikke å risikere at feks en løsrevet dato ment som utstedelsesdato blir bedømt som innlastings- eller mottaksdato.

Tredje ledd svarer til sjøloven § 299 første ledd annet punktum. Bestemmelsen slår fast at dersom dokumentet mangler opplysning om godsets synlige tilstand, legges det til grunn at det var i god synlig tilstand på tidspunktet for mottak eller ombordlastning. Denne legalløsningen har betydning for dokumenterververs rettsstilling, jf utkastet §§ 302- 303.

5.59 Til § 301 Anmerkning om godset i transportopplysningene

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 40 og svarer i hovedsak til sjøloven § 298.

Paragrafen gjelder transportørens rett og plikt til å gjøre anmerkning i transportdokumentet slik at transportopplysningene gis et innhold som samsvarer med de faktiske forhold. Bestemmelsen har slik sett flere funksjoner. For det første har slike anmerkninger en bevisverdi overfor den part som leverer godset for transport, jf utkastet § 302 første ledd litra a). For det annet har anmerkningene en varselsfunksjon overfor tredjemann som erverver dokumentet i tillit til transportopplysningene som der er påført, med motstykke i transportørens opplysningsplikt. Opplysningsplikten har igjen betydning for de sanksjoner som kan tenkes rettet mot transportøren ved forsømmelse av slik plikt. De aktuelle sanksjoner vil bestå i transportørens manglende adgang til å føre motbevis for godsets faktiske tilstand ved mottak, jf. utkastet § 302 første ledd litra b) og annet ledd, eller transportørens villedningsansvar, jf utkastet § 303. For det tredje har anmerkningene en rettighetsfunksjon (reservasjonsrett) ved at paragrafen regulerer i hvilket omfang transportøren overfor avsenderen har adgang til å reservere seg mot riktigheten av transportopplysningene som er inntatt av avsenderen, og derved avverge de sanksjonene som vil følge av forsømt opplysningsplikt.

Den praktiske og juridiske bakgrunn for disse reglene er som følger: I den kjøpsavtale som normalt ligger til grunn for transporten vil bla krav til kontraktsmessig vare og rettidig oppfyllelse inngå. Rettidig oppfyllelse vil normalt være regulert til selgers levering av varen til transport, og kjøpsavtalen vil normalt være innrettet slik at transportdokumentet (utstedt av transportøren) tjener som bevis for tidspunktet for faktisk oppfyllelse under salgsavtalen. På samme måte vil transportdokumentets påtegning om godsets tilstand tjene som bevis for varens kontraktsmessighet på tidspunktet for oppfyllelse (levering til transportøren). Transportdokumentet har gjerne den ytterligere funksjon at betaling under salgsavtalen skjer mot selgerens framvisning og overlevering av transportdokumentet. Transportdokumentet får derved en helt sentral kjøpsrettslig funksjon og selger vil normalt være avhengig av å kunne framvise et transportdokument med slik påtegning (vedrørende varens art og kvalitet samt leveringstid) som samsvarer med kjøpsavtalens krav, for å oppnå betaling under salgsavtalen.

De mekanismer som ligger nedfelt i dette vil bla være at selger (avsender) kan ha interesse av at mulige kvalitetsmangler ved varen "nedtones" ved varens beskrivelse i dokumentet, for å styrke sin posisjon under slagsavtalen. På tilsvarende måte kan selger ha interesse av at det faktiske leveringstidspunkt som påføres dokumentet "justeres" tilbake i tid, for å unngå innsigelser om forsinket levering under salgsavtalen. Motsatt vil kjøpers (dokumenterververs) stilling være avhengig av at dokumentets påtegninger er mest mulig korrekte, for å unngå at det – i tillit til dokumentets riktighet – betales for vare som viser seg å være mindreverdig eller forsinket levert. I et videre perspektiv vil handelssamkvemmet – pga transportdokumentets kjøpsrettslige funksjon – være avhengig av det kan festes lit til riktigheten av de opplysninger som framgår av dokumentet.

I dette bildet kan transportøren få et dilemma. På den ene side er han underlagt undersøkelses- og opplysningsplikt for dokumentpåtegningers riktighet overfor framtidige erververe (kjøpere) av dokumentet. På den annen side kan han være utsatt for mer eller mindre betimelig press fra avsender (selger) for å gjøre påtegninger som tjener selgers interesse. I visse tilfeller kan slike diskusjoner mellom avsender og transportør være bona fide; det er feks spørsmål om hva som er å anse som normal kvalitet av det godset som leveres for transport, og om kvalitetsanmerkninger rettelig bør gjøres. I andre tilfeller kan det være tale om uredelige forhold, feks at transportøren tilbys skadesløsholdelse (back-letter) av avsender (selger) for å datere dokumentet med leveringstid som vitterlig er feil (antedatert), og som derved involverer transportøren i bedrageri overfor dokumenterverver (kjøper). Det er altså i dette bildet denne og de påfølgende bestemmelse inngår, og søker å skape balanse mellom transportørens plikter og ansvar vedrørende undersøkelse av godset og opplysningene påført dokumentet.

Paragrafen svarer i hovedsak til sjøloven § 298. Den har imidlertid et mer detaljert innhold enn sjølovens bestemmelse og har også en noe annen utforming ved at utgangspunktet tas i transportørens reservasjonsrett overfor avsender (selger), snarere enn transportørens opplysningsplikt overfor dokumenterverver (kjøper), som i sjøloven § 298.

Paragrafen er bygget opp slik at første ledd inneholder hovedregelen for transportørens reservasjonsrett mens andre til fjerde ledd inneholder mer detaljerte regler avhengig av hvor tilgjengelig godset er for transportørens besiktigelse, dvs. om det leveres for transport i lukket konteiner eller i åpen, synlig tilstand.

Første ledd omhandler hvilke transportopplysninger reservasjonsretten gjelder for og viser til opplysningene omtalt i utkastet § 297 første ledd. Videre regulerer bestemmelsen de nærmere vilkår for når transportøren skal gjøre anmerkning og som dermed også angir rekkevidden av transportørens undersøkelsesplikt. I litra a) nevnes tilfelle av transportørens faktiske kunnskap om opplysningers uriktighet mens litra b) angir en aktsomhetsplikt for hva transportøren i så måte burde forstå var uriktig. Så langt svarer paragrafen til sjøloven § 298.

Annet ledd er en innledning til de nærmere typetilfeller av reservasjonsrett som omhandlet i tredje og fjerde ledd, med sontring mellom tilfeller hvor godset i utgangspunktet er tilgjengelig eller utilgjengelig for besiktigelse.

Tredje ledd omhandler de tilfeller hvor godset i utgangspunktet er tilgjengelig for besiktigelse, enten ved at det ikke leveres i lukket innretning eller ved at slik innretning er åpnet opp av transportøren. I slike tilfeller foreligger en særskilt forventning om at transportørens undersøkelses- og opplysningsplikt oppfylles. Dette reguleres nærmere i litra a) og b).

Litra a) omhandler tilfeller hvor avsenderens opplysninger ikke med rimelighet lar seg kontrollere. I så fall skal dette oppgis. Eksempelvis kan det ved bulklast tenkes at lastens vekt er oppgitt av avsender/befrakter men at skipet ikke har mulighet for avlesing av dyptgående på grunn av dønninger. En anmerkning kan i så fall lyde: "Cargo said to weigh 8 tons, not measured against vessel's draft due to swell", se forøvrig Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 308.

Litra b) omhandler tilfeller hvor kontroll har latt seg gjennomføre med det utfall at transportøren har rimelig grunn til å tro at avsenders opplysninger ikke stemmer. I så fall skal dette anmerkes. Igjen med eksempel fra bulklast: dersom avsenders/befrakters oppgave over vekt ikke stemmer med skipets kontrollmåling kan en egnet anmerkning lyde: "Cargo said to weigh x tons but according to ship's draft, y tons".

Litra a) og b) svarer til gjeldende rett: Sjøloven § 298 annet punktum omhandler tilfeller hvor transportøren har grunn til å tvile på opplysningers riktighet og tilfeller hvor riktigheten ikke lar seg kontrollere. Det aktuelle forbehold skal i så fall gi uttrykk for "dette" (at riktigheten ikke lar seg kontrollere). Utkastets bestemmelse må videre leses i sammenheng med sjøloven § 299 tredje ledd annet punktum hvor, i slike tilfeller, transportøren ikke er beskyttet av generelle forbehold som: "Cargo said to weigh x tons", se Falkanger/Bull, Sjørett, 2010 side 307.

Fjerde ledd omhandler de tilfeller hvor godset leveres i lukket konteiner, og har ikke noe direkte motstykke i sjøloven. Det sondres her mellom arten av de aktuelle opplysninger ut fra at vekten etter omstendighetene vil kunne kontrolleres, mens øvrige opplysninger (om godsets art, dets identitetsmerker og enhetstall) normalt ikke lar seg iakttas.

Litra a) pkt i) regulerer sistnevnte tilfeller hvor det altså generelt kan tas uspesifisert forbehold, for eksempel: "One container, said to contain x packages of cigarettes".

Litra a) pkt ii) regulerer tilfeller hvor transportøren likevel besitter konkret kunnskap om godset og hvor opplysningsplikten da pålegger ham å gjøre anmerkning, for såvidt i samsvar med tredje ledd litra b).

Litra b) gir særskilt regulering av anmerkning om konteineres vekt. Igjen sondres det mellom to typetilfeller: Det ene er at vekten ikke med rimelig har latt seg undersøke, for eksempel ved at skipet ikke er utstyrt med veiingssystem for den enkelte konteiner. I så fall kan generell reservasjon gjøres, som: "One container ... , said to weigh y tons". Det andre knytter seg til transportørens faktiske kunnskap

ved å ta høyde for at transportøren overfor avsenderen kan ha påtatt seg å veie konteineren. Har transportøren påtatt seg dette, og avsenderen gir transportopplysninger om konteinerens vekt, kan ikke transportøren unndra seg plikten til å veie ved å gjøre generell anmerkning som: "One container ..., said to weigh x tons".

Femte ledd er basert på Rotterdam-reglene artikkel 3 og fastslår at forbeholdet i fjerde ledd litra d) skal være skriftlig, og at skriftlighetskravet kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon. Det aktuelle forbeholdet gjelder opplysninger om godsets vekt, jf bestemmelsens henvisning til utkastet § 297 nr. 1 bokstav d).

5.60 Til § 302 Transportopplysningenes bevisvirkning

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 41 og svarer i hovedsak til sjøloven § 299.

Paragrafen inneholder regler om transportdokumentets bevisvirkninger i forhold til den som mottar dokumentet ved utstedelse, og i forhold til tredjemann som har ervervet dokumentet i god tro med hensyn til transportopplysningenes riktighet. I førstnevnte situasjon gir dokumentet grunnlag for en presumpsjon for at transportopplysningene er riktige ("prima facie" bevis), men dette hindrer ikke at transportøren fører motbevis og godtgjør annet. I forhold til tredjemann er transportopplysningene avgjørende slik at transportøren er avskåret fra å føre motbevis. Konsekvensen av slik avskjæring av motbevis er det såkalte fingerte transportansvar, se Falkanger/Bull, Sjørett, 2010 side 309-11.

Komiteen har på ett punkt vært i tvil om hvordan Rotterdam-reglenes bestemmelse skal forstås i forhold til sjøloven. Dette gjelder det nærmere innhold av bevisavskjæringens reglene hvor sjøloven opererer med et krav om at "tredjemann i god tro [har] innløst konnossementet i tillit til riktigheten av opplysningene i dette", jf § 299 tredje ledd første punktum. Vedrørende dette innløsningskravet siteres fra NOU 1993:36 side 48:

Bestemmelsen ... får bare betydning i tilfelle hvor tredjemann har innløst konnossementet i god tro i tillit til riktigheten av dets opplysninger. Dette innebærer at tredjemann må ha betalt kjøpesummen mot konnossementet eller på annen måte disponert i tillit til dette. ... Dette inkluderer tilfelle hvor f.eks. en bank har innløst konnossementet som ledd i sin rembursforpliktelse eller forøvrig ytet kreditt mot sikkerhet i konnossementet. I andre tilfelle, f.eks. at hvis mottakeren er gitt henstand med betalingen av godset eller ved varedistribusjon mellom selskaper innen samme konsern eller som ledd i representasjonsforhold, vil mottakeren som konnossementsinnehaver normalt ikke ha truffet disposisjoner på grunnlag av konnossementet og dets opplysninger. Konnossementet benyttes i slike tilfelle først og fremst som transportdokument.

Et slikt innløsningskrav følger ikke direkte av Haag-Visby reglene art 3 nr. 4 som sjøloven er basert på. Et slikt krav følger heller ikke av ordlyden i Rotterdam-reglene artikkel 41 annet ledd (utkastet 302 annet ledd) som for negotiable dokumenters vedkommende er likelydende med Haag-Visby reglene. Innløsningskravet ble ved lovendringen i 1994 begrunnet i en formodning om at et slikt krav måtte

innfortolkes i Haag-Visby reglene på bakgrunn av den engelske "estoppel" lære som Haag-Visby reglene ble antatt å være utslag av, jf NOU 1993:36 side 48.

Komiteen stiller seg noe tvilende til om daværende sjølovkomites antagelsen egentlig holder stikk. For det første synes slikt innløsningskrav lite forenlig med regelen for erstatningsutmåling i sjøloven § 279 (utkastet § 278) som får anvendelse ved fingert transportansvar (ved bevisavskjæring) på linje med ordinært transportansvar. For det andre synes Haag-Visby reglene internasjonalt å være forstått uten noe slikt innløsningskrav, jf under engelsk rett Cooke (m.fl.), Voyage Charters, 2007, side 460 og 466.

Under konvensjonsforhandlingene ble det reist spørsmål om å supplere teksten med tilleggskrav om "reliance" hos dokumenterverver, men forslaget fikk ikke gjennomslag (A/CN.9/616 side 13-16, para 52 og 56). Siden Rotterdam-reglene på dette punkt viderefører Haag-Visby reglenes ordlyd er komiteens oppfatning at det vil stemme best med internasjonal rettsoppfatning ikke å videreføre innløsningskravet i sjøloven § 299 tredje ledd.

Dette innebærer at det kun oppstilles et krav om tredjemann (dokumenterverver) har lidt tap ved å stole på transportopplysningene. Det kreves ikke at tredjemann må ha betalt eller på annen måte disponert i tillit til opplysningene. For eksempel kan tredjemann ha vært ytt kreditt slik at oppgjør først skjer på et senere tidspunkt.

Første ledd svarer innholdsmessig til sjøloven § 299 første ledd.

Transportdokumentet gjelder som bevis for at opplysningene om godset stemmer med de faktiske forhold ved godsets mottak for transport, jf utkastet § 297 første ledd og annet ledd litra a). Bevisregelen er her likevel kun en presumpsjonsregel. Dette innebærer at overfor den part som mottok dokumentet ved utferdigelse (avsenderen) har transportøren adgang til å føre motbevis dersom anmerkningene i dokumentet ikke stemmer med de faktiske forhold.

Annet ledd omhandler tilfeller hvor dokumentet er overdratt fra avsender og til tredjemann som er i god tro med hensyn til transportopplysningene påført dokumentet. Med "tredjemann" menes her dokumentinnehaver som er en annen enn den part dokumentet opprinnelig ble utferdiget til (avsender), se forøvrig diskusjonen rundt begrepsbruk; "holder"/ "consignee"/ "third party" i A/CN.9/642 para 11. Overfor slik godtroende tredjemann er transportøren avskåret fra å føre motbevis. Innholdsmessig svarer bestemmelsen til sjøloven § 299 tredje ledd, likevel slik at det i paragrafen ikke kreves at godtroende tredjemann har innløst dokumentet i tillit til opplysningene påført, jf merknadene foran. Det er tilstrekkelig at tredjemann er i god tro med hensyn til opplysningenes riktighet. For et tilfelle hvor kravet til god tro ikke ansås oppfylt, se ND 1998.84 FH, omtalt i Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 309-10.

Bestemmelsen er innholdsmessig noe utvidet i forhold til sjøloven ved at det i litra b) inntas uttrykkelig regulering for godtroerverv ved rekta-dokumenter. Bestemmelsen følger hovedtanken for ordinære omsetningsdokumenter i litra a) men understreker det særlige poeng ved rekta-dokumenter om at det er den utpekte mottaker og dennes gode tro ved ervervelsen av dokumentet som beskyttes gjennom

bevisavskjæringsregelen. En slik likestillingen av omsetningsdokumeter og rekta-dokumenter hva gjelder godtroekstinksjon og bevisavskjæring avviker noe fra ordinære ekstinksjonsregler i gjeldsbrevlæren (med rekta-dokumenter som "enkelt gjeldsbrev"). Regelen er imidlertid motivert i de praktiske hensyn til beskyttelse av mottaker under rekta-dokumenter, og gjeldsbrevslærens ekstinksjonsregler gir uansett neppe en treffende parallell til reglene for bevisaskjæring, se A/CN.9/616 para 53, samt pkt. 3.10.9. foran [Eriks innarbeidede notat om negotiabilitet].

Tredje ledd inneholder særskilte regler om bevisavskjæring ved bruk av ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev). Bestemmelsene mangler motstykke i sjølovens system hvor sjøfraktbrev ikke er utstyrt med bevisavskjæringsregel, se sjøloven § 309 og omtalen i Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 318-19. Bestemmelsene må ses på bakgrunn av bransjepraksis hvor sjøfraktbrev i stor utstrekning erstatter konnossementer/negotiable dokumenter (jf A/CN.9/526 para 46). Det er derved behov for nærmere regulering av sjøfraktbrevets bevisvirkning. Bestemmelsen oppstiller en bevisavskjæringsregel med et noe mindre omfang enn for negotiable dokumenter og rekta-dokumenter.

Av *litra a)* fremgår at det er en forutsetning for bevisavskjæring at det er transportøren (og ikke avsenderen) som har gitt opplysninger om godsets art, mengde og vekt, jf utkastet § 297 første ledd. Med hensyn til slike opplysninger er tanken at transportøren har en avdempet undersøkelses- og opplysningsplikt. *Litra b)* gir nærmere presisering av opplysningsplikten med hensyn til detaljer ved beskrivelsen av konteinere i linjefart. *Litra c)* omhandler de praksisk viktige tilfeller hvor kapteinen har forsømt å gjøre anmerkning om godsets synlige tilstand, og i så måte er transportørens undersøkelses- og opplysningsplikt den samme som for negotiable dokumenter.

Bestemmelsen foranlediger enkelte tilleggsmerknader:

Når det i bestemmelsen vises til § 297/artikkel 36 nr. 2, omfatter dette ikke bare anmerkning om godsets tilstand men også opplysninger om lastedato m.v. For feiloppført lastedato gir bevisavskjæringsregler imidlertid liten praktisk mening. Transportkunden vil her normalt ikke ha behov for å bli stillet som om feilaktig oppført lastedato var korrekt (bevisavskjæring) men som om riktig lastedato var påført (villedningsansvar), se merknader til utkastet § 303. Det kan synes som konvensjonens detaljarbeid på dette punkt ikke er helt tilfredsstillende (se bla A/CN.9/WG.III/WP.101 note 97).

Videre oppstår spørsmål om innløsningskrav knyttet til bevisavskjæring og god tro, jf diskusjonen foran. For negotiable dokumenter lyder konvensjonsteksten i artikkel 41 (b)(i): "... *a negotiable document ... that is transferred to a third party acting in good faith.*" For sjøfraktbrev i artikkel 41 (c) tilføyes en passus som peker i retning av innløsningskrav: "... *a consignee that in good faith has acted in reliance on ... the contract particulars ...*". Av forarbeidene framgår at man på et sent stadium ble oppmerksom på de ulike formuleringene, men da valgte ikke å gripe inn og ensrette teksten fordi den hadde vært gjenstand for betydelige kompromissløsninger. Intensjonen synes derfor å være å behandle de to dokumenttyper ulikt, ved at det ikke gjelder noe innløsningskrav ved negotiable og rekta-dokumenter, men for sjøfraktbrev (A/CN.9/645 para 140-142). En slik avvikende løsning for de to dokumenttyper er etter komiteens syn uheldig, både retts teknisk og kommersielt,

men i lys av ordlyd og forarbeidsuttalelser synes løsningen likevel å måtte legges til grunn.

5.61 Til § 303 **Ansvar for villedende transportopplysninger**

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 300 og har ikke sitt motstykke i Rotterdam-reglene.

Bestemmelsen er i realiteten en lovfesting av generelle erstatningsrettslige regler om ansvar ved å gi feilaktige opplysninger som hjemmelsmannen burde forstå er egnet til å påføre tredjemann tap ved å handle i tillit til opplysningene. Det er derved ikke tale om å sanksjonere feilopplysninger i form av bevisavskjæring og fingert transportansvar, jf utkastet § 302. Det er snarere tale om erstatning for såkalt negativ kontraktsinteresse (eller mer treffende; negativ innløsningsinteresse), dvs. tredjemann har krav på å bli stillet som om transportørens opplysningsplikt var overholdt, se nærmere Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 311-13.

Den praktiske betydning av ansvarsgrunnlaget er primært knyttet til transportørens svikaktige antedatering av lastetidspunktet påført dokumentet, jf utkastet § 297 annet ledd litra c) og § 300 annet ledd. Bakgrunnen for slike feilopplysninger vil normalt være at tidspunktet for sluttført lasting er av sentral betydning for kjøpers/dokumenterververs betalingsplikt i den underliggende salgskontrakt, og at selger/avsender derved har økonomisk interesse i å få transportøren til å medvirke til antedatering. Tilsvarende interesse kan selger/avsender ha for feiloppføring av godsets opprinnelseshavn/lastehavn. Ved slike feilopplysninger vil forøvrig ikke regelen om fingert transportansvar og avskjæring av motbevis passe inn. Det vil altså dreie seg om et ansvarsregime utelukkende relatert til transportørens misligholdte opplysningsplikt. Av den grunn er villedningsansvaret etter sjøloven ikke underlagt reglene for transportørens begrensningsrett, jf sjøloven § 280 og utkastet § 281.

Siden Rotterdam-reglenes sanksjonssystem ved feilopplysninger er begrenset til bevisavskjæring og fingert transportansvar, finner komiteen det ubetenkelig å videreføre i sjøloven en bestemmelse om villedningsansvar. Som nevnt vil feks problemstillingen rundt antedatering og feiloppført lastehavn ikke fanges opp av det fingerte transportansvar. Dersom sjølovens regel om villedningsansvar ikke ble videreført, ville slike tilfeller uansett omfattes av generelle erstatningsregler. Det er slik sett en fordel å videreføre lovreguleringen av ansvarstilfellene, bl.a. fordi den personkrets som er vernet av reglene uttrykkelig fremgår av lovbestemmelsen.

Komiteen har vært noe tvil om slikt villedningsansvar bør underlegges begrensningsrett, på linje med transportansvaret og fingert transportansvar. Bakgrunnen for slik tvil er Rotterdam-reglene artikkel 59 (jf utkastet § 281) som gir begrensningsrett ved transportørens ansvar "for breaches of its obligations under this Convention". Forholdet kan ses slik at transportørens undersøkelses- og opplysningsplikt som omtalt i Rotterdam-reglene artikkel 40 (jf utkastet § 301) utgjør "obligations under this Convention" slik at ethvert erstatningsansvar ved mislighold av pliktene skal gis begrensningsrett. Når komiteen likevel er kommet til en annen løsning for villedningsansvarets del beror dette i hovedsak på følgende:

For det første er Rotterdam-reglenes sanksjonssystem knyttet til feilopplysninger begrenset til reglene for bevisavskjæring, altså fingert transportansvar. Som følge av dette benyttes i hovedsak ikke pliktterminologi i artikkel 40 (utkastets § 301) vedrørende transportørens korrigering av feilopplysninger. Snarere er en rettighetsterminologi (reservasjonsrett) benyttet, se bla A/CN.9/616 para 30 og A/CN.9/WG.III/WP.62 para 38-39.

En slik påpekning kan kanskje synes noe spissfindig, siden opplysningspliktenes motstykke normalt vil være en reservasjonsrett, jf merknadene til § 301. Allikevel understreker det hva som i denne sammenheng er sentralt, nemlig at Rotterdam-reglenes system ikke er innrettet mot den type opplysningsplikt som har sitt motstykke i generelle erstatningsregler for villedningsansvar. Til dette kommer at de nasjonale rettsregler for villedningsansvar typisk opererer med en todelt skyldkomponent ved slikt ansvarsgrunnlag. Det dreier seg om aktsomhetsplikten relatert til de aktuelle opplysningers riktighet, men også en videregående plikt til ivaretagelse av interessen til den personkrets som anses rettslig vernet gjennom opplysningsansvaret, se for eksempel Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 312 og Hagstrøm, Obligasjonsrett, 2003, side 810. På ny understreker dette komiteens syn om at "obligations under this Convention" i artikkel 59 ikke er myntet på pliktaspektet i det generelle villedningsansvaret.

For det andre gir Rotterdam-reglenes forarbeider ingen direkte holdepunkter for at "obligations under this Convention" skal gis en slik utvidet anvendelse. Visse diskusjoner peker i retning av at feilinformasjon (misinformation/misrepresentation) skal underlegges begrensingsrett, og da på linje med transportørens ansvar for feilutlevering av gods (forarbeider XXX). Det er imidlertid ikke nærmere diskutert hvilken type feilinformasjon det er tale om. Blant annet er det klassiske tilfellet av villedningsansvar; antedatering av lastetidspunkt, ikke særskilt nevnt (se feks A/CN.9/616 para 35). I samme retning er det heller ikke problematisert at for eksempel antedatering av dokumenter typisk innebærer svikaktig feilopplysning, og at begrensingsrett ved svik (fraud) er uforenlig med grunnleggende prinsipper i de fleste lands rettssystem. Riktignok gjøres enkelte merknader rundt gjennomskjæring av begrensingsrett ved tilfeller av egenskyld i Rotterdam-reglenes artikkel 61 (jf utkastet § 283). Imidlertid kan svikaktige feilopplysninger etter omstendighetene tenkes kun å involvere skipets kaptein, og ikke rederiets ledelsessjikt, slik at konvensjonens egenskyldbestemmelse ikke nødvendigvis kommer til anvendelse. Heller ikke disse forhold problematiseres i forarbeidene.

Etter dette har derfor komiteen kommet til at villedningsansvaret bør gjøres ubegrenset. Ved å ta inn sjøloven § 300 i utkastet videreføres altså gjeldende rett på dette punkt. En slik videreføring innebærer at også innløsningskravet i § 300 videreføres: "Påføres tredjemann tap ved å innløse [dokumentet] i tillit til at opplysningene i dette er riktige, ..". Dette i motsetning til innløsningskravet i sjøloven § 299 relatert til bevisavskjæring, jf merknader til utkastet § 302. Grunnen til denne forskjellsbehandlingen er at innløsningskravet etter komiteens syn inngår som naturlig del av erstatningsrettslige prinsipper for tapspåvisning og årsakssammenheng ved villedningsansvaret, mens dette ikke gjør seg tilsvarende gjeldende ved bevisavskjæring.

Når sjøloven § 300, gjennom utkastet § 303, er videreført innebærer det at også annet ledd er tatt med. Bestemmelsen har lang tradisjon i sjøloven. Ved å pålegge transportøren plikt til å opplyse om han er gitt indemnitetserklæring fra avsender relatert til transportopplysningene, styrkes mottakers mulighet til å bedømme om det er grunnlag for å gjøre villedningsansvar gjeldende. Etter omstendigheten kan opplysninger om slik indemnitetserklæring styrke lastesidens stilling også ved bedømmelsen av adgang til til bevisavskjæring, jf utkastet § 303.

5.62 Til § 304 Forskuddsbetalt frakt

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 42 og svarer til sjøloven § 299 annet ledd, jf tredje ledd.

Første punktum svarer i hovedsak til sjøloven § 299 tredje ledd. Kjernen i bestemmelsen er at når transportøren inntar merknad i transportopplysningene om at frakten er forskuddsbetalt, er det en tilkjenneivelse overfor dokumenterverver av at fraktkrav ikke utestår. Transportøren er bundet av slik tilkjenneivelse; selv om merknaden viser seg å være uriktig ved at frakten likevel ikke er betalt, er dette uten betydning for dokumenterververs rettstilling.

Systematisk kan løsningen ses på to måter. Den kan ses slik at transportøren ved slik påtegning er forhindret fra å føre motbevis, altså en regel om bevisavskjæring på linje med løsningen for godsanmerkninger i utkastet § 302. I såfall er det nærliggende å operere med krav til god tro hos dokumenterverver for ekstinksjon av slikt motbevis. Sjølovens regel bygger på en slik tankegang. Alternativt kan transportørens påtegning ses som fastsettelse av de vilkår som gjelder for transportkontrakten nedfelt i transportdokumentet, altså mellom transportøren og dokumenterverver/mottaker. I såfall vil det være unaturlig å operere med god tro og ”ekstinksjon” av påstått avvikende vilkår.

Av utkastets ordlyd kan det synes som sistnevnte modell er anlagt siden noe godtrokrav ikke uttrykkelig nevnes i bestemmelsen. Det framgår imidlertid av konvensjonsforarbeidene (A/CN.9/621 (2007) para 303) at et uttrykkelig godtrokrav er utelatt som overflødig. Etter dette må bestemmelsen forstås med et innfortolket godtrokrav og løsningen innebærer dermed ingen endring i gjeldende rett.

Når det i bestemmelsen sies at ”transportøren ikke [kan] hevde overfor mottakeren at frakten er betalt”, er formuleringen valgt for å klargjøre at den omfatter både personlig betalingsansvar og tilbakeholdsrett til sikkerhet betaling (A/CN.9/WG.III/WP.62 side 16-17). I sjølovens system er en slik presisering for såvidt overflødig idet både betalingsansvar og tilbakeholdsrett betinger at de aktuelle krav framgår av transportdokumentet, jf sjøloven § 269 første ledd og § 270, som videreført i utkastet §§ 312 A og 312 B.

Annet punktum uttrykker det for såvidt selvfølgelige at merknad om forskuddsbetalt frakt ikke har virkning overfor avsenderen som er transportørens kontraktsmotpart, og som i såfall er den som har forsømt å betale transportøren i henhold til opplysninger om at frakten er forskuddsbetalt. Denne del av bestemmelsen svarer til sjøloven § 299 annet ledd første punktum.

Bestemmelsen i sjøloven § 299 annet ledd annet punktum med krav om overliggetid påført transportdokumentet, har komiteen ansett som overflødig. Dels skyldes det at krav på overliggetid normalt ikke får anvendelse i stykkgodsfart, og dels at i trampfart hvor overliggetidskrav kan være aktuelt, tilsier vår tids bransjepraksis at slike krav blir løst ved å se hen til om certepartiets bestemmelser om "lien" (tilbakeholdsrett i last) er tilstrekkelig inkorporert i transportdokumentet til å kunne gjøres gjeldende overfor mottaker, jf utkastet §§ 31

5.63 Til Utlevering av gods (§§ 305 til 312C)

Bestemmelsene i utkastet §§ 305-312C omhandler praktisk og rettslig viktige spørsmål knyttet til utlevering av gods på bestemmelsesstedet. Det dreier seg her om sluttstadiet for transportens gjennomførelse hvor transportørens oppfyllelse avhenger av medvirkning fra mottakers side. Dersom slik medvirkning svikter er det behov for regulering av hvordan transportøren skal forholde seg for å oppfylle kontraktsmessig. Videre oppstår spørsmål om transportøren kan fremme betalingskrav under transportavtalen overfor mottaker (for ubetalt frakt eller annet), herunder om godset kan tilbakeholdes som sikkerhet for ubetalte krav, eventuelt om sikkerheten kan realiseres til dekning av utestående krav.

Disse temaene er regulert i sjøloven §§ 268-273 og 302-305, se også for befraktning §§ 345-346 og 382 annet ledd. I hovedsak viderefører utkastet sjølovens bestemmelser, men på enkelte sentrale punkter medfører gjennomføring av Rotterdam-reglene endring av gjeldende rett. Dette gjelder særlig problematikken rundt forsinket utlevering av gods som følge av at nødvendig lastedokumentasjon ikke framskaffes av mottaker i tide. Her gir utkastet ulike regler for å lette transportørens stilling. Den praktiske bakgrunn for disse reglene bør kommenteres noe nærmere.

I praksis brukes ofte negotiable transportdokumenter (konnossementer). Disse utgjør "nøkkelen til godset" i den forstand at dokumentinnehaver skal ha sikkerhet for at godset ikke utleveres til andre enn den som legitimerer seg ved dokumentet i lossehavn. Som motstykke kan transportøren med befriende virkning utlevere godset til den som er legitimert ved dokumentet. Leveres godset til annen enn den som er legitimert ved dokumentet risikerer transportøren ansvar for feilutlevering, se generelt Falkanger/Bull, Sjørett, 2010, side 315-316. Se også [Eriks innarbeidede notat om negotiabilitet].

I det praktiske liv fungerer dette systemet i mange tilfeller ikke som forutsatt. Særlig i trampfarten oppstår problemer ved at eksemplar av originaldokumentet ikke framskaffes i tide til at lasten kan utleveres mot dokumentet uten forsinkelse for skipet. Videre foreligger sjelden lagringskapasitet for lasten på land slik at det ville medføre betydelig verdispille (tidstap) dersom lasten skulle beholdes ombord i påvente av framskaffelse av dokumentet. Slikt tidstap ville normalt være for lastesidens (befrakters) regning gjennom betaling av demurrage ved reisebefraktning eller tidsfrakt ved tidsbefraktning. Bransjepraksis er derfor etter hvert innrettet slik at lasten utleveres uten mot originaldokumenter, men i stedet mot erklæring om skadesløsholdelse (letter of indemnity) til transportøren fra befrakter eller den som faktisk mottar lasten. En slik ordning med utlevering av

lasten mot sikkerhetsstillelse er til en viss grad anerkjent i sjøloven, se for tidsbefraktning § 382 annet ledd.

Ved linjefart er de praktiske problemer noe mindre påtrengende siden transportøren normalt har en viss lagringskapasitet i sine landterminaler slik at skipet ikke nødvendigvis ville oppholdes dersom originaldokumentet skulle avventes. Men også her er de praktiske vansker tilstrekkelige til at godsutlevering mot sikkerhetsstillelse er innarbeidet som normalløsning. Se generelt om disse forhold A/CN.9/WG.III/WP.21 para 161 og A/CN.9/645 para 63.

Problemene med forsinket framskaffelse av lastedokumenter skyldes forhold på varesiden og ikke på transportørsiden. Den nærmere årsak vil nok variere men i hovedsak skyldes slik forsinkelse; at det er gitt kredittid under de aktuelle salgskontrakter (betaling mot dokumenter) som er uforenlig med lastereisens varighet; at antallet salgstransaksjoner med tilhørende oppgjørsmekanismer knyttet til lasten er uforenlig med reisens varighet; at det skjer kansellering av den underliggende slagskontrakt med tidstap ved å skaffe ny kjøper, eller at reisen ganske enkelt er så kortvarig at dokumentets passering gjennom normal salgstransaksjon ikke skjer i tide.

For transportøren innebærer denne praksisen om utlevering mot sikkerhetsstillelse et dilemma. Ved å utlevere godset uten mot originaldokumenter eksponerer han seg for et utleveringsansvar som ikke er forsikringsdekket. Han er dermed avhengig av godheten av den sikkerhetsstillelse han måtte få fra befrakter (i linjefart: avsender) eller mottaker. Etter nyere tids kontraktspraksis består slik sikkerhetsstillelsen normalt ikke i bankgaranti men et usikret krav mot sikkerhetsstilleren. Praksisen innebærer forsåvidt også en svekkelse av det negotiable transportdokumentet (konnossementet) som verdipapir. I stedet for den tiltenkte funksjon som "nøkkel til godset" blir i realiteten dokumentet "nøkkel" til et mulig erstatningskrav for feilutlevering mot transportøren. Dette kravet kan være begrenset til mindre enn varens verdi. Dette kan være et problem når dokumentene brukes som sikkerhet for eksempel for en bank som innløser dokumentene i en remburs..

Rotterdam-reglene introduserer her løsninger som sikter mot en avveining av de hensyn som gjør seg gjeldende ved til en viss grad å åpne for at transportøren kan utlevere godset uten mot originaldokument, samtidig som transportdokumentenes funksjon som verdipapir søkes varetatt.

Dette gjelder for det første i forhold til rekta-dokumenter. Her åpner utkastet for at transportøren ved forsinket dokumentframvisning kan innhente utleveringsinstruks fra rådighetshaver (normalt transportørens kontraktsmotpart: avsender) for ansvarsfritt å kunne utlevere godset i henhold til slik instruks. Rekta-dokumenter er riktignok ikke negotiable dokumenter (slik begrepet brukes i dag), idet utlevering forutsettes å skulle skje til navngitt mottaker. Men adgangen til utlevering uten at dokumentet framvises bryter likevel med rådende forståelse. Det følger normalt av dokumentets tekst at utlevering bare skal skje mot dokumentframvisning, og en slik løsning følger også av sjølovens system, jf sjøloven § 292 annet ledd og §§ 302

og 304. Utkastet innebærer her en endring av gjeldende rett, se merknadene til utkastet § 308.

For det andre lanseres en løsning for ordre- og ihendehaverkonnossementer. Dersom disse påføres en egnet varselklausul vil også her utlevering kunne skje uten at dokumentet framvises, på tilsvarende måte som ved rekta-dokumenter. Balanseringen mot dokumentet som verdipapir er likevel søkt varetatt ved at erverver (kjøper) av dokumentet som var aktsomt uvitende om at godset kunne være utlevert, har i behold visse krav mot transportøren. Også dette innebærer endring av gjeldende rett, se merknadene til utkastet § 310. Derimot vil ved tradisjonelle negotiable dokumenter (uten varselklausul) dagens løsning videreføres; transportøren kan rettmessig bare utlevere godset mot dokumentframvisning (utkastet § 309).

For det tredje lanserer utkastet en løsning om at transportørens feilutleveringsansvar undergis begrensningsrett (utkastet § 281). Dette innebærer endring i forhold til sjøloven hvor slikt ansvar er gjort ubegrenset. Eksisterende konvensjoner som regulerer ikke spørsmålet uttrykkelig.

5.64 Til § 305 Plikt til å ta imot godset

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 43 og gjelder mottakers medvirkningsplikt for å unngå forsinkelse ved utlevering av godset. Den svarer i hovedsak til sjøloven § 268 men har et noe snevrere virkeområde.

Bestemmelsen er ikke ment å gi en generell plikt til mottakere om å ta imot godset innen en viss tid. Det er den mottaker "som krever godset utlevert" som er underlagt slik plikt. I de tilfeller hvor mottaker ikke melder seg og gjør krav på godset, er transportøren henvist til å legge opp godset etter utkastet § 311, eller å innhente utleveringsinstruks fra rådighetshaver etter utkastet §§ 307, 308 og 310.

Når det nærmere gjelder kriteriet "krever godset utlevert" var formuleringen på et tidligere stadium av konvensjonsarbeidet utformet noe annerledes ved at plikten gjaldt den mottaker som "exercises its rights under the contract of carriage". Tanken var at ved utøvelse av rettigheter (f.eks. prøvetaking av last før mottak) skulle mottaker ikke kunne avvise godset selv om godset viste seg å ha kjøpsrettslige mangler (A/CN.9/526 para 69). I stedet måtte godset mottas og oppbevares for selgers regning, jf kjøpsloven § 73 annet ledd. Senere under arbeidet ble et slikt kriterium ("exercises its rights") funnet å være for upresist og det snevrere "the consignee that demands delivery" ble valgt, men uten nærmere klarlegging av om realitetsendring var tilsiktet (A/CN.9/645 para 151). Det praktiske virkeområde for bestemmelsen er uansett relativt snevert fordi den som krever godset utlevert vil normalt også motta det innen rimelig tid.

Det fremgår av bestemmelsen at mottaker som krever utlevering plikter å motta det innen avtalt tid eller slik tid som med rimelighet kan forventes ut fra de nærmere oppstilte kriterier. Det forekommer relativt sjelden at transportdokumenter (konnossementer) inneholder en særskilt frist for godsets utlevering, slik at det generelle kriterium om hva som med rimelighet kan forventes normalt vil være avgjørende. I så måte må forholdene i havnen (hvorvidt det er opphopning av skip

osv.) være et sentralt kriterium. Når det i bestemmelsen sies "på det tidspunktet eller i det tidsrommet ... som er avtalt", er tanken at transportøren kan ha påtatt seg lagringsoppdrag for godset og i så fall vil mottakers plikt ikke inntre før utløpet av den avtalte lagringsperiode (A/CN...). Sjøloven § 268 opererer med et noe annet tidskriterium ved at mottaker skal ta i mot godset "innenfor det tidsrom som transportøren har angitt". Tanken er at ved godsets ankomst vil transportøren gi varsel om dette og sette frist for avhenting. Dette må likevel leses med det forbehold at transportørens frist må være rimelig etter omstendighetene (NOU 1993:36 side 32) slik at ingen realitetsendring er tilsiktet.

Dersom mottaker som krever godset utlevert ikke overholder plikten til å ta i mot det innen angitt tid, vil dette kunne gi transportøren erstatningskrav for tilleggskostnader som følge av forsinkelsen (A/CN...). En slik erstatningsplikt for mottaker kan særlig tenkes i linjefart hvor transportøren normalt ikke har kontraktsmessig grunnlag for å holde seg til avsenderen for forsinkelse oppstått i forbindelse med utleveringen. Derimot vil ved bulktransport (certepartifart) slik forsinkelse normalt inngå i transportørens (bortfrakters) krav på demurrage (overliggetidsgodtgjørelse) mot befrakter, slik at separat krav på erstatning for forsinkelsesmislighold mot mottaker sjelden kommer på tale. Se for engelsk rett, saken *Spiros C* (2000) Lloyds' Rep. 319 hvor common law regelen om plikt for mottaker til å ta utlevering innen rimelig tid, ikke ble anvendt på mottaker i trampfart fordi transportøren (bortfrakter) her hadde befrakter å holde seg til. Lignende synspunkt gjør seg gjeldende i norsk rett. En annen sak er at krav mot befrakter etter omstendighetene kan gjøres gjeldende overfor mottaker, feks ved tilbakeholdsrett i gods i medhold av certepartiets "lien"-klausul som henvist til transportdokumentet, se i certepartiet som er henvist som sikkerhet for krav gjennom transportdokumentets certepartiets lien klausul, se utkastet § 312B.

5.65 Til § 305A Undersøkelse av godset

Paragrafen viderefører sjøloven § 268 annet ledd, som gjenfinnes ved trampfart i § 343 annet ledd.

Det følger av bestemmelsen at den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottak. Bestemmelsen har for det første en kjøpsrettslig side: kjøper bør ikke gis tilgang til inspeksjon av godset før transportdokumentet er innløst (overlevert kjøper) når forutsetningen i salgskontrakten er at betaling skal skje mot dokument, jf kjøpsloven § 39 tredje ledd, se videre NOU 1993:36 side 32 og 69. Bestemmelsen har videre en transportrettslig side: mottaker bør ha rimelig adgang til å undersøke godset før mottak bl.a. fordi han etter utkastet §§ 321 nr. 2 og 321A første ledd kan bli ansvarlig for frakt og andre krav ved å kreve utlevering eller ta imot godset.

Bestemmelsen har ingen direkt parallell i Rotterdam-reglene men er likfullt forenlig med disse ved at krav på undersøkelse av godset må antas å følge råderetten som omtalt i utkastet § 313 nr. 1 bokstav a).

5.66 Til § 306 Plikt til å bekrefte mottak

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 44 og pålegger mottaker, på transportørens anmodning, å bekrefte mottak av godset. Tanken er at transportøren har et legitimt behov for bevis for at godset er utlevert.

Første ledd reflekterer en allerede eksisterende praksis (A/CN.9/WG.III/WP.21 para 165). Den svarer til sjøloven § 304 for de tilfeller hvor konnossement (negotiabelt dokument eller rekta-dokument) benyttes og hvor bevis for mottak forutsettes å skje ved kvittering på dokumentet ved dokumentets tilbakelevering til transportøren. Slik praksis forutsettes å gjelde også under utkastets bestemmelse (A/CN.9/WG.III/WP.21 para 166). Imidlertid legger utkastet opp til at utlevering av gods i noen grad kan skje også uten tilbakelevering av originaldokumentet. I slike tilfeller vil altså transportøren ha krav på særskilt kvittering for godsets mottak.

Annet ledd er basert på Rotterdam-reglene artikkel 3 og fastslår at bekreftelsen av mottak skal være skriftlig og at skriftlighetskravet kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

5.67 Til § 307 Utlevering uten negotiabelt transportdokument

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 45 og må ses i sammenheng med de påfølgende §§ 308-310. Samtlige bestemmelser gjelder håndtering av tilfeller av forsinket medvirkning fra mottakers side, men gir separate bestemmelser avhengig av hva slags transportdokument en har med å gjøre. Med unntak av tradisjonelle negotiable dokumenter (utkastet § 309) åpnes det for at transportøren kan innhente forholdsordre (instruks) for utleveringen fra andre parter enn mottaker dersom denne ikke melder seg eller ikke legitimerer seg på behørig måte. Slike instruks innhentes fra rådighetshaveren, se utkastet § 313. Utlevering av godset i henhold til slik instruks anses som rettmessig utlevering (likevel med visse forbehold, se merknadene til utkastet § 310).

Løsningen med innhenting av instruks må forstås som en valgt rett på transportørens hånd. Ser han seg etter omstendighetene tjent med heller å legge opp godset for mottakers regning vil han kunne gjøre det, se utkastet § 311.

Løsningen med innhenting av instruks innebærer endring av gjeldende rett for de tilfeller hvor rekta-dokumenter (utkastet § 308) og negotiable dokumenter (§§ 309 og 310) er utstedt. Er ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev) utstedt svarer utkastet i hovedsak til gjeldende rett, jf sjøloven § 308 annet ledd. Herværende paragraf omhandler slike ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev).

Bokstav a) fastslår at transportøren plikter å levere godset til mottaker innen den tid som fremgår av utkastet § 305. Det sies videre at utlevering kan nektes dersom mottaker "ikke legitimerer seg" på behørig måte. Siden det her er tale om sjøfraktbrev og ikke innløsningsdokument, vil slik "legitimering" ikke bestå i annet enn at den som krever utlevering må godtgjøre at han er den part som utpekes som mottaker i transportavtalen, eller den som utpekes i henhold til bokstav b). Dersom mottaker ikke legitimerer seg har transportøren som ytterste konsekvens adgang til å legge opp godset for mottakers regning, jf utkastet § 311, men i tillegg kommer

reglene om transportørens adgang til innhenting av utleveringsinstruks fra rådighetshaver etter bokstav c).

Bokstav b) er ment å forhindre at utleveringen forsinkes ved at transportøren ikke vet hvem godset skal utleveres til. Dersom mottaker ikke fremgår av transportopplysningene plikter derfor rådighetshaveren å gi de nødvendige opplysninger senest ved skipets ankomst til bestemmelsesstedet. "Rådighetshaver" vil være avsenderen med mindre råderetten er overført til en annen part, jf utkastet § 314 nr. 1 bokstav a), en løsning som svarer til sjøloven § 308 annet ledd.

Bokstav c) omhandler transportørens rett til å innhente utleveringsinstruks fra rådighetshaver når mottaker ikke medvirker til utlevering, gjennom de tre alternativene oppstilt i bestemmelsen. Dette gjelder for det første dersom mottaker "ikke krever å få godset utlevert" innen tiden angitt i utkastet § 305. Formuleringen kan synes noe uheldig siden det å "kreve" i utkastet § 305 ikke har samme betydning som å "kreve" i bestemmelsen her. Tanken er at når krav på utlevering skjer etter utkastet § 305, inntreffer frist for mottak og at vilkåret i bestemmelsen her er oppfylt dersom mottaker ikke tar de nødvendige skritt for rent faktisk å motta godset innen fristen. I den engelske teksten er formuleringen mer treffende; det sies her "demands delivery" i artikkel 43 (utkastet § 305) og "does not ... claim delivery" i bestemmelsen her. Det gjelder for det andre dersom mottaker ikke legitimerer seg, altså på transportørens anmodning ikke godtgjør at han er rett vedkommende, jf. bokstav a), og for det tredje dersom mottaker etter transportørens rimelige innsats ikke lar seg oppspore.

I disse tilfeller kan altså transportøren innhente utleveringsinstruks fra rådighetshaveren for dermed å slutføre kontraktsoppfyllelsen ved å følge slik instruks. Hvem som er rådighetshaver fremgår av utkastet §§ 213 og 214.

Når det i herværende sammenheng er tale om sjøfraktbrev vil rådighetshaveren være transportørens kontraktsmotpart; avsenderen, med mindre avsenderen har overdratt råderetten til en annen, f.eks. den utpekte mottakeren, jf. utkastet § 314 nr. 1. Løsningen svarer til gjeldende rett, jf. sjøloven § 308 annet ledd. Dersom rådighetshaveren (utpekt mottaker) ikke skulle la seg oppspore kan transportøren innhente utleveringsinstruks fra avsenderen. Dette betyr altså at dersom råderetten er overdratt til utpekt mottaker, vil likevel råderetten med tanke på utlevering falle tilbake til avsenderen dersom utpekt mottakers medvirkning til utlevering skulle svikte. Ved bulktransport vil det være befrakteren som under certepartiet har betinget seg råderett over lasten og det vil her sjelden forekomme at befrakter har gitt avkall på slik råderett til fordel for en annen part, f.eks. den utpekte mottaker.

Det fremgår videre at dersom avsenderen ikke med rimelighet lar seg oppspore kan transportøren innhente utleveringsinstruks fra kontraktsbestemt avsender (forutsatt at slik part er oppført i dokumentet, se utkastet § 252 nr. 9). Det kan tilføyes at det nok sjelden vil forekomme at avsenderen ikke lar seg kontakte. Normalt vil avsenderen ha interesse av å gi alternative instruks siden medvirkningssvikt fra mottaker ofte vil bety at avsenderens kjøper (den utpekte

mottaker) ikke har oppfylt sine kjøpsforpliktelser. Avsenderen vil da ha interesse i å utøve råderetten, eventuelt ved å utpeke seg selv som mottaker.

Bokstav d) fastslår at utlevering etter instruks utgjør kontraktsmessig oppfyllelse fra transportørens side. Dette innebærer at dersom den opprinnelig utpekte mottaker senere skulle dukke opp og legitimere seg på behørig måte, har han ikke krav på erstatning for feilutlevering. Formuleringen: "fritatt fra sin plikt til å utlevere godset ..." innebærer at utleveringen ikke fritar transportøren for andre plikter etter transportavtalen, f.eks. å svare erstatning for skade på godset.

5.68 Til § 308 Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 46. Den har ingen direkte parallell i sjøloven og må ses i sammenheng med tiltakene for å avhjelpe vår tids praktiske problemer med forsinket fremskaffelse av innløsningsdokumenter, se innledningsmerknadene til inneværende kapittel. Som ved sjøfraktbrev (utkastet § 307) gis transportørens adgang til, på nærmere vilkår, å innhente alternativ utleveringsinstruks for å unngå forsinkelse og bli av med godset.

Under konvensjonsarbeidet var det omstridt hvorvidt rekta-dokumenter burde gis særskilt regulering. Dette skyldtes at slike dokumenter har ulik status under ulike lands rett og at bruken av dem derved medfører komplikasjoner, samtidig som enhetlig konvensjonsregulering ble vanskeliggjort. Likevel fant man grunn til å ta hensyn til den faktiske bruk av slike dokumenter, noe som i sin tur tilsa at bruken reguleres gjennom særskilt bestemmelse (A/CN...).

For norsk rett er stillingen at rekta-dokumenter anses som innløsningsdokumenter i kraft av sin status som konnossement, sjøloven § 304 jf § 292 annet ledd, annet punktum. Når utkastet inneholder regler for alternativ utleveringsmåte ved forsinket framvisning av dokumentet, innebærer det endring av gjeldende rett. En slik endring kan nok medføre at rekta-dokumentet svekkes som lasterepresentativ (verdipapir), men det gjelder forsåvidt også til en viss grad ordredokumenter (se utkastet § 310). På sikt er det godt mulig at sjøfraktbrev vil fortrenge rekta-dokumenters nåværende bruk, siden adgangen til alternativ utlevering under de to dokumenttyper etter utkastet er nær sammenfallende.

Det fremgår av **forordet** at rekta-dokumenter kjennetegnes ved at dokumentet skal innløses for å få godset utlevert. Formuleringen ble valgt for å ivareta ulike lands rettslige forståelse av hva som utgjør rekta-dokument; enten det måtte fremgå av dokumentets egen tekst at det må innløses, eller denne innløsningsfunksjonen forøvrig følger av nasjonal rett, f.eks. ved at betegnelsen "konnossement" i seg selv gir en slik virkning (A/CN...). For norsk rett er det nå tilstrekkelig at dokumentet betegner seg som konnossement, sjøloven § 304, men dette begrepet vil etter forslaget ikke lenger være definert.

Paragrafen følger den samme oppbygning som utkastet § 307.

I *bokstav a)* reguleres tidspunktet for utlevering og det krav transportøren kan stille til at mottaker legitimerer seg som rett vedkommende. En forskjell foreligger likevel ved at det her, i motsetning til utkastet § 307, er tale om innløsningsdokument. Det

sies derfor at mottaker ”skal nekte utlevering dersom dokumentet ikke blir levert tilbake”. Dette er likevel ikke mer enn et utgangspunkt siden transportøren etter *bokstav b)* har adgang til å innhente utleveringsinstruks fra alternative parter, bl.a. dersom dokumentet ikke fremvises. Til forskjell fra prosedyren ved sjøfraktbrev er rådighetshaver ikke oppført som adressat for anmodning om utleveringsinstruks. Dette skyldes at ved rekta-dokument vil dokumentinnehaveren være rådighetshaver (utkastet § 314 nr. 2 bokstav a)) og siden dokumentinnehaver forutsetningsvis ikke legitimerer seg ved dokumentet, er det naturlig nok uaktuelt å operere med rådighetshaver som adressat for transportørens utleveringsanmodning.

Bokstav c) svarer til utkastet § 307 c). Følgende kan likevel tilføyes: Avhengig av Rotterdam-reglenes utbredelse kan det nok tenkes at transportøren ved å utlevere godset etter innhentet instruks kan bli eksponert for utleveringsansvar dersom dokumentinnehaver senere melder seg. Det kan f.eks. være at utlevering skjer i et land som ikke er konvensjonsstat og hvor nasjonal rett tillegger rekta-dokumenter ubetinget innløsningsfunksjon. Det er her verdt å bemerke at transportøren ikke har krav på sikkerhetsstillelse fra instruksgeber (se derimot utkastet §§ 310 og 315 nr. 3). Etter omstendighetene kan nok dette medføre at transportører velger å legge opp godset i henhold til utkastet § 311 snarere enn å basere seg på ansvarsfri utlevering etter innhentet instruks.

5.69 Til § 309 Utlevering ved negotiabelt transportdokument

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 47 nr. 1 mens artikkel 47 nr. 2 er skilt ut som egen bestemmelse i utkastet § 310. Utkastet § 309 svarer til sjølovens system ved at negotiable dokumenter forstås som ubetinget innløsningsdokument i den forstand at dokumentinnehaver ikke skal risikere at transportøren utleverer godset med befriende virkning uten mot dokumentet. Derimot kan ansvarsfri utlevering etter innhentet instruks skje på nærmere vilkår når et negotiabelt dokumentet er utstyrt med utleveringsklausul, jf utkastet § 310.

Under konvensjonsarbeidet var det opprinnelig foreslått at adgang til utlevering etter instruks burde foreligge også ved ordinære negotiable dokumenter. Tanken var at vår tids praksis med utlevering mot skadesløsholdelse er utilfredsstillende og at adgang til utlevering uten mot dokument (etter de nærmere regler i utkastet § 310 bokstav c)-e)) ville gi en egnet praktisk og rettslig løsning (A/CN...). Konklusjonen ble likevel at slik løsning om utlevering etter instruks i uønsket grad ville svekke det negotiable dokumentet. Derfor ble det i stedet valgt å begrense løsningen om utlevering etter instruks til negotiable dokumenter som etter sin tekst uttrykkelig åpner for dette (utkastet § 310), mens ordinære negotiable dokumenter behandles rettslig som i dag. Man mente med dette å oppnå en styrking av det negotiable dokumentet ved å forhindre den uheldige praksis med utlevering mot skadesløsholdelse. Tanken var at for de tilfeller hvor partene (dvs. lastesiden) vet at dokumentet risikerer ikke å komme fram i tide for å fungere som innløsningspapir, vil bransjen velge å benytte den nye konstruksjonen med negotiabelt dokument med utleveringsklausul (utkastet § 310).

Det gjenstår å se om en slik antagelse om bransjepraksis holder stikk. Etter komiteens syn er det nok en mulighet for at bruken av tradisjonelle negotiable

dokumenter (konnossementer) videreføres, sammen med den utbredte praksis om utlevering mot skadesløsholdelse snarere enn mot dokumentet. Dersom denne praksisen videreføres er dette forsåvidt ikke verre enn hva som er stillingen i dag. Rettslig er løsningen i utkastet § 309 som i dag ved at negotiable dokumenter er innløsningsdokumenter, jf sjøloven §§ 292, 302 og 304.

Bokstav a) fastslår at transportøren skal utlevere godset til den som framviser et ihendehaverdokument eller ordredokument og som i tillegg, på transportørens anmodning, legitimerer seg som rett vedkommende. Dette samsvarer med sjølovens løsning selv om sjøloven ikke like klart uttrykker pliktelementet på transportørens side; i sjøloven § 302, jf § 304 framgår plikten forutsetningsvis.

Bokstav b) fastslår at transportøren skal nekte utlevering medmindre dokumentet framvises. Komiteen har vurdert om en slik uttrykkelig plikt til å nekte utlevering kan virke uheldig i lys av en forventet fortsatt praksis med utlevering mot skadesløsholdelse, jf innledningsmerknadene til paragrafen. En er likevel kommet til at formuleringen er akseptabel siden en transportør som bryter slik uttrykkelig plikt og utleverer godset til ulegitimert mottaker, løper risikoen for ansvar for feilutlevering, på samme måte som i dag. Komiteen har derfor ikke funnet grunn til å endre sjøloven § 382 annet ledd som for tidsbefraktning åpner for at transportøren (bortfrakter) følger befrakters instruks om utlevering til ulegitimert mottaker, men mot sikkerhetsstillelse fra befrakter og under forutsetning av at bortfrakter er i god tro, se nærmere NOU 1993:36 side 88.

Bokstav c) svarer til sjøloven § 302 annet ledd første punktum. Utkastet inneholder en tilføyelse i forholdet til sjøloven ved at dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar, er det et vilkår for utlevering mot kun ett eksemplar at antall utstedte originaleksemplarer framgår av transportdokumentet. Videre inneholder bokstav c) en tilføyelse for tilrettelegging for bruk av elektronisk transportdokument. Her vil det være uaktuelt med utstedelse av flere originaleksemplarer.

5.70 Til § 310 Utleveringsklausul

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 47 nr. 2 og har ingen parallell i sjøloven.

Bestemmelsen har sin bakgrunn i et ønske om å få bukt med nåværende praksis med utlevering av godset mot skadesløsholdelse, se innledningsmerknadene til dette kapitlet. Ved å etablere regler for negotiable dokumenter med utleveringsklausul håper man at dette dokumentet med tilhørende regler, vil erstatte den nåværende praksis. Samtidig tas det sikte på en rimelig balansering av partenes interesser: På den ene side transportørens behov for utlevering uten forsinkelse og på den annen side lastesidens behov for tillit til dokumentet som verdipapir.

I hovedsak kommer denne interesseavveiningen til uttrykk på følgende måte: Transportøren er ved forsinket dokumentfremvisning gitt den samme adgang som omtalt i utkastet §§ 307 og 308 til å innhente utleveringsinstruks fra alternative parter, dvs. avsender eller kontraktsbestemt avsender. Transportøren har imidlertid rett til skadesløsholdelse fra den instruerende part og også krav på egnet

sikkerhetsstillelse som vilkår for å følge slik utleveringsinstruks. Dette er igjen motivert i at transportøren løper en viss risiko for å bli holdt ansvarlig for feilutlevering selv om prosedyren følges. Erverver av dokumentet er nemlig gitt beskyttelse med krav på erstatning for feilutlevering dersom dokumentet ble ervervet i god tro, dvs. uten kjennskap til at godset var utlevert. Tanken er altså at en godtroende dokumenterverver beskyttes etter nærmere betingelser og at disse betingelsene samtidig gir dokumenterververen oppfordring til årvåkenhet med hensyn til tidspunktet for når godset kan tenkes å bli utlevert.

Som del av dette bildet kan det tilføyes at transportøren ved mulig ansvar for feilutlevering er beskyttet gjennom reglene for ansvarsbegrensning (utkastet § 281), mens feilutleveringsansvaret etter sjøloven er ubegrenset. Til dette kan igjen tilføyes at transportøren gis rett til skadesløsholdelse fra instruksgeberen for sitt utleveringsansvar, noe som betyr at retten til ansvarsbegrensning for såvidt kan komme lastesiden til gode gjennom begrensning i eksponeringen under skadesløsholdelsen.

Endelig kan det nevnes at dersom den instruerende part (avsenderen) ikke er villig til å stille sikkerhet for sitt regressansvar, er transportøren i realiteten henvist til å velge: enten å følge instruks uten sikkerhet (med et usikret krav på skadesløsholdelse) eller å legge opp godset etter utkastet § 311. Det gjenstår å se om bransjepraksis velger å benytte nykonstruksjonen med dokument med utleveringsklausul, eller om man ser seg like tjent med å videreføre gjeldende praksis med utlevering mot skadesløsholdelse ved ordinære negotiable dokumenter.

I **forordet** fremgår at en utleveringsklausul skal være "uttrykkelig oppgitt" i dokumentet. I dette ligger at påtegningen må være tilstrekkelig synlig til å fylle den tilsiktede varselsfunksjon. Eksempelvis vil et slikt varselskrav ikke kunne anses oppfylt dersom intet er påført dokumentet mens dokumentet (i trampfart) henviser til certepartivilkårene og certepartiet inneholder adgang for befrakter til å kreve at transportøren (bortfrakter) utleverer lasten mot skadesløsholdelse. En slik indirekte avtalehjemmel for utlevering uten dokumentinnløsning kan neppe anses tilstrekkelig.

Bokstavene a) og b) inneholder det samme system for transportørens adgang til å innhente utleveringsinstruks som i § 307 bokstav a) og c), jf § 308 a) og b).

Bokstav c) gir transportøren adgang til skadesløsholdelse og sikkerhetsstillelse for den eksponeringen som etterkommelse av utleveringsinstruks kan medføre under bokstav e).

Bokstav d) gir dokumentinnehaver visse rettigheter overfor transportøren selv om transportøren har utlevert godset i henhold til utleveringsinstruks etter bokstav a)-c). Det er tale om krav "unntatt retten til å kreve godset utlevert", noe som betyr at det ikke er tale om ansvar for feilutlevering. Snarere er det tale om øvrige krav etter transportavtalen, typisk ansvar for skade på gods (A/CN...). En slik konstellasjon kan for såvidt synes noe merkelig siden den som kan gjøre kravet gjeldende altså ikke er den part som har mottatt godset. Tanken er likevel at kravshaveren (dokumentinnehaver) kan ha lidt tap ved godsskade, f.eks. ved å ha betalt full

kjøpesum overfor sin selger mens prisavslag kunne ha vært gjort gjeldende dersom godsets tilstand hadde vært kjent. Erstatningskrav tilsvarende prisavslag kan i så fall gjøres gjeldende (A/CN og de Witt ...). Kravet kan gjøres gjeldende av den som blir ihendehaver etter at transportøren har utlevert godset men da forutsatt at ihendehavelsen er basert på "en kontrakt eller annet fra før utleveringen". Inspirasjon til løsningen er hentet fra engelsk Carriage of Goods by Sea Act 1924 men uten at det redegjøres nærmere for bakgrunnen for dette (A/CN...).

Hovedtanken synes å være:

Engelsk rettstradisjon har sett det slik at transportdokumentet opphører å være varerepresentativ når den som etter det underliggende forhold har krav på godset, mottar godset uten mot originaldokument (se Delfini (1990) 1 Lloyds' Rep 252, med omtale av eldre domspraksis). Tanken er bl.a. at det ikke gir mening for en slik mottaker å skulle kunne videreomsette dokumentet når vedkommende har fått godset utlevert fra transportøren. Dokumentets funksjon som substitutt for godset ("constructive possession") er i slike tilfeller "exhausted", og det er ingen rettighet å overdra. I Carriage of Goods by Sea Act 1924 ble denne løsningen noe modifisert ved at dokumenterverver etter utleveringen likevel har visse rettigheter så sant rettsgrunnlaget for ervervet stammer fra før godsets utlevering. Det rettsgrunnlag det er tale om kan enten være salgavtalen eller rembursavtalen som danner grunnlaget for dokumentervervet.

Det er altså denne modellen hentet fra engelsk rett som reflekteres i Rotterdam-reglene. I en norsk tradisjon kan løsningen synes noe fremmed. Hos oss er det ikke grunnlag for noen rettslig sontring rundt verdipapirets karakter ettersom dokumenterverv har skjedd før eller etter utlevering, se Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 1951, side 455, som forutsetter at godtroerverv med krav mot transportøren kan skje etter godsets utlevering. Den valgte løsning kan likevel ha gode grunner for seg. Den forhindrer misbrukstilfeller ved at avhender ikke gyldig kan omsette dokumentet dersom denne vet at godset allerede er utlevert.

Bestemmelsen tar som nevnt sikte på tilfeller hvor dokumentet er ervervet etter at godset er utlevert, men det må opplagt være slik at dersom dokumentet er ervervet før godset er utlevert, har ihendehaveren i behold de krav som følger av bestemmelsen.

Mens bokstav d) gjelder tilfeller hvor dokumentinnehaver etter omstendighetene kan ha krav mot transportøren for annet enn feilutlevering (feks skade på gods), regulerer *bokstav e)* de tilfeller hvor dokumentinnehaver har krav på erstatning for feilutlevering. Sentralt her er det godtrokrav som oppstilles om at dokumentinnehaveren på tidspunktet for dokumentervervet var i aktsom uvitenhet om at godset allerede var utlevert, og med de presumsjonsregler for manglende god tro som følger av bestemmelsen. Det skal tilføyes at dersom dokumentet erverves før utlevering er skjedd, må det følge at de samme krav oppstår på dokumentinnehaverens hånd som når ervervet (unntaksvis) skjer i god tro etter at utlevering er skjedd.

5.71 Til § 310A Flere dokumentinnehavere

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 303 og har ingen parallell i Rotterdam-reglene. Etter komiteens syn gir bestemmelsen en nyttig regulering av tilfeller hvor flere legitimasjonshavere melder seg som mottakere, selv om slike situasjoner i praksis nok forekommer sjelden, særlig i lys av den utbredte praksis med å utlevere godset mot skadesløsholdelse.

Bestemmelsen er begrenset til tilfeller av innløsningspapirer, altså rekta-dokumenter etter utkastet § 308 og negotiable dokumenter etter utkastet §§ 309 og 310. For ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev) vil ikke problemstillingen oppstå siden det her ikke er tale om innløsningsdokument og da heller ikke tilfeller av flere originaleksemplarer av innløsningsdokument.

5.72 Til § 310B Utlevering når transportdokumentet er kommet bort

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 305 og har ingen parallell i Rotterdam-reglene. Som for utkastet § 310A kan det nok sies at bestemmelse om mortifikasjon har begrenset praktisk betydning i lys av bransjepraksis med utlevering av gods mot skadesløsholdelse. I slike tilfeller er betydningen av mortifikasjon begrenset til sikkerhetsstillerens behov for å bringe sikkerhetsstillelsen til opphør ved transportørens mottak av det dokument som dannet bakgrunn for sikkerhetsstillelsen. Dette er normalt ikke noe presserende behov idet slike garantier normalt utløper en viss tid etter at utleveringskrav skulle ha vært gjort gjeldende, dvs. 12 måneder i henhold til Haag Visby reglene. På samme måte vil mortifikasjon ha begrenset betydning etter Rotterdam-reglene som i vid utstrekning åpner for utlevering etter alternativ instruks. Til tross for dette ser komiteen det hensiktsmessig å videreføre mortifikasjonsregelen for de tilfeller behovet måtte oppstå. Paragrafens annet ledd er strengt tatt et avvik fra utleveringsreglene i Rotterdam-reglene, men det har neppe vært mening hos konvensjonskonsipistene å hindre mortifikasjon etter nasjonal rett.

5.73 Til § 310C Erverv av negotiabelt transportdokument i god tro

Bestemmelsen viderefører sjøl. § 306 annet ledd, og gir hovedregelen om såkalt invindikabilitet for omsettelige presentasjonspapirer. Når man først har fått dokumentet, skal man kunne være sikker på å få beholde det. Dette gir tillit til dokumentet i omsetningslivet.

Har man dokumentet, kan man likevel ikke være helt sikker på å få varen. Er det for eksempel flere originaleksemplarer av dokumentet, kan dokumentet bli verdiløst ved at lasten utleveres etter et annet eksemplar (se ovenfor om utleveringsreglene). Og krever man ikke lasten i tide, kan den utleveres uten at dokumentet er til stede om dokumentet inneholder en utleveringsklausul (ovenfor § 310).

Om dokumentet uansett gir en usikker rett er det ingen grunn til å styrke tilliten til det med en invindikabilitetsregel. Regelen er derfor begrenset til fulle dokumentsett uten utleveringsklausul.

Sjøl. § 306 første ledd videreføres ikke. Denne bestemmelsen omhandler prioritetspørsmål mellom ulike dokumenterververe. Det vises til pkt 3.10.6 foran[Eriks verdipapirnotat innarbeidet].

5.74 Til § 310D Stansningsrett

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 307 og har ingen direkte parallell i Rotterdam-reglene. Den regulerer selgerens stansningsrett og innebærer at ved insolvensfare hos kjøper har selger rett til å forhindre godsets utlevering til kjøper (eller kjøpers konkursbo) til tross for at godset kjøpsrettslig er levert gjennom godsets levering til transportøren.

Reglene om stansningsrett har berøringspunkter med Rotterdam-reglenes råderettsbestemmelser, se utkastet § 313 nr. 1 bokstav b) og c), se også A/CN Utkastets råderettsregler har imidlertid et noe annet virkeområde enn gjeldende regler om stansningsrett. Rotterdam-reglene forutsetter at rådighetshaver (den som i så fall utøver stansningsrett) ved negotiable dokumenter er innehaver av samtlige eksemplarer av originalene, utkastet § 314 nr. 2 og 3. En slik regel gir imidlertid ikke rom for nåværende stansningsrett hvor poenget er at retten kan utøves av selger selv om transportdokumenter er overdratt til kjøper, sjøloven § 307 første ledd.

Komiteen har derfor funnet grunn til å videreføre de nåværende regler og kan ikke se at Rotterdam-reglenes råderettsbestemmelser er til hinder for det. Dette innebærer at også regelen i sjøloven § 307 annet ledd videreføres. Regelen går ut på at stansningsretten ekstingveres av en part (dvs. en senere erverver enn den insolvente kjøper) som i god tro har ervervet transportdokumentet. Se nærmere pkt 3.10.7 foran [Eriks innarbeidede verdipapirnotat].

5.75 Til § 310E Verdipapirvirkninger av transportdokumenter

Paragrafen er ny i forhold til sjøloven og her heller ingen parallell i Rotterdam-reglene. Bestemmelsen klargjør det som allerede er antatt i teorien, at gjeldsbrevlovens regler verdipapirer utfyller sjøloven. Bestemmelsen presiserer imidlertid at verdipapirvirkningene bare inntreffer først når dokumentene i seg selv gir en sterk forventning om å få varen; se om dette ovenfor i kommentaren til § 310C.

5.76 Til § 311 Uavhentet gods

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene art. 48 og svarer i hovedsak til sjøloven § 271. Den gir transportøren rett til etter nærmere vilkår å legge opp godset for mottakers regning og i forlengelsen realisere godset for dekning av transportørens krav. Adgangen til opplegging kan fungere som supplement til transportørens innhenting av utleveringsinstruks etter utkastet §§ 307, 308 og 310, dvs. transportøren kan etter omstendighetene velge å legge opp godset snarere enn å anmode om utleveringsinstruks, eller opplegging kan være det eneste alternativ dersom slik utleveringsinstruks ikke gis eller ikke gis i tide. Bestemmelsen må ses i sammenheng med sjøloven § 446 om rett til opplegging av last ved reisebefraktning.

Nr. 1 krever at godset skal være "kommet frem til bestemmelsesstedet" for at regelen får anvendelse. Med "bestemmelsesstedet" menes ikke bare det opprinnelige bestemmelsessted etter transportavtalen men det kan også gjelde ved utlevering i

mellomhavn eller sted langs transportruten, se utkastet § 313 nr. 1 bokstav b). De nærmere vilkår for transportørens adgang til opplegging følger av bokstavene a)-e).

Bokstav a) gjelder tilfeller omhandlet i utkastet § 305, altså at mottaker har gjort krav på utlevering men likevel ikke tar imot godset i tide.

Bokstav b) gjelder tilfeller hvor utleveringsinstruks som omhandlet i §§ 307, 308 og 310 ikke lar seg innhente, enten fordi den instruerende part ikke lar seg oppspore eller fordi vedkommende unnlater å gi utleveringsinstruks eller ikke gi tilfredsstillende instruks, f.eks. ved at krav til sikkerhetsstillelse etter utkastet § 310 bokstav c) ikke oppfylles.

Bokstav c) oppstiller som alternative vilkår "kan eller må" nekte utlevering etter utkastet §§ 306-310. Alternativet "må" (nekte utlevering) er forbeholdt tilfeller av negotiable dokumenter hvor mottaker ikke legitimerer seg som rett vedkommende, jf utkastet § 309 bokstav b). I de øvrige tilfeller etter utkastet §§ 307, 308 og 310 oppstilles "kan"-regler. Dette betyr bl.a. at transportøren har valget mellom å legge opp godset eller innhente utleveringsinstruks etter systemet i utkastet §§ 307, 308 og 310. Det betyr også at transportøren har valget dersom etter disse bestemmelsene mottaker etter transportørens anmodning ikke legitimerer seg som rett vedkommende, dvs ikke "properly identifies itself" som den som etter dokumentet er utpekt som mottaker, se utkastet §§ 307 og 308 bokstav a) og § 310 bokstav a)(ii).

Bokstav d) gjelder tilfeller av rettslig umulighet, dvs. at transportøren er forhindret fra å utlevere godset på grunn av lokale lovforbud. Dette kan f.eks. dreie seg om importrestriksjoner knyttet til godsets opprinnelsessted eller helsemessige forhold som forbyr utlevering. Regelen har for det første en side mot transportørens ansvarsperiode. Utkastet § 271 nr. 1 bokstav b) fastslår at ansvarsperioden utløper dersom transportøren på grunn av lokale regler er henvist til å overlevere godset til myndighet eller annen tredjeperson som mottaker kan hente godset fra. Utkastet § 311 omhandler derimot tilfeller hvor lokal lovgivning er til hinder for å utlevere godset til mottaker. For det andre har regelen en side mot farlig gods og transportørens adgang til å kvitte seg med eller uskadeliggjøre slikt gods. Etter omstendighetene kan nok både utkastet § 268 og § 311 nr. bokstav c) gi transportøren hjemmel til å bli av med slikt gods.

Bokstav e) omhandler tilfeller hvor godset "av andre grunner" ikke lar seg utlevere. En slik samlebestemmelse kan synes noe fremmed i lys av bestemmelsens system hvor gods bare skal anses uavhentet etter de nærmere oppstilte vilkår i bokstav a)-e). Det var da også under konvensjonsarbeidet reist tvil om bestemmelsens berettigelse, men den ble beholdt som et sikkerhetsnett for tilfeller som ikke måtte være fanget opp i de øvrige punkter (A/CN...). Som eksempel på hva som kan være slike "andre grunner" nevner konvensjonsforarbeidene dårlig vær som forhindrer utlevering (A/CN...). Her kan det likevel tilføyes at dersom transportøren er forhindret fra å utlevere godset på grunn av dårlig vær, vil dette også forhindre transportøren i å få godset lagt opp. Slike værhindringer kan etter omstendighetene altså berøre transportørens sluttoppfyllelse snarere enn å utgjøre medvirkningssvikt

på mottakers side. I forlengelsen kan det tenkes hindringstilfeller av force majeure-karakter som umuliggjør utlevering innen overskuelig tid; havneanlegget er ødelagt ved eksplosjon eller orkan e.l. Under slike tilfeller vil det ikke være tale om medvirkningssvikt fra mottaker i egentlig forstand. Spørsmålet vil i stedet oppstå anløp til alternativ havn for slutføring av transporten, se utkastet § 284C annet ledd og § 313 bokstav b).

Nr. 2 gir nærmere regler for transportørens råderett over gods som legges opp, og svarer til sjøloven § 271 annet ledd og § 272, se også for reisebefraktning §§ 345 og 346. Videre bør bestemmelsen ses i sammenheng med transportørens sjøpanterett i godset, jf sjøloven § 61 nr. 3. Når det i annet punktum nevnes at opplegging og salg av godset ikke berører "andre rettigheter" som transportøren måtte ha, tenkes det på de kravene etter utkastet §§ 312A-C som ikke lar seg dekke ved realisering av godset.

Nr. 3 pålegger transportøren varslingsplikt før opplegging og realisering av godset og svarer i hovedsak til sjøloven § 271 annet ledd. Når det sies at transportøren først "kan" utøve rettighetene etter å ha gitt egnet frist til de berørte parter, må dette forstås slik at dersom slik varsling forsømmes har for såvidt transportøren fortsatt adgang til å gjennomføre tiltakene, men kan bli erstatningsansvarlig for tap som følge av forsømt varsling. F.eks. kan det tenkes at de berørte parter ville ha gitt anvisning på en realiseringsmåte som hadde gitt bedre økonomisk uttelling; transportøren må i så fall hefte for det verditap som derved er oppstått.

I utkastet nevnes ikke kontraktsbestemt avsender blant de parter som skal varsles; bestemmelsen samsvarer her med den engelske originalteksten. Etter komiteens skjønn må dette skyldes en inkurie siden kontraktsbestemt avsender i ulike sammenhenger er en alternativ part for instruksgivning i forbindelse med utlevering, se utkastet §§ 307 og 308 bokstav b) og 310 bokstav a).

Nr. 4 har ingen direkte parallell i sjøloven men sier hva som uansett ville følge, nemlig at et eventuelt overskudd etter realisasjon av godset skal oppbevares av transportøren i favør av mottaker.

Nr. 5 fastsetter ordinært skyldansvar for transportøren i forbindelse med dennes råderett over godset. Løsningen svarer til gjeldende rett, jf sjøloven § 271 første ledd annet punktum. Transportøren er altså ikke underlagt det ansvarsregime (skyldansvar ved omvendt bevisbyrde) som gjelder under transportørens ansvarsperiode, jf utkastet § 271. Bakgrunnen for det lempeligere ansvarsregime er at selve situasjonen med opplegging av godset skyldes medvirkningssvikt fra mottakers side; det inngår ikke i hva transportøren har påtatt som ledd i transporten.

Nr. 6 er basert på Rotterdam-reglene artikkel 3 og fastslår at transportørens varsel om å legge opp eller realisere godset skal gjøres skriftlig, og at skriftlighetskravet kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

5.77 Til § 312B Tilbakeholdsrett

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 270 og har ingen parallell i Rotterdam-reglene som overlater spørsmålet om transportørens sikkerhetsrett (tilbakeholdsrett) til nasjonal rett, se Rotterdam-reglene artikkel 49.

Paragrafen fastslår at transportøren har tilbakeholdsrett i godset til sikkerhet for de krav som kan gjøres gjeldende mot mottaker etter utkastet § 312A samt for krav som er sikret ved sjøpant i godset. I så fall plikter transportøren ikke å utlevere godset før kravene er betalt eller sikkerhet stillet. Etter at godset er utlevert kan transportøren kreve dekning av sikkerheten med mindre mottakeren hindrer dette ved arrest eller midlertidig forføyning.

Dersom slik tilbakeholdsrett utøves vil transportøren måtte legge opp godset i sikker forvaring etter utkastet § 312 og i tilfelle sette frist for salg av godset til dekning av sine krav.

Det kan tilføyes at i trampfarten er det vanlig at transportøren (bortfrakter) i certepartiet har betinget seg tilbakeholdsrett (lien) i lasten for utestående krav mot befrakter. Ved inkorporering av certepartiets vilkår i det aktuelle transportdokument er tanken at slik avtalt lien skal kunne gjøres gjeldende overfor mottaker. Avtalt lien er derimot ikke ment å skulle medføre personlig betalingsansvar for mottaker og vil følgelig ikke vil omfattes av mottakers ansvar etter utkastet § 312A. Etter omstendighetene kan derimot slik lien-rett gis virkning for de krav som sikres ved tilbakeholdsrett etter paragrafen her.

5.78 Til § 312C Avsenderens ansvar for frakt m.v.

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 273 og har ingen parallell i Rotterdam-reglene som ikke omhandler avsenderens betalingsplikt for frakt og andre krav, se også merknadene til utkastet § 292B.

Bestemmelsen har sin bakgrunn i tidligere tider hvor det var vanlig med såkalte cesser-klausuler (opphørsklausuler). Tanken var at inndrivelse av fraktkrav og annet under certepartiet skulle koordineres med kostnadsfordelingen i den underliggende salgskontrakt slik at transportøren (bortfrakter) påtok seg å inndrive visse krav mot mottaker (kjøper) med den virkning at avsenderens (befrakterens) betalingsplikt derved opphørte (ceased). Denne praksisen er i nyere tid i stor grad forlatt og utkastet § 312C markerer dette ved uttrykkelig å fastslå at avsenderen i utgangspunktet forblir betalingsansvarlig overfor transportøren uavhengig av om transportøren gjør bruk av tilbakeholdsretten overfor mottakeren. Det som fastslås i bestemmelsen er altså ikke annet enn hva som følger av alminnelig kontraktsrettslige prinsipper, nemlig at transportørens medkontrahent under transportavtalen (avsenderen) forblir betalingsansvarlig under kontrakten. Det vises til NOU 1993:36 side 33-34.

Første ledd inneholder likevel et begrenset unntak fra denne hovedregelen ved at avsenderens betalingsansvar etter omstendighetene kan bortfalle dersom utleveringen ”medfører tap for avsenderen og transportøren måtte ha innsett dette”. Det tas her sikte på tilfeller av insolvens hos mottakeren (kjøperen) og hvor

transportøren, ved kjennskap til slik insolvens, har oppfordring til å utøve tilbakeholdsrett for å sikre avsenderens (selgerens) interesser. Konstellasjonen vil typisk være: godset utleveres til insolvent mottaker (kjøper) som etter det underliggende salgsforhold skulle betale frakt eller andre krav knyttet til transporten. Avsenderen betaler disse kravene til transportøren men oppnår ikke dekning av sitt regresskrav mot mottakeren på grunn av dennes insolvens. I slike begrensede tilfeller har altså transportøren, av hensyn til avsenderen, plikt til å utøve tilbakeholdsrett etter utkastet § 312B.

Annet ledd fastslår at transportøren ikke har noen plikt overfor avsenderen til å selge godset for å få sine krav dekket, før ansvar gjøres gjeldende overfor avsenderen. Er godset solgt etter utkastet § 311 forblir avsenderen ansvarlig i den grad transportøren ikke har oppnådd dekning av sine krav gjennom salget. Derimot har transportøren en generell plikt til å opptre aktsomt for å oppnå et høyest mulig salgspromy, se utkastet § 311 nr. 5.

5.79 Til Rådighetshaverens rettigheter (§§ 313-319)

Rotterdam-reglene inneholder regler som åpner for at eier av godset (rådighetshaver) innenfor angitte grenser skal ha adgang til å gi instruks vedrørende godset under transport. Reglene har ingen parallell i tidligere sjøtransportkonvensjoner og, med visse unntak, heller ikke i sjøloven.

Råderettsreglene har sin bakgrunn i et ønske om å tilpasse regelverket til moderne bransjepraksis, herunder å samkjøre reglene med enkelte andre konvensjoner som CMR. Videre er tanken å tilrettelegge for bruk av framtidig elektronisk kommunikasjon. Råderetten vil typisk dreie seg om adgang til omdestinering av godset under transport, eller å gi instruks relatert til godsets tilstand ombord. Som motstykke til lastesidens råderett gis det regler som ivaretar transportørens interesser bl.a. gjennom krav på kostnadsdekning og sikkerhetsstillelse som vilkår for å følge instruks. Det åpnes videre for at råderetten kan begrenses eller settes til side ved avtale. Se generelt om bakgrunnen for reglene, bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.21 para 185 og A/CN.9/510 para 56.

Komiteen finner grunn til å gi følgende betraktninger av generell art til utkastets regler:

For det første er det nok slik at reglene vil ha størst praktisk aktualitet ved bruk av ikke-negotiable transportdokumenter (sjøfraktbrev). Her vil råderettsreglene ha en funksjon tilnærmet hva en finner ved bruk av fraktbrev ved veitransport (se veifraktloven § 17). Avsenderen kan her velge enten å utpeke mottaker (tredjepart) som rådighetshaver eller han kan beholde råderetten selv (se utkastet § 314 nr. 1). Ved utøvelse av råderett ved sjøfraktbrev kreves det ikke at rådighetshaver legitimerer seg ved transportdokumentet, slik tilfellet er ved de negotiable dokumenter (utkastet § 314 nr. 3). Ved bruk av negotiable dokumenter er det nettopp et poeng i Rotterdam-reglene å bøte på de praktiske problemer ved forsinket framskaffelse av originaldokumenter for utlevering av gods i lossehavn (utkastet §§ 308-310) og de samme praktiske problemer må da forventes å oppstå ved framskaffelse av originaldokumenter som vilkår for utøvelse av råderetten

under transport. I tillegg kommer de praktiske vansker ved at skipet seiler til havs og framvisning av originaler overfor kapteinen dermed ikke lett lar seg gjennomføre; dette må i så fall skje ved rederikontoret på land, overfor rederiets havneagenter e.l.

For det andre bør nevnes at systemet med lastesidens råderett over gods under transport nok vil ha større aktualitet ved linjefart enn ved trampfart. I trampfart er hovedtanken at befrakter er den part som gjennom certepartiet har råderett over skip og last, selvsagt innenfor certepartiets rammer. Utkastets system med lasteeiers instruksgivning kan til en viss grad komme i konflikt med certepartiets system med råderett tillagt befrakter. I prinsippet kan under utkastets system en situasjon tenkes hvor lasteier legitimerer seg ved originaldokumenter og gir instruks i strid med befrakters instruks under certepartiet. Trolig er det likevel ikke grunn til å overdrive en slik konfliktsituasjon; det må antas at dagens praksis videreføres hvor lasteiers interesser knyttet til lasten normalt først oppstår i forbindelse med utlevering av lasten i lossehavn. Til dette kommer at transportdokumentene i stor grad inkorporerer certepartiets vilkår slik at en på fortolkningsgrunnlag **lett vil komme til at befrakteren forblir rådighetshaver i henhold til certepartiets bestemmelser.**

For det tredje kan reglene om råderett nok støte på visse vanskeligheter ved transportørens bruk av undertransportør, enten det gjelder maritim utførende oppdragstaker eller landtransportør ved dør-til-dør transporter (utkastet § 251 nr. 6 og 7). Det vil i så fall være et poeng at de ulike kontrakter (kundens transportkontrakt med avsenderen og avsenderens kontrakt med undertransportør) er koordinerte, og tilsvarende at råderettens innhold etter utkastets regler samsvarer med lovgivningen som regulerer undertransportørens rettsforhold, f.eks. veifraktloven (CMR) ved under-veitransport. I hovedsak synes slikt samspill mellom ulike regelverk å være varetatt (A/CN ...).

5.80 Til § 313 Utøvelsen av råderett og råderettens omfang

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 50 og fastsetter hovedrammen for råderettens omfang.

Etter *nr. 1 bokstav a)* er råderetten begrenset til slike forhold som ikke utgjør endring av transportavtalen. Det vil her typisk dreie seg om instruks vedrørende lasten under transport, slik som nedkjøling, oppvarming av temperaturømfintlig gods, eller (ved trampfart) blanding av lasteparseller, osv. Dersom transportavtalen uttrykkelig åpner for slik instruksgivning følger det allerede av avtalen at råderetten omtalt i paragrafen kan utøves. Dersom kontrakten er taus med hensyn til slike forholdsordre vil nok enkeltspørsmål kunne oppstå om instruks gitt innebærer "endring av transportavtalen". Løsningen av slike spørsmål vil til syvende og sist bero på en tolkning av den enkelte transportavtale.

Etter *nr. 1 bokstav b)* innebærer råderetten adgang til å beordre godset utlevert i mellomhavn, eller ved dør-dør transport; på annet sted enn det avtalte bestemmelsessted. Enkelte forhold bør her fremholdes.

For det første kan en slik adgang tilsynelatende stride mot begrensningen etter bokstav a) siden beordring om alternativt utleveringssted forsåvidt utgjør endring av

transportavtalen. Denne virkningen avdempes likevel ved at det er tale om en havn transportøren normalt bruker (i originalteksten: "scheduled port") eller et sted langs transportruten ved innlands transport. Det er mao. ikke tale om noen deviasjon i forhold til planlagt reiserute (A/CN.9/594 para 15). Det er videre et vilkår for transportørens plikt til å følge slik instruks at selve lossingen ikke medfører ekstraordinære tiltak eller tidsbruk, f.eks. ved at det aktuelle gods er stuert på toppen av annet gods (A/CN...), se også utkastet § 315 nr. 1 bokstav c). Skulle instruksene likevel innebære deviasjon eller ekstraordinære ulemper vil transportøren selvsagt kunne velge å følge instruksene mot tilleggsgodtgjørelse m.v., men dette betinger i prinsippet endring av transportavtalen, jf utkastet § 317.

For det andre har bestemmelsen en side mot en selgers stansningsrett av gods ved kjøpers betalingsmislighold. I følge konvensjonsforarbeidene er råderettsreglene og adgangen til godsutlevering på alternativt sted utslag av reglene om stansningsrett (A/CN.9/594 para 14). Etter komiteens syn er dette likevel ikke helt treffende. Råderetten som regulert i utkastet sammenfaller ikke fullt ut med den kjøpsrettslige stansningsretten; etter omstendighetene kan en selger gjøre stansningsrett gjeldende også overfor legitimsjonshaver/rådighetshaver etter reglene her. En har derfor funnet grunn til å gi egen bestemmelse om den kjøpsrettslige stansningsrett, jf utkastet § 307D.

For det tredje skal enkelte merknader gis om forholdet til gjeldende rett:

Sjøloven § 302 *in fine* inneholder visse regler om lossing av godset i mellomhavn, men forutsetningen her er at slikt anløp skyldes andre omstendigheter enn lastesidens utøvelse av råderett. Det vil typisk dreie seg om forhold på skipets/transportørens side, som havari med behov for lossing i nødhavn. Dersom det er aktuelt med utlevering av gods i slik mellomhavn krever sjøloven at samtlige originaler av transportdokumentene (konnossementene) tilbakeleveres. Den samme løsning følger av utkastet ved krav om utlevering i mellomhavn (utkastet § 314 nr. 2 og 3). Det er dermed ikke behov for noen uttrykkelig videreføring av sjøloven § 302 *in fine*.

Videre bemerkes at sjøloven § 261 tredje ledd inneholder regler for lastesidens adgang til å avbryte transporten ved å beordre skipet til mellomhavn, mot plikt til utgiftsdekning m.v. Sjøloven § 261 er i sin helhet foreslått videreført som utkastet § 292A. Det vil likevel være slik at § 261 tredje ledd omfattes av virkeområdet for utkastet §§ 313 og 315, slik at de sistnevnte bestemmelser vil være styrende for innholdet av utkastet § 292A tredje ledd, se også merknadene til denne.

Nr. 1 bokstav c) fastslår rådighetshaverens rett til å erstatte mottakeren med en annen person, herunder rådighetshaveren selv. Retten til å erstatte mottaker er inntatt for å ivareta en selgers (avsenders) interesse ved kjøpers betalingsmislighold. Det ble under konvensjonsarbeidet reist spørsmål hvorvidt en fob-selger var tilstrekkelig beskyttet med tanke på muligheten til å endre mottaker ved betalingsmislighold, siden rådighetshaveren ved sjøfraktbrev i utgangspunktet vil være avsenderen (altså fob-selgers kjøper), utkastet § 314 nr. 1 bokstav a). Synspunktet var at i slike tilfeller ville salgsavtalen normalt kreve at fob-selger

(eventuelt dennes bank) ble oppført som rådighetshaver i transportavtalen, og at fob-selgers interesse på den måten ble sikret (A/CN...). Se den tilsvarende diskusjonen rundt kontraktsbestemt avsenders rettslige stilling i merknadene til utkastet § 291.

Det tilføyes at formuleringen "erstatte mottakeren med en annen person" er mest treffende for ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev). Her vil rådighetshaveren i utgangspunktet være avsenderen (utkastet § 314 nr. 1 bokstav a)) og i så fall gir formuleringen god mening; den opprinnelig utpekte mottaker vil kunne endres underveis, eventuelt ved at avsenderen utpeker seg selv som ny mottaker, f.eks. som følge av at den opprinnelige mottakers (kjøpers) betalingsmislighold. Dette samsvarer med gjeldende rett, se sjøloven § 308 annet ledd. For andre dokumenter passer formuleringen mindre godt siden rådighetshaveren her er den som legitimerer seg ved dokumentet, enten det gjelder rekta-dokument eller negotiabelt dokument. Det er derfor ikke egentlig tale om å "erstatte mottakeren" annet enn å endossere et negotiabelt dokument til ny dokumentinnehaver som derved blir rådighetshaver (utkastet § 314 nr. 3). Ved rekta-dokumenter vil for øvrig dokumentets art innebære at det ikke er tale om å endre navngitt mottaker med annen/ny mottaker (utkastet § 314 nr. 2).

Nr. 2 fastslår at råderetten tidsmessig sammenfaller med transportørens ansvarsperiode.

Under konvensjonsarbeidet ble spørsmålet om råderettens opphør diskutert og ulike løsninger lansert (A/CN.9/ ...). En løsning gikk ut på å anse råderetten opphørt ved skipets ankomst til lossehavn. En annen løsning gikk ut på å anse råderette opphørt når den som var utpekt mottaker på tidspunktet for ankomst til lossehavn, gjorde krav på utlevering av godset. En tredje løsning gikk ut på å anse råderetten først opphørt når godset var tatt i mot av mottakeren. Hensynet til transportøren kunne tilsi en av de to første løsningene, for å unngå det kompliserende ved å skulle forholde seg til endringer av instruksgivning tett oppunder forberedelsene for lossing. Hensynet til selger (rådighetshaver) tilsa derimot at retten var i behold helt frem til utlevering, fordi betalingsmislighold fra den aktuelle kjøper (mottaker) gjerne ble aktualisert på dette sluttstadiet.

Den sistnevnte løsningen ble altså valgt ved at råderetten følger transportørens ansvarsperiode og dermed opphører først ved utlevering til mottaker.

Det bemerkes at denne løsningen fraviker gjeldende rett ved bruk av ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev), jf. sjøloven § 308 annet ledd. Her opphører råderetten (adgang til endring av mottaker) når mottaker "gjør krav gjeldende", noe som normalt innebærer krav på utlevering av godset. Det bør likevel tilføyes at transportørens interesser kan styrkes ved at det i transportavtalen avtales innskrenkning av råderettens utstrekning, jf. utkastet § 317 .

Et visst misforhold kan imidlertid sies å foreligge ved at utkastet § 305 (Rotterdam-reglene art. 43) pålegger mottaker plikter etter at denne har gjort krav på utlevering.

I prinsippet kan altså et slikt pliktsubjekt tenkes å bli erstattet av annen mottaker etter instruks fra rådighetshaveren.

Det skal videre tilføyes at det i visse tilfeller nok kan tenkes at råderetten får aktualitet også utover ansvarsperioden, f.eks. dersom perioden er avtalt innskrenket etter utkastet § 319, og også tilfeller av opplegging av godset (jf utkastet § 311) ved at rådighetshaveren melder seg før godset er realisert.

5.81 Til § 314 Rådighetshaverens identitet og overdragelse av råderetten

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 51 og regulerer overdragelse av råderetten. Paragrafen er bygget opp slik at nr. 1 angir utgangspunktet ved bruk av ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev), mens viktige unntak følger av nr. 2 til 4 hvor det er tale om rettigheter knyttet til dokumentinnehavelse, enten ved rekta-dokument (nr. 2) eller negotiabelt dokument (nr. 3 og 4).

Nr. 1 bokstav a) gjelder ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev) og svarer i hovedsak til sjøloven § 308 annet ledd. Utgangspunktet er at avsenderen som transportørens medkontrahent er rådighetshaver, men at avsenderen i transportavtalen kan utpeke en annen som rådighetshaver. Etter dagens dokumentpraksis vil mottaker (consignee) normalt være utpekt, men en slik utpekt mottaker vil ikke være tilstrekkelig til at råderetten over godset under transporten anses overført til denne; råderetten vil fortsatt ligge hos avsenderen, bl.a. slik at avsenderen kan endre mottaker underveis. Derimot vil utpekelse i transportavtalen av en annen part som rådighetshaver, bety at endringsadgang under transporten tilligger den utpekte rådighetshaveren. Er f.eks. mottakeren etter transportavtalen utpekt til også å være rådighetshaver, vil løsningen svare til den form for avsenders avkall på endringsrett av mottaker som følger av sjøloven § 308 annet ledd.

Nr. 1 bokstav b) gir regler for overdragelse av råderetten. Kravet til varslings til transportøren om overgang av råderetten har sin bakgrunn i at transportøren naturlig nok må kjenne til at rådighetsoverdragelse er skjedd, som adressat for de instruksene råderetten omfatter. Under konvensjonsarbeidet var det noe diskusjon om det var overdrageren (consignor) eller erververen (consignee) som skulle varsle transportøren, eller om hver av den kunne gi gyldig varsel; svaret varierte med ulike lands bakgrunnsrett (A/CN...). Den valgte løsningen ble at overdrageren er den som skal varsle, noe som stemmer med prinsippene i norsk rett.

Det er ikke tilstrekkelig med et muntlig varsel til transportøren om råderettsoverdragelse. Skriftlighetskravet anses på nærmere vilkår oppfylt gjennom elektronisk kommunikasjon.

Nr. 1 bokstav c) stiller krav til at rådighetshaveren skal legitimere seg overfor transportøren ved utøvelse av råderetten. "Letigimering" i denne sammenheng betyr at rådighetshaveren må vise at han er rett vedkommende (i originalteksten: "properly identify itself"). Det er ikke tale om legitimering ved fremvisning av transportdokument slik dette følger av paragrafens nr. 2 og 3.

Nr. 2 og nr. 3 gir selvforklarende regler om at råderettsovergang ved innløsningdokumenter følger dokumentet, og at rådighetshaveren for å utøve råderetten må legitimere seg ved originaldokumentet, og ved samtlige originaler dersom mer enn en er utstedt.

5.82 Til § 315 Transportørens utførelse av instruks

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 52 og har ingen direkte parallell i sjøloven. Bestemmelsen må leses slik at nr. 1 gjelder de tilfeller hvor transportøren plikter å etterkomme instruks ut fra en forutsetning om at instruksene ikke innebærer uakseptable ulemper eller tilleggskostnader, mens nr. 2 etter omstendighetene kan betinge endringsavtale, dvs. transportøren gis adgang til å sette vilkår for etterkommelse av instruks (A/CN...).

Nr. 1 oppstiller vilkårene for transportørens plikt til å utføre instruks. Utover det selvsagte kravet i bokstav a) om at instruksene må komme fra rådighetshaveren, vil det til en viss grad bero på skjønnsmessige kriterier hva transportøren er forpliktet til etter bokstav b) og c). Dette må videre ses i sammenheng med transportørens krav på utgiftsdekning og sikkerhetsstillelse etter nr. 2 og 3, slik at det i praksis vil kunne bero på enighet mellom partene om å og på hvilke vilkår instruks skal utføres.

I bokstav b) pekes det på at tidspunktet for transportørens mottak av instruks er det avgjørende ved bedømmelsen av om den med rimelighet kan utføres.

Bokstav c) setter visse begrensninger for instruksgivningen ut fra hensynet til transportørens uforstyrrede drift. Særlig i linjefart er dette aktuelt; transportøren kan ikke forventes å utføre instruks som medfører forsinkelse av skipets tidsplan, se også merknadene til utkastet §§ 284B første ledd og 292A tredje ledd. Når det i bestemmelsen nevnes transportørens utleveringspraksis, tar dette sikte på rådighetshaverens anmodning om utlevering av gods i mellomhavn (se merknadene til utkastet § 313 nr. 1 bokstav b)). Utlevering av gods på bestemmelsesstedet reguleres av utkastet §§ 305 til 311.

Nr. 2 gir for det første transportøren krav på erstatning av de tilleggsutgifter som med rimelighet er pådratt. Videre har transportøren krav på skadesløsholdelse for konsekvensen av å følge instruks (herunder erstatningsansvar pådratt overfor andre) såfremt transportøren har utført instruksene på aktsomt vis. Slik aktsomhet pålagt transportøren vil ikke bare ha betydning ved instruksenes utførelse, men også ved bedømmelsen av om en instruks med rimelighet skal eller bør følges.

Bestemmelsen åpner potensielt for komplekse årsaksspørsmål som nok må finne sin nærmere løsning gjennom rettspraksis. Generelt må det sies at de risici transportøren normalt bærer under transportavtalen ikke er ment å skulle omplasseres gjennom bestemmelsen. Skulle f.eks. en mellomhavn anløpes etter rådighetshavers instruks kan bestemmelsen neppe gi krav på skadesløsholdelse for den type sjøens farer som normalt inngår i transportørens risikofære.

Nr. 3 gir transportøren krav på sikkerhet til dekning av slike kostnader som med rimelighet kan påregnes ved utførelse av instruks. Også her vil den nærmere anvendelse bero på et visst skjønn. F.eks. vil nok ikke transportøren ha krav på sikkerhet (i form av bankgaranti eller lignende) ved relativt kurante og mindre kostnadskrevende instruks såfremt det ikke er grunn til å betvile rådighetshaverens betalingsevne eller –vilje.

Nr. 4 fastslår at transportørens ansvar ved forsømmelig utførelse av instruks reguleres av det ellers gjeldende ansvarsgrunnlag ved transportskader, og gir rett til beløpsbegrensning. Normalt må det imidlertid antas at forsømmelse i utførelse av instruks vil materialisere seg enten i skade på eller forsinket utlevering av gods, slik at disse ansvarsreglene får direkte anvendelse.

5.83 Til § 316 Utlevering etter instruks

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 53 og slår fast at utlevering av godset etter instruks fra rådighetshaver, utgjør kontraktsmessig oppfyllelse fra transportørens side.

Når paragrafen viser til reglene i utkastet §§ 305 flg. er det grunn til å påpeke at selve utleveringsreglene i de to situasjoner (utlevering på bestemmelsesstedet og i mellomhavn) ikke er helt sammenfallende. Blå er det slik at for innløsningsdokumenter kreves det legitimering ved fullt originalsett ved utlevering i mellomhavn, mens legitimering ved ett originaleksemplar er tilstrekkelig ved utlevering på bestemmelsesstedet. Videre kan for rekta-dokumenter eller dokumenter med utleveringsklausul, utlevering på bestemmelsesstedet skje etter instruks (utkastet §§ 308 bokstav d) og 310 bokstav b)), mens utlevering i mellomhavn betinger legitimering ved originaldokumenter (utkastet § 314 nr. 2 b) og nr. 3 c)). Det sentrale ved bestemmelsen er imidlertid at utlevering i mellomhavn etter instruks utgjør kontraktsmessig oppfyllelse fra transportørens side.

5.84 Til § 317 Endringer i transportavtalen

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 54.

Nr. 1 fastslår at bare rådighetshaveren har adgang til å gjøre endringer i transportavtalen med transportøren. Denne endringsretten er likevel gitt visse begrensninger; den gjelder ikke endringer av retten til å kreve godset utlevert i mellomhavn, eller retten til å erstatte den mottaker som utpekes i transportavtalen med annen mottaker, jf. henvisningen til utkastet § 313 nr. 1 bokstav b) og c). Bakgrunnen er at disse bestemmelsene anses som så sentrale for ivaretagelse av en selgers interesser ved kjøpers mulige betalingsmislighold, at de ikke bør kunne endres i løpet av transporten (A/CN...). Imidlertid kan transportøren og avsenderen ved transportavtalens inngåelse fravike disse rettighetene, se utkastet § 319.

Nr. 2 gir regler for transportdokumenters varselsfunksjon dersom det er avtalt endringer av transportavtalen. Senere dokumenterververe vil ha behov for kjennskap til endring av de vilkår som ellers følger av dokumentet. For negotiable dokumenter tilsier denne varselsfunksjonen at endringer alltid påføres. Kravet om påføring av endringer tjener også transportørens interesse gjennom reglene for

bevisavskjæring (conclusive evidence); transportøren vil overfor (slutt)mottaker ha behov for å sikre at de rådende kontraktsvilkår er nedfelt i dokumentet. Ved ikke-negotiable dokumenter avhenger endringspåtegning av at rådighetshaveren anmoder om det.

Siden transportøren står som utsteder av dokumentene er det krav om at endringspåtegninger signeres av transportøren etter reglene i § 299.

5.85 Til § 318 Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instruks eller dokumenter

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 55 og pålegger rådighetshaveren å gi slik informasjon som transportøren med rimelighet trenger for å oppfylle sine plikter etter transportavtalen. Bestemmelsen må ses i sammenheng med øvrig regulering av informasjonsflyt mellom partene, se utkastet §§ 280 og 286. Bestemmelsen svarer til dels til sjøloven § 266 første ledd som gir regler for transportørens innhenting av informasjon eller forholdsordre ved uforutsette hendelser under transporten.

5.86 Til § 319 Fravikelse etter avtale

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 56 og gjelder de opprinnelige partenes (transportør og avlasters) adgang til å avtale innskrenkning i råderetten som foran omtalt. Transportørsiden kan ha etter omstendighetene ha behov uforstyrret drift under transporten, herunder unngå diskusjoner rundt omfanget av den råderetten som følger av utkastets regler. Transportørsiden kan videre ha behov for å begrense råderetten i geografisk henseende, f.eks. ved tilfelle av dør-til-dør transport hvor bruk av andre transportmidler kan innlemme andre regler som kompliserer gjennomføringen av utkastets råderettsregler. Lastesiden kan på sin side ha behov for å fravike lovens regler bl.a. ved å fravike adgangen til overdragelse av råderetten til fordel for mottaker utpekt i transportavtalen, tilsvarende reglene om ugjenkallelig endring av mottaker i sjøloven § 308 annet ledd.

Paragrafen gir nærmere regler for hvilke av utkastets bestemmelser som kan fravikes.

5.87 Til Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter (§320-321B)

Rotterdam-reglenes regulering av overdragelse av lastesidens rettigheter overfor transportøren, er nye i forhold til tidligere sjørettskonvensjoner. Hovedformålet er å sikre enhetlig internasjonal forståelse rundt rettighetsoverdragelse ved bruk av negotiable dokumenter, samt å lovfeste et regelverk egnet til å fungere ved fremtidig bruk av elektroniske transportdokumenter (A/CN.9/526 para 128-129). Under konvensjonsarbeidet var det opprinnelig forslag om å regulere rettighetsoverdragelse også ved ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev) men dette ble skrinlagt, hovedsakelig på grunn av uensartede kontraktsrettslige prinsipper i de ulike lands bakgrunnsrett. Slik regulering er derfor overlatt til nasjonal rett.

Derimot er den internasjonale rettsstilling ved negotiable dokumenter i hovedsak ensartet; rettighetsovergang følger her dokumentet ved at overdragelse av rettigheter skjer i kraft av dokumentets overdragelse (utkastet § 320). Regelen

kommer til uttrykk ved at dokumentet legitimerer mottaker til å kreve godset utlevert i lossehavn (utkastet §§ 309 og 310), men også ved legitimasjonsreglene for utøvelse av råderett ved negotiable dokumenter (utkastet § 314 nr. 3 og 4).

I forhold til sjøloven innebærer reglene om overdragelse av rettigheter (utkastet § 320) ikke noe prinsipielt nytt. Den samme tankegang er allerede nedfelt i ulike av lovens bestemmelser, se §§ 292 annet ledd og 302 første ledd samt 299.

Rotterdam-reglene gir som nevnt bare regulering av rettighetsovergang ved bruk av negotiable dokumenter. Rettighetsovergang ved bruk av ikke-negotiable dokumenter; sjøfraktbrev og rekta-dokumenter er ikke regulert. Komiteen finner likevel ikke grunn til å gi særskilt regulering av rettighetsovergang for disse dokumenttypene. Det følger av alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper at kravsposisjoner i kontraktsforhold lar seg overdra, uten særskilte formkrav e.l. (Hagstrøm, Obligasjonsrett, 2002, side 855 flg.). En ser det videre slik at reglene for overdragelse av lastesidens råderett (utkastet § 314) nettopp angir de aktuelle prinsipper, herunder at rettighetsovergangen for å få virkning må være varslet transportøren (utkastet § 314 nr. 1 bokstav b)). Slik varslingsplikt utgjør samtidig den rettsvernshandling som sikrer rettighetserververen bl.a. mot overdragerens kreditorer ved dennes insolvens.

Rekta-dokumenter inntar i denne sammenheng en særposisjon siden slike dokumenter ikke er negotiable mens kravsposisjonen likevel i hovedsak følger dokumentet. Komiteen finner imidlertid ikke grunn til å gi særskilte regler for rettighetsoverdragelse ved rekta-dokumenter siden de i praksis aktuelle kravsposisjoner allerede er regulert (utkastet §§ 308 og 314 nr. 2).

Utover overdragelse av rettigheter inneholder Rotterdam-reglene regler for inntreden av betalingsansvar på ihendehavers side, igjen begrenset til bruk av negotiable dokumenter, se utkastet § 321. Sjøloven har allerede tilsvarende regler om mottakers betalingsansvar, både for negotiable dokumenter (konnossementer) og i andre tilfeller, jf sjøloven § 269. Komiteen har valgt å videreføre sjølovens nåværende regler gjennom utkastet § 321A, likevel slik at de negotiable dokumenter unntas ved at disse omfattes av utkastet § 321.

Enkelte tilleggsmerknader skal gis vedrørende forholdet mellom utkastet §§ 321 og 321A.

Bestemmelsene regulerer det samme temaet: Det er i begge tilfelle tale om mulig betalingsansvar for den part (ihendehaver/mottaker) som gjør rettigheter gjeldende overfor transportøren, typisk ved å kreve utlevering eller motta godset på bestemmelsesstedet. Bestemmelsene har sin bakgrunn i at ihendehaver/mottakeren som sådan ikke er part i transportavtalen og bestemmelsene har således praktisk betydning når det er en annen enn avsenderen som gjør de aktuelle krav gjeldende. Gjøres kravene gjeldende av avsenderen, følger dennes ansvar av selve transportavtalen. Selv om ihendehaver/mottakeren ikke er part i transportavtalen kan likevel disse parter ved å kreve utlevering eller ta i mot godset få et selvstendig ansvar for betaling av frakt m.v. iht bestemmelsene. Dette medfører vanligvis ikke at avsenderen går fri, se utkastet § 312C.

Temaet reiser to sentrale spørsmål: Hvilke handlinger (rettighetsutøvelser) på ihendehavers/mottakers side skal utløse betalingsansvar, og hva er det nærmere omfanget av slikt betalingsansvar?

Når det gjelder det siste spørsmål er det ingen forskjell mellom Rotterdam-reglenes og sjølovens regulering. Såsant det benyttes transportdokument er det avgjørende om ansvaret fremgår av eller kan utledes av transportdokumentet” (utkastet § 321 nr. 2 og utkastet § 321A første ledd). Det er altså ikke tale om at mottaker overtar ethvert betalingsansvar som måtte påhvile hjemmelsmannen (avsenderen). F.eks. er visse av transportørens krav direkte knyttet til avsenders handlemåte, slik som avsenders ansvar for feilopplysning vedrørende godset (utkastet § 289), og slikt ansvar kan normalt ikke pålegges mottaker. Det samme vil gjelde for avsenderens mulige ansvar for farlig gods idet slikt krav normalt ikke fremgår av transportdokumentet. Disse betraktninger kommer til uttrykk i konvensjonsforarbeidene (A/CN.9/WG.III/WP.21 para 199) men har samme gyldighet innen en norsk tradisjon.

Den bærende tanke vil være at mulige krav må kunne utledes av transportdokumentet, enten gjennom dokumentet selv eller (ved trampfart) gjennom henvisning til det aktuelle certepartiet. Ved trampfart kan riktignok spørsmål oppstå om hva i certepartiet som skal anses inkorporert i transportdokumentet, men også dette temaet er felles for bestemmelsene. Gjeldende rett vil her videreføres, bla regelen uttrykt i sjøloven § 299 annet ledd annet punktum om at utestående demurrage-krav fra lastehavn må påføres transportdokumentet for å kunne avkreves mottaker. Se generelt Falkanger, The incorporation of charterparty terms into the bill of lading, Sjøråtsforeningen i Göteborg Skrifter 1967:3 side 55-87.

Når det gjelder spørsmålet om hvilke handlinger på ihendehavers/mottakers side som utløser betalingsansvar, er svaret noe mer sammensatt. Etter Rotterdam-reglene (utkastet § 321 nr. 2) pådras ansvar når ihendehaver ”utøver rettigheter etter transportavtalen” (dvs. transportavtalen som nedfelt i transportdokumentet), mens etter sjøloven § 269 mottaker pådras ansvar ”ved å ta imot godset”.

Sjølovens løsning om at betalingsansvar først inntreffer ved mottak har bla vært knyttet til temaet rundt prøvetaking av gods, jf utkastet § 305B. Tanken har vært at mottaker bør kunne undersøke godset for å avdekke eventuelle kjøpsrettslige mangler før beslutning tas om mottak som i sin tur medfører ansvar for utestående krav under dokumentet, se Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 1951, side 195. Rotterdam-reglenes formulering om å ”utøve rettigheter” er ikke like entydig i retning av at mottak utgjør skjæringspunktet (se merknadene til utkastet § 321 nr. 2).

Etter komiteens syn må imidlertid hovedsynspunktet være en gjensidighetstanke ved at rettighetshaver (ihendehaver/mottaker) mottar ytelse fra transportøren som tilsier at betalingsansvar under transportavtalen utløses. Dette betyr igjen at det ansvarsutløsende bør ha preg av endelighet i retning av sluttutlevering. I praksis vil dette si at krav på utlevering av godset normalt vil utløse ansvar, enten det er tale om kriteriet ”utøve rettighet” (Rotterdam-reglene) eller ”å ta imot godset” (sjøloven §

269). Dersom godset kreves utlevert medfører det normalt også at det tas i mot, og den mest sentrale rettighet på ihendehavers/mottakers hånd er nettopp å kreve godsets utlevert. En er derfor av den oppfatning at ansvarskriteriet i praksis bør være sammenfallende under de to bestemmelsene, og for å understreke dette er sjøloven § 269 noe omformulert i utkastet § 321A.

Den engelske dommen *Berge Sisar* (2001 1 Lloyd's Rep 663, HL) kan etter komiteens syn tjene som illustrasjon på de praktiske og rettslige vanskeligheter som kan oppstå dersom det ansvarsutløsende skulle knyttes til andre kriterier enn godsets sluttutlevering.

Temaet her var det ansvarsutløsende kriterium "take or demand delivery" etter engelsk Carriage of Goods by Sea Act 1992, Section 3 og hvor ihendehaver hadde krevd prøvetaking av lasten som innledende skritt til mottak. Transportdokumentet ble imidlertid overdratt videre til ny kjøper før lossing slik at spørsmålet var om den som hadde krevd prøvetaking skulle bli ansvarlig i tillegg til den senere erverver (sluttmottaker). House of Lords kom til at selv om kravet om prøvetaking etter omstendighetene kunne ses som "demand for delivery" burde det ansvarsutløsende ha et preg av endelighet i retning av sluttutlevering som i saken ikke ansås oppfylt. Det ble videre fremholdt at når kravsposisjonen ble oppgitt (ved videreoverdragelse av dokumentet) var dette uforenlig med den gjensidighet mellom rettigheter og plikter som lå til grunn for lovens system med betalingsansvar. Den midlertidige ihendehaver som krevde prøvetaking av lasten ble derfor frifunnet for transportørens betalingskrav etter transportdokumentet.

Som et ytterligere tema skal bemerkes at Rotterdam-reglene i større grad enn sjøloven åpner for at mottaker får godset utlevert uten presentasjon av transportdokumentet, jf særlig utkastet §§ 308 og 310. Etter omstendighetene kan dette bety at den som faktisk mottar godset ikke har gjort seg kjent med hvilke betalingskrav som etter dokumentet kan gjøres gjeldende mot ham. Slik manglende kunnskap vil i så fall være mottakers risiko i den forstand at transportdokumentet uansett regulerer rettsforholdet mellom transportøren og mottaker, herunder mottakers mulige betalingsansvar.

5.88 Til § 320 Overdragelse ved negotiabelt transportdokument

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 57 og regulerer fremgangsmåten for overdragelse av rettigheter etter negotiable dokumenter.

Det fremgår av *nr. 1 bokstav a)* at ved ordredokument kreves transportpåtegning (endossering) enten til navngitt erverver eller til erverver in blanco, se også merknadene til utkastet § 251 nr. 10 og 15. Systemet svarer til gjeldende rett med unntak av følgende: I sjøloven (§ 292 annet ledd) anses dokument som ikke har uttrykkelig ordreklausul for å være et ordredokument mens slikt dokument etter utkastets system vil forstås som et rekta-dokument (til navngitt mottaker uten til ordre). Endringen er i samsvar med rådende internasjonal oppfatning og svarer også til gjeldsbrevlovens system ved rekta-dokumenter, se gbl. § 11 nr. 2 og 4.

Av *nr. 1 bokstav b)* fremgår at overdragelse av dokumentet skjer uten transportpåtegning (endossering) i følgende tilfeller: ved ihendehaverdokument; ved dokument med ordreklausul in blanco; ved dokument utstedt til navngitt persons ordre men da ved overdragelsen til den navngitte personen.

Nr. 2 gjelder bruk av elektronisk ordredokument og viser til utkastet § 294, se merknadene til denne.

5.89 Til § 321 Ihendehaverens ansvar

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 58 og må ses i sammenheng med utkastet § 321A. Det vises videre til innledningsmerknadene foran.

Nr. 1 fastslår at en ihendehaver (såsant denne ikke også er avsender) ikke blir ansvarlig for krav under dokumentet kun ved og å være ihendehaver. Et negotiabelt dokument kan være omsatt i mange ledd i løpet av transporten og transportøren vil normalt heller ikke ha kjennskap til hvem som til enhver tid er ihendehaver. Såvel praktiske som rettslige hensyn taler derfor for bestemmelsens løsning.

Når det i siste del av bestemmelsen gjøres henvisningen til utkastet § 318 (en henvisning som ikke følger av konvesjonsteksten), er det for å klargjøre at en ihendehaver som i egenskap av rådighetshaver har gitt transportøren instruks underveis, derved kan ha pådratt seg utgifter.

Nr. 2 fastslår at en ihendehaver "som utøver rettigheter" etter transportavtalen pådrar seg ansvar for krav under dokumentet. *Nr. 3* eksemplifiserer forhold som ikke skal forstås som ansvarsutløsende. Hva som skal forstås som ansvarsutløsende var under konvensjonsarbeidet omstridt og verken bestemmelsens ordlyd eller forarbeidsuttalelser gir klare svar (A/CN.9/526 para 137-139 og A/CN.9/642 para 115-117 og 125-127). Den nærmere forståelse er derfor i stor grad overlatt til nasjonal rett. En viser her til innledningsmerknadene foran om at det bærende hensyn må være at rettigheter gjøres gjeldende som ledd i slutføringen av transporten, det vil i praksis si ihendehavers krav på utlevering av godset. En mener videre det er holdepunkter i forarbeidene (A/CN.9/645 para 180) for at en ren anmodning om prøvetaking av godset, uten å være ledsaget av utleveringskrav, ikke bør forstås som ansvarsutløsende. Denne forståelsen bringer forøvrig bestemmelsen i samsvar med tradisjonell forståelse av sjølovens tilsvarende bestemmelse, jf utkastet § 321A.

5.90 Til § 321A Mottakerens ansvar

Paragrafen er med visse mindre endringer en videreføring av sjøloven § 269 og må ses i sammenheng med utkastet § 321. Sistnevnte bestemmelse gir visse regler for inntreden av mottakers betalingsansvar som ledd i overdragelse av negotiable dokumenter. Bestemmelsen her gjelder ved bruk av andre enn negotiable dokumenter, det vil i praksis si sjøfraktbrev og rekta-dokumenter, samt hvor transportdokumenter ikke benyttes. Bestemmelsen gir nærmere regler for når betalingsansvar pålegges mottaker i forbindelse med utlevering av godset.

Bestemmelsen må ses i sammenheng med at det i linjefarten, og i stor grad også i trampfarten, er vanlig at frakt forskuddsbetales. Dersom dette kommer til uttrykk i transportdokumentet vil slikt fraktkrav ikke kunne avkreves mottaker, jf utkastet § 321B. Vanligvis vil derfor mottakerens ansvar være begrenset til å gjelde krav oppstått under transporten, f.eks. felleshavaribidrag, eller særlige kostnader på bestemmelsesstedet, se også NOU 1993:36 side 32.

Første ledd omhandler tilfeller hvor utlevering av godset skjer mot transportdokument, noe som omfatter dokumenttypene omtalt i §§ 307 og 308. Tradisjonelt er sjøloven § 269 forstått slik at først ved å ta i mot godset blir mottaker ansvarlig, ikke ved forutgående handlinger som f.eks. (ved bulklast) prøvetaking av lasten, se Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 1951, side 195. Utkastet innebærer ingen endring i så måte.

Annet ledd omhandler de tilfeller hvor transportdokument unntaksvis ikke benyttes. I så fall vil mottakers ansvar være betinget av at han forsto eller burde ha forstått at transportøren ikke hadde fått betaling. Hovedsynspunktet vil være at mottakeren ved utleveringen gjøres kjent med ansvaret for utestående krav, slik at han har mulighet til å unngå ansvaret ved å nekte å ta i mot godset.

5.91 Til § 304 Forskuddsbetalt frakt

Paragrafen er basert på Rotterdam-reglene artikkel 42 og svarer til sjøloven § 299 annet ledd, jf tredje ledd.

Første punktum svarer i hovedsak til sjøloven § 299 tredje ledd. Kjernen i bestemmelsen er at når transportøren inntar merknad i transportopplysningene om at frakten er forskuddsbetalt, er det en tilkjenneivelse overfor dokumenterverver av at fraktkrav ikke utestår. Transportøren er bundet av slik tilkjenneivelse; selv om merknaden viser seg å være uriktig ved at frakten likevel ikke er betalt, er dette uten betydning for dokumenterververs rettstilling.

Systematisk kan løsningen ses på to måter. Den kan ses slik at transportøren ved slik påtegning er forhindret fra å føre motbevis, altså en regel om bevisavskjæring på linje med løsningen for godsanmerkninger i utkastet § 302. I såfall er det nærliggende å operere med krav til god tro hos dokumenterverver for ekstinksjon av slikt motbevis. Sjølovens regel bygger på en slik tankegang. Alternativt kan transportørens påtegning ses som fastsettelse av de vilkår som gjelder for transportkontrakten nedfelt i transportdokumentet, altså mellom transportøren og dokumenterverver/mottaker. I såfall vil det være unaturlig å operere med god tro og "ekstinksjon" av påstått avvikende vilkår.

Av utkastets ordlyd kan det synes som sistnevnte modell er anlagt siden noe godtrokrav ikke uttrykkelig nevnes i bestemmelsen. Det framgår imidlertid av konvensjonsforarbeidene (A/CN.9/621 (2007) para 303) at et uttrykkelig godtrokrav er utelatt som overflødig. Etter dette må bestemmelsen forstås med et innfortolket godtrokrav og løsningen innebærer dermed ingen endring i gjeldende rett.

Når det i bestemmelsen sies at "transportøren ikke [kan] hevde overfor mottakeren at frakten er betalt", er formuleringen valgt for å klaregjøre at den omfatter både personlig betalingsansvar og tilbakeholdsrett til sikkerhet betaling (A/CN.9/WG.III/WP.62 side 16-17). I sjølovens system er en slik presisering forsåvidt overflødig idet både betalingsansvar og tilbakeholdsrett betinger at de aktuelle krav framgår av transportdokumentet, jf sjøloven § 269 første ledd og § 270, som videreført i utkastet §§ 312 A og 312 B.

Annet punktum uttrykker det forsåvidt selvfølgelig at merknad om forskuddsbetalt frakt ikke har virkning overfor avsenderen som er transportørens kontraktsmotpart, og som i såfall er den som har forsømt å betale transportøren i henhold til opplysninger om at frakten er forskuddsbetalt. Denne del av bestemmelsen svarer til sjøloven § 299 annet ledd første punktum.

Bestemmelsen i sjøloven § 299 annet ledd annet punktum med krav om overliggetid påført transportdokumentet, har komiteen ansett som overflødig. Dels skyldes det at krav på overliggetid normalt ikke får anvendelse i stykkgods-fart, og dels at i tramp-fart hvor overliggetidskrav kan være aktuelt, tilsier vår tids bransjepraksis at slike krav blir løst ved å se hen til om certepartiets bestemmelser om "lien" (tilbakeholdsrett i last) er tilstrekkelig inkorporert i transportdokumentet til å kunne gjøres gjeldende overfor mottaker, jf utkastet §§ 312-312 B. Etter komiteens syn stammer bestemmelsen fra den tid hvor såkalt cesser var vanlig i certpartipraksis (hvor mottaker var forberedt på å betale bortfrakter overliggetid påløpt i lossehavn, mens overliggetid påløpt i lastehavn måtte særskilt varsles). Når så sjølovens cesser-bestemmelse ble fjernet ved lovendringen i 1994 (se NOU 1993:36 side 33-34) synes også behovet for bestemmelsen å være bortfalt.

5.92 DOMSMYNDIGHET

5.93 VOLDGIFT

5.94 FORELDELSE

5.95 Til § 504 Frist for anleggelse af søgsmål

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdam-reglernes kapitel 13, artikkel 62-65, der omhandler frist for anleggelse af søgsmål. Den gjældende sølovs § 501 indeholder bestemmelser om forældelse af krav efter den gjældende sølovs kapitel 13.

Frist for anleggelse af søgsmål efter Rotterdam-reglerne foreslås indsat i forslaget til § 504 i det nuværende kapitel 19 i søloven. I den forbindelse foreslås bestemmelserne, dvs. stk. 1, nr. 6 og 7, der vedrører stykkgods, i gjældende § 501 ophævet. Bestemmelserne for anleggelse af søgsmål i anledning af forslaget til kapitel 13 i søloven foreslås fremover reguleret i forslaget til § 504.

De krav, der foreslås forældet efter forslaget til § 504, stk. 1, er alene de krav, der følger af Rotterdam-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616 § 121, var der enighed om, at Rotterdam-reglernes kapitel 13 alene skal regulere frist for anleggelse af søgsmål for krav under en transportaftale, som er omfattet af Rotterdam-reglernes bestemmelser. Forældelse af andre krav, som f.eks. fragtkrav, falder dermed uden for og vil skulle reguleres af national ret.

Under forhandlingerne i UNCITRAL var der drøftelser om, hvorvidt der med bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 13 er tale om forældelses- eller en søgsmålsfrister. Forskellen ligger i om kravet ophører efter udløbet af fristen, eller om det alene er retten til at anlægge søgsmål, der ophører efter udløbet af fristen, jf. A/CN.9/526 § 167, A/CN.9/616 §§ 127-131. Ophører kravet, kan dette som udgangspunkt ikke anvendes til modregning, mens dette vil være tilfældet, hvis det alene er retten til at anlægge søgsmål, der ophører, jf. nærmere nedenfor om forslaget til stk. 2.

Da Søløvsudvalget har foreslået nationale særregler, se forslaget til §§ XXXX, er det vurderet at visse krav, der følger af nationale særregler skal underlægges de almindelige regler om forældelse, dvs. den frist der enten følger af parternes aftale eller følger af forældelsesloven. Dette er ikke en ændring i forhold til gældende ret.

Forældelsesloven viger, ifølge forarbejderne³², for særlovgivning. Formodningsreglen, om, at andre regler skal suppleres af forældelsesloven, f.eks. ved suspension, afkræftes, hvor reglen har en særlig forhistorie eller hvis reglen er baseret på en konvention, som Danmark er part i. Forældelsesloven regulerer derfor ikke de bestemmelser i forslaget til kapitel 13, som er baseret på Rotterdam-reglerne. For så vidt angår nationale særregler, dvs. forslaget til §§ XXXX vil forældelsesloven have udfyldende karakter. Endvidere vil forældelseslovens regler kunne få betydning i det omfang, forhold ikke udtømmende er reguleret i forslaget til kapitel 13.

Forslaget til *stk. 1* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 62, der er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6 og Hamburg-reglernes artikel 20.

Der foreslås en toårig frist for anlæggelse af søgsmål for krav, der er omfattet af forslaget til kapitel 13. Fristen regnes fra den dag, hvor godset udleveres, eller hvis dette ikke sker, det tidspunkt, hvor udlevering skulle have været gennemført. Fristdagen medregnes ikke. Det foreslås i *stk. 1, sidste punktum*, at fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål. Dette er en national præcisering og fremgår ikke af Rotterdam-reglerne.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 166, var der drøftelser om søgsmålsfristernes anvendelse for henholdsvis transportøren, den maritime udførende part og afsenderen m.v.. Baggrunden for dette var, at krav fremsat mod eks. afsenderen ofte, som følge af sagernes kompleksitet, kunne nødvendiggøre en længere frist for anlæggelse af søgsmål og derfor med fordel kunne blive reguleret af national ret, jf. A/CN.9/616, § 123. Afgørende var dog hensynet til den retlige forudsigelighed og ikke mindst en lige behandling af parterne i en transportaftale, jf. A/CN.9/616, § 124, hvorfor det blev besluttet, at bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 13 skulle finde anvendelse på alle parter, som omfattet af regelsættet, jf. A/CN.9/616, § 125.

Fristen for anlæggelse af søgsmål følger Hamburg-reglernes toårige frist. Dette vil således være en udvidelse fra den gældende etårige frist i sølovens § 501, stk. 1, nr. 6-7 som er baseret på Haag- og Haag-Visby-reglernes etårige frist. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 168, blev der stillet forslag om frister fra ét til tre år. Til trods for en vis støtte til at videreføre den etårige frist fra Haag-Visby-reglerne blev det af hensyn til bl.a. sager, der føres mod afsenderen, besluttet at indføre en toårig frist, jf. A/CN.9/616, § 126 og § 133.

Undladelse af at give meddelelse til transportøren i medfør af forslaget til § 279 påvirker ikke beregningen af fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. A/CN.9/645, § 209.

Tidspunktet for, hvornår fristen for at anlægge søgsmål skal begynde at løbe, er baseret på udleveringstidspunktet, ligesom i Haag-Visby- og Hamburg-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf.

³² LFF fremsat den 28. februar 2007: Forslag til Lov om forældelse af fordringer (forældelsesloven). Under "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser", "Til § 28"

A/CN.9/526, § 170, blev der udtrykt ønske om et i transportaftalen bestemt tidspunkt for udlevering, da spørgsmålet om, hvornår gods rent faktisk er udleveret, ellers ville skulle overlades til national ret. UNCITRAL fandt, jf. A/CN.9/616, §§ 134-137, at det er det faktiske udleveringstidspunkt, der skal lægges til grund. Afgørelsen af om godset er udleveret, vil da bero på en konkret vurdering. Afgørende vil i de fleste tilfælde være det tidspunkt, hvor godset er overgivet til modtageren, dennes repræsentant eller en offentlig instans, eks. en toldmyndighed. Når godset er udleveret, begynder fristen at løbe og beregnes fra dagen efter udleveringsdagen.

For så vidt angår beregningstidspunktet for de tilfælde, hvor godset ikke (kan) udleveres helt eller delvist, fandt UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 139, det betryggende at anvende den valgte formulering. Baggrunden herfor er, at der er tale om en standardformulering for totaltab, hvor der nødvendigvis må tages udgangspunkt i den kontraktretlige udleveringsdato for beregning af frister. Er der tale om et tidsinterval for udlevering af godset, vil fristberegningen skulle foretages med udgangspunkt i den senest angivne udleveringsdato.

Rotterdam-reglerne indeholder ikke en bestemmelse om, at fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål. Sølvsudvalget har i forslaget til stk. 1 in fine, fundet det hensigtsmæssigt, for at undgå tvivl om fristafbrydelse, at præcisere, at dette er tilfældet. Dette er ikke en ændring i forhold til gældende ret.

Forslaget til *stk. 2* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 62, stk. 3 og er til dels baseret på artikel 25, stk. 2 i 1980-protokollen til FN's konvention om forældelse i internationale køb, 1974.

Med bestemmelsen foreslås, at den, der har en indsigelse eller et krav, hvor fristen for anlæggelse af søgsmål er sprunget, kan anvende indsigelsen eller kravet til modregning overfor et hovedkrav, selv om muligheden for selvstændigt at indtale kravet er fortabt. Krav, der er større end hovedkravet, vil således kunne falde bort. De almindelige obligationsretlige regler om modregning vil finde anvendelse. Bestemmelsens rækkevidde må i sidste ende overlades til domstolenes afgørelse.

Forslaget til *stk. 3* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 63 og er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, 2. pkt. og Hamburg-reglernes artikel 20, stk. 4. Bestemmelsens sidste punktum gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 3.

Det foreslås, at fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. forslaget til stk. 1, ikke skal kunne afbrydes på anden vis end som nævnt i forslaget stk. 1 og ikke skal kunne suspenderes. Fristen kan dog forlænges ved en skriftlig erklæring, fra den som kravet er rejst mod. Kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 132 og A/CN.9/642, §§ 169-172, blev spørgsmålet om retssystemernes forskellige fortolkning af afbrydelse og suspension drøftet ("ordinary limitation periods" hhv. "peremptory limitation periods"). Flertallet var af den opfattelse, at Rotterdam-reglerne skulle regulere spørgsmålet udtømmende; dvs. en udtrykkelig hovedregel om, at fristen for anlæggelse af søgsmål ikke kan forlænges. Til hovedreglen knytter sig dog to undtagelser. For det første kan fristen forlænges, hvis

parterne aftaler dette. For det andet indtræder en automatisk, men dog fortsat afgrænset, forlængelse af fristen i tilfælde, hvor søgsmål skal anlægges mod en bareboat-befragter, jf. bemærkningerne til forslaget til stk. 5.

Forslaget til *stk. 4* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 64 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6bis og Hamburg-reglernes artikel 20, stk. 5.

Med bestemmelsen foreslås, at et regressøgsmål kan anlægges efter udløbet af fristen i forslaget til stk. 1, forudsat at et sådant søgsmål anlægges inden for ét år fra den dag, hvor den, der søger regres har betalt sin fordring eller har fået forkyndt en stævning. Fristberegningen skal ske fra den hændelse, der indtræder først.

Rotterdam-reglernes artikel 64 indeholder to mulige tidspunkter, for hvornår et regressøgsmål kan anlægges, når fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. artikel 62, er udløbet; en frist, der bestemmes i national ret eller 90 dage regnet fra det tidspunkt, hvor den, der søger regres har betalt sin fordring eller har fået forkyndt en stævning. Fristberegningen skal ske fra den hændelse, der indtræder først.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 176 blev det bemærket, at regressøgsmål i visse stater først kan anlægges, når det krav, som der søges regres for, er endeligt fastslået ved dom. Ved A/CN.9/WG.III//WP 32 blev teksten ændret for at tage højde for denne problemstilling, man valgte dog, jf. A/CN.9/616, § 152, uanset at bibeholde den oprindelige formulering, som også kendes fra Hamburg-reglerne. Årsagen hertil er, at artikel 64, litra a, giver mulighed for at kontraherende stater kan anvende de længere frister, der måtte fremgå af national ret, jf. A/CN.9/616, § 150. Den i artikel 64, litra b, foreslåede 90-dages frist skal derfor alene betragtes som en "default rule", hvis den kontraherende stat ikke vælger at gøre brug af den deklaratoriske mulighed for at anvende national ret, jf. A/CN.9/510, § 60.

Det blev, jf. A/CN.9/WG.III//WP 32, forslået, at erstatte "state" med "jurisdiction" i det, der nu er artikel 64, litra a, hvortil det er bemærket i A/CN.9/WG.III//WP 56, note 246, at denne ændring er gennemført for at give mulighed for anvendelse af føderal lovgivning i stater med føderal styreform.

Sølovsudvalget har valgt at benytte sig af denne deklaratoriske bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 64, litra a, og foreslår i stk. 4, at fristen for anlæggelse af regressøgsmål bestemmes til ét år.

Forslaget til *stk. 5* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 65 og indebærer, at fristen for anlæggelse af søgsmål udvides i de tilfælde, hvor søgsmål anlægges mod en bareboat-befragter eller den, der identificeres som værende transportør i henhold til forslaget til § 294, stk. 2.

Bestemmelsen er opbygget tilsvarende Rotterdam-reglernes artikel 64. I forhold til spørgsmålet om fristberegning gør de samme begrundelser sig gældende, hvorfor der henvises til bemærkningerne til forslaget til stk. 4 ovenfor.

Baggrunden for undtagelsen til hovedreglen i forslaget til stk. 1, skyldes et ønske om at imødekomme den sagsøger, der har vanskeligheder ved at konstatere, hvem der er den reelle transportør i Rotterdam-reglernes forstand og dermed også den, der ifalder ansvar, jf. A/CN.9/526, § 164. Rotterdam-reglernes artikel 37, stk. 2, som gennemføres ved forslaget til § 294, stk. 2, indeholder en art vejledning til hvordan transportørens identitet kan fastslås, hvis kontraktdata ikke indeholder oplysninger herom. Under den

afsluttende session i FN's Generalforsamling, jf. A/63/17, § 210, fastholdt man henvisningen til bareboat-befragteren med en begrundelse om, at give sagsøger de nødvendige proceduremæssige redskaber til at kunne sagsøge bareboat-befragteren, når denne er identificeret som værende transportør.

Sølovsudvalget har, lig forslaget til stk. 4, valgt at benytte sig af den deklaratoriske bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 65 litra a, og foreslår, at fristen for anlæggelse af søgsmål mod bareboat-befragteren eller den, der er identificeret som transportør bestemmes til ét år.

Forslaget til *stk. 6* indebærer en videreførelse af princippet i den gældende sølovs § 501, stk. 5 for så vidt angår krav, der følger af forslaget til kapitel 13. Andet pkt. i den gældende sølovs § 501, stk. 5 er derfor ikke medtaget. Forslaget til stk. 6, 1. pkt. indeholder en international privatretlig regel om, at domstolslandets lov skal anvendes til afgørelse af, om forældelsesfristen er afbrudt eller suspenderet. Anlægges en sag for en dansk domstol, følger det dog af forslaget til stk. 3, at fristen for anlæggelse af søgsmål ikke kan suspenderes. Forslaget til stk. 6, 2. pkt. følger af § 28 i lov om forældelse af fordringer, og indebærer at længden af den nye frist afgøres efter forslaget til stk. 1. Dette gælder dog ikke, hvis der i forbindelse med afbrydelsen skabes et særligt retsgrundlag; i hvilket tilfælde længden af fristen afgøres efter forældelseslovens § 5, stk. 1, dvs. en 10-årig forældelse. Rotterdam-reglerne giver ikke adgang til at suspendere forældelsesfristen, jf. forslaget til stk. 3, og giver heller ikke adgang til at kunne afbryde forældelsesfristen på anden måde end ved anlæggelse af søgsmål, jf. forslaget til stk. 1.

I medfør af forslaget til *stk. 7* bestemmes ved en henvisning til den gældende sølovs § 501, stk. 6, at forældelseslovens regler i øvrigt finder udfyldende anvendelse. Dette følger af § 28 i lov om forældelse af fordringer.

Forslaget til stk. 8 angiver de nationale særregler, der ikke skal omfattes af forslaget til § 504, stk. 1 frist for anlæggelse af søgsmål og ikke skal omfattes af forslaget til § 504, stk. 2-5 særlige bestemmelser, jf. nærmere ovenfor.

6 Utkast til endringer i søloven kapittel 13

Innledende bestemmelser	Chapter 1 General provisions	Ordne §-nummerin Utkast stortingsvedtak ratifikasjon og oppsigelse Generelt: Kommentere forholdet til konvensjonen ved alle bestemmelser fra gl sjølov eller andre ikke-konvensjonsbestemmelser.
<p>§ 251. Terminologi</p> <p>I dette kapittelet menes med</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Transportavtale</i>, avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet såframt avtalen omfatter sjøtransport. Avtalen kan i tillegg til sjøtransporten omfatte transport med andre transportmidler. 2. <i>Kvantumskontrakt</i>, transportavtale som omfatter transport av en bestemt mengde gods fordelt på flere skipninger innenfor et angitt tidsrom. Mengdespesifikasjonen kan fastsettes som et minimum, et maksimum eller innenfor visse rammer. 3. <i>Linjefart</i>, transportytelse som tilbys allmennheten ved offentliggjøring eller på 	<p>Art 1. Definitions</p> <p>For the purposes of this Convention:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in admdition to the sea carriage. 2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification 	<p>Påpeke at rekkefølgen er Rotterdamreglenes, og kan synes tilfeldig. Ikke alle definisjonene er laget slik at de kan erstatte det definerte ordet i teksten.</p> <p>1 Jf sjøl § 251.</p> <p>Kommentere termonologi fraktavtale/l transportavtale</p> <p>2 Jfr sjøl. § 362.</p> <p>3 Definisjonen av linjefart er lagt nærmere konvensjonen fordi yttergrensen for begrepet var falt ut.</p> <p>5 Jf sjøl § 251.</p> <p>7 inland oversettes med innlands imange EU-regler, og det samme bør vi vel gjøre her</p> <p>Se A/63/17 para 79-80</p> <p>8 Jf sjøl § 251. Kommentere ny terminologi avsender.</p> <p>10 Jf sjøl § 302 og gbl § 13</p>

	liknende måte; omfatter transport med skip etter en fast seilingsplan mellom nærmere bestemte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige ruteplaner over avganger.	of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.	Sml art 57
4.	<i>Ikke-linjefart</i> , enhver transport som ikke er linjefart.	3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.	11 Jfr sjøl. § 268. 14 Jf sjøl § 251. Her kommer det fram (i vår tekst) at både elektronisk og ike-elektronisk dokumentasjon kalles dokumenter.
5.	<i>Transportør</i> , den som inngår en transportavtale med avsenderen.	4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.	15 En endring av regelen i § sjøl § 292.
6.	<i>Utførende oppdragstaker</i> , (a) den som uten å være transportøren utfører eller påtar seg å utføre en eller flere av transportørens plikter i henhold til en transportavtale vedrørende mottakelse, lasting, håndtering, stuing, transport, omsorg for, lossing eller utlevering av gods, i den grad den utførende oppdragstaker direkte eller indirekte handler på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontroll. (b) Uttrykket omfatter ikke den som engasjeres direkte eller indirekte av avsenderen, den kontraktsbestemte avsenderen, rådighetshaveren eller av mottakeren i stedet for av transportøren.	5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.	18 Om “logisk”; A/CN.9/WG.III/WP.47 fotnote 9. Jfr The United Nations Model Law on Electronic Signatures 2001 26 Definisjonen av konteiner er sirkulær, se A/CN.9/WG.III/WP.32 note 25.
7.	<i>Maritim utførende oppdragstaker</i> ,	6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling,	Det finnes ikkeng stadardiserte oversettelser for flats og swapbodies , jfr også her og her . Bemerk at det ikke er aldeles klart om en pall regnes som en konteiner etter denne definisjonen (jf sjøl. § 281 og art 59), men det spiller neppe noen stor rolle. Ta inn bilder i utredningen? 29 Place of incorporation er oversatt med registreringssted, som i i Luganokonv art 60. Brukes bare i jurisdiksjonskapittelet 33 Brukes enkelte steder der “convention” ikke bare kan henvises til den norske gjennomføringslovgivningen.

<p>utførende oppdragstaker som utfører eller påtar seg å utføre en hvilken som helst av transportørens plikter i perioden fra godset ankommer til skipets lastehavn og til det forlater skipets lossehavn. En innlandstransportør er bare maritim utførende oppdragstaker hvis denne utfører eller påtar seg å utføre sine tjenester utelukkende i et havneområde.</p> <p>8. <i>Avsender:</i> Den som inngår en transportavtale med transportøren.</p> <p>9. <i>Kontraktsbestemt avsender,</i> den som aksepterer å være angitt som "avsender" i transportdokumentet uten å ha inngått transportavtalen med transportøren.</p> <p>10. <i>Ihendehaver,</i></p> <p>a) Den som er i besittelse av et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument og, (i)når dokumentet er utferdiget til ordre, besitteren er angitt som avsender eller mottaker eller framstår som berettiget ved en sammenhengende rekke av påtegninger om overdragelser, eller (ii) dokumentet er er</p>	<p>stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.</p> <p>(b) "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.</p> <p>7. "Maritime performing party" means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively</p>	
---	--	--

<p>utferdiget til ordre uten angivelse av hvem som er berettiget, eller det er et ihendehaverdokument eller,</p> <p>b) den som et elektronisk negotiabelt transportdokument er utstedt eller overdratt til etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1</p> <p>11. <i>Mottaker</i>, den som har rett til å få godset utlevert etter en transportavtale eller et transportdokument.</p> <p>12. <i>Råderett</i>, retten etter transportavtalen til å gi transportøren instruks vedrørende godset i samsvar med §§ 313 til 317.</p> <p>13. <i>Rådighetshaver</i>, den som etter § 313 har rett til å utøve råderett.</p> <p>14. <i>Transportdokument</i>, elektronisk eller ikke-elektronisk dokument utstedt av transportøren etter en transportavtale og som</p> <p>a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter</p>	<p>within a port area.</p> <p>8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.</p> <p>9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.</p> <p>10. “Holder” means:</p> <p>(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer</p>	
---	---	--

<p>transportavtalen, og</p> <p>b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.</p> <p>15. <i>Negotiabelt transportdokument</i>, dokument som ved bruk av uttrykkene "til ordre", "negotiabelt" eller tilsvarende, som etter anvendelig rett for dokumentet gir samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre for avsender, mottaker eller ihendehaver; med mindre dokumentet uttrykkelig angis å være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt".</p> <p>16. <i>Ikke-negotiabelt transportdokument</i>, et transportdokument som ikke er negotiabelt.</p> <p>17. <i>Elektronisk kommunikasjon</i>, opplysninger som framstilles, sendes, mottas eller oppbevares elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måte slik at opplysningene er tilgjengelige for senere bruk.</p> <p>18. <i>Elektronisk transportdokument</i>, informasjon i en eller flere elektroniske meldinger som en transportør sender i henhold til en transportavtale, herunder</p>	<p>thereof; or</p> <p>(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.</p> <p>11. "Consignee" means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.</p> <p>12. "Right of control" of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.</p> <p>13. "Controlling party" means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.</p> <p>14. "Transport document" means a document issued under a</p>	
---	---	--

<p>informasjon som logisk hører sammen med det elektroniske transportdokumentet, og som er knyttet til det som vedlegg eller på annen måte, enten samtidig med eller etter at det ble utstedt av transportøren, slik at informasjonen inngår som en del av det elektroniske transportdokumentet, som derved</p> <p>a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og</p> <p>b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.</p> <p>19. <i>Negotiabelt elektronisk transportdokument</i>, (a) elektronisk dokument som ved bruk av uttrykkene "til ordre", "negotiabelt" eller tilsvarende, som etter anvendelig rett for dokumentet gir samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre for avsender, mottaker eller ihendehaver; med mindre dokumentet uttrykkelig angis å være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt", og (b) som benyttes i</p>	<p>contract of carriage by the carrier that:</p> <p>(a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and</p> <p>(b) Evidences or contains a contract of carriage.</p> <p>15. "Negotiable transport document" means a transport document that indicates, by wording such as "to order" or "negotiable" or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable".</p> <p>16. "Non-negotiable transport document" means a transport document that is not a</p>	
--	---	--

	samsvar med kravene i § 294 nr. 1.		negotiable transport document.	
20.	<i>Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument</i> , elektronisk dokumentet som ikke er negotiabelt.	17.	“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.	
21.	<i>Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument</i> , utstedelse av et slikt dokument etter prosedyrer som sikrer at dokumentet undergis eksklusiv kontroll fra det opprettes og til den opphører å ha rettsvirkning eller gyldighet.	18.	“Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:	
22.	<i>Overdragelse av negotiabel elektronisk transportdokument</i> , overdragelse av den eksklusive rådighet over et slikt dokument.			
23.	<i>Transportopplysninger</i> , alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, signaturer og påtegninger) inntatt i transportdokumentet.			
24.	<i>Gods</i> , Alle typer varer, handelsvarer og gjenstander som en transportør påtar seg å transportere etter en transportavtale, herunder alt utstyr, emballasje og konteinere som ikke er skaffet til veie av eller på vegne av transportøren.	(a)	Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of	

25.	<i>Skip</i> , ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.		goods under a contract of carriage; and	
26.	<i>Konteiner</i> , alle slags kteinere, transportable tanker og lasteplattformer samt ikke-maritime kteinere og lignende transportenheter som benyttes til å samle gods, og alt utstyr som hører til slike transportenheter.	(b)	Evidences or contains a contract of carriage.	
27.	<i>Kjøretøy</i> , transportmiddel til godstransport på vei eller med jernbane.	19.	“Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record:	
28.	<i>Frakt</i> , det vederlag som skal betales til transportøren for transport av gods etter en transportavtale.	(a)	That indicates, by wording such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”; and	
29.	<i>Hjemsted</i> , (a) stedet der et selskap, en annen juridisk person eller en sammenslutning av fysiske eller juridiske personer har (i) enten vedtektsbestemt sete, registreringssted eller registrert hovedkontor, alt ettersom, (ii) hovedadministrasjon, eller (iii) hovedforretningssted; eller (b) stedet der en fysisk person har sitt faste opphold.	(b)	The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.	
30.	<i>Kompetent domstol</i> , en domstol i en konvensjonsstat som etter vernetingsreglene i den aktuelle stat har	20.	“Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic	

<p>domsmyndighet over tvisten.</p> <p>31. <i>Sjøtransportkonvensjonen</i>, De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om avtaler for internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs.</p> <p>32. <i>Konvensjonsstat</i>, en stat som er bundet av sjøtransportkonvensjonen.</p> <p>33. <i>Konvensjonslovgivning</i>, bestemmelser i andre konvensjonsstater som inkorporerer eller gjennomfører forpliktelser etter sjøtransportkonvensjonen, samt bestemmelsene i sjøtransportkonvensjonen selv.</p> <p>34. <i>Bestemmelsene i dette kapitlet</i>, bestemmelsene i dette kapitlet med de tilhørende foreldelsesbestemmelsene i §§ 501A til 501D.</p>	<p>transport record.</p> <p>21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.</p> <p>22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.</p> <p>23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.</p> <p>24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and</p>	
--	---	--

	<p>includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.</p> <p>25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.</p> <p>26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.</p> <p>27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.</p> <p>28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.</p> <p>29. “Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central</p>	
--	--	--

	<p>administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.</p> <p>30. “Competent court” means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.</p>	
Anvendelsesområde	Chapter 2 Scope of application	
<p>§ 252. Virkeområde</p> <p>1. Bestemmelsene i dette kapittelet får anvendelse på transportavtaler. I utenriks fart gjelder dette likevel bare når mottaksstedet og utleveringsstedet ligger i forskjellige stater, lastehavn og lossehavn for en sjødel av transporten ligger i forskjellige stater samt et av følgende steder etter transportavtalen ligger i en konvensjonsstat:</p> <p>a) mottaksstedet,</p> <p>b) lastehavnen,</p>	<p>Art 5. General scope of application</p> <p>1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:</p>	<p>Jf sjøl. § 252</p> <p>Teksten er endret slik at den definerte termen transportavtale er brukt.</p> <p>Reserveasjonen fr art 6/§ 253 er fjernet, da den forstås av sammenhengen og da det også kan være tale om andre reservasjoner, f eks art 82.</p> <p>Kommentere om denne bestemmelsen forutsetter at man først avgjør om norsk rett får anvendelse, eller om det er den som avgjør om norsk rett får anvendelse.</p> <p>Når kapittelet ikke anvendes er det avtalefrihet, og fremmed ikke-konvensjonslovgivning kan dessuten anvendes som bakgrunnrett. Men det er selvsagt ikke noe i</p>

<p>c) utleveringsstedet eller</p> <p>d) lossehavnen.</p> <p>2 Dette kapitlet får anvendelse uten hensyn til nasjonaliteten til skipet, transportøren, de utførende oppdragstakere, avsenderen, mottakeren eller andre berørte parter.</p>	<p>(a) The place of receipt;</p> <p>(b) The port of loading;</p> <p>(c) The place of delivery; or</p> <p>(d) The port of discharge.</p> <p>2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.</p>	<p>veien for å anvende kapitlet deklarasjonisk også i slike tilfeller.</p>
<p>§ 253. Certepartifart mv</p> <p>1. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart.</p> <p>2. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument, og partene ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip.</p>	<p>Art 6. Specific exclusions</p> <p>1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:</p> <p>(a) Charter parties; and</p> <p>(b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.</p> <p>2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:</p> <p>(a) There is no charter party or other contract between the parties for the use</p>	<p>Jf sjøl. § 253. Annet ledd er ikke med.</p> <p>Kommentere slot charter, se A/CN.9.IWG.III/WP.61 annex pkt 3 og A/CN.9/594.</p>

	<p>of a ship or of any space thereon; and</p> <p>(b) A transport document or an electronic transport record is issued.</p> <p>§ 253. Certepartifart m v</p> <p>---</p> <p>Når en avtale gjelder transport med skip av gods fordelt på flere reiser innenfor et angitt tidsrom, gjelder reglene i dette kapittel for hver enkelt reise. Utføres reisen i henhold til certeparti, gjelder likevel første ledd.</p>	
<p>§ 254. Spesielle partsforhold</p> <p>Bestemmelsene i dette kapitlet får, uten hensyn til § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og mottakeren, rådighetshaveren eller ihendehaveren, forutsatt at denne ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen transportavtale som er unntatt dette kapitlets anvendelsesområde. Bestemmelsene i dette kapitlet får imidlertid ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som er unntatt etter § 253.</p>	<p>Art 7. Application to certain parties</p> <p>Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.</p>	

Fravikelighet	Chapter 16 Validity of contractual terms	
<p>§ 255. Avtalefrihet</p> <p>1. Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den</p> <p>a) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter etter dette kapittelet,</p> <p>b) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapittelet, eller</p> <p>c) utnevner transportøren, eller en person nevnt i § 273, som begunstiget til forsikringserstatning for godset.</p> <p>2. Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens eller den kontraktsbestemte avsenderens</p>	<p>Art 79. General provisions</p> <p>1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:</p> <p>(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;</p> <p>(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or</p> <p>(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.</p> <p>2. Unless otherwise provided in this</p>	<p>Jf sjøl §254</p> <p>Føyd på henvisninger til foreldelsesreglene via definisjonene.</p> <p>Reservasjopen for de bestemmelsene som i dag er deklarasjon, jfr § 254</p> <p>Tredje ledd fra nåværene sjøl. § 255.</p>

<p>plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter etter dette kapittelet.</p> <p>3. Er transportavtalen undergitt konvensjonslovgivning, skal transportdokumentet inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler er ugyldige i den utstrekning de direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens eller den kontraktsbestemte avsenderens plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter.</p>	<p>Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:</p> <p>(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or</p> <p>(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.</p>	
<p>§ 256. Avtalefrihet i kvantumskontrakter</p> <p>1. En kvantumskontrakt som er regulert av bestemmelsene i dette kapittelet kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen uten hensyn til § 255 fastsette rettigheter, plikter og ansvar av</p>	<p>Art 80. Special rules for volume contracts</p> <p>1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser</p>	<p>Jfr art 3 (siste ledd)</p> <p>Sml art 67</p>

<p>større eller mindre omfang enn hva som er bestemt i dette kapittelet.</p> <p>2. En avtale om avvik etter nr. 1 er bindende bare hvis:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) kvantumskontrakten inneholder et framtreddende utsagn om at den avviker fra bestemmelsene i dette kapittelet eller annen konvensjonslovgivning, b) kvantumskontrakten er individuelt framforhandlet eller klart og tydelig oppgir hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder de aktuelle avvikene, c) avsenderen er gitt anledning til å inngå en transportavtale på betingelser som uten avvik etter disse reglene oppfyller bestemmelsene i dette kapittelet eller annen konvensjonslovgivning, og er underrettet om denne muligheten, og d) avviket verken er inkorporert (i) ved henvisning fra et annet dokument eller (ii) er nedfelt i en standardkontrakt som ikke er 	<p>rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.</p> <p>2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention; (b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations; (c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation 	
---	---	--

<p>åpen for forhandling.</p> <p>3. En transportørs offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser, transportdokument eller lignende dokumenter utgjør ikke en kvantumskontrakt etter nr. 1, men en kvantumskontrakt kan ved henvisning inkorporere slike dokumenter som kontraktvilkår.</p> <p>4. Bestemmelsen i nr. 1 gjelder ikke for rettigheter og plikter etter §§ 266, 287 og 290 eller for erstatningsansvar som oppstår ved manglende oppfyllelse av disse bestemmelsene, eller for ansvar for handlinger eller unnlatelser som nevnt i § 283.</p> <p>5. Vilkår i kvantumskontrakten som avviker fra dette kapittelet, får anvendelse mellom transportøren og andre enn avsenderen dersom kvantumskontrakten oppfyller vilkårene i nr. 2, og</p> <p>a) den annen personen klart og tydelig har fått opplyst at kvantumskontrakten avviker fra dette kapittelet eller annen konvensjonslovgivning, og</p>	<p>under this article; and</p> <p>(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.</p> <p>3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.</p> <p>4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in</p>	
--	---	--

<p>vedkommende har gitt uttrykkelig samtykke til å være bundet av disse avvikene, og</p> <p>b) et slikt samtykke ikke utelukkende er oppført i transportørens offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser eller transportdokument.</p> <p>6. Den part som påberoper seg avvikende vilkår har bevisbyrden for at betingelsene for avviket er oppfylt.</p> <p>7. En avtale som nevnt i nr. 2 og opplysninger som nevnt i nr. 5 skal være skriftlige. Hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>article 61.</p> <p>5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:</p> <p>(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and</p> <p>(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.</p> <p>6. The party claiming the benefit of</p>	
--	--	--

	the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.	
<p>§ 257. Levende dyr og andre spesielle transporter</p> <p>Transportavtalen kan også utelukke eller begrense såvel transportørens som en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar i følgende tilfeller:</p> <p>a) Dersom godset består av levende dyr. Dette gjelder likevel ikke om kravshaveren godtgjør at tap av eller skade på godset eller forsinket levering skyldes handling eller unnlatelse av transportøren eller en person nevnt i § 273 dersom tapet ved dette er voldt forsettlig, eller grovt uaktsomt med forståelse av at det sannsynligvis ville oppstå.</p> <p>b) Dersom godsets art eller forfatning eller omstendighetene og vilkårene for gjennomføringen av transporten med rimelighet tilsier en særlig avtale. Dette gjelder likevel bare når transportavtalen ikke gjelder alminnelige ervervsmessige transporter i vanlig handelssamkvem, og det ikke er utstedt negotiabelt trans-</p>	<p>Art 81. Special rules for live animals and certain other goods</p> <p>Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:</p> <p>(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or</p>	<p>Jfr sjøl §§ 254, 257</p>

portdokument for transporten.	(b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.	
Tolkning		
<p>§ 258. <i>Tolking av dette kapittelet</i></p> <p>Ved tolkning av dette kapittelet skal det tas hensyn til reglenes internasjonale karakter, og til behovet for å fremme rettsenhet og sikre tillit i internasjonal handel.</p>	<p>Art 2. <i>Interpretation of this Convention</i></p> <p>In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.</p>	<p>Flytte til § 263, som er ledig, for å få samsvar med danskenes nummerering?</p>
Andre regelsett	Chapter 17 Matters not governed by this convention	

<p>§ 259. Luft- og landtransport</p> <p>Bestemmelsene i dette kapittelet berører ikke anvendelsen av internasjonale konvensjoner omfattet av noen av bokstavene a) til d) nedenfor, med eventuelle framtidige endringer, dersom konvensjonene er i kraft når sjøtransportkonvensjonen trer i kraft og regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset. Dette gjelder:</p> <p>a) konvensjoner som regulerer lufttransport av gods i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på noen del av transportavtalen.</p> <p>b) konvensjoner som regulerer transport av gods på vei i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som forblir pålesset et veitransporttransportkjøretøy transportert om bord på et skip.</p> <p>c) konvensjoner som regulerer transport av gods på jernbane i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som transporteres til sjøs som</p>	<p>Art 82. International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport</p> <p>Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:</p> <p>(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;</p> <p>(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;</p> <p>(c) Any convention governing the</p>	<p>Flytte til § 284B?</p> <p>Bemerke hvilke konvensjoner man har i tankene</p> <p>Bemerkning om at det er uklart om CMNI er relevant når den ikke er tatt av Norge: "Selv om formålet med bestemmelsen er å hindre konvensjonskonflikter, kan uniformitetshensyn tale for at konvensjonene skal anvendes uansett om domstollandet er bundet av vedkommende konvensjon. For Danmark og Norge gjelder dette konvensjonen om innlands vannveitransport. Sjølovkomiteen har ikke tatt stilling til dette."</p> <p>inland oversettes med innlands i mange EU-regler, og det samme bør vi vel gjøre her</p> <p>Spørsmål om man skal vise til gjennomføringslovgivningen.</p> <p>Undertransportør</p> <p>Enten det ene eller det andre regimet</p>
--	---	--

<p>supplement til jernbanetransport.</p> <p>d) konvensjoner som regulerer transport av gods på innlands vannveier i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som uten omlasting transporteres både på innlands vannveier og til sjøs.</p>	<p>carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or</p> <p>(d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.</p>	
<p>§ 260. Globalbegrensing</p> <p>Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for global ansvarsbegrensning for redere.</p>	<p>Art 83. Global limitation of liability</p> <p>Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.</p>	
<p>§ 261. Felleshavari</p> <p>Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for felleshavarioppgjør eller bestemmelser i transportavtalen om felleshavarioppgjør.</p> <p>Reglene om transportørens ansvar for tap av eller</p>	<p>Art 84. General average</p> <p>Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general</p>	

skade på gods i §§ 274 til 288 gjelder tilsvarende for mottakerens rett til å nekte å betale felleshavaribidrag og for transportørens plikt til å erstatte felleshavaribidrag eller bergelønn som mottakeren har betalt.	average. § 289. Felleshavaribidrag m m Reglene om transportørens ansvar for tap av eller skade på gods i §§ 274 til 288 gjelder tilsvarende for mottakerens rett til å nekte å betale felleshavaribidrag og for transportørens plikt til å erstatte felleshavaribidrag eller bergelønn som mottakeren har betalt.	
§ 262. Passasjerbefordring Bestemmelsene i dette kapittelet får ikke anvendelse på avtaler om transport av passasjerer og deres bagasje.	Art 85. Passengers and luggage This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.	
	Art 86. Damage caused by nuclear incident No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage: (a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and	Allerede implementert så langt den angår norske folkerettslige forpliktelser som er implementert: § 152. Atomskade Bestemmelsene i denne lov medfører ingen endring i det som er eller blir fastsatt i særskilt lovgivning om ansvaret for atomskade. Videre unntak for atomskade er det vel ingen grunn til å gjøre. Art 86 gir bare en frihet, men ingen forpliktelse til å gjøre unntak.

	<p>by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or</p> <p>(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage</p>	
--	--	--

	as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.	
Transportørens plikter	Chapter 4 Obligations of the carrier	
<p>§ 264. Transportforpliktelsen</p> <p>Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og utlevere det til mottakeren i samsvar med transportavtalen og i henhold til bestemmelsene i dette kapittelet. Transporten skal planlegges og gjennomføres med tilbørlig hensyn til miljøet.</p>	<p>Art 11. Carriage and delivery of the goods</p> <p>The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.</p>	Miljøkravet er et tillegg til konvensjonen.
<p>§ 265. Håndteringen av godset</p> <ol style="list-style-type: none"> Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset, jf § 271 og i samsvar med til § 284, med tilbørlig aktsomhet og på egnet måte motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, dra omsorg for, losse og utlevere godset. Transportøren og avsenderen kan likevel avtale at lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset skal utføres av avsenderen, den kontraktsbestemte avsenderen eller mottakeren. En slik 	<p>Art 13. Specific obligations</p> <ol style="list-style-type: none"> The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 	<p>Jfr sjøl § 262 første led</p> <p>Bemerk at det er uklart hva som menes med henvisningen til art 26</p> <p>Tilsv 266</p>

avtale skal være angitt i transportopplysningene.	7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.	
<p>§ 265A. Undersøkelse av pakkingen</p> <p>Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. Leveres godset i container eller liknende transportinnretning, plikter transportøren likevel ikke å undersøke den innvendig med mindre det er grunn til å tro at den ikke er pakket godt nok.</p> <p>Transportøren skal varsle senderen om de mangler transportøren har oppdaget. Transportøren plikter ikke å transportere godset med mindre transportøren med rimelige tiltak kan gjøre det egnet for transport.</p>	<p>§ 256. Undersøkelse av pakkingen</p> <p>Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. Leveres godset i container eller liknende transportinnretning, plikter transportøren likevel ikke å undersøke den innvendig med mindre det er grunn til å tro at den ikke er pakket godt nok.</p> <p>Transportøren skal varsle senderen om de mangler transportøren har oppdaget. Transportøren plikter ikke å transportere godset med mindre transportøren med rimelige tiltak kan gjøre det egnet for transport.</p>	
<p>§ 266. Sjødyktighet mv</p> <p>Transportøren skal forut for, ved begynnelsen av</p>	<p>Art 14. Specific obligations applicable to the voyage by sea</p>	Jfr sjøl § 262 annet ledd

<p>og under reisen med tilbørlig aktsomhet sørge for at:</p> <p>a) skipet er sjødyktig og at sjødyktigheten opprettholdes,</p> <p>b) skipet har tilstrekkelig bemanning, utstyr og forsyninger før og under hele reisen, og</p> <p>c) lasterom og alle andre deler av skipet som anvendes til lasting av godset, herunder konteinere levert av transportøren og som godset transporteres i eller på, er i god stand med henblikk på mottak, transport og oppbevaring av godset.</p>	<p>The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:</p> <p>(a) Make and keep the ship seaworthy;</p> <p>(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and</p> <p>(c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.</p>	
<p>§ 267. Dekkslast</p> <p>1. Gods kan bare transporteres på dekk dersom:</p> <p>a) slik transport kreves i henhold til lov,</p> <p>b) godset transporteres i eller på konteinere eller kjøretøy som er egnet til transport på dekk, og skipets dekk er beregnet på</p>	<p>Art 25. Deck cargo on ships</p> <p>1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:</p> <p>(a) Such carriage is required by law;</p> <p>(b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks</p>	<p>Jf sjøl § 263, 284</p>

<p>transport av slike containere eller kjøretøy, eller</p> <p>c) slik transport er i samsvar med transportavtalen eller følger av handelsbruk eller annen sedvane i den aktuelle fart.</p> <p>2. Bestemmelsene i dette kapitlet om transportøransvar får anvendelse på tap av, skade på eller forsinket levering av gods som transporteres på dekk i henhold til nr. 1, med mindre tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes slike særlige risikoer som er forbundet med transport på dekk når godset transporteres i samsvar med nr. 1 bokstav a) eller c).</p> <p>3. Transporteres gods på dekk i strid med nr. 1, er transportøren ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av godset dersom tapet, skaden eller forsinkelsen utelukkende skyldes transporten på dekk, og transportøren har da ikke rett til å påberope seg innsigelsene nevnt i § 272.</p> <p>4. Transportøren kan ikke påberope seg bestemmelsen i nr. 1 bokstav c) overfor en tredjeperson som i god tro har</p>	<p>are specially fitted to carry such containers or vehicles; or</p> <p>(c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.</p> <p>2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.</p> <p>3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to</p>	
--	---	--

<p>ervert et negotiabelt transportdokument, med mindre det i transportopplysningene er anført at godset kan transporteres på dekk.</p> <p>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, i den grad tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes transporten på dekk.</p>	<p>paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.</p> <p>4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.</p> <p>5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted</p>	
--	---	--

	from their carriage on deck.	
<p>§ 268. Farlig gods</p> <p>Dersom godset i løpet av transportørens ansvarsperiode utgjør eller med rimelig sannsynlighet kan utgjøre en reell fare for personer, eiendom eller miljø, kan transportøren eller en utførende oppdragstaker uten hensyn til §§ 264 til 265 nekte å motta eller laste godset og kan treffe andre rimelige tiltak, herunder losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset.</p>	<p>Art 15. Goods that may become a danger</p> <p>Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.</p>	Jfr sjøl §§ 297. 291306
<p>§ 268B. Transportørens underretningsplikt</p> <p>Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som senderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, senderen underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.</p>	<p>§ 262. Transportørens plikt til å ivareta lasteierens interesser</p> <p>---</p> <p>Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som senderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, senderen underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.</p>	
§ 268C. Tiltak på lasteierens vegne	§ 266. Tiltak på lasteierens vegne	

<p>Er det nødvendig å treffe særlige tiltak for å bevare eller transportere godset eller for å ivareta lasteierens interesse for øvrig, skal transportøren innhente forholdsordre fra lasteieren.</p> <p>Tillater ikke tiden eller forholdene ellers at forholdsordre innhentes, eller mottas ikke forholdsordre i tide, kan transportøren på lasteierens vegne treffe de nødvendige tiltak og representere lasteieren i saker som gjelder godset. Disposisjoner som ikke er nødvendige, er likevel bindende for lasteieren hvis tredjepersonen var i god tro.</p> <p>Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd.</p>	<p>Er det nødvendig å treffe særlige tiltak for å bevare eller transportere godset eller for å ivareta lasteierens interesse for øvrig, skal transportøren innhente forholdsordre fra lasteieren.</p> <p>Tillater ikke tiden eller forholdene ellers at forholdsordre innhentes, eller mottas ikke forholdsordre i tide, kan transportøren på lasteierens vegne treffe de nødvendige tiltak og representere lasteieren i saker som gjelder godset. Disposisjoner som ikke er nødvendige, er likevel bindende for lasteieren hvis tredjepersonen var i god tro.</p> <p>Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd.</p>	
<p>§ 268D. Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner</p> <p>Lasteieren svarer for de disposisjoner som transportøren har foretatt og de utlegg transportøren har hatt av hensyn til godset. Har transportøren handlet uten forholdsordre, svarer lasteieren likevel ikke med høyere beløp enn verdien ved transportens begynnelse av det gods disposisjonen eller utlegget gjaldt.</p>	<p>§ 267. Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner</p> <p>Lasteieren svarer for de disposisjoner som transportøren har foretatt og de utlegg transportøren har hatt av hensyn til godset. Har transportøren handlet uten forholdsordre, svarer lasteieren likevel ikke med høyere beløp enn verdien ved transportens begynnelse av</p>	

	det gods disposisjonen eller utlegget gjaldt.	
<p>§ 269. <i>Fjerning av gods under sjøreisen</i></p> <p>Transportøren eller en utførende oppdragstaker kan uten hensyn til §§ 264 til 266 fjerne gods til sjøs når dette skjer av hensyn til felles sikkerhet eller for å unngå fare for menneskeliv eller eiendom omfattet av sjøfellesskapet.</p>	<p>Art 16. <i>Sacrifice of the goods during the voyage by sea</i></p> <p>Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.</p>	<p>“sjøfellesskapet” er brukt i den norske oversettelsen av YAR</p> <p>Jfr . sjøl. § 291 tredje ledd</p>
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		
<p>§ 270. <i>Hva ansvarsreglene regulerer</i></p> <p>Alle bestemmelser i dette kapittelet som kan gi transportøren rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning får anvendelse overfor</p> <p>a) transportøren og en maritim utførende oppdragstaker,</p> <p>b) skipsføreren, besetningen eller andre personer som utfører tjenester om bord på skipet og</p> <p>c) transportørens eller en maritim</p>	<p>Art 4. <i>Applicability of defences and limits of liability</i></p> <p>1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the</p>	<p>Jfr sjøl . § 282 2.ledd</p> <p>Art 4 nr 2 flyttet til § 288</p>

<p>utførende oppdragstakers ansatte.</p> <p>Dette gjelder i all rettergang og voldgift anlagt for tap av, skade på eller forsinket levering av gods under en transportavtale eller for manglende oppfyllelse av enhver annen forpliktelse i henhold til dette kapittelet, uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt.</p>	<p>breach of any other obligation under this Convention against:</p> <p>(a) The carrier or a maritime performing party;</p> <p>(b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or</p> <p>(c) Employees of the carrier or a maritime performing party.</p> <p>2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.</p>	
<p>§ 271. Ansvarsperioden</p> <p>1 Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunktet transportøren eller en</p>	<p>Art 12. Period of responsibility of the carrier</p> <p>1. The period of responsibility of</p>	<p>Jf sjøl. § 274.</p> <p>Vise til A/63/17 para 40 om adgangen til å gjøre ansvret preptorisk også i første og siste terminalperiode. Derfor er</p>

<p>utførende oppdragstaker mottar godset til transport og til det tidspunktet godset utleveres.</p> <p>2. Krever lover eller regler på</p> <p>a) mottaksstedet at godset skal overleveres til myndighet eller annen tredjeperson som transportøren kan hente godset fra, begynner transportørens ansvarsperiode når transportøren henter godset hos vedkommende, eller</p> <p>b) utleveringsstedet at transportøren overleverer godset til myndighet eller annen tredjeperson som mottakeren kan hente godset fra, utløper transportørens ansvarsperiode når transportøren overleverer godset til vedkommende.</p>	<p>the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.</p> <p>2.</p> <p>(a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.</p> <p>(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may</p>	<p>nr. 3 sløyfet.</p>
--	---	-----------------------

	<p>collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.</p> <p>3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:</p> <p>(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or</p> <p>(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.</p>	
§ 272. Ansvarsgrunnlag	Art 17. Basis of liability	Jfr sjøl § 275-6
1. Transportøren er ansvarlig for tap av eller	1. The carrier is liable for loss of or	Bemerke at nr 3b også omfatter "Perils, dangers, and

<p>skade på godset og for forsinket levering dersom kravshaveren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhet eller omstendighet som forårsaket eller bidro til dette, fant sted i transportørens ansvarsperiode som definert i §§ 264 til 266, §§ 268 til 269 og § 271.</p> <p>2. Transportøren er helt eller delvis fritatt for ansvar, jf nr. 1, dersom denne godtgjør at årsaken eller en av årsakene til tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes feil eller forsømmelse begått av transportøren selv eller av en person som nevnt i § 273.</p> <p>3. Transportøren er likeledes helt eller delvis fritatt for ansvar etter nr. 1 dersom transportøren, i stedet for å godtgjøre i henhold til nr. 2 at det ikke er begått feil eller forsømmelse, godtgjør at en eller flere av følgende begivenheter eller omstendigheter helt eller delvis har forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen</p> <ul style="list-style-type: none"> a) naturkatastrofer, b) sjøens farer eller ulykker, c) krig, fiendtligheter, væpnede 	<p>damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.</p> <p>2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.</p> <p>3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage,</p>	<p>accidents of ... other navigable waters" enn sjøen.</p> <p>Bemerk at en skal se bort fra uvesentlige årsaksfaktorer i årsaken til lasteskade A/CN.9/572 para 32.</p>
---	--	---

	konflikter, sjørøveri, terrorisme, opprør og sivile uroligheter,	or delay:	
d)	karantenerestriksjoner, inngripen fra eller hindringer skapt av statlige eller andre offentlige myndigheter, ledere eller folkegrupper, herunder tilbakeholdelse, arrest eller beslagleggelse av skipet, og dette ikke skyldes transportøren eller personer nevnt i § 273,	(a) Act of God;	
		(b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;	
		(c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;	
e)	streik, lockout, arbeidsstans eller arbeidshindringer,	(d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;	
f)	brann om bord på skipet,		
g)	iboende mangler som ikke kan oppdages ved tilbørlig aktsomhet,	(e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;	
h)	handling eller forsømmelse begått av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller andre personer som avsender eller kontraktsbestemt avsender svarer for etter §§ 291 til 292,	(f) Fire on the ship;	
i)	lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset i henhold til en		

	avtale i samsvar med § 265 nr. 2, med mindre transportøren eller en utførende oppdragstaker gjør dette på vegne av avsender, kontraktsbestemt avsender eller mottaker,	(g)	Latent defects not discoverable by due diligence;	
j)	svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en skjult mangel, egenskap eller feil ved godset,	(h)	Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;	
k)	utilstrekkelig eller mangelfull pakking eller merking som ikke er utført av eller på vegne av transportøren,	(i)	Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;	
l)	berging av eller forsøk på berging av menneskeliv til sjøs,			
m)	rimelige tiltak med henblikk på å berge eller forsøke å berge gjenstander til sjøs,			
n)	rimelige tiltak med henblikk på å unngå eller forsøke å unngå skade på miljøet eller			
o)	handlinger utført av transportøren i henhold til de beføyelser denne har fått tildelt	(j)	Wastage in bulk or weight or any other loss	

<p>ved §§ 268 til 269.</p> <p>4. Transportøren er ellers ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom kravshaveren godtgjør, at en</p> <p>a) feil eller forsømmelse begått av transportøren eller av en person nevnt i § 273 har forårsaket eller bidratt til de begivenheter eller omstendigheter som transportøren påberoper seg, eller</p> <p>b) begivenhet eller omstendighet som ikke er nevnt i nr. 3, har bidratt til tapet, skaden eller forsinkelsen, og transportøren ikke godtgjør at denne begivenhet eller omstendighet ikke skyldes en feil eller forsømmelse begått av denne eller av en person som nevnt i § 273.</p> <p>5. Transportøren er uansett ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen, hvis</p> <p>a) kravshaveren godtgjør at tapet,</p>	<p>or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;</p> <p>(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;</p> <p>(l) Saving or attempting to save life at sea;</p> <p>(m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;</p> <p>(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or</p> <p>(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.</p> <p>4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss,</p>	
--	--	--

<p>skaden eller forsinkelsen var eller sannsynligvis var helt eller delvis forårsaket av (i) skipets usjødychtighet, (ii) at skipets bemanning, utstyr eller forsyninger ikke strakk til, eller (iii) at lastrommene eller andre deler av skipet hvor godset ble transportert, eller konteinere levert av transportøren og som godset ble transportert i eller på, ikke var i god og forsvarlig stand til å motta, transportere og oppbevare godset, og</p> <p>b) transportøren ikke godtgjør, (i) at tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes noen av begivenhetene eller omstendighetene nevnt i nr. 5 bokstav a), eller (ii) at denne har oppfylt sin forpliktelse til å utvise tilbørlig aktsomhet i henhold til § 266.</p> <p>6. Når transportøren delvis fritas for ansvar i henhold til denne bestemmelse, er transportøren bare ansvarlig for den del av tapet, skaden eller forsinkelsen som kan tilskrives den aktuelle begivenhet</p>	<p>damage, or delay:</p> <p>(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or</p> <p>(b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.</p> <p>5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:</p> <p>(a) The claimant proves that</p>	
---	---	--

<p>eller omstendighet.</p>	<p>the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and</p> <p>(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its</p>	
----------------------------	---	--

	<p>obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.</p> <p>6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.</p>	
<p>§ 273. Transportørens ansvar for andre</p> <p>Transportøren er ansvarlig etter dette kapittelet når tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes handling eller unnløtelse foretatt av</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en utførende oppdragstaker, b) skipets fører eller besetning, c) transportørens eller en utførende oppdragstakers ansatte, eller d) enhver annen person som utfører eller påtar seg å utføre noen av transportørens etter transportavtalen i den grad denne direkte eller indirekte handler etter transportørens anmodning eller under 	<p>Art 18. Liability of the carrier for other persons</p> <p>The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Any performing party; (b) The master or crew of the ship; (c) Employees of the carrier or a performing party; or (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the 	<p>Jfr sjøl 285</p>

transportørens tilsyn eller kontroll.	extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.	
<p>§ 274. Maritim utførende oppdragstakers ansvar</p> <p>1. En maritim utførende oppdragstaker er underlagt samme plikter og ansvar som transportøren, og er berettiget til samme innsigelser og ansvarsbegrensninger etter dette kapitlet, dersom</p> <p>a) den maritim utførende oppdragstaker mottok godset til transport i en konvensjonsstat, utleverte godset i en konvensjonsstat eller utførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en konvensjonsstat, og</p> <p>b) den hendelse som forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen, fant sted (i) i perioden mellom godsets ankomst til skipets lastehavn og til godset forlot skipets lossehavn, (ii) mens den maritime utførende oppdragstaker hadde godset i sin varetekt, eller (iii) på ethvert</p>	<p>Art 19. Liability of maritime performing parties</p> <p>1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:</p> <p>(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and</p> <p>(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i)</p>	<p>Jf art 3.</p> <p>Jf sjøl § 286.</p> <p>Kommentere "på ethvert annet tidspunkt" i 1(b): ikke ansvar utenom ansvarsperioden, jfr innledningen til 1.</p> <p>Danskene: Møde nr. 66 - 17. maj 2010: Ad § 274: Uffe Lind Rasmussen gjorde udvalget opmærksom på, at der synes at være en fejl i konventionsteksten. Fejlen består deri, at der er indsat "(i)" som ikke burde være der (teksten bibeholdes). Læser man teksten med "(i)" synes der at være tre tilfældegrupper, hvor transportøren kan ifalde ansvar (en opregning). Mens, hvis man udelader "(i)" (men bibeholder teksten), vil man) læse teksten under (ii) og (iii) som kvalificerer den forudgående tekst. Altså en vildledende typografi</p>

<p>annet tidspunkt i den grad den maritime utførende oppdragstaker utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen.</p> <p>2. En maritim utførende oppdragstaker er ikke bundet av at transportøren har påtatt seg andre plikter eller akseptert en høyere ansvarsgrense enn det som følger av bestemmelsene i dette kapittelet, medmindre den maritime utførende oppdragstakeren uttrykkelig har akseptert å være bundet av slike plikter eller en slik ansvarsgrense. Den maritim utførende oppdragstakers aksept skal foreligge skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p> <p>3. En maritim utførende oppdragstaker er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter i henhold til §§ 272 til 276, og §§ 278 til 279 når dette skyldes handlinger eller unnlatelser av personer som denne har gitt i oppdrag å utføre noen av transportørens plikter i henhold til transportavtalen etter bestemmelsene</p>	<p>during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.</p> <p>2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.</p> <p>3. A maritime performing party is</p>	
---	---	--

<p>i nr. 1.</p> <p>4. Intet i §§ 272 til 276, og §§ 278 til 279 medfører ansvar for skipets fører eller besetning eller en ansatt hos transportøren eller hos en maritim utførende oppdragstaker.</p>	<p>liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.</p> <p>4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.</p>	
<p>§ 275. Felles ansvar</p> <p>1. Er både transportøren og en eller flere maritime utførende oppdragstakere ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av gods, hefter de solidarisk innenfor de ansvarsgrenser som er fastsatt i dette kapitlet.</p> <p>2. Det samlede ansvar for dem som er nevnt i nr. 1 kan ikke overstige den samlede ansvarsgrensen etter dette kapitlet, med mindre annet følger av § 283.</p>	<p>Art 20. Joint and several liability</p> <p>1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.</p> <p>2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the</p>	<p>Jf sjøl. § 287</p> <p>Bemerk at tredje led i sjøl. ikke er tatt med, men kan underforstås.</p>

	overall limits of liability under this Convention.	
<p>§ 276. Forsinkelse</p> <p>Forsinket levering foreligger når godset ikke er utlevert innen avtalt tid på det bestemmelsessted som følger av transportavtalen. Når ikke annet er avtalt, har transportøren adgang til å legge vekt på miljøhensyn når farten fastsettes.</p>	<p>Art 21. Delay</p> <p>Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.</p> <p>§ 278. Ansvar for forsinkelse</p> <p>---</p> <p>Er godset ikke utlevert innen 60 dager regnet fra den dag det etter annet ledd skulle ha vært utlevert, kan det kreves erstatning som for tap av godset etter § 275.</p>	<p>Jf sjøl § 278. 60-dagersreglen ike videreført.</p> <p>Kommentere miljøklausulen.</p>
<p>§ 277. Deviasjon</p> <p>En deviasjon begrenser ikke i seg selv transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning etter dette kapittelet med mindre annet følger av § 283, selv når den innebærer at transportøren har brutt sine plikter bedømt etter anvendelig rett.</p>	<p>Art 24. Deviation</p> <p>When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article</p>	<p>Vise til at vi ikke har noen klar deviasjonsdoktrine i norsk rett.</p>

	61.	
<p>§ 278. Beregning av erstatning for tingskade</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 stedet og det tidspunktet som framgår av § 304. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrensene som framgår av §§ 281 fg. 2. Godsets verdi bestemmes etter børsprisen, eller etter markedsprisen om det ikke finnes en børspris. Finnes verken bør- eller markedspris, bestemmes verdien etter gjengs verdi av gods av samme art og kvalitet på utleveringsstedet. 3. Transportøren plikter ikke å betale erstatning utover den som er fastsatt i nr. 1 og 2 med mindre transportøren og avsenderen har avtalt å beregne erstatningen på annen måte innen rammene i §§ 255 til 257. 	<p>Art 22. Calculation of compensation</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43. 2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery. 3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the 	<p>Jfr sjøl. § 279</p> <p>Det er verdien av godset og ikke det økonomiske tapet som skal erstattes (normaltapserstatning). Innebærer at konsekvenstap ikke er omfattet. Falkanger og Bull, Sjørett, s. 283 og 284 omtaler bestemmelsen som en presumsjonsregel. Mrk. innebærer RR en endring her – siste ledd i 278 3.ledd kan kanskje tale i denne retning?</p>

	carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.	
<p>§ 279. Reklamasjon</p> <p>1. Når ikke annet godtgjøres, anses transportøren for å ha utlevert godset i slik stand som beskrevet i transportopplysningene, med mindre transportøren eller den utførende oppdragstakeren som utleverte godset senest samtidig med utleveringen er gitt melding om tap av eller skade på godset med angivelse av tapets eller skadens generelle art. Dersom tapet eller skaden ikke var synlig, gjelder det samme dersom meldingen ikke er gitt på utleveringsstedet innen syv virkedager regnet fra utleveringen.</p> <p>2. Manglende melding til transportøren eller den utførende oppdragstaker som nevnt i nr. 1 påvirker ikke retten til å kreve erstatning etter dette kapitlet for tap av eller skade på godset og påvirker heller ikke plasseringen av bevisbyrden etter</p>	<p>Art 23. Notice in case of loss, damage or delay</p> <p>1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.</p> <p>2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim</p>	<p>Jf art 3 og sjøl § 288</p> <p>Kortere reklamasjonsfrist ved forsinkelse.</p>

<p>§ 272.</p> <p>3. Skriftlig melding, jf nr. 1, kreves ikke hvis tapet eller skaden er påvist ved en felles besiktigelse av godset av den som har mottatt det og den som ansvaret gjøres gjeldende mot, hva enten det er transportøren eller den maritime utførende oppdragstakeren.</p> <p>4. Erstatning for forsinkelse kan ikke kreves med mindre melding om tap som skyldes forsinkelse er gitt til transportøren innen tjueen kalenderdager etter godsets utlevering.</p> <p>5. Melding til den utførende oppdragstakeren som utleverte godset anses også for å være gitt til transportøren, og melding gitt til transportøren anses også for å være gitt til en maritim utførende oppdragstaker.</p> <p>6. Ved faktisk eller mulig tap eller skade skal tvistens parter i rimelig utstrekning bistå hverandre slik at godset kan undersøkes og telles, og de skal gi innsyn i nedtegnelser og dokumenter av betydning for godstransporten.</p>	<p>compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.</p> <p>3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.</p> <p>4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.</p> <p>5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a</p>	
---	--	--

7. Meldingene nevnt i nr. 1 til 4 skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.	notice given to a maritime performing party. 6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.	
§ 280. Samarbeid med avsenderen Transportøren skal på avsenderens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instruksjoner som kreves for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis, forutsatt at transportøren er i besittelse av opplysningene eller på rimelig vis kan skaffe tilveie instruksene, og avsenderen ikke selv på rimelig vis kan framskaffe opplysningene.	Art 28. Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.	Jfr utkastet § 286 om sendersidens tilsvarende plikter
§ 281. Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods 1. Transportørens ansvar for manglende	Art 59. Limits of liability 1. Subject to articles 60 and 61,	Jfr art 3 og sjøl §§ 280-1 Nr. 4 er en norsk særregel. Grensen på 17 SDR forventes å

<p>oppfyllelse av sine plikter i henhold til dette kapittelet er begrenset til 875 SDR for hvert kollo eller annen lasteenhet eller 3 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det godset som er gjenstand for kravet eller tvisten, alt etter hva som er høyest. Dette gjelder ikke om godsets verdi er angitt av avsenderen og medtatt i transportopplysningene, eller et høyere beløp enn den nevnte ansvarsgrensen er avtalt mellom transportøren og avsenderen. En slik avtale skal være skriftlig; hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p> <p>2. Transporteres godset i eller på en konteiner, pall eller lignende transportenhet, som anvendes til å samle gods, eller i eller på et kjøretøy, anses de kolli eller lasteenheter som i transportopplysningene er oppgitt å være pakket i eller på transportenheten eller kjøretøyet, som kolli eller lasteenheter. Dersom godset ikke er spesifisert på denne måten, anses godset i eller på transportenheten eller kjøretøyet for å være en lasteenhet.</p>	<p>paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.</p> <p>2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or</p>	<p>økes som en følge av at Montrealkonvensjonens tilsvarende ansvarsbeløp er økt, så det nye beløpet 19 SDR er satt inn her.</p> <p>Bemerke at senderen ikke kan begrense og at økningen i begrensingsbeløpet på langt nær svarer til inflasjonen.</p> <p>Få frem forarbeidene at containeren regnes som egen enhet, både når en skal avgjøre om det er kilo- eller kollobegrensning, og når en skal beregne kilobegrensningen.</p>
---	--	---

<p>3. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.</p> <p>4. For transportavtaler innen Norge er transportørens ansvar begrenset til 19 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. For øvrig gjelder bestemmelsene i nr. 1 og 2.</p>	<p>shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.</p> <p>3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the</p>	
--	---	--

	<p>Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.</p> <p>§ 281. Ansvarsgrensen ved enhetslastet gods</p> <p>---</p> <p>Er transportinnretningen selv gått tapt eller blitt skadet, anses denne som en særskilt enhet med mindre den er eid eller på annen måte skaffet av transportøren.</p>	
<p>§ 282. Ansvarsgrenser ved forsinkelse</p> <p>Erstatning for tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse skal beregnes i samsvar med § 278 og er begrenset til et beløp som svarer til to og en halv ganger den frakten som skal betales for det forsinkede godset med mindre annet følger av § 283. Det samlede beløpet som skal betales etter denne bestemmelsen og § 281 nr. 1 skal ikke overstige den ansvarsgrensen etter § 281 nr. 1 som ville gjeldt ved totaltap av det aktuelle godset.</p>	<p>Art 60. Limits of liability for loss caused by delay</p> <p>Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not</p>	<p>Har ikke tidligere vært egne ansvarsgrenser for forsinkelse unntatt sjøl 180 if</p> <p>Fraskrivelse av ansvaret for konsekvenstap? Jfr danskebe i Møde nr. 67 - 27. maj 2010</p> <p>Det foreslås ikke nasjonale særregler i sjøloven for begrenning av forsinkelsesansvar. Sjølovens regler basert på RR vil være høyere enn det som gjelder etter vegfraktiloven. Logikken må da være at man innfører nasjonale særregler for begrenning av forsinkelsesansvar i andre transportformer, på høyde med sjøloven. Luftfartsloven kan fremdeles falle utenfor denne koordineringen (her gjelder</p>

	<p>exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.</p>	<p>19 SDR pr kg også for forsinkelse).</p>
<p>§ 283. Tap av retten til ansvarsbegrensning</p> <p>1. Verken transportøren eller personer nevnt i § 273 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 281 eller etter transportavtalen dersom kravshaveren godtgjør at tap som skyldes transportørens manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapittelet kan tilskrives handling eller unnlatelse av den som krever ansvarsbegrensning, som vedkommende selv har gjort forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.</p> <p>2. Verken transportøren eller personer nevnt i § 273 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 282 dersom kravshaveren godtgjør at den forsinkede leveringen skyldes handling eller unnlatelse av den som krever ansvarsbegrensning, som vedkommende selv har gjort forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.</p>	<p>Art 61. Loss of the benefit of limitation of liability</p> <p>1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.</p> <p>2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant</p>	<p>Sml. sjøl. § 283</p>

	<p>proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.</p>	
Transportørens ansvar ved transporter i flere steg		
<p>§ 284. For-og ettertransport</p> <p>Når tap av eller skade på gods, eller en begivenhet eller omstendighet som forårsaker forsinket levering, oppstår i transportørens ansvarsperiode, men utelukkende før godset lastes om bord på skipet eller utelukkende etter at det er losset fra skipet, har bestemmelsene i §§ 267 og 277 ikke forrang for de bestemmelsene i andre internasjonale regelverk som på tidspunktet for tapet, skaden eller begivenheten eller omstendigheten som medførte forsinkelsen</p> <p>a) ville ha fått anvendelse etter bestemmelsene i det internasjonale regelverket på hele eller deler av transportørens handlinger dersom avsenderen hadde inngått en separat og</p>	<p>Art 26. Carriage preceding or subsequent to sea carriage</p> <p>When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:</p> <p>(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any</p>	<p>Klargjøre de internasjonale regelverken det vises til må være bindende for om Norge og/eller domstolsstaten i noen betydning av uttrykket.</p> <p>Kommentere at det er uklart hva den relevante delen av en strekning er</p> <p>Kommentere at de andre regelsettene gjelder selv om domstollandet ike er bundet av dem.</p>

<p>direkte kontrakt med transportøren vedrørende den delen av transporten der tap av eller skade på godset oppsto, eller der en begivenhet eller omstendighet forårsaket forsinket levering,</p> <p>b) uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, og</p> <p>c) er ufravikelig, enten fullt ut eller til vern av avsenderen etter dette regelverket.</p>	<p>of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;</p> <p>(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and</p> <p>(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.</p>	
<p>§ 284A. <i>Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten</i></p> <p>Er det uttrykkelig avtalt at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt utførende oppdragstaker, kan transportøren forbeholde seg ansvarsfrihet for tap voldt ved hendelse som inntreffer mens godset er i en utførende oppdragstakers varetekt. Transportøren har bevisbyrden for at tapet er voldt ved en slik hendelse.</p> <p>Forbehold etter første ledd kan likevel ikke gjøres</p>	<p>§ 285. <i>Transportørens ansvar for undertransportør</i></p> <p>---</p> <p>Er det uttrykkelig avtalt at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt undertransportør, kan transportøren forbeholde seg ansvarsfrihet for tap voldt ved hendelse som inntreffer mens godset er i undertransportørens varetekt. Transportøren har bevisbyrden for at</p>	<p>Henvise til RR art 1 ("may provide for"), art 13 og A/63/17 para 45 fg.</p> <p>Merknad om a ansvarsfritaket også gjelder landtransportstrekninger.</p> <p>Merknad om direkte krav mot undertransportøren og regress mot denne. Skal undertransportøren kunne påberope seg RR sjølv om hanbare utfører en nasjonal bit av en internasjonal transport? Hensynet til like konkurransevilkår for nasjonale transportører og det tilfelelet at den internasjonale transportøren velger å utføre</p>

gjeldende dersom sak ikke kan reises mot den utførende oppdragstaker ved domstol som er kompetent i samsvar med § 259.	tapet er voldt ved en slik hendelse. Forbehold etter annet ledd kan likevel ikke gjøres gjeldende dersom sak ikke kan reises mot undertransportøren ved domstol som er kompetent i samsvar med § 310.	den nasjonale fortransporten selv
<p>§ 284B. Gjennomgangs-transportdokument</p> <p>Den som utsteder gjennomgangskonnossement eller et annet gjennomgangs-<i>transportdokument</i>, skal sørge for at særskilt dokument utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangs-transportdokument.</p> <p>Med gjennomgangs-transportdokument forstås et transportdokument der det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn én transportør.</p>	<p>§ 293. Gjennomgangskonnossement</p> <p>Med gjennomgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn en transportør.</p> <p>Den som utsteder gjennomgangskonnossement, skal sørge for at særskilt konnossement utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangskonnossementet.</p>	
Transportavbrudd		
<p>§ 284B. Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevningsrett</p> <p>Avsenderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan</p>	<p>§ 264. Transportørens kontraktsbrudd</p> <p>Senderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan senderen ikke</p>	

<p>avsenderen ikke heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre avsendere.</p> <p>Vil avsenderen heve avtalen, må avsenderen gi melding uten ugrunnet opphold etter at avsenderen må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør avsenderen ikke det, går hevningsretten tapt.</p>	<p>heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre sendere.</p> <p>Vil senderen heve avtalen, må senderen gi melding uten ugrunnet opphold etter at senderen må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør senderen ikke det, går hevningsretten tapt.</p>	
<p>§ 284 C. Transportavbrudd og avstandsfrakt</p> <p>Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller kan det ikke repareres, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten.</p> <p>Inntreder det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse godset eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan transportøren i stedet velge en annen rimelig lossehavn.</p> <p>Om heving av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360.</p> <p>Er en del av transporten utført når transportavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan transportøren</p>	<p>§ 265. <i>Transportavbrudd og avstandsfrakt</i></p> <p>Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller blir uistandsettelig, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten.</p> <p>Inntreder det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse godset eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan transportøren i stedet velge en annen rimelig lossehavn.</p> <p>Om heving av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360.</p> <p>Er en del av transporten utført når</p>	<p>Begrepet “uistandsettelig” må endres til “ikke kan repareres” eller liknende en rekke steder i sjøloven.</p> <p>Bemerk at “annen havn enn den avtalte lossehavn” ikke omfatter havner som avsendersiden har dirigert det til.</p>

kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.	transportavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan transportøren kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.	
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier	
<p>§ 285. <i>Levering av godset til transportøren</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avsenderen skal, medmindre annet er avtalt i transportavtalen, levere godset klart til transport. Avsenderen skal uansett levere godset i en slik stand at det vil tåle den planlagte transport, herunder lasting, håndtering, stuing, surring, sikring og lossing, og at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom. 2. Avsenderen skal på egnet måte og med aktsomhet oppfylle de pliktene vedkommende har påtatt seg etter avtale inngått etter § 265 nr. 2. 3. Når en konteiner pakkes eller et kjøretøy lastes av avsender, skal denne på egnet måte og med aktsomhet stue, surre og sikre innholdet i eller på konteineren 	<p>Art 27. <i>Delivery for carriage</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property. 2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2. 3. When a container is packed or a 	Jf sjøl § 255. Nevne miljøkrav.

eller kjøretøyet slik at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom.	vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.	
<p>§ 286. Samarbeid med transportøren</p> <p>Avsenderen skal på transportørens anmodning skaffe til veie 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 skaffe tilveie instruksene, og transportøren ikke selv på rimelig vis kan framskaffe opplysningene.</p>	<p>Art 28. Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions</p> <p>The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.</p>	Jfr utkastet § 280 om sendersidens tilsvarende plikter.
<p>§ 287. Dokumentasjonsplikt</p> <p>1. Avsenderen skal i god tid gi transportøren de opplysninger, instruksjoner og dokumenter vedrørende godset som transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe til veie på annen måte, og som</p>	<p>Art 29. Shipper's obligation to provide information, instructions and documents</p> <p>1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods</p>	Jf sjøl. § 257

<p>etter et rimelig skjønn er nødvendige</p> <p>a) for å håndtere og transportere godset på forsvarlig måte, herunder opplysninger om hvilke forholdsregler transportøren eller utførende oppdragstakere skal ta, og</p> <p>b) for at transportøren skal kunne overholde gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter i forbindelse med den planlagte transporten, forutsatt at transportøren i god tid underretter avsenderen om hvilke opplysninger, instruksjoner og dokumenter denne trenger.</p> <p>2. Denne bestemmelsen fritar ikke for særskilte forpliktelser som følger av gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter til å framskaffe opplysninger, instruksjoner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transporten.</p>	<p>that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:</p> <p>(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and</p> <p>(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.</p> <p>2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law,</p>	
---	---	--

	regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.	
<p>§ 288. <i>Grunnlaget for avsenderansvar</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avsenderen er ansvarlig etter denne lov for tap eller skade som rammer transportøren dersom transportøren godtgjør at tapet eller skaden skyldes at avsenderen har unnlatt å oppfylle sine plikter etter dette kapittelet. 2. Med unntak av tap eller skade som skyldes avsenderens manglende oppfyllelse av de plikter som følger av § 289 nr. 2 og § 290, skal avsenderen helt eller delvis være ansvarsfri om årsaken, eller en av årsakene, til tapet eller skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av vedkommende selv eller av en person nevnt i § 292. 3. Enhver bestemmelse i dette kapittelet som kan gi avsender eller kontraktsbestemt avsender rett til innsigelser, får anvendelse i forbindelse med all rettergang og voldgift, enten saken er basert på ansvar i eller utenfor 	<p>Art 30. <i>Basis of shipper's liability to the carrier</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention. 2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34. 3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to 	<p>Jf sjøl § 290.</p> <p>Bemerk at tredje ledd i art 30 er utelatt som selvsagt. Men 2. ledd i art 4 er flyttet hit fra § 270.</p>

<p>kontrakt, om saken er anlagt mot avsender, kontraktsbestemt avsender eller deres underleverandører, medhjelpere eller ansatte.</p>	<p>this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.</p>	
<p>§ 289. Transportopplysninger</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avsenderen skal i god tid gi transportøren presis informasjon til bruk i utformingen av transportopplysningene og utstedelsen av transportdokumenter, herunder de opplysningene som nevnt i § 294 nr. 1, navnet på den som skal stå som avsender i transportopplysningene og eventuelt mottakerens navn og navnet på den som skal stå som rådgiver. 2. Avsenderen anses for å ha garantert at opplysningene som er gitt etter nr. 1 er riktige når transportøren mottar dem. Avsenderen skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som skyldes uriktige opplysninger. 	<p>Art 31. Information for compilation of contract particulars</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any. 2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the 	<p>Jf sjøl. § 301</p> <p>Bemerk at transportdokumenter også omfatter elektroniske transportdokumenter.</p> <p>Bemerk at senderansvaret ikke er begrenset, og at avlasternns evt ansvar ikke er globalberenset. nasjonale regler?</p>

	time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.	
<p>§ 290. Særregler om farlig gods</p> <p>Når det skal transporteres gods som på grunn av sin beskaffenhet eller egenskaper utgjør eller kan antas å utgjøre en fare for personer, eiendom eller miljøet, gjelder følgende:</p> <p>a) Avsenderen skal underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhet eller egenskaper i god tid før godset leveres til transportøren eller til en utførende oppdragstaker. Har avsenderen overlevert farlig gods uten å opplyse om det, og har verken transportøren eller den utførende oppdragstakeren kjennskap til dets farlige beskaffenhet eller egenskaper, er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes den manglende underretningen.</p> <p>b) Avsenderen skal merke farlig gods i</p>	<p>Art 32. Special rules on dangerous goods</p> <p>When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:</p> <p>(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and</p>	Jf sjøl. §§ 257, 291

samsvar med gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter dersom de får anvendelse på noen del av den planlagte transporten av godset. Har avsenderen unnlatt å merke farlig gods, er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes unnlatelsen.	(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.	
<p>§ 291. Vedtakelse av avsenderens rettigheter og plikter</p> <p>1. En kontraktsbestemt avsender har tilsvarende plikter og ansvar som avsenderen etter §§ 285 til 292 og § 316. Bestemmelsene om avsenderens innsigelser og ansvarsbegrensninger i §§ 285 til 292 og §§ 501A fg gjelder tilsvarende.</p> <p>2. Bestemmelsen i nr. 1 berører ikke avsenderens plikter, ansvar, rettigheter eller innsigelser.</p>	<p>Art 33. <i>Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper</i></p> <p>1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.</p> <p>2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.</p>	<p>Få frem at det er en frivillig sak å bli kontraktbestemt avsender, men at det kan være nødvendig for å få fordelene f eks etter art 47.</p> <p>Anakelig må posisjonen som kontraktbestemt avsender ses som en pakkelsesløsning; man kan ikke få rettighetene uten at man påtar seg alle forpliktelsene.</p>
§ 292. Avsenderens ansvar for andre	Art 34. <i>Liability of the shipper for other</i>	Jf sjøl. § 290

<p>Avsenderen er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapittelet når dette skyldes handling eller unnlatelse hos personer, herunder ansatte, medhjelpere og underleverandører, som avsenderen har overlatt utførelsen av sine plikter til. Avsenderen er ikke ansvarlig for handling eller unnlatelse begått av transportøren eller en utførende oppdragstaker som handler på vegne av transportøren, og som avsenderen har overlatt utførelsen av sine plikter til.</p>	<p><i>persons</i></p> <p>The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.</p>	
<p>§ 292A. <i>Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden</i></p> <p>Trer avsenderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.</p> <p>Blir godset ikke levert til rett tid, kan transportøren heve transportavtalen dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd. Vil transportøren heve avtalen, må transportøren gi melding om det uten ugrunnet opphold etter at avsenderen har spurt om det, likevel senest når godset mottas til transport. Gjør transportøren ikke det, går hevningsretten tapt. Heves avtalen,</p>	<p>§ 261. <i>Senderens kontraktsbrudd og tilbaketreden</i></p> <p>Trer senderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.</p> <p>Blir godset ikke levert til rett tid, kan transportøren heve transportavtalen dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd. Vil transportøren heve avtalen, må transportøren gi melding om det uten ugrunnet opphold etter at senderen har spurt om det, likevel</p>	

<p>kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.</p> <p>Krever avsenderen eller mottakeren at transporten skal avbrytes og godset utleveres på et annet sted enn bestemmelsesstedet, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Transporten kan ikke kreves avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre avsendere.</p> <p>Reglene i § 352 nr. 2 til 4 gjelder tilsvarende.</p>	<p>senest når godset mottas til transport. Gjør transportøren ikke det, går hevningsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.</p> <p>Krever senderen eller mottakeren at transporten skal avbrytes og godset utleveres på et annet sted enn bestemmelsesstedet, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Transporten kan ikke kreves avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre sendere.</p> <p>Reglene i § 352 annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende.</p>	
<p>§ 292B. Frakt</p> <p>Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.</p> <p>For gods som ikke er i behold ved transportens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på avsenderens side, eller transportøren har solgt det for eierens regning</p>	<p>§ 260. Frakt</p> <p>Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.</p> <p>For gods som ikke er i behold ved transportens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på senderens side, eller transportøren har</p>	

<p>eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det etter § 268.</p> <p>Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.</p>	<p>solgt det for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i henhold til § 291.</p> <p>Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.</p>	
Transportdokumenter	Chapter 3 Electronic transport records	
<p>§ 293. Elektroniske transportdokumenter</p> <p>a) Alt som skal inntas i eller påføres et transportdokument etter dette kapittelet kan nedfelles i et elektronisk transportdokument, dersom utstedelsen og bruken av det skjer med transportørens og avsenderens samtykke.</p> <p>b) Utstedelsen av, den eksklusive rådigheten over eller overføringen av et elektronisk transportdokument har samme virkning som utstedelse, besittelse eller overdragelse av andre transportdokumenter.</p>	<p>Art 8. Use and effect of electronic transport records</p> <p>Subject to the requirements set out in this Convention:</p> <p>(a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and</p> <p>(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a</p>	

	transport document.	
<p>§ 294. Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter</p> <p>1. Bruk av negotiable elektroniske transportdokumenter skal skje i samsvar med regler om:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) framgangsmåten for utstedelse og overføring til ny ihendehaver, b) sikring av at det elektroniske negotiable transportdokumentet mot forfalskning, c) hvordan ihendehaveren kan legitimere seg som ihendehaver, og d) hvordan det kan bekreftes at godset er utlevert til ihendehaveren av dokumentet, eller at det elektroniske transportdokumentet ikke lenger har rettsvirkning eller gyldighet etter § 295 nr. 2 og § 309 nr. 1 bokstav a) ii) og bokstav c). <p>2. Transportopplysningene skal vise til reglene nevnt i nr. 1, og de skal være lett</p>	<p>Art 9. Procedures for use of negotiable electronic transport records</p> <p>1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder; (b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity; (c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and (d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, 	<p>Jf sjøl. § 296</p> <p>Bemerkning om at forskriftshjemmelen kan brukes til å sikre fri konkurranse mellom utstedere av elektroniske signature og for å beskytte ukyndige brukere mot usikre systemer.</p> <p>Danskene om 1B: Udvalget havde en debat om "assurance" og "integrity". Kim Haggren oplyste, at man i IT-retten anvender "originale beskaffenhed". Uffe Lind Rasmussen bemærkede, at dokumentet kan ændres efterfølgende, eks. ved at tilføje en ny destination.</p>

<p>tilgjengelige.</p> <p>3. Departemenet kan gi forskrifter om elektroniske transportdokumenter.</p>	<p>subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.</p> <p>2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.</p>	
<p>§ 295. Ombytting av transportdokumenter</p> <p>1. Dersom det er utstedt et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihendehaveren er enige om å erstatte det med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende gjelde:</p> <p>a) Ihendehaveren skal levere det negotiable transportdokumentet til transportøren, eller samtlige transportdokumenter om det er utstedt mer enn ett.</p> <p>b) Transportøren skal utstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihendehaveren, med erklæring om at det erstatter det andre</p>	<p>Art 10. Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record</p> <p>1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:</p> <p>(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;</p> <p>(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable</p>	

<p>negotiable transportdokumentet.</p> <p>c) Etter dette oppphører det ikke-elektroniske negotiable transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.</p> <p>2. Dersom det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihendehaveren er enige om å erstatte den med et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:</p> <p>a) Transportøren skal utstede et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument til ihendehaveren i stedet for det elektroniske transportdokumentet, med en erklæring om at det erstatter det negotiable elektroniske transportdokumentet.</p> <p>b) Etter dette oppphører det negotiable elektroniske transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.</p>	<p>electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and</p> <p>(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.</p> <p>2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:</p> <p>(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and</p> <p>(b) The electronic transport record ceases thereafter</p>	
---	---	--

	to have any effect or validity.	
<p>§ 295A. Kvittering for mottakelse av godset</p> <p>Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.</p>	<p>§ 259. Kvittering for mottakelse av godset</p> <p>Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.</p> <p>Regler om utstedelse av konnossement og andre transportdokumenter finnes i §§ 292 til 309.</p>	Krever definisjon av avlaster
	Chapter 8 Transport documents and electronic transport records	
<p>§ 296. Utstedelse av transportdokument</p> <p>Når godset leveres til transport hos transportøren eller en utførende oppdragstaker, har avsenderen, eller etter dennes samtykke den kontraktsbestemte avsenderen, rett til å få utstedt transportdokumenter av transportøren etter avsenderens valg. Dette gjelder likevel ikke om avsenderen og transportøren har avtalt at transportdokumenter ikke skal brukes, eller det følger av sedvane, handelsbruk eller bransjepraksis at slike ikke brukes. Transportdokumentene som kan kreves er:</p>	<p>Art 35. Issuance of the transport document or the electronic transport record</p> <p>Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the</p>	<p>Jf sjøl. § 294</p> <p>Nevne at det er så uvanlig med konossement i kystfarten i Norge at dette neppe kan kreves.</p> <p>Nevne at avlasteren ikke behøver å finne seg i å levere uten kvittering.</p>

<p>a) et ikke-negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 293 bokstav a) kan være elektronisk, eller</p> <p>b) et egnet negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 293 bokstav a) kan være elektronisk, med mindre avsenderen og transportøren har avtalt at negotiable transportdokumenter ikke skal brukes, eller det følger av sedvane, handelsbruk eller bransjepraksis at slike ikke brukes.</p>	<p>carrier, at the shipper's option:</p> <p>(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or</p> <p>(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.</p>	
<p>§ 297. Transportopplysninger</p> <p>1. Transportdokumentet nevnt i § 296 skal inneholde følgende opplysninger fra avsenderen:</p> <p>a) en beskrivelse av godset, som er tilpasset den aktuelle transport,</p> <p>b) nødvendige merker til</p>	<p>Art 36. Contract particulars</p> <p>1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:</p> <p>(a) A description of the goods as appropriate for</p>	<p>Sjøl. §§ 296 og 309</p> <p>Jfr art 3.</p> <p>Vise til at det ikke er anledning til å føre opp en annen enn kontraherende transportør som transportør i konnossementet (documentary carrier”), se A/CN.9/621, para 276.</p> <p>Utførende transportør, kontraktsbestemt avsender og</p>

<p>identifisering av godset,</p> <p>c) antall kolli eller enheter, eller godsets mengde, og</p> <p>d) godsets vekt, dersom avsenderen har opplyst om dette.</p> <p>2. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 296 skal også inneholde:</p> <p>a) en erklæring om godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar det til transport,</p> <p>b) transportørens navn og adresse,</p> <p>c) datoen da transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok godset, eller da godset ble lastet om bord i skipet, eller da transportdokumentet ble utstedt, og</p> <p>d) dersom transportdokumentet er negotiabelt, antall originaleksemplarer av det negotiable transportdokumentet når det er utstedt mer enn én</p>	<p>the transport;</p> <p>(b) The leading marks necessary for identification of the goods;</p> <p>(c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and</p> <p>(d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.</p> <p>2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:</p> <p>(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;</p> <p>(b) The name and address of the carrier;</p>	<p>avskiper trengs vist ikke nevnes</p> <p>Vise til A/CN.9/621, para 296. Forslag om å lage bestemmelse om at når ikke annet står, skal man gå ut fra et det bare er ett konnossementseksemplar. Dette forslaget ble visst aldri gjennomført, men føler kanskje av teksten.</p>
---	---	---

<p>original.</p> <p>3. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 296 skal videre inneholde:</p> <p>a) mottakerens navn og adresse, dersom navnet er oppgitt av avsenderen,</p> <p>b) skipets navn, dersom det er oppgitt i transportavtalen,</p> <p>c) mottaksstedet og, dersom det er kjent for transportøren, utleveringsstedet, og</p> <p>d) lastehavnen og lossehavnen, dersom det er oppgitt i transportavtalen.</p> <p>4. Uttrykket "godsets synlige tilstand og forfatning" i nr. 2 betyr for formålene her godsets tilstand og forfatning basert på:</p> <p>a) en rimelig, utvendig besiktigelse av godset slik det er emballert på det tidspunktet avsenderen leverer det til transportøren eller en utførende oppdragstaker, og</p> <p>b) enhver ytterligere besiktigelse som transportøren eller en</p>	<p>(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and</p> <p>(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.</p> <p>3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:</p> <p>(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;</p> <p>(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;</p>	
--	---	--

<p>utførende oppdragstaker faktisk gjennomfører før transportdokumentet utstedes.</p> <p>5 Opplysningene nevnt i nr. 1 bokstav b), c) og d) skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and</p> <p>(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.</p> <p>4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:</p> <p>(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and</p> <p>(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.</p>	
---	---	--

<p>§ 298. Forpliktelsen som transportør</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dersom en transportør er navngitt i transportopplysningene, gjelder ikke andre opplysninger i transportdokumentet om hvem som skal regnes som transportør for så vidt de strider mot det som står i transportopplysningene. 2. Dersom ingen transportør er navngitt i transportopplysningene (slik det kreves etter § 297 nr. 2 bokstav b)), men transportopplysningene angir at godset er lastet om bord i et navngitt skip, formodes den registrerte eieren av skipet å være transportøren. Dette gjelder likevel ikke om vedkommende godtgjør at skipet på transporttidspunktet var bortbefraktet på bare-boat-vilkår (skipsleievilkår) og oppgir bare-boat-befrakterens navn og adresse. I så fall formodes bare-boat-befrakteren å være transportøren. I stedet kan den registrerte eieren avkrefte formodningen om at han er transportøren ved å oppgi transportørens navn og adresse. Bare-boat-befrakteren kan på samme måte avkrefte at han er transportøren. 	<p>Art 37. Identity of the carrier</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification. 2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the 	<p>Jf sjøl. § 295, §§ 285-6</p>
---	--	---------------------------------

<p>3. Denne bestemmelsen er ikke til hinder for at en kravshaver godtgjør at en annen er transportøren enn den som er oppgitt i transportopplysningene eller er utpekt i samsvar med nr. 2.</p> <p>4. Et transportdokument som er undertegnet av skipsføreren på et skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.</p>	<p>presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.</p> <p>3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.</p> <p>§ 295. Skipsførerkonnossement</p> <p>Et konnossement som er undertegnet av skipsføreren på det skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.</p>	
<p>§ 299. Signering</p> <p>1. Et ikke-elektronisk transportdokument skal undertegnes av transportøren eller en person som handler på vedkommendes vegne.</p>	<p>Art 38. Signature</p> <p>1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.</p> <p>2. An electronic transport record</p>	<p>Jf sjøl. § 296 if</p>

<p>2. Et elektronisk transportdokument skal signeres elektronisk av transportøren eller en person som handler på dennes vegne. Den elektroniske signaturen skal navngi den som signerer det elektroniske transportdokumentet, og skal vise at transportøren har godtatt det.</p>	<p>shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.</p>	
<p>§ 300. Mangler i transportopplysningene</p> <p>1. Dersom en eller flere av transportopplysningene nevnt i § 297 nr. 1, 2 eller 3 mangler eller er uriktige, berører ikke det i seg selv transportdokumentets rettslige karakter eller gyldighet.</p> <p>2. Dersom transportopplysningene inneholder en dato, men uten å angi hva den betyr, anses datoen å være:</p> <p>a) datoen da alt gods oppført i transportdokumentet ble lastet om bord i skipet, dersom transportopplysningene gir holdepunkter for at godset er lastet om bord i et skip, eller</p> <p>b) datoen da transportøren eller en</p>	<p>Art 39. Deficiencies in the contract particulars</p> <p>1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.</p> <p>2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:</p> <p>(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document</p>	<p>Jf sjøl. §§ 297, 298 og 299</p> <p>Danskene om 2b: § 296 - artikkel 39</p> <p>Møde nr. 7 J - 9. december 2010</p> <p>Ad § 296: "Indicate" er i den danske udgave oversat til "angive", mens det norske udkast anvender "holdepunkter". Det blev aftalt, at Sekretariatet tager en drøftelse med det norske sekretariat herom.</p>

<p>utførende oppdragstaker mottok godset, dersom transportopplysningene ikke gir holdepunkter for at godset er blitt lastet om bord i et skip.</p> <p>3. Dersom transportopplysningene ikke oppgir godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunkt transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok det, anses transportopplysningene å ha oppgitt at godsets synlige tilstand og forfatning var god på det tidspunkt transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok det.</p>	<p>or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or</p> <p>(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.</p> <p>3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.</p>	
<p>§ 301. <i>Merknader om godsopplysningene</i></p>	<p>Art 40. <i>Qualifying the information relating to the goods in the contract</i></p>	<p>Jf sjøl. §§ 298 og 299</p>

<p>1. Transportøren skal i følgende tilfeller ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 297 nr. 1 for å frasi seg ansvar for riktigheten av avsenderens opplysninger:</p> <p>a) Om transportøren har kjennskap til at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende, eller</p> <p>b) Om transportøren har rimelig grunn til å tro at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende.</p> <p>2. Transportøren kan dessuten ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 297 nr. 1, for å frasi seg ansvar for riktigheten av avsenderens opplysninger, men bare under de omstendighetene og på den måten som er angitt nedenfor.</p> <p>3. Når godset ikke leveres til transportøren eller en utførende oppdragstaker i en lukket konteiner eller et lukket kjøretøy, eller når det leveres i en lukket konteiner eller et lukket kjøretøy og transportøren eller en utførende oppdragstaker faktisk</p>	<p><i>particulars</i></p> <p>1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:</p> <p>(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or</p> <p>(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.</p> <p>2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred</p>	<p>Jf art 3</p> <p>Nevne et oversettelsen forutsetter at adgangen til å ta forbehold er utømmende regulert ("men bare" etc).</p> <p>A/CN.9/WG.III./WP.21, par. 136, hvis man undersøker mer enn man har plikt til, må man opplyse om det man har funnet OG DET MAN BURDE HA FUNNET VED DEN UTVIDEDE UNDERSØKELSEN!!</p>
---	---	---

<p>besiktiger det, kan transportøren ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 297 nr. 1 i følgende tilfeller:</p> <p>a) Om transportøren ikke har kunnet kontrollere avsenderens opplysninger på en fysisk gjennomførbar eller kommersielt fornuftig måte; i så fall kan transportøren oppgi hvilke opplysninger som ikke lot seg kontrollere.</p> <p>b) Om transportøren har rimelig grunn til å tro at avsenderens opplysninger er uriktige; i så fall kan transportøren tilføye en merknad som viser hva som med rimelighet anses som riktige opplysninger.</p> <p>4. Når godset leveres til transportøren eller en utførende oppdragstaker i en lukket konteiner eller et lukket kjøretøy, kan transportøren ta forbehold vedrørende den informasjonen som er nevnt i følgende bestemmelser:</p> <p>a) § 297 nr. 1 bokstav a), b), eller c), men bare dersom:</p>	<p>to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.</p> <p>3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:</p> <p>(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was</p>	
--	--	--

<p>i) godset i konteiner en eller kjøretøyet ikke er faktisk besiktiget av transportøren eller en utførende oppdragstaker, og</p> <p>ii) verken transportøren eller en utførende oppdragstaker på annen måte har kjennskap til innholdet før transportdokumentet utstedes.</p> <p>b) § 297 nr. 1 bokstav d), men bare dersom:</p> <p>i) verken transportøren eller en utførende oppdragstaker har veid konteiner en eller kjøretøyet, og avsenderen og transportøren ikke er blitt enige før forsendelsen om at konteiner en eller kjøretøyet skulle veies og vekten oppgis i transportopplysningene,</p>	<p>unable to check; or</p> <p>(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.</p> <p>4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:</p> <p>(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:</p> <p>(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing</p>	
---	--	--

<p>5. eller</p> <p>ii) det ikke var mulig å kontrollere konteiner ens eller kjøretøyets vekt på en fysisk gjennomførbar eller kommersielt fornuftig måte.</p> <p>Forbeholdet nevnt i nr. 4 bokstav b) skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>party; and</p> <p>(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and</p> <p>(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:</p> <p>(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or</p>	
--	--	--

	<p>vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or</p> <p>(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.</p>	
<p>§ 301B. Regressavtaler</p> <p>---</p> <p>Svarer godset ikke til opplysningene i transportdokumentet, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avlasteren eller avsenderen har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren plikter i så fall å gjøre mottakeren kjent med innholdet av</p>	<p>§ 300. Ansvar for villedende konnossementsopplysninger</p> <p>---</p> <p>Svarer godset ikke til opplysningene i konnossementet, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avlasteren har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren</p>	

<p>erklæringen.</p> <p>Har avlasteren eller avsenderen påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at transportdokument utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er avlasteren likevel ikke ansvarlig dersom dette ble gjort for å villege erverver av transportdokument. I så fall hefter avlasteren heller ikke etter § 288.</p>	<p>plikter i så fall å gjøre mottakeren kjent med innholdet av erklæringen.</p> <p>§ 301. Avlasterens garantiansvar</p> <p>Avlasteren er ansvarlig overfor transportøren for riktigheten av de opplysninger om godset som etter krav fra avlasteren er tatt inn i konnossementet.</p> <p>Har avlasteren påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at konnossement utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er avlasteren likevel ikke ansvarlig dersom dette ble gjort for å villege erverver av</p>	
<p>§ 302. Transportopplysningenes beviskraft</p> <p>For så vidt det ikke er tatt forbehold vedrørende transportopplysningene under de omstendighetene og på den måten som følger av § 301, gjelder følgende:</p> <p>a) Et transportdokument er bevis på at transportøren har mottatt godset slik det er oppgitt i transportopplysningene.</p> <p>b) Motbevis tillates ikke ført fra</p>	<p>Art 41. Evidentiary effect of the contract particulars</p> <p>Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:</p> <p>(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the</p>	<p>Jf sjøl. §§ 299 og 309</p> <p>Kommentere forskjellene på c) og b), jfr A/CN.9/645 s. 31 og A/CN.9/WG.III/WP.62 para 44-5.</p>

<p>transportørens side vedrørende kontraktsopplysninger som er oppført i:</p> <p>i) et negotiabelt transportdokument som er overført til en tredjeperson i god tro, eller</p> <p>ii) et ikke-negotiabelt transportdokument der det framgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, og som er overført til en mottaker i god tro.</p> <p>c) Motbevis tillates heller ikke ført fra transportørens side overfor en mottaker som i god tro har handlet i tillit til en eller flere av følgende transportopplysninger oppført i et ikke-negotiabelt transportdokument:</p> <p>i) De transportopplysningene som er nevnt i § 297nr. 1, dersom de er gitt av transportøren.</p> <p>ii) Konteinernes antall, type og identifikasjonsnummer, men ikke konteiner forseglingenes identifikasjonsnummer.</p>	<p>carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;</p> <p>(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:</p> <p>(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or</p> <p>(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;</p> <p>(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any</p>	
--	---	--

<p>iii) De transportopplysningene som er nevnt i § 297 nr. 2.</p>	<p>of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:</p> <p>(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;</p> <p>(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and</p> <p>(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.</p>	
<p>§ 303. Ansvar for villedende transportopplysninger</p> <p>Påføres en tredjeperson tap ved å innløse et transportdokument i tillit til at opplysningene i det er riktige, er transportøren ansvarlig dersom transportøren har eller burde ha innsett at transportopplysningene var villedende for</p>	<p>§ 300. Ansvar for villedende konnossementsopplysninger</p> <p>Påføres en tredjeperson tap ved å innløse et konnossement i tillit til at opplysningene i dette er riktige, er transportøren ansvarlig dersom transportøren har eller burde ha innsett</p>	

<p>tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittelet foreligger ikke.</p> <p>Svarer godset ikke til transportopplysningene, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avsenderen har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren plikter i så fall å gjøre mottakeren kjent med innholdet av erklæringen.</p>	<p>at konnossementet var villedende for tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel foreligger ikke.</p> <p>Svarer godset ikke til opplysningene i konnossementet, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avlasteren har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren plikter i så fall å gjøre mottakeren kjent med innholdet av erklæringen.</p>	
Utlevering av gods	Chapter 9 Delivery of the goods	
<p>§ 305. Plikt til å ta imot godset</p> <p>Når godset er kommet fram til bestemmelsesstedet, skal en mottaker som krever godset utlevert etter transportavtalen, ta imot godset på det tidspunktet eller i det tidsrommet og på det stedet som er avtalt i transportavtalen, eller, om slik avtale ikke foreligger, på det tidspunktet og det stedet der utleveringen med rimelighet kan forventes å finne sted ut fra avtalevilkårene, sedvane, handelsbruk eller bransjepraksis og</p>	<p>Art 43. Obligation to accept delivery</p> <p>When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the</p>	

omstendighetene rundt transporten.	circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.	
<p>§ 305B. Undersøkelse av godset</p> <p>Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.</p>	<p>§ 268. Transportørens utlevering av godset</p> <p>---</p> <p>Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.</p>	<p>Jfr § 343.2</p> <p>Bemerke at dette ikke er utøvelse av rettigheter etter art 58</p>
<p>§ 306. Plikt til å bekrefte mottak</p> <p>På anmodning fra transportøren eller den utførende oppdragstakeren som utleverer godset, skal mottakeren bekrefte å ha mottatt godset fra transportøren eller den utførende oppdragstaker på den måte som er vanlig på utleveringsstedet. Transportøren kan nekte utlevering dersom mottakeren nekter å bekrefte mottaket.</p> <p>Bekreftelsen skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>Art 44. Obligation to acknowledge receipt</p> <p>On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.</p>	<p>Jf art 3 og sjøl § 304</p>
<p>§ 307. Utlevering uten negotiabelt transportdokument</p>	<p>Art 45. Delivery when no negotiable transport document or negotiable</p>	<p>Jf sjøl. § 308</p> <p>Bemerke at bestemmelsen her må leses slik at det gjelder</p>

<p>Når det ikke er utstedt negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:</p> <p>a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 305. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte.</p> <p>b) Dersom mottakerens navn og adresse ikke er oppgitt i transportopplysningene, skal rådighetshaveren før eller ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet opplyse transportøren om dette.</p> <p>c) I tillegg til reglene i § 311 nr. 1], gjelder at dersom godset ikke kan utleveres fordi (i) mottakeren ikke krever å få godset utlevert fra transportøren på det tidspunktet eller i det tidsrommet som er nevnt i § 305 etter at det er kommet fram til bestemmelsesstedet og etter å ha mottatt melding om ankomst, (ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være mottaker, ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte, eller (iii) transportøren etter</p>	<p><i>electronic transport record is issued</i></p> <p>When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:</p> <p>(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;</p> <p>(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;</p> <p>(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at</p>	<p>når ingen av de etterfølgende bestemmelsene gjelder, jf at det helle rike er utstedt negotiable dokumenter i de tilfellene som reguleres av neste artikkel.</p>
---	---	--

<p>rimelig innsats ikke har klart å finne mottakeren for å få utleveringsinstrukser, så kan transportøren underrette rådighetshaveren om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne rådighetshaveren, kan transportøren underrette avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.</p> <p>d) En transportør som utleverer gods etter instruks fra rådighetshaveren, avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen etter bokstav c), er fritatt fra sin plikt til å utlevere godset etter transportavtalen.</p>	<p>the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of</p>	
---	---	--

	<p>the delivery of the goods;</p> <p>(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.</p>	
<p>§ 308. Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument</p> <p>Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det framgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende:</p> <p>a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på stedet som er nevnt i § 305, etter at mottakeren på anmodning fra transportøren har legitimert seg på behørig måte og har levert tilbake det ikke-negotiable dokumentet.</p> <p>Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg på</p>	<p>Art 46. Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued</p> <p>When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:</p> <p>(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails</p>	<p>Nevne at RR ikke regulerer elektroniske dokumenter i denne sammenhengen (fordi de var ansett som upraktisk). Oversettelsen ser bort fra dette.</p>

<p>behørig måte, og skal nekte utlevering dersom dokumentet ikke blir levert tilbake. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det ikke-negotiable dokumentet, vil det være tilstrekkelig å levere tilbake ett originaleksemplar, og de øvrige originaleksemplarer opphører da å ha rettsvirkning eller gyldighet.</p> <p>b) I tillegg til reglene i § 311 nr. 1, gjelder at dersom godset ikke kan utleveres fordi (i) mottakeren ikke krever å få godset utlevert fra transportøren på det tidspunktet eller i det tidsrommet som er nevnt i § 305 etter at det er kommet fram til bestemmelsesstedet og etter å ha mottatt melding om ankomst (ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være mottaker, ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte eller ikke leverer dokumentet tilbake, eller (iii) transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne mottakeren for å få utleveringsinstrukser, så kan transportøren underrette avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke</p>	<p>to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;</p> <p>(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to</p>	
---	---	--

<p>har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.</p> <p>c) En transportør som utleverer gods etter instruks fra avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen etter bokstav b), er fritatt fra sin plikt til å utlevere godset etter transportavtalen, uavhengig av om det ikke-negotiable transportdokumentet er levert tilbake til transportøren.</p>	<p>locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;</p> <p>(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.</p>	
<p>§ 309. Utlevering ved negotiabelt transportdokument</p> <p>Når det er utstedt et negotiabelt</p>	<p>Art 47. Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued</p> <p>1. When a negotiable transport</p>	<p>Nevne at dette er det gamle konnossementet, jf sjøl. § 302.</p>

<p>transportdokument, gjelder følgende:</p> <p>a) Ihendehaveren av det negotiable dokumentet har rett til å kreve at godset utleveres av transportøren etter at godset er kommet fram til bestemmelsesstedet. I så fall skal transportøren utlevere godset til ihendehaveren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 305 såframt,</p> <p>(i) det negotiable dokumentet blir levert tilbake og ihendehaveren, om vedkommende er blant dem som er nevnt i § 251 nr. 10 bokstav a)(i), legitimerer seg på behørig måte, eller</p> <p>(ii) ihendehaveren har godtgjort at vedkommende er ihendehaveren av det negotiable elektroniske transportdokumentet etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1,</p> <p>b) Transportøren skal nekte utlevering av godset dersom vilkårene i bokstav (a)(i) eller (a)(ii) ikke er oppfylt.</p> <p>c) Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable</p>	<p>document or a negotiable electronic transport record has been issued:</p> <p>(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:</p> <p>(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or</p> <p>(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the</p>	
---	--	--

<p>transportdokumentet, og det er oppgitt i dokumentet hvor mange originaleksemplarer som er utstedt, er det tilstrekkelig å levere tilbake ett originaleksemplar, og de øvrige originaleksemplarer opphører da å ha rettsvirkning eller gyldighet. Om transportdokumentet er elektronisk, har det ikke lenger rettsvirkning eller gyldighet etter at godset er levert til ihendehaveren etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1.</p>	<p>holder of the negotiable electronic transport record;</p> <p>(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;</p> <p>(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.</p>	
<p>§ 310. Utleveringsklausul</p> <p>Dersom det er uttrykkelig oppgitt i et negotiabelt transportdokument at godset kan utleveres uten</p>	<p>Art 47. forts.</p> <p>2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport</p>	

<p>at transportdokumentet leveres tilbake, gjelder følgende regler i tillegg til § 309 og § 311 nr. 1:</p> <p>a) Dersom godset ikke kan utleveres fordi (i) ihendehaveren ikke krever å få godset utlevert fra transportøren på det tidspunktet eller i det tidsrommet som er nevnt i § 305 etter at det er kommet fram til bestemmelsesstedet og etter å ha mottatt melding om ankomst, (ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være ihendehaver, ikke legitimerer seg på behørig måte som en av dem som er nevnt i § 251 nr. 10 bokstav a)(i), eller (iii) transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne ihendehaveren for å få utleveringsinstrukser, så kan transportøren underrette avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.</p> <p>b) En transportør som utleverer gods etter instruks fra avsenderen eller den</p>	<p>document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:</p> <p>(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort,</p>	
--	---	--

<p>kontraktsbestemte avsenderen i samsvar med bokstav a), er fritatt fra sin plikt under transportavtalen til å utlevere godset til innehaveren, uavhengig av om det negotiable dokumentet er levert tilbake, eller om den som krever godset utlevert på grunnlag av et negotiable elektronisk transportdokument har vist at vedkommende er innehaveren etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1.</p> <p>c) Den som har gitt instruks etter bokstav a), skal holde transportøren skadesløs for det tap som måtte oppstå ved at transportøren holdes ansvarlig overfor innehaveren etter bokstav e). Transportøren kan nekte å følge slike instruksjoner dersom vedkommende ikke stiller slik egnet sikkerhet som transportøren med rimelighet krever.</p> <p>d) Den som blir innehaver av et negotiable transportdokument etter at transportøren har utlevert godset etter bokstav b), får rettigheter mot transportøren etter transportavtalen unntatt retten til å kreve godset utlevert, dersom grunnlaget for innehavelsen er en kontrakt eller annet fra før</p>	<p>the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;</p> <p>(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;</p> <p>(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being</p>	
---	--	--

<p>utleveringen.</p> <p>e) En ihendehaver som blir ihendehaver etter slik utlevering, får uavhengig av bokstav b) og d) de rettighetene som følger av det negotiable transportdokumentet, såframt vedkommende ikke hadde eller med rimelighet kunne ha hatt kjennskap til utleveringen på det tidspunktet vedkommende ble ihendehaver. Dersom det framgår av transportopplysningene hvilket tidspunkt godset forventes å komme fram, eller hvordan man kan orientere seg om hvorvidt godset er utlevert, formodes det at ihendehaveren på det tidspunktet vedkommende ble ihendehaver, hadde eller med rimelighet kunne ha hatt kjennskap til utleveringen av godset.</p>	<p>held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;</p> <p>(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;</p> <p>(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the</p>	
---	--	--

	rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.	
<p>§ 310A. Flere dokumentihendehavere</p> <p>Melder det seg flere som legitimerer seg som berettiget til godset, skal transportøren legge opp godset etter bestemmelsen i § 311. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.</p>	<p>§ 303. Flere konnossementsinnehavere</p> <p>Melder det seg flere mottakere som legitimerer seg ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal transportøren legge opp godset under sikker forvaring for rette mottakers regning. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.</p>	
<p>§ 310B. Utlevering når transportdokumentet er kommet bort</p>	<p>§ 305. Utlevering når konnossementet er kommet bort</p>	<p>Annet ledd er strengt tatt et avvik fra utleveringsreglene i RR, men det er neppe meningen å hindre mortifikasjon.</p>

<p>Begjæring om mortifikasjon av et bortkommet transportdokument framsettes for tingretten på det sted hvor godset skal utleveres. Ellers gjelder reglene i lov 18 desember 1959 nr 1 om mortifikasjon av skuldbrev m v.</p> <p>Når retten har besluttet å fremme mortifikasjonssaken, kan godset kreves utlevert mot sikkerhet for krav som ihendehaveren av det bortkomne dokumentet måtte gjøre gjeldende mot transportøren.</p>	<p>Begjæring om mortifikasjon av et bortkommet konnossement fremsettes for tingretten på det sted hvor godset skal utleveres. Ellers gjelder reglene i lov 18 desember 1959 nr 1 om mortifikasjon av skuldbrev m v.</p> <p>Når retten har besluttet å fremme mortifikasjonssaken, kan godset kreves utlevert mot sikkerhet for krav som innehaveren av det bortkomne konnossementet måtte gjøre gjeldende mot transportøren.</p>	
<p>§ 310C. <i>Erverv av negotiabelt transportdokument i god tro</i></p> <p>Den som i god tro har ervervet et alle originaleksemplarene av et negotiabelt transportdokument uten utleveringsklausul (jf § 310), plikter ikke å levere det fra seg til den det har kommet bort fra.</p>	<p>§ 306. <i>Erverv av konnossement i god tro</i></p> <p>Overdrar den som fremtrer som rett innehaver, jf § 302 første ledd, forskjellige eksemplarer av et ordre- eller ihendehaverkonnossement til flere personer, har den som først mottar et eksemplar i god tro, rett til godset. Er godset utlevert på bestemmelsesstedet til innehaveren av et annet eksemplar, plikter denne ikke å gi fra seg det som denne allerede i god tro har fått utlevert.</p> <p>Den som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter ikke å levere det fra seg til den det har</p>	

	kommet bort fra.	
<p>§ 310D. Stansningsrett</p> <p>Den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller dennes bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om et transportdokument er overlevert til kjøperen.</p> <p>Stansningsretten kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet alle originaleksemplarene av et negotiabelt transportdokument uten utleveringsklausul (jf § 310).</p>	<p>§ 307. Stansningsrett</p> <p>Den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller dennes bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.</p> <p>Stansningsretten kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonossement.</p>	
<p>§ 310E. Verdipapirvirkninger av transportdokumenter</p> <p>Lov 17. februar 1939 nr 1 om gjeldsbrev kapittel 2 tilsvarende så langt det passer på sett av alle originaleksemplarene av et negotiabelt transportdokument uten utleveringsklausul (jf § 310), for så vidt ikke annet følger av loven her og for så vidt norsk rett får anvendelse.</p>		Drøfte adgangen til pantsettelse av de forskjellige typene dokumenter og hvorvidt de skal ha en særstilling i solvensvurderingen av banker når de er brukt i remburs.
<p>§ 311. Uavhentet gods</p> <p>1. I denne bestemmelsen anses gods bare for å være uavhentet om det er kommet fram til bestemmelsesstedet og:</p> <p>a) mottakeren ikke tar imot godset i</p>	<p>Art 48. Goods remaining undelivered</p> <p>1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of</p>	^{if} sjøl. § 271 og art 3

<p>samsvar med bestemmelsene i dette kapittelet på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 305,</p> <p>b) rådighetshaveren, ihendehaveren, avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen ikke kan finnes, eller ikke gir transportøren nødvendige instruksjoner som nevnt i §§ 307 til 310,</p> <p>c) transportøren kan eller må nekte utlevering etter §§ 306 til 310,</p> <p>d) lover eller regler på stedet der utlevering kreves forbyr transportøren å utlevere godset til mottakeren, eller</p> <p>e) det av andre grunner er umulig for transportøren å utlevere godset.</p> <p>2. Dersom godset er uavhentet, kan transportøren treffe de tiltak vedrørende godset som omstendighetene med rimelighet krever for regningen og risikoen til den som har rett til å få godset utlevert. Dette kommer i tillegg til andre</p>	<p>destination:</p> <p>(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;</p> <p>(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;</p> <p>(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;</p> <p>(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or</p>	
--	--	--

<p>rettigheter som transportøren måtte ha overfor avsenderen, rådighetshaveren eller mottakeren, og omfatter:</p> <p>a) å legge opp godset på egnet sted,</p> <p>b) å pakke ut godset dersom det er pakket i konteiner eller kjøretøy, eller treffe andre tiltak så som å flytte godset, og</p> <p>c) å få godset solgt eller destruert i samsvar med vanlig praksis eller etter lover eller regler på stedet der godset befinner seg på det aktuelle tidspunktet.</p> <p>3. Transportøren kan utøve rettighetene etter nr. 2 først etter å ha varslet om de tilsiktede tiltak med rimelig frist. Slikt varsel skal gis til den som eventuelt er oppgitt i transportopplysningene som mottaker av melding om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en av følgende personer, i angitt rekkefølge, dersom de er kjent for transportøren: mottakeren, rådighetshaveren eller avsenderen.</p> <p>4. Dersom godset selges etter nr. 2 bokstav c), skal transportøren oppbevare</p>	<p>(e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.</p> <p>2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:</p> <p>(a) To store the goods at any suitable place;</p> <p>(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and</p> <p>(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the</p>	
--	--	--

<p>inntektene av salget til fordel for den som har rett til å få godset utlevert, med fradrag for eventuelle utgifter transportøren har hatt og eventuelle andre beløp som transportøren har til gode i forbindelse med transporten av dette godset.</p> <p>5. Transportøren er ikke ansvarlig for tap av eller skade på gods som oppstår i det tidsrommet det har vært uavhentet i henhold til denne bestemmelsen med mindre kravshaveren godtgjør at tapet eller skaden oppstod som følge av at transportøren unnlot å treffe tiltak som etter omstendighetene ville ha vært rimelige for å unngå forringelse av godset, og at transportøren visste eller burde ha visst at det ville oppstå tap av eller skade på godset om transportøren unnlot å treffe slike tiltak.</p> <p>6. Varselet etter nr. 3 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.</p> <p>3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.</p> <p>4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other</p>	
--	--	--

	<p>amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.</p> <p>5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.</p>	
<p>§ 312B. Tilbakeholdsrett</p> <p>Har transportøren krav etter § 269 eller andre krav som er sikret ved sjøpant i godset etter § 61, plikter transportøren ikke å utlevere godset før mottakeren enten har betalt kravene eller har stilt sikkerhet. Når godset er utlevert, kan transportøren kreve dekning av sikkerheten med mindre mottakeren hindrer dette ved arrest eller midlertidig forføyning.</p>	<p>§ 270. Tilbakeholdsrett</p> <p>Har transportøren krav etter § 269 eller andre krav som er sikret ved sjøpant i godset etter § 61, plikter transportøren ikke å utlevere godset før mottakeren enten har betalt kravene eller har stilt sikkerhet. Når godset er utlevert, kan transportøren kreve dekning av sikkerheten med mindre mottakeren</p>	

	<p>hindrer dette ved arrest eller midlertidig forføyning.</p> <p>Art 49. Retention of goods</p> <p>Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.</p>	
<p>§ 312C. Avsenderens ansvar for frakt m v</p> <p>Utleveres godset til mottakeren uten betaling av krav mot avsenderen som mottakeren skulle ha betalt, er avsenderen fortsatt ansvarlig med mindre utleveringen medfører tap for avsenderen og transportøren måtte ha innsett dette.</p> <p>Transportøren plikter ikke å selge opplagt gods for å få dekket krav mot avsenderen som mottakeren skulle ha betalt. Finner salg likevel sted uten at kravene dekkes, er avsenderen fortsatt ansvarlig for resten.</p>	<p>§ 273. Senderens ansvar for frakt m v</p> <p>Utleveres godset til mottakeren uten betaling av krav mot senderen som mottakeren skulle ha betalt, er senderen fortsatt ansvarlig, med mindre utleveringen medfører tap for senderen og transportøren måtte ha innsett dette.</p> <p>Transportøren plikter ikke å selge opplagt gods for å få dekket krav mot senderen som mottakeren skulle ha betalt. Finner salg likevel sted uten at kravene dekkes, er senderen fortsatt ansvarlig for resten.</p>	
Rådighetshaverens rettigheter	Chapter 10 Rights of the controlling party	

<p>§ 313. <i>Utøvelsen av råderett og råderettens omfang</i></p> <p>1. Råderetten kan bare utøves av rådighetshaveren og er begrenset til:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rett til å gi eller endre instruksjoner om godset som ikke utgjør en endring av transportavtalen, b) rett til å få godset utlevert i en havn transportøren bruker eller, ved innlandstransport, på et sted langs transportruten, og c) rett til å erstatte mottakeren med en annen person, også med rådighetshaveren. <p>2. Råderetten består under hele ansvarsperioden slik denne er fastsatt i § 271, og opphører med denne perioden.</p>	<p>Art 50. Exercise and extent of right of control</p> <p>1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage; (b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and (c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party. <p>2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases</p>	<p>Jf sjøl. § 302if</p> <p>Kommentere stansningsretten, jfr Marius</p> <p>inland oversettes med innlands imange EU-regler, og det samme bør vi vel gjøre her</p>
---	---	--

	when that period expires.	
<p>§ 314. Rådighetshaverens identitet og overdragelse av råderetten</p> <p>1. Med mindre særreglene i nr. 2-4 får anvendelse, gjelder følgende:</p> <p>a) Avsenderen er rådighetshaver, med mindre vedkommende har utpekt mottakeren, den kontraktsbestemte avsenderen eller en annen person som rådighetshaver da transportavtalen ble inngått.</p> <p>b) Rådighetshaveren kan overdra råderetten til en annen person. Overdragelsen gjelder overfor transportøren når den som overdrar rettigheten underretter transportøren om overdragelsen. Erververen blir da ny rådighetshaver. Overdragelsen og underretningen skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>Art 51. Identity of the controlling party and transfer of the right of control</p> <p>1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:</p> <p>(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;</p> <p>(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the</p>	<p>Jf art 3</p>

<p>c) Rådighetshaveren skal legitimere seg på behørig måte ved utøvelse av råderetten.</p> <p>2. Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det framgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende:</p> <p>a) Avsenderen er rådighetshaver og kan overdra råderetten til mottaker navngitt i transportdokumentet ved å overlevere dokumentet til vedkommende uten transportpåtegning. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene overleveres om overdragelsen av råderetten skal få virkning.</p> <p>b) For å kunne utøve sin råderett må rådighetshaveren framvise dokumentet og legitimere seg på behørig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle</p>	<p>transferee becomes the controlling party; and</p> <p>(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.</p> <p>2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:</p> <p>(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and</p>	
--	---	--

<p>originaleksemplarene framvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.</p> <p>3. Når det er utstedt et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:</p> <p>a) Ihendehaveren er rådighetshaver. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable transportdokumentet, er ihendehaveren av alle originaleksemplarene rådighetshaver.</p> <p>b) Ihendehaveren kan overdra råderetten ved å overlevere det negotiable transportdokumentet til en annen person i samsvar med § 320. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene overleveres til vedkommende om overdragelsen av råderetten skal få virkning.</p> <p>c) Ihendehaveren må framvise det negotiable transportdokumentet</p>	<p>(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.</p> <p>3. When a negotiable transport document is issued:</p> <p>(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;</p> <p>(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that</p>	
---	--	--

<p>for transportøren for å kunne utøve råderetten. Dersom ihendehaveren er blant dem som er nevnt i § 251 nr. 10 bokstav a)(i), skal ihendehaveren legitimere seg på behørig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, skal alle originaleksemplarene framvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.</p> <p>4. Når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, gjelder følgende:</p> <p>a) Ihendehaveren er rådighetshaver.</p> <p>b) Ihendehaveren kan overdra råderetten til en annen person ved å overføre det negotiable elektroniske transportdokumentet etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1.</p> <p>c) For å kunne utøve råderetten må ihendehaveren godtgjøre at vedkommende er ihendehaveren</p>	<p>document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and</p> <p>(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.</p> <p>4. When a negotiable electronic transport record is issued:</p> <p>(a) The holder is the</p>	
--	--	--

etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1.	controlling party; (b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and (c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.	
<p>§ 315. Transportørens utførelse av instrukser</p> <p>1. Transportøren skal utføre slike instrukser som er omtalt i § 313 dersom:</p> <p>a) den som gir instruksene er berettiget til å utøve råderetten,</p> <p>b) instruksene etter sitt innhold med</p>	<p>Art 52. Carrier's execution of instructions</p> <p>1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:</p> <p>(a) The person giving such instructions is entitled to</p>	Både dette og foregående punkt gir anvisning på et skjønn slik også sjøl §261 tredje ledd gjør vedrørende reiseavbrytelse; bestemmelsene her bør derfor samkjøres med sjøl §261 slik den er foreslått inntatt under avsenders ansvar/plikter foran, jf også reglene om avstandsfrakt, sjøl § 265, innarbeidet under transportørens ansvar/plikter foran

<p>rimelighet kan utføres, bedømt på det tidspunktet transportøren mottar dem, og</p> <p>c) instruksene ikke griper forstyrrende inn i transportørens vanlige drift, herunder transportørens utleveringspraksis.</p> <p>2. Rådighetshaveren skal uansett erstatte rimelige tilleggsutgifter transportøren er påført, og skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som er oppstått ved at transportøren omhyggelig har utført instrukser etter denne bestemmelsen, herunder det erstatningsansvaret transportøren måtte bli pålagt som følge av tap av eller skade på annet transportert gods.</p> <p>3. Transportøren kan kreve at rådighetshaveren stiller sikkerhet til dekning av tilleggsutgifter, tap eller skade som transportøren med rimelighet kan påregne vil oppstå i forbindelse med utførelse av instrukser gitt etter denne bestemmelsen. Transportøren kan nekte å utføre instrukser dersom slik sikkerhet</p>	<p>exercise the right of control;</p> <p>(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and</p> <p>(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.</p> <p>2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.</p>	
--	---	--

<p>ikke stilles.</p> <p>4. Transportøren er ansvarlig etter reglene i §§ 272 til 276 og § 279 for tap av, skade på eller forsinket utlevering av gods som skyldes transportørens unnlattelse av å følge rådighetshaverens instruks i strid med plikter etter nr. 1. Det erstatningsbeløpet transportøren skal betale, reguleres av bestemmelsene i §§ 281 til 283.</p>	<p>3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.</p> <p>4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.</p>	
<p>§ 316. Utlevering etter instruks</p> <p>Gods som utleveres etter instruks gitt i samsvar med § 315 nr. 1, anses for å være utlevert på bestemmelsesstedet, og bestemmelsene om</p>	<p>Art 53. Deemed delivery</p> <p>Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered</p>	

<p>utlevering i §§ 305 fg får anvendelse på godset.</p>	<p>at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.</p>	
<p>§ 317. <i>Endringer i transportavtalen</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bare rådighetshaveren kan avtale endringer i transportavtalen med transportøren, bortsett fra de endringene som er nevnt i § 313 nr. 1 bokstav b) og c). 2. Endringer i transportavtalen, herunder de endringene som er nevnt i § 313 nr. 1 bokstav b) og c), skal påføres negotiable transportdokumenter og ikke-negotiable innløsningspapirer, og de skal påføres ikke-negotiable transportdokumenter om rådighetshaveren ber om det. Endringene som påføres, skal signeres i samsvar med § 239. 	<p>Art 54. <i>Variations to the contract of carriage</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c). 2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such 	

	variations shall be signed in accordance with article 38.	
<p>§ 318. <i>Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instruksjoner eller dokumenter</i></p> <p>1. Rådighetshaveren skal, på anmodning fra transportøren eller en utførende oppdragstaker, i god tid gi slike opplysninger, instruksjoner eller dokumenter om godset som transportøren med rimelighet trenger for å kunne oppfylle sine plikter etter transportavtalen, såfremt opplysningene ikke allerede er gitt av avsenderen, og såfremt transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe opplysningene på annen måte.</p> <p>2. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne rådighetshaveren, eller rådighetshaveren ikke er i stand til å gi tilstrekkelige opplysninger, instruksjoner eller dokumenter til transportøren, skal de gis av avsenderen. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, skal en kontraktsbestemt avsender gi slike opplysninger, instruksjoner eller dokumenter.</p>	<p>Art 55. <i>Providing additional information, instructions or documents to carrier</i></p> <p>1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.</p> <p>2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall</p>	Jf § 280

	provide such information, instructions or documents	
<p>§ 319. Fravikelse etter avtale</p> <p>Partene i transportavtalen kan fravike § 313 nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 2 samt § 315. Partene kan også innskrenke eller utelukke adgangen til overdragelse av råderetten som nevnt i § 314 nr. 1 bokstav b).</p>	<p>Art 56. Variation by agreement</p> <p>The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).</p>	
Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter	Chapter 11 Transfer of rights	
<p>§ 320. Overdragelse ved negotiabelt transportdokument</p> <p>1. Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, kan ihendehaveren overdra rettighetene i det ved å overdra det til en annen på følgende måte:</p> <p>a) med påtegning om overdragelse, enten til vedkommende eller uten angivelse av hvem det overdras til, dersom det er et dokument utferdiget til ordre, eller</p> <p>b) uten påtegning om overdragelse, dersom det er: (i) et</p>	<p>Art 57. When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued</p> <p>1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:</p> <p>(a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or</p> <p>(b) Without endorsement, if:</p>	<p>Kommentere termen ordredokument</p> <p>Kommentere at konnossementer heretter må ha en uttrykkelig ordreklausul</p> <p>Sml art 1(10)</p>

<p>ihendehaverdokument eller et dokument påført en erklæring om overdragelse uten angivelse av hvem det overdras til, eller (ii) et dokument utstedt til en navngitt persons ordre og overdragelsen finner sted mellom den første ihendehaveren og den som er navngitt.</p> <p>2. Når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, kan ihendehaveren overdra rettighetene i det, enten det er utferdiget til ordre eller til en navngitt persons ordre, ved å overføre det elektroniske transportdokumentet etter framgangsmåten nevnt i § 294 nr. 1.</p>	<p>(i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.</p> <p>2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.</p>	
<p>§ 321. Ihendehaverens ansvar</p> <p>1. En ihendehaver som ikke er avsender, og som ikke utøver noen rettigheter etter transportavtalen, har intet ansvar etter transportavtalen i egenskap av ihendehaver med mindre annet følger av § 318.</p>	<p>Art 58. Liability of holder</p> <p>1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being</p>	<p>Jf sjøl. §§ 269 og 292</p> <p>Utøvelse av mindre rettigheter utløser ikke ihendehaveransvar. Se http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/CN.9/645 para 180 - "it was viewed as clear that minor actions would not be seen as an exercise of rights." Jeg tror derfor Sturley s. 308 Illustration 10-11 tar feil når det sies at</p>

<p>2. En ihendehaver som ikke er avsender, og som utøver rettigheter etter transportavtalen, har ansvar etter transportavtalen i den grad dennes ansvar framgår av eller kan utledes av det negotiable transportdokumentet.</p> <p>3. En ihendehaver som ikke er avsender, utøver ikke noen rettigheter etter transportavtalen, som det er vist til i nr. 1 og 2, kun ved å:</p> <p>a) avtale med transportøren, i henhold til § 295 å erstatte et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument med et elektronisk, eller å erstatte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et ikke-elektronisk, eller</p> <p>b) overdra sine rettigheter etter § 320.</p>	<p>a holder.</p> <p>2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.</p> <p>3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:</p> <p>(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable</p>	<p>prøvetaking er exercise of rights. Berge Sisal er fraveket.</p>
--	--	--

	transport document; or (b) It transfers its rights pursuant to article 57.	
<p>§ 321A. Mottakerens ansvar</p> <p>Utleveres godset mot transportdokument, blir mottakeren da ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge dokumentet med mindre annet følger av § 320.</p> <p>Er godset utlevert på annen måte enn mot transportdokument, er mottakeren bare ansvarlig for frakt og andre krav etter fraktavtalen når mottakeren har fått varsel om kravene ved utleveringen eller mottakeren forsto eller burde ha forstått at transportøren ikke hadde fått betaling.</p>	<p>§ 269. Mottakerens plikt til å betale frakt m v</p> <p>Utleveres godset mot konnossement, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet.</p> <p>Er godset utlevert på annen måte enn mot konnossement, er mottakeren bare ansvarlig for frakt og andre krav etter transportavtalen når mottakeren har fått varsel om kravene ved utleveringen eller mottakeren forsto eller burde ha forstått at transportøren ikke hadde fått betaling.</p>	<p>Henvise til § 321B og 335(3)</p> <p>Endret transportavtale til fraktavtale i andre ledd; det kan ogsp dreie seg om certepartikrav</p>
<p>§ 321B. "Forskuddsbetalt frakt"</p> <p>Dersom transportopplysningene inneholder uttrykket "forskuddsbetalt frakt" ("freight prepaid") eller liknende, kan transportøren ikke hevde overfor ihendehaveren eller mottakeren at frakten ikke er betalt. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse dersom ihendehaveren eller</p>	<p>Art 42. "Freight prepaid"</p> <p>If the contract particulars contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply</p>	<p>Jf sjøl. § 299 annet ledd</p> <p>Henvise til § 325, 370</p> <p>Henvise til forarbeidenes bemerkninger om godtro</p> <p>Tilsvarende anvendelse på demurragekrav?</p>

mottakeren også er avsenderen.	<p>if the holder or the consignee is also the shipper.</p> <p>§ 299. Konnossementets bevisvirkning</p> <p>---</p> <p>Et konnossement som ikke angir frakten eller på annen måte viser at frakt skal betales av mottakeren, jf § 296 første ledd nr 10, gjelder som bevis for at mottakeren ikke skal betale frakt når ikke annet godtgjøres. Tilsvarende gjelder dersom det beløp som skal betales som godtgjørelse for overliggetid, ikke er angitt i konnossementet.</p>	
Domsmyndighet	Chapter 14 Jurisdiction	Danske: Se dokumentet Parallelopstilling - § 319 - værneting - 21 september 2011.docx
<p>§ 322. Luganokonvensjonen</p> <p>Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder ikke dersom annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf tvisteloven § 4-8.</p>	<p>§ 310. Jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler</p> <p>Enhver forhåndsavtale som innskrenker saksøkerens rett til å få rettstvist vedrørende stykkgodstransport etter dette kapittel avgjort ved søksmål, er ugyldig for så vidt den begrenser saksøkerens rett til etter eget valg å reise</p>	<p>Jf Sjøl. § 310 neste siste ledd. Bemerke at nordisk jurisdiksjonsfrihet bør vurderes når flere nordsike land har tatt Rotterdamreglene.</p>

	<p>søksmål ved domstol for det sted der:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) saksøktes hovedforretningssted ligger, eller saksøktes bosted dersom saksøkte ikke har noe hovedforretningssted, b) transportavtalen ble inngått, forutsatt at saksøkte har forretningssted eller agent der som avtalen er sluttet gjennom, c) leveringsstedet etter transportavtalen ligger, eller d) det avtalte eller faktiske utleveringssted etter transportavtalen ligger. <p>Reglene i første ledd er ikke til hinder for at søksmål reises ved domstol for det sted som er angitt med henblikk på søksmål i transportavtalen. Etter at tvist er oppstått, kan partene avtale hvordan den skal behandles.</p> <p>Er konnossement utstedt i henhold til et certeparti som inneholder bestemmelse om avgjørelse av tvister ved søksmål eller voldgift uten at konnossementet uttrykkelig angir at bestemmelsen er</p>	
--	---	--

	<p>bindende for innehaveren av konnossementet, kan transportøren ikke gjøre bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av konnossementet som har ervervet det i god tro.</p> <p>Her i riket kan søksmål vedrørende avtale om transport av stykkgoods i fart mellom to stater i alle tilfelle reises på det sted eller på et av de steder der saken har slik tilknytning som nevnt i første ledd eller på annet sted her i riket som partene har avtalt.</p> <p>Bestemmelsene i første og fjerde ledd gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted etter § 252 tredje ledd ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, eller dersom annet følger av Luganokonvensjonen 2007.</p> <p>Bestemmelsene i paragrafen her er ikke til hinder for at det besluttet midlertidig sikring her i riket.</p>	
<p>§ 322B. Søksmål mot transportøren</p> <p>Med mindre transportavtalen inneholder en eksklusiv vernetingsavtale som er i samsvar med § 323 eller § 328, kan søksmål mot transportøren</p>	<p>Art 66. Actions against the carrier</p> <p>Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the</p>	<p>Jfr art 3</p> <p>Om konvensjonen bare gjelder på avtalegrunnlag følger også vernetingsreglene reglene om avtalt vernetting.</p>

<p>etter dette kapittelet reises ved:</p> <p>a) en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:</p> <p>i) transportørens bosted,</p> <p>ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen,</p> <p>iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller</p> <p>iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip, eller</p> <p>b) en eller flere kompetente domstoler etter avtale mellom avsenderen og transportøren for det formål å avgjøre de krav mot transportøren som måtte oppstå etter denne etter dette kapittelet. En slik avtale skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:</p> <p>(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:</p> <p>(i) The domicile of the carrier;</p> <p>(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;</p> <p>(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or</p> <p>(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or</p> <p>(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the</p>	<p>Peke på at mens art 66 bare viser til konvensjonen, er henvisningene i art 75 og 76 annerledes..</p>
---	---	---

	carrier that may arise under this Convention.	
<p>§ 323. Vernetingsavtaler</p> <p>1. En domstol som er avtalt i samsvar med § 322 bokstav b), har eksklusiv domsmyndighet i tvister mellom avtalepartene bare dersom partene er enige om det, og dersom vernetingsavtalen</p> <p>a) er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse framgår, og som enten (i) er individuelt framforhandlet eller (ii) som inneholder et framtreddende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale, og</p> <p>b) utpeker domstolene i en konvensjonsstat eller én eller flere konkrete domstoler i en konvensjonsstat.</p> <p>2. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en</p>	<p>Art 67. Choice of court agreements</p> <p>1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph <i>b</i>), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:</p> <p>(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and</p> <p>(b) Clearly designates the</p>	<p>Sml art 80</p> <p>Jfr art 3</p>

<p>eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 1 bare dersom:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i § 322B bokstav a), b) avtalen er nedfelt i transportdokumentet, c) vedkommende i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet, og d) lovgivningen ved domstolen som behandler saken anerkjenner at denne personen kan være bundet av den eksklusive vernetingsavtalen. <p>3. En avtale etter nr. 2 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.</p> <p>2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a); (b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record; (c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and 	
--	---	--

	<p>(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.</p>	
<p>§ 324. Søksmål mot maritim utførende oppdragstaker</p> <p>Sak kan reises mot en maritim utførende oppdragstaker etter dette kapittelet ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:</p> <p>a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller</p> <p>b) havnen der godset blir mottatt av den maritime utførende oppdragstakeren, havnen der godset blir utlevert av den maritime utførende oppdragstakeren eller havnen der den maritime utførende oppdragstakeren utfører sine oppgaver i tilknytning til godset.</p>	<p>Art 68. Actions against the maritime performing party</p> <p>The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:</p> <p>(a) The domicile of the maritime performing party; or</p> <p>(b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.</p>	<p>Diskusjon om maritime perform party skal kunne trekkes inn i ethvert søksmål mot transprtøren, eller saksøkes f eks på mottaksstedet selv om han ikke har utført tjenester der.</p>

<p>§ 325. Andre grunnlag for domsmyndighet</p> <p>Sak kan ikke sak reises etter dette kapittelet eller annen konvensjonslovgivning mot transportøren eller en maritim utførende oppdragstaker ved en domstol som ikke har myndighet henhold til § 322B og § 324, med mindre annet følger av §§327 og 328.</p>	<p>Art 69. No additional bases of jurisdiction</p> <p>Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.</p>	
<p>§ 326. Arrest og midlertidig sikring</p> <p>Ingen bestemmelse i dette kapittelet berører en domstols kompetanse til å treffe avgjørelse om midlertidige sikring, herunder arrest. En domstol i en stat der det er besluttet midlertidig sikring, har ikke myndighet til å treffe realitetsavgjørelse i saken med mindre:</p> <p>a) kravene i dette kapittelet er oppfylt, eller</p> <p>b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i vedkommende stat.</p>	<p>Art 70. Arrest and provisional or protective measures</p> <p>Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:</p> <p>(a) The requirements of this chapter are fulfilled; or</p> <p>(b) An international convention that applies in that State so provides.</p>	
<p>§ 327. Forening og overføring av saker</p> <p>1. Dersom samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende</p>	<p>Art 71. Consolidation and removal of actions</p> <p>1. Except when there is an exclusive choice of court</p>	<p>Problematisere transportørens og utførende transportørs bundethet</p>

<p>oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både § 322B og § 324. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er bindende etter § 323 eller § 328. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter § 324 bokstav b), dersom en slik domstol finnes.</p> <p>2. En transportør eller en maritim utførende oppdragstaker som går til søksmål for å få dom for at det ikke foreligger ansvar eller et annet søksmål som ville frata noen retten til å velge vernetingsavtale etter § 322B og § 324, skal på saksøktens anmodning trekke søksmålet tilbake når saksøkte har valgt en domstol som har domsmyndighet etter § 322B eller eventuelt § 324, der saken kan fortsette. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er inngått i samsvar med § 323 eller § 328.</p>	<p>agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.</p> <p>2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the</p>	
--	--	--

	defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.	
<p>§ 328. Domsmyndighet etter at tvist har oppstått</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal bringes inn for hvilken som helst kompetent domstol. 2. Om saksøkte møter fram for en kompetent domstol uten å bestride dens domsmyndighet i samsvar med reglene der, har den domsmyndighet. 	<p>Art 72. Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court. 2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction. 	
<p>§ 329. Anerkjennelse og fullbyrding</p> <p>Departementet kan i forskrift fastsette at avgjørelser truffet i navngitte konvensjonsstater av domstoler som har myndighet i kraft av konvensjonslovgivning, skal anerkjennes og fullbyrdes her i riket under forutsetning av gjensidighet. Anerkjennelse og fullbyrdelse skal likevel nektes når det ville stride mot ufravikelige</p>	<p>Art 73. Recognition and enforcement</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both 	Jf tvisteloven § 19-16 og tvangsfullbyrdesloven kap. 4.

rettsregler eller virke støtende på rettsordenen.	<p>States have made a declaration in accordance with article 74.</p> <p>2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.</p> <p>3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.</p>	
Voldgift	Chapter 15 Arbitration	
§ 331. Voldgiftsavtaler 1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapittelet eller annen konvensjonslovgivning, skal henvises til voldgift etter disse reglene om voldgift.	Art 75. Arbitration agreements 1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.	Jf sjøl. § 311

<p>2. Den som gjør et krav gjeldende overfor transportøren, skal velge ett av følgende steder til voldgiftsbehandlingen:</p> <p>a) et sted som for dette formål er utpekt i voldgiftsavtalen, eller</p> <p>b) et annet sted i en stat der ett av følgende steder befinner seg:</p> <p>i) transportørens bosted,</p> <p>ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen,</p> <p>iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller</p> <p>iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.</p>	<p>2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:</p> <p>(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or</p> <p>(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:</p> <p>(i) The domicile of the carrier;</p> <p>(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;</p> <p>(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or</p> <p>(iv) The port where the goods are initially loaded</p>	
<p>3. Valget av voldgiftssted i avtalen er bindende for tvister mellom avtalepartene dersom avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse er utvetydig oppgitt, og som</p>		

<p>enten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) er individuelt framforhandlet, eller b) som inneholder et framtreddende utsagn om at det finnes en voldgiftsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale. <p>4. Når det er inngått en voldgiftsavtale i samsvar med nr. 3, er en person som ikke er part i kvantumskontrakten, bundet av valget av voldgiftssted i voldgiftsavgiften bare dersom:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) voldgiftsstedet som er angitt i avtalen, er ett av de steder som er nevnt i nr. 2 bokstav b), b) avtalen er nedfelt i transportdokumentet, c) vedkommende i tide er behørig underrettet om voldgiftsstedet, og d) lovgivningen som kommer til anvendelse åpner for at 	<p>on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.</p> <p>3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Is individually negotiated; or (b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement. <p>4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a</p>	
---	--	--

<p>vedkommende kan være bundet av voldgiftsavtalen.</p> <p>5. Bestemmelsene i nr. 1 til 4 anses å utgjøre en del av enhver voldgiftsklausul eller voldgiftsavtale, og ethvert vilkår i en slik klausul eller avtale er ugyldig i den grad den er uforenlig med disse bestemmelsene.</p> <p>6. En avtale etter nr. 4 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:</p> <p>(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;</p> <p>(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;</p> <p>(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and</p> <p>(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.</p> <p>5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are</p>	
--	--	--

	deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void	
<p>§ 332. Voldgiftsavtale i ikke-linjefart</p> <p>1. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller annen konvensjonlovgivning får anvendelse</p> <p>a) i henhold til § 254 eller</p> <p>b) fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt sjøtransportkonvensjonen.</p> <p>2. Disse reglene om voldgift gjelder likevel en voldgiftsavtale i et transportdokument der dette kapitlet får anvendelse i henhold til § 254, med mindre transportdokumentet</p> <p>a) angir partene i certepartiet eller en annen kontrakt som ikke faller inn under</p>	<p>Art 76. Arbitration agreement in non-liner transportation</p> <p>1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:</p> <p>(a) The application of article 7; or</p> <p>(b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.</p> <p>2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport</p>	<p>Jf sjøl. § 292</p> <p>Bemerk at “bestemmelsene i konvensjonen” vel også må vise til konvensjonslovgivning. At ordene ikke er gjentatt i nr 2 skyldes vel en glipp.</p> <p>Henvise til kapittel 3 om stykkgoodsreglenes anvendelse for å forklare henvisningen til art 7.</p>

<p>sjøtransportkonvensjonen etter § 253, og daterer denne kontrakten, og</p> <p>b) ved en særlig henvisning tar inn den klausulen i certepartiet eller den andre kontrakten som inneholder vilkårene i voldgiftsavtalen.</p>	<p>document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:</p> <p>(a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and</p> <p>(b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.</p>	
<p>§ 333. <i>Avtale om voldgift etter at en tvist er oppstått</i></p> <p>Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal løses ved voldgift på et hvilket som helst sted, uten hensyn til</p>	<p>Article 77 <i>Agreement to arbitrate after a dispute has arisen</i></p> <p>Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may</p>	

bestemmelsene her om domsmyndighet og voldgift.	agree to resolve it by arbitration in any place.	
---	--	--

7 Utkast til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven

Ny tekst	Gjeldende tekst
Søksmål og foreldelse	Chapter 13 Time for suit
<p>§ 501. Foreldelsesfrister</p> <p>Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) for fordring på bergelønn og særlig vederlag, to år fra den dag bergingsforetaket ble avsluttet; 2) for fordring på andel av bergelønn eller særlig vederlag etter § 451 annet ledd, ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 451 fjerde ledd; 3) for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt, to år fra den dag da skaden ble voldt; 4) for fordring på erstatning for at en passasjer er død eller kommet til skade, to år fra den dag da passasjeren skulle ha gått i land eller gikk i land; har dødsfallet funnet sted etter ilandstigningen, er fristen to år fra dødsdagen, men ikke mer enn tre år fra ilandstigningen; 5) for fordring på erstatning for tap av eller skade på reisegods, to år fra ilandstigningen, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted dersom det er senere; 6) for fordring på erstatning for forsinkelse med befordringen av passasjer eller reisegods eller med utleveringen av reisegods, to år fra den dag da passasjeren gikk i land eller reisegodset ble brakt i land eller utlevert; 7) 8) 9) for fordring på dekning av skader, tap eller kostnader i felleshavari, ett år fra den dag skipet kom til havn etter havariet, eller fra den dag havariet fant sted dersom skipet er gått tapt; 10) for fordring på bidrag til felleshavari, ett år fra dispasjens datum; 11) for fordring på den som er blitt personlig ansvarlig etter § 53 annet ledd eller § 63 annet ledd eller etter tvangsfullbyrdsloven § 11-16 annet ledd, den samme frist som gjelder for sjøpanteretten. <p>For regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr 3 er foreldelsesfristen ett år regnet fra den dag da fordringen ble betalt eller søksmål om den ble <i>reist, likevel</i> slik at ved regress i anledning av personskadekrav regnes fristen for regresskravet alltid fra den dag da erstatningskravet ble betalt.</p>	<p>§ 501. Foreldelsesfrister</p> <p>Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) for fordring på bergelønn og særlig vederlag, to år fra den dag bergingsforetaket ble avsluttet; 2) for fordring på andel av bergelønn eller særlig vederlag etter § 451 annet ledd, ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 451 fjerde ledd; 3) for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt, to år fra den dag da skaden ble voldt; 4) for fordring på erstatning for at en passasjer er død eller kommet til skade, to år fra den dag da passasjeren skulle ha gått i land eller gikk i land; har dødsfallet funnet sted etter ilandstigningen, er fristen to år fra dødsdagen, men ikke mer enn tre år fra ilandstigningen; 5) for fordring på erstatning for tap av eller skade på reisegods, to år fra ilandstigningen, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted dersom det er senere; 6) for fordring på erstatning for forsinkelse med befordringen av passasjer eller reisegods eller med utleveringen av reisegods, to år fra den dag da passasjeren gikk i land eller reisegodset ble brakt i land eller utlevert; 7) for fordring på erstatning for tap av eller skade på eller vedrørende gods eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, ett år fra den dag da godset skulle ha blitt utlevert eller ble utlevert; 8) for fordring på erstatning for tap ved at last er utlevert uten presentasjon av konnossement eller til feil person, ett år fra den dag da godset skulle ha vært utlevert, eller fra den dag da det ble utlevert dersom dette skjer på et senere tidspunkt; 9) for fordring på dekning av skader, tap eller kostnader i felleshavari, ett år fra den dag skipet kom til havn etter havariet, eller fra den dag havariet fant sted dersom skipet er gått tapt; 10) for fordring på bidrag til felleshavari, ett år fra dispasjens datum; 11) for fordring på den som er blitt personlig ansvarlig etter § 53 annet ledd eller § 63 annet ledd eller etter tvangsfullbyrdsloven § 11-16 annet ledd, den samme frist som gjelder for sjøpanteretten. <p>For regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr 7 og 8 er foreldelsesfristen ett år regnet fra den dag da fordringen ble betalt eller søksmål om den ble reist. Den samme frist gjelder for regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr 3, likevel slik at ved regress i</p>

	anledning av personskadekrav regnes fristen for regresskravet alltid fra den dag da erstatningskravet ble betalt.
<p>§ 501A. Frist for søksmål</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rettergang eller voldgift i forbindelse med krav eller tvister oppstått som en følge av manglende oppfyllelse av en forpliktelse etter kapittel 13 eller annen konvensjonslovgivning kan ikke innledes etter utløpet av en toårsfrist. Dette gjelder likevel ikke slike krav som er nevnt i § 261, § 268D, § 292A, § 292B og § 303. 2. Fristen regnes fra den dagen transportøren har utlevert godset eller, om det ikke er utlevert noe gods eller bare en del av godset er utlevert, fra den dagen godset senest skulle vært utlevert. Den dagen fristen regnes fra, teller ikke med. 3. Uten hensyn til fristutløp kan en part fremme sitt krav som innsigelse mot eller til motregning med et krav gjort gjeldende av den andre parten. 	<p>Art 62. Period of time for suit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years. 2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period. 3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.
<p>§ 501B. Forlenget frist for søksmål</p> <p>Fristen omhandlet i § 501A kan verken utsettes eller avbrytes, men den part kravet rettes mot kan på ethvert tidspunkt mens fristen løper forlenge den ved en erklæring til kravshaveren. Fristen kan forlenges ytterligere ved en eller flere nye erklæringer.</p> <p>Erklæring etter første ledd skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.</p>	<p>Art 63. Extension of time for suit</p> <p>The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations</p>
<p>§ 501C. Regress</p> <p>Om foreldelse av regresskrav gjelder lov 18. mai 1978 nr 18 om foreldelse av fordringer § 8.</p>	<p>Art 64. Action for indemnity</p> <p>An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.
<p>§ 501D. Søksmål mot den som navngis som transportør</p> <p>Sak mot bare-boat-befrakteren eller den som navngis som transportøren etter § 298 kan innledes etter at fristen omhandlet i § 501A er utløpt dersom dette skjer før kravet er foreldet etter lov 18. mai 1978 nr 18 om foreldelse av fordringer.</p>	<p>Art 65. Actions against the person identified as the carrier</p> <p>An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

	(b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.
§ 504. Lovvalg Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som <i>er regulert</i> i § 501 til § 501D reises her i riket.	§ 504. Lovvalg Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som nevnt i § 501 reises her i riket.
Sjøl. § 138. Omsorg for lasten m m	§ 138. Omsorg for lasten m m Skipsføreren skal på rederens vegne dra omsorg for lasten og i det hele vareta lasteierens tarv. I dette øyemed kan skipsføreren uten særskilt fullmakt inngå avtaler og opptre som saksøker etter reglene i § 266, jf § 339.
Sjøl. § 336. Lasting og stuing	§ 336. Lasting og stuing Dersom annet ikke følger av praksis i havnen, skal reisebefrakteren levere godset ved skipets side og reisebortfrakteren ta det om bord. Ved klausulene 1) fio (free in and out), skal reisebefrakteren sørge for lastingen, 2) liner terms (linjefartsvilkår), skal reisebortfrakteren sørge for lastingen. Reisebortfrakteren sørger for underlag og annet som trengs til stuingen og utfører denne. Om dekkslast gjelder § 263 tilsvarende. Er skipet på grunn av et forhold som reisebortfrakteren med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden, lagt på en lasteplass som ikke er sedvanlig, er reisebortfrakteren ansvarlig for de økte utgifter som dette medfører.
Sjøl. § 337. Levering av godset	§ 337. Levering av godset Godset skal leveres og lastes med tilbørlig hurtighet. Det skal leveres på slik måte og i slik stand at det lett og sikkert kan tas om bord, stues, befordres og losses. Bestemmelsene i §§ 256 til 259 gjelder tilsvarende.
Sjøl. § 339. Reisebortfrakters omsorgsplikt	§ 339. Reisebortfrakters omsorgsplikt Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet og for øvrig på forsvarlig måte. Bestemmelsene i §§ 262, 266 og 267 gjelder tilsvarende.
Sjøl. § 345. Mottakerens og reisebefrakters ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett	§ 345. Mottakerens og reisebefrakters ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett Ved å ta imot godset blir mottakeren ansvarlig for frakt og andre krav etter reglene i § 269. Reisebortfrakteren kan i alle tilfelle kreve betaling av reisebefrakteren etter reglene i § 273. Reisebortfrakteren har tilbakeholdsrett etter reglene i § 270.
Sjøl. § 346. Opplegging av godset	§ 346. Opplegging av godset Unnlater mottakeren å oppfylle vilkårene for utlevering av

	<p>godset, eller forsinket mottakeren lossingen slik at den ikke kan fullføres til avtalt tid eller for øvrig uten urimelig forsinkelse, har reisebortfrakteren rett til å losse godset og legge det opp under sikker forvaring for mottakerens regning. Mottakeren skal underrettes om opplegningen.</p> <p>Nekter mottakeren å ta imot godset, eller er mottakeren ikke kjent eller ikke å treffe, skal reisebortfrakteren så hurtig som mulig underrette reisebefrakteren. Melder mottakeren seg ikke så tidlig at lossingen kan fullføres til rett tid, skal reisebortfrakteren losse og legge opp godset. Mottakeren og reisebefrakteren underrettes om opplegningen.</p> <p>I underretning etter første og annet ledd skal det angis en rimelig frist etter hvis utløp reisebortfrakteren kan selge eller på annen måte råde over opplagt gods. Ved salg eller annen forføyning over godset gjelder § 272.</p>
Sjøl. § 351. Reisebortfrakters erstatningsansvar	<p>§ 351. Reisebortfrakters erstatningsansvar</p> <p>Oppstår det som følge av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfrakters side tap som ikke omfattes av § 347, gjelder §§ 275 og 276 tilsvarende. Bestemmelsen for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd gjelder ikke.</p>
Kommisjonsloven § 37	<p>§ 37.</p> <p>Har innkjøpskommisjonæren sendt godset til kommittenten, kan kommisjonæren hindre at godset blir overgitt til kommittenten eller dennes bo eller kreve det tilbake etter reglene i dekningsloven §§ 7-2 og 7-9 og sjøloven § 307. Har kommisjonæren gjort bruk av denne rett, kan han gjøre sin panterett i godset gjeldende etter §§ 33 og 34.</p> <p>Disse regler faar tilsvarende anvendelse paa salgskommissionæren, naar han har sendt tilbake gods, som han har hat til salg for kommittenten.</p>
<p>Sjøl. § 322. Avtalefrihet</p> <p>Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.</p> <p>Ved reisebefraktning i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige kan reglene i § 347 likevel ikke fravikes ved avtale m.v. til skade for reisebefrakteren. Om begrensninger i avtalefriheten i innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.</p> <p><i>Reglene i dette kapitlet innskrenker ikke det tvingende virkeområdet til kapittel 13 og de tilhørende foreldelsesbestemmelsene.</i></p>	<p>§ 322. Avtalefrihet</p> <p>Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.</p> <p>Ved reisebefraktning i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige kan reglene i § 347 ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster, reisebefrakter eller mottaker. Det samme gjelder bestemmelsene i § 501 første ledd nr 7 og annet ledd første punktum. Om begrensninger i avtalefriheten i innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.</p> <p>Ved befraktning i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd kan bestemmelsene i § 338 om utstedelse av konnossement ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster.</p> <p>Bestemmelsene i dette kapittel kan heller ikke fravikes ved avtale når dette følger av § 325, jf § 347 annet ledd og § 383 annet ledd.</p>

<p>Sjøl. § 325. <i>Trampkonnossementer og andre transportdokumenter under befraktningsavtaler</i></p> <p><i>Når bortfrakteren utsteder transportdokument, blir bortfrakteren ansvarlig som transportør etter kapittel 13 for så vidt dette følger av det kapitlet. Bestemmelser i befraktningsavtalen som ikke er tatt inn i transportdokumentet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson med mindre transportdokumentet viser til dem.</i></p>	<p>§ 325. <i>Trampkonnossement</i></p> <p>Utsteder bortfrakteren konnossement for gods som befordres med skipet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og utleveringen av godset i forholdet mellom bortfrakteren og en tredjeperson som innehar konnossementet. Bestemmelser i befraktningsavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson med mindre konnossementet viser til dem.</p> <p>Reglene om konnossement i §§ 295 til 307 gjelder også konnossement som nevnt i første ledd. Når det følger av § 253 at reglene i kapittel 13 skal gjelde for konnossementet, bestemmes bortfrakters ansvar og rettigheter overfor tredjepersoner av reglene i §§ 274 til 290, jf § 254.</p>
<p>Sjøl. § 335. <i>Godtgjørelse for overliggetid</i></p> <p>---</p> <p>Blir ikke godtgjørelsen betalt eller sikkerhet stilt, kan reisebortfrakteren gjøre anmerkning om kravet på transportdokumentet. Gjør reisebortfrakteren ikke det, kan reisebortfrakteren i stedet fastsette en rimelig betalingsfrist. Er beløpet ikke betalt innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren heve befraktningsavtalen og kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at reisen bortfaller.</p>	<p>§ 335. <i>Godtgjørelse for overliggetid</i></p> <p>Reisebortfrakteren har krav på særskilt godtgjørelse for overliggetid. Godtgjørelsen fastsettes under hensyn til frakten og den økning eller minskning av reisebortfrakters utgifter som følger av at skipet ligger stille.</p> <p>Godtgjørelsen forfaller ved påkrav.</p> <p>Blir ikke godtgjørelsen betalt eller sikkerhet stilt, kan reisebortfrakteren gjøre anmerkning om kravet på konnossementet. Gjør reisebortfrakteren ikke det, kan reisebortfrakteren i stedet fastsette en rimelig betalingsfrist. Er beløpet ikke betalt innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren heve befraktningsavtalen og kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at reisen bortfaller.</p>
<p>Sjøl. § 338. <i>Transportdokument</i></p> <p>Når godset er lastet, skal reisebortfrakteren eller skipsføreren eller den reisebortfrakteren ellers har bemyndiget, på forlangende utstede transportdokument som angir at godset er lastet om bord, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger. Bestemmelsene i kapittel 13 om transportdokumenter gjelder tilsvarende.</p> <p>Befrakteren kan kreve særskilte transportdokumenter for de enkelte deler av godset med mindre dette vil medføre vesentlig ulempe.</p> <p>Transportdokumentet endrer ikke avtalen mellom reisebortfrakteren og reisebefrakteren. Utstedes transportdokument med andre vilkår enn fastsatt i befraktningsavtalen, og dette medfører økt ansvar for reisebortfrakteren, skal reisebefrakteren holde reisebortfrakteren skadesløs.</p>	<p>§ 338. <i>Ombordkonnossement</i></p> <p>Når godset er lastet, skal reisebortfrakteren eller skipsføreren eller den reisebortfrakteren ellers har bemyndiget, på avlasters forlangende utstede ombordkonnossement, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger.</p> <p>Avlasteren kan kreve særskilte konnossementer for de enkelte deler av godset med mindre dette vil medføre vesentlig ulempe.</p> <p>Utstedes konnossement med andre vilkår enn fastsatt i befraktningsavtalen, og dette medfører økt ansvar for reisebortfrakteren, skal reisebefrakteren holde reisebortfrakteren skadesløs.</p>
<p>Sjøl. § 347. <i>Lasteskader. Forsinket utlevering</i></p> <p>Reisebortfrakteren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i reisebortfrakters varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd og § 280 annet ledd gjelder ikke. Reglene i § 286</p>	<p>§ 347. <i>Lasteskader. Forsinket utlevering</i></p> <p>Reisebortfrakteren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i reisebortfrakters varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd og § 280 annet ledd gjelder ikke. Reglene i § 286</p>

<p>gjelder tilsvarende.</p> <p><i>Om mottakerens og andres rett til å påberope seg reglene i kapittel 13 gjelder § 253 og § 254.</i></p>	<p>gjelder tilsvarende.</p> <p>Mottaker som ikke er reisebefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd. Har mottakeren konnossement utstedt av reisebortfrakteren, kan mottakeren også påberope reglene i § 325.</p>
<p>Sjøl. § 370. <i>Forsinket betaling av frakt m v</i></p> <p>---</p> <p>Ved avslutningen av en reise under kontrakten har bortfrakteren tilbakeholdsrett i lasten for de krav som skyldes etter kontrakten. I forhold til en tredjeperson som har <i>transportdokument</i> utstedt av bortfrakteren, gjelder dette bare hvis kravet er ført på <i>dokumentet</i>, jf § 325.</p>	<p>§ 370. <i>Forsinket betaling av frakt m v</i></p> <p>Blir frakt, overliggetidsgodtgjørelse eller andre krav etter kontrakten ikke betalt i rett tid, kan bortfrakteren fastsette en rimelig betalingsfrist. Er kravet ikke betalt innen fristens utløp, kan bortfrakteren stanse oppfyllelsen av kontrakten eller, dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd, heve kontrakten.</p> <p>Bortfrakteren kan kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at oppfyllelsen blir stanset eller, dersom kontrakten heves, at de gjenstående reiser bortfaller.</p> <p>Ved avslutningen av en reise under kontrakten har bortfrakteren tilbakeholdsrett i lasten for de krav som skyldes etter kontrakten. I forhold til en tredjeperson som har konnossement utstedt av bortfrakteren, gjelder dette bare hvis kravet er ført på konnossementet, jf § 325.</p>
<p>Sjøl. § 382. <i>Transportdokument</i></p> <p>Tidsbortfrakteren plikter å utstede <i>transportdokument</i> for lastet gods for den reise skipet skal utføre, med de vilkår som er vanlige i den fart det gjelder. <i>Bestemmelsene i kapittel 13 om transportdokumenter gjelder tilsvarende.</i></p> <p><i>Transportdokumentet endrer ikke avtalen mellom tidsbortfrakteren og tidsbefrakteren</i> Pådrar tidsbortfrakteren seg ansvar overfor innehaveren av <i>transportdokumentet</i> som går ut over ansvaret etter befraktningsavtalen, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs.</p> <p>Tidsbortfrakteren plikter ikke å følge krav fra tidsbefrakteren om å utlevere godset <i>i strid med reglene i kapittel 13</i> hvis dette vil være i strid med redelighet og god tro. Tidsbortfrakteren kan i alle tilfelle kreve sikkerhet for det ansvar slik utlevering kan medføre.</p>	<p>§ 382. <i>Konnossement</i></p> <p>Tidsbortfrakteren plikter å utstede konnossement for lastet gods for den reise skipet skal utføre, med de vilkår som er vanlige i den fart det gjelder. Pådrar tidsbortfrakteren seg derved ansvar overfor innehaveren av konnossementet som går ut over ansvaret etter befraktningsavtalen, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs.</p> <p>Tidsbortfrakteren plikter ikke å følge krav fra tidsbefrakteren om å utlevere godset til mottaker som ikke er legitimert, eller for øvrig i strid med konnossementet, hvis dette vil være i strid med redelighet og god tro. Tidsbortfrakteren kan i alle tilfelle kreve sikkerhet for det ansvar slik utlevering kan medføre.</p>
<p>Sjøl. § 383. <i>Lasteskader. Forsinket utlevering</i></p> <p>Tidsbortfrakteren er overfor tidsbefrakteren ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i tidsbortfrakters varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd og § 280 annet ledd gjelder ikke. Reglene i § 286 gjelder tilsvarende.</p> <p><i>Om mottakerens og andres rett til å påberope seg reglene i kapittel 13 gjelder § 253 og § 254.</i></p>	<p>§ 383. <i>Lasteskader. Forsinket utlevering</i></p> <p>Tidsbortfrakteren er overfor tidsbefrakteren ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i tidsbortfrakters varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd og § 280 annet ledd gjelder ikke. Reglene i § 286 gjelder tilsvarende.</p> <p>Mottaker som ikke er tidsbefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd. Har mottakeren konnossement utstedt av tidsbortfrakteren, kan mottakeren også påberope reglene i § 325.</p>
<p>Sjøl. § 391. <i>Forsinket betaling av tidsfrakt</i></p> <p>Blir tidsfrakten ikke betalt i rett tid, skal tidsbefrakteren betale</p>	<p>§ 391. <i>Forsinket betaling av tidsfrakt</i></p> <p>Blir tidsfrakten ikke betalt i rett tid, skal tidsbefrakteren betale forsinkelsesrenter fra forfall sammen med neste</p>

<p>forsinkelsesrenter fra forfall sammen med neste tidsfrakt.</p> <p>Blir tidsfrakten ikke betalt i tide, skal tidsbortfrakten underrette tidsbefrakteren om dette. Når underretningen er avsendt, kan tidsbortfrakten stanse oppfyllelsen av befrakningsavtalen, herunder nekte å laste gods eller utstede <i>transportdokument</i>. Er betalingen ikke mottatt innen 72 timer etter at underretningen ble avsendt, kan tidsbortfrakten heve avtalen.</p> <p>----</p>	<p>tidsfrakt.</p> <p>Blir tidsfrakten ikke betalt i tide, skal tidsbortfrakten underrette tidsbefrakteren om dette. Når underretningen er avsendt, kan tidsbortfrakten stanse oppfyllelsen av befrakningsavtalen, herunder nekte å laste gods eller utstede konnossement. Er betalingen ikke mottatt innen 72 timer etter at underretningen ble avsendt, kan tidsbortfrakten heve avtalen.</p> <p>Har tidsbortfrakten stanset oppfyllelsen av avtalen eller hevet den, kan tidsbortfrakten kreve erstatning med mindre tidsbefrakteren godtgjør at forsinkelsen med betalingen skyldes stans i samferdselen eller betalingsformidlingen eller en annen hindring som er utenfor tidsbefrakters kontroll, og som tidsbefrakteren ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller å unngå eller overvinne følgene av.</p> <p>Dersom tidsbefrakteren ikke betaler forfalt tidsfrakt, kan tidsbortfrakten kreve at tidsbefrakteren overdrar til tidsbortfrakten krav på frakt som tidsbefrakteren har i anledning av frembortfraktning av skipet.</p>
<p>Sjøl. § 401. Definisjoner</p> <p>---</p> <p>Med reisegods forstås gjenstand, herunder kjøretøy, som befordres i tilknytning til en avtale om passasjerbefordring. Reglene om reisegods får ikke anvendelse dersom godset befordres i henhold til <i>certeparti</i> eller annet dokument som vanligvis benyttes ved godsbefordring. Håndreisegods omfatter reisegods som passasjerer har i sin lugar, i sin varetekt eller i eller på sitt kjøretøy.</p> <p>---</p>	<p>§ 401. Definisjoner</p> <p>Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale, ervervsmessig eller mot vederlag, påtar seg befordring med skip av passasjerer eller av passasjerer og reisegods. Bortfrakten kan være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen.</p> <p>Med passasjer forstås den som skal befordres eller blir befordret med skip i henhold til befordringsavtale, samt den som med bortfrakters samtykke ledsager kjøretøy eller levende dyr som dekkes av en avtale om befordring av gods.</p> <p>Med reisegods forstås gjenstand, herunder kjøretøy, som befordres i tilknytning til en avtale om passasjerbefordring. Reglene om reisegods får ikke anvendelse dersom godset befordres i henhold til <i>certeparti</i>, konnossement eller annet dokument som vanligvis benyttes ved godsbefordring. Håndreisegods omfatter reisegods som passasjerer har i sin lugar, i sin varetekt eller i eller på sitt kjøretøy.</p>
<p>Kjøpsloven § 49</p> <p>---</p> <p>(3) Dersom det brukes <i>transportdokument</i> ved transporten av tingen til bestemmelsesstedet, eller transporten til kjøperen for øvrig skjer på slike vilkår at selgeren ikke kan rå over tingen etter betalingen, kan betaling kreves mot <i>transportdokument</i> eller annet bevis for at tingen blir transportert på slike vilkår. Dette gjelder selv om tingen ikke er kommet fram eller kjøperen ikke har hatt høve til å undersøke den.</p>	<p>§ 49.</p> <p>(1) Følger ikke betalingstiden av avtalen, skal kjøperen betale når selgeren krever det, men ikke før tingen blir overlevert kjøperen eller stilt til hans rådighet i samsvar med avtalen og loven.</p> <p>(2) Før kjøperen betaler har han likevel rett til å få undersøke tingen på vanlig måte, når dette ikke er uforenlig med den avtalte framgangsmåte for levering og betaling av kjøpesummen.</p> <p>(3) Dersom det brukes konnossement ved transporten av tingen til bestemmelsesstedet, eller transporten til kjøperen for øvrig skjer på slike vilkår at selgeren ikke kan rå over tingen etter betalingen, kan betaling kreves mot konnossement, fraktbrev eller annet bevis for at tingen blir</p>

	transportert på slike vilkår. Dette gjelder selv om tingen ikke er kommet fram eller kjøperen ikke har hatt høve til å undersøke den.
<p>Kommisjonsl. § 31</p> <p>En salgskommissionær, som har git kommittenten forskud paa kjøpesummen, eller som forøvrig i anledning av opdraget har noget krav paa kommittenten, har panteret for sit krav i det gods, som er sendt ham til salg, naar han selv eller nogen paa hans vegne er i besiddelse av godset eller av <i>transportdokument</i> av saadan art, at avsenderen ikke uten at forevise det kan raade over godset.</p>	<p>§ 31.</p> <p>En salgskommissionær, som har git kommittenten forskud paa kjøpesummen, eller som forøvrig i anledning av opdraget har noget krav paa kommittenten, har panteret for sit krav i det gods, som er sendt ham til salg, naar han selv eller nogen paa hans vegne er i besiddelse av godset eller av konnossement eller fragtbrev av saadan art, at avsenderen ikke uten at forevise det kan raade over godset.</p>
<p>§ 345. Mottakerens og reisebefrakterens ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett</p> <p><i>Mottakeren</i> blir ansvarlig for frakt og andre krav etter reglene i §§ 320 fg.</p> <p>Reisebortfrakteren kan i alle tilfelle kreve betaling av reisebefrakteren etter reglene i § 273.</p> <p>Reisebortfrakteren har tilbakeholdsrett etter reglene i § 270.</p>	<p>§ 345. Mottakerens og reisebefrakterens ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett</p> <p>Ved å ta imot godset blir mottakeren ansvarlig for frakt og andre krav etter reglene i § 269.</p> <p>Reisebortfrakteren kan i alle tilfelle kreve betaling av reisebefrakteren etter reglene i § 273.</p> <p>Reisebortfrakteren har tilbakeholdsrett etter reglene i § 270.</p>
<p>I lov 11. juni 1993 nr. 100: om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) tilføyes ny § 16:</p> <p>Departementet kan gi forskrift om transportvilkår for jernbanetransport innen Norge.</p> <p>Kapitteloverskriften endres til Kapittel V. <i>Transportvilkår</i></p>	<p>Kl.8.8</p> <p>---</p> <p>Ved forsinkelse, tap av dokumenter, samt ethvert annet tilfelle av uaktsom tilsidesettelse av annen kontraktsmessig forpliktelse, er CNs erstatningsansvar begrenset til Kundens dokumenterte og påregnelige tap, dog maksimum 1,2 ganger fraktbeløpet for lastbæreren.</p>
<p>Vegfraktloven § 35</p> <p>Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden, dog ikke utover <i>et beløp som svarer til to og en halv ganger fraktbeløpet</i>. Ved internasjonal befordring skal erstatningen likevel ikke overstige fraktbeløpet.</p> <p>---</p>	<p>§ 35.</p> <p>Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden, dog ikke utover fraktbeløpet.</p> <p>Erstatning utover det som følger av §§ 32-34 og første ledd i denne paragraf, kan kreves dersom avsenderen mot å betale slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, har fastsatt i fraktbrevet et beløp som angir hva en særlig interesse i riktig utlevering utgjør i tilfelle av tap eller skade eller oversitting av utleveringsfristen.</p>
<p>§ 10-22. Begrensninger i fraktførers ansvar</p> <p>---</p> <p>Ved befordring av gods er fraktførerens ansvar for tap på grunn av at godset forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt, begrenset til et beløp pr. kg fastsatt av departementet i forskrift. Ved transport innen Norge er ansvaret for forsinkelse likevel begrenset til to og en halv ganger fraktbeløpet. Dersom avsenderen ved overlevering av godset til fraktføreren særskilt angir verdien av godset og betaler fastsatte tilleggsavgifter, gjelder det oppgitte beløp som grense for fraktførerens ansvar. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren godtgjør at verdien er lavere enn det oppgitte beløp. Dersom bare en del av godset forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt, regnes bare den sammenlagte vekten av de berørte kolli med</p>	<p>§ 10-22. Begrensninger i fraktførers ansvar</p> <p>---</p> <p>Ved befordring av gods er fraktførerens ansvar for tap på grunn av at godset forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt, begrenset til et beløp pr. kg fastsatt av departementet i forskrift. Dersom avsenderen ved overlevering av godset til fraktføreren særskilt angir verdien av godset og betaler fastsatte tilleggsavgifter, gjelder det oppgitte beløp som grense for fraktførerens ansvar. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren godtgjør at verdien er lavere enn det oppgitte beløp. Dersom bare en del av godset forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt, regnes bare den sammenlagte vekten av de berørte kolli med når grensen for fraktførerens ansvar skal bestemmes. Dersom verdien av</p>

<p>når grensen for fraktførerens ansvar skal bestemmes. Dersom verdien av andre kolli som omfattes av samme luftfraktbrev, godskvittering eller registrering på annen måte jf. § 10-5 annet ledd påvirkes, skal disse kolliene regnes med.</p> <p>Ansvarsbegrensningene i annet og tredje ledd kommer ikke til anvendelse dersom det godtgjøres at fraktføreren selv eller hans tilsatte eller andre han svarer for, under utførelse av deres tjeneste eller verv har forårsaket skaden med forsett eller grovt uaktsomt med forståelse av at skade sannsynligvis ville bli voldt.</p>	<p>andre kolli som omfattes av samme luftfraktbrev, godskvittering eller registrering på annen måte jf. § 10-5 annet ledd påvirkes, skal disse kolliene regnes med.</p> <p>Ansvarsbegrensningene i annet og tredje ledd kommer ikke til anvendelse dersom det godtgjøres at fraktføreren selv eller hans tilsatte eller andre han svarer for, under utførelse av deres tjeneste eller verv har forårsaket skaden med forsett eller grovt uaktsomt med forståelse av at skade sannsynligvis ville bli voldt.</p>
<p>§ 193. Kanalisering av ansvar, mm</p> <p>Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade kan bare fremsettes etter reglene i dette kapitlet.</p> <p>Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:</p> <ol style="list-style-type: none"> medlem av besetningen, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for, losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet, rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, <i>avsender</i>, avlaster, eier eller mottaker av lasten, noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet, noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av § 191, eller ansatte hos personer som er omfattet av bokstav b, c, d og e, eller andre som personer som nevnt i bokstav b, c, d eller e svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. <p>unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.</p> <p>Regressansvar for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot noen som omfattes av reglene i andre ledd bokstav a, b, d, e eller f, med mindre vedkommende har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.</p>	<p>§ 193. Kanalisering av ansvar, mm</p> <p>Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade kan bare fremsettes etter reglene i dette kapitlet.</p> <p>Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:</p> <ol style="list-style-type: none"> medlem av besetningen, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for, losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet, rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten, noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet, noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av § 191, eller ansatte hos personer som er omfattet av bokstav b, c, d og e, eller andre som personer som nevnt i bokstav b, c, d eller e svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. <p>unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.</p> <p>Regressansvar for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot noen som omfattes av reglene i andre ledd bokstav a, b, d, e eller f, med mindre vedkommende har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.</p>
<p>§ 10. Kondemnasjon</p> <p><i>Et skip anses for ikke å kunne repareres</i></p> <ol style="list-style-type: none"> når det ikke kan repareres der det er, eller på et sted det kan flyttes til, når det ikke er istandsetting verd fordi verdien i skadd tilstand med tillegg av påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert 	<p>§ 10. Kondemnasjon</p> <p>Som uistandsettelig anses et skip</p> <ol style="list-style-type: none"> når det ikke kan repareres der det er, eller på et sted det kan flyttes til, når det ikke er istandsetting verd fordi verdien i skadd tilstand med tillegg av påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert

<p>stand.</p> <p>Et skip som ikke kan repareres kan av eieren forlanges solgt gjennom namsmyndigheten etter reglene om tvangssalg så langt de passer, med den virkning at sjøpanterett og alle andre heftelser i skipet bortfaller. Bestemmelsen i tvangsfyllbyrdsloven § 11-20 om det minste bud som kan stadfestes, gjelder ikke.</p>	<p>stand.</p> <p>Et uistandsettelig skip kan av eieren forlanges solgt gjennom namsmyndigheten etter reglene om tvangssalg så langt de passer, med den virkning at sjøpanterett og alle andre heftelser i skipet bortfaller. Bestemmelsen i tvangsfyllbyrdsloven § 11-20 om det minste bud som kan stadfestes, gjelder ikke.</p>
<p>§ 350. Tap av skipet</p> <p>Gjelder befraktningsavtalen et bestemt skip og dette går tapt eller ødelagt slik at det ikke kan repareres, plikter reisebortfrakteren ikke å utføre reisen. I så fall kan reisebortfrakteren ikke kreve å utføre reisen med et annet skip, selv om avtalen tillater reisebortfrakteren å sette inn et annet skip enn det avtalte.</p>	<p>§ 350. Tap av skipet</p> <p>Gjelder befraktningsavtalen et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig, plikter reisebortfrakteren ikke å utføre reisen. I så fall kan reisebortfrakteren ikke kreve å utføre reisen med et annet skip, selv om avtalen tillater reisebortfrakteren å sette inn et annet skip enn det avtalte.</p>
<p>§ 384. Forsinkelse og annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side</p> <p>---</p> <p>Tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som skyldes at skipet går tapt eller blir ødelagt slik at det ikke kan repareres, eller at det ikke blir holdt i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, når dette skyldes feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen tidsbortfrakteren svarer for. Det samme gjelder tap som skyldes feil eller forsømmelse ved medvirkning som nevnt i § 381 annet ledd, ved utførelsen av tidsbefrakterens ordrer eller ved annet kontraktsbrudd.</p>	<p>§ 384. Forsinkelse og annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side</p> <p>Holdes skipet ikke i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, eller utføres reisene for sent, eller foreligger annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side, kan tidsbefrakteren heve befraktningsavtalen dersom kontraktsbruddet medfører at formålet med avtalen blir vesentlig forfeilet. Vil tidsbefrakteren heve avtalen, må tidsbefrakteren gi melding om det uten ugrunnet opphold etter å ha fått eller må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør tidsbefrakteren ikke det, går hevningsretten tapt.</p> <p>Tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som skyldes at skipet går tapt eller blir uistandsettelig eller at det ikke blir holdt i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, når dette skyldes feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen tidsbortfrakteren svarer for. Det samme gjelder tap som skyldes feil eller forsømmelse ved medvirkning som nevnt i § 381 annet ledd, ved utførelsen av tidsbefrakterens ordrer eller ved annet kontraktsbrudd.</p>
<p>Sjøl. § 393. Tap av skipet m v</p> <p>Går skipet tapt eller blir det ødelagt slik at det ikke kan repareres, faller befraktningsavtalen bort selv om tidsbortfrakteren etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte. Det samme gjelder i tilfelle av rekvisisjon eller liknende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.</p> <p>---</p>	<p>§ 393. Tap av skipet m v</p> <p>Går skipet tapt eller blir uistandsettelig, faller befraktningsavtalen bort selv om tidsbortfrakteren etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte. Det samme gjelder i tilfelle av rekvisisjon eller liknende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.</p> <p>Blir skipet borte uten at det kan opplyses når ulykken inntraff, skal tidsfrakt betales for 24 timer etter siste underretning om skipet.</p>
<p>Sjøl. § 413. Hindringer på skipets side før avgang</p> <p>Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette før reisen er begynt går tapt eller blir ødelagt slik at det ikke kan repareres, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.</p> <p>---</p>	<p>§ 413. Hindringer på skipets side før avgang</p> <p>Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig før reisen er begynt, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.</p> <p>Blir skipets avgang fra det sted hvor reisen begynner,</p>

	vesentlig forsinket, kan passasjeren heve avtalen.
<p>Sjøl. § 414. Opphold under reisen</p> <p>Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjeren skal <i>vente, plikter</i> bortfrakteren å sørge for at passasjeren og dennes reisegods blir befordret til bestemmelsesstedet på hensiktsmessig måte, og å bære de utgifter som dette medfører. <i>Det samme gjelder om skipet etter at en del av reisen er utført, går tapt eller blir det ødelagt slik at det ikke kan repareres.</i> Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjeren heve avtalen.</p> <p>---</p>	<p>§ 414. Opphold under reisen</p> <p>Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjeren skal vente, eller går skipet tapt eller blir det uistandsettelig etter at en del av reisen er utført, plikter bortfrakteren å sørge for at passasjeren og dennes reisegods blir befordret til bestemmelsesstedet på hensiktsmessig måte, og å bære de utgifter som dette medfører. Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjeren heve avtalen.</p> <p>Må passasjeren i en mellomhavn oppholde seg i land på grunn av havari eller andre hindringer på skipets side, skal bortfrakteren sørge for passende kost og losji og bære de utgifter som dette medfører.</p>
<p>§ 18. Sjømannens plikter og rettigheter når skipet går tapt.</p> <p>Når skipet går tapt ved sjøulykke, eller når det etter en <i>sjøulykke er blitt ødelagt slik at det ikke kan repareres</i>, plikter sjømannen å ta del i bergningen. Skal sjøulykken undersøkes av undersøkelsesmyndigheten jf. sjøloven § 473, plikter sjømannen, mot hyre og underhold, å møte for undersøkelsesmyndigheten.</p> <p>----</p>	<p>§ 18. Sjømannens plikter og rettigheter når skipet går tapt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Når skipet går tapt ved sjøulykke, eller når det etter sjøulykke blir uistandsettelig, plikter sjømannen å ta del i bergningen. Skal sjøulykken undersøkes av undersøkelsesmyndigheten jf. sjøloven § 473, plikter sjømannen, mot hyre og underhold, å møte for undersøkelsesmyndigheten. <p>Dersom sjømannen ikke kan omplasseres til tjeneste på et annet skip, har han rett til fri reise med underhold til bostedet. Sjømannen har rett til å få dekket utgiftene til nødvendige klær til reisen. Staten garanterer for dekning av utgifter til klær og reise. For de som er ansatt for en bestemt reise gjelder § 12 nr. 2 annet ledd tilsvarende.</p> <p>Nødvendiggjør sjøulykken at ansettelsesforholdet må bringes til opphør, har sjømannen krav på oppsigelse med en måneds frist. Sjømannen har dessuten rett til hyre så lenge han er arbeidsledig som følge av forliset, men ikke utover 1 måned etter oppsigelsesfristens utløp. Fristen regnes fra den dag han mottok oppsigelsen, men tidligst fra den dag hans plikter opphører etter første ledd.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Skipsføreren har plikt til å bli til stede og sørge for ordningen av de anliggender som vedrører skipet, de ombordværende eller lasten. <p>For skipsførere kan avtalt lengre oppsigelsesfrist settes ned til tre måneder. Er det i tariffavtale bestemt en kortere oppsigelsesfrist enn her nevnt gjelder denne.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Kongen kan gi nærmere forskrift til gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.

8 Utkast til vedtak om ratifikasjonssamtykke

Utkast

til vedtak om ratifikasjon av De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs

Stortinget samtykker til ratifikasjon av De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs.

9 Lovspeil

Se nå/ foreløpig nummerering	RR	GI sjølov	Anmerkninger (*=deklaratorisk i dag)
253		253	Transport med skip av gods fordelt på flere reiser
265A		256	Undersøkelse av pakningen, sml art 23
295A		259	* Kvittering for transportørens mottakelse av godset, sml art 44
268B		262	Tredje ledd om transportørens underretningsplikt ved skade
268C		266	* Tiltak på lasteiers vegne
268D		267	* Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner
305B		268	Rett (bare) for legitimert mottaker til å undersøke godset.
276		278	Tredje ledd om at forsinkelse på 60 dager regnes som tap
261		289	Felleshavaribidrag
284B		293	Gjennomgangskonnossement
301B		300	Andre ledd om back letters
301B		301	Annet ledd om ugyldige regressavtaler
321B		310	Fjerde ledd om søksmål i Norge
284A		285	
284B		264	*
284C		265	*
292A		261	*

292B		260	*
303		300	
310A		303	
310B		305	
310C		306	
310D		307	
310E		-	
312C		273	*
322		310	
251	1	251	
251(15)	1(15)	292	Første ledd om definisjon av konnossement
295	10	-	
264	11	-	
271	12	274	
271	12	285	
265	13	262	
266	14	262	
268	15	257	
268	15	291	
269	16	291	
272	17	275	
272	17	276	
273	18	285	
274	19	286	
258	2	-	
275	20	287	
276	21	278	
278	22	279	
279	23	288	
277	24	-	
267	25	263	
267	25	284	
284	26	-	
285	27	255	*
280	28	-	
286	28	-	
286	28	258	*
287	29	257	
287	29	258	*
passim	3	-	
288	30	290	
289	31	301	
290	32	257	
290	32	291	
291	33	-	
292	34	290	
296	35	294	
297	36	296	
297	36	309	
298	37	285	
298	37	295	
299	38	296	
300	39	297	
300	39	298	

300	39	299	
270	4	282	
288	4	-	
301	40	298	
301	40	299	
302	41	299	
302	41	309	
321B	42	299	
305	43	-	
305	43	268	*
306	44	304	
307	45	308	
308	46	302	
309	47	302	
310	47	-	
311	48	271	*
311	48	272	*
312B	49	270	*
252	5	252	
313	50		
314	51	-	
315	52	-	
316	53	-	
317	54	-	
318	55	280	
319	56	-	
320	57	-	
321, 321A, 321B, 325	58	292	Tredje ledd om kontraktsreguleringen i konnossementet
321A	58	269	*
281	59	280	
281	59	281	
253	6	253	
282	60	280	
283	61	283	
501A	62	501	
501B	63	501	
501C	64	501	
501D	65	501	
322B	66	310	
323	67	310	
324	68	310	
325	69	310	
254	7	-	
326	70	310	
327	71	310	
328	72	310	
329	73	310	
-	74	-	
331	75	311	
332	76	311	
333	77	311	
-	78	-	
255	79	254	

293	8	-	
256	80	-	
257	81	254	
257	81	277	
259	82	-	
260	83	-	
261	84	254	
262	85	-	
152	86	152	
294	9	-	

10 Konvensjonen på engelsk og i norsk oversettelse

Konvensjon om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs

De stater som er part i denne konvensjon,

som på ny bekrefter sin overbevisning om at internasjonal handel, basert på likeverd og gjensidig nytte, er en viktig faktor for å kunne fremme vennskapelige forbindelser statene imellom,

som er overbevist om at arbeidet med en gradvis harmonisering av den internasjonale handelsretten og med å gjøre den mer ensartet ved å redusere eller fjerne de rettslige hindringene for internasjonal handelsstrømmer, bidrar til et universelt økonomisk samarbeid mellom alle stater på grunnlag av likeverd, rettferdighet og felles interesser, og til velferd for alle folk,

som erkjenner at Den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer, undertegnet i Brussel 25. august 1924, og dens protokoller, og De forente nasjoners konvensjon om sjøtransport av gods, undertegnet i Hamburg 31. mars 1978, har vært viktige bidrag til harmoniseringen av lovverket for sjøtransport av gods,

som er oppmerksomme på den teknologiske og kommersielle utviklingen som har funnet sted etter vedtakelsen av disse konvensjonene, og behovet for å konsolidere og modernisere dem,

som merker seg at sendere og transportører ikke nyter godt av en bindende, universell ordning som kan bidra til godt fungerende transportavtaler for sjøtransport som også involverer andre transportmidler,

som mener at vedtakelsen av ensartede regler for internasjonale transportavtaler for transport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs, vil gi større rettslig forutsigbarhet, effektivisere den internasjonale godstransporten og gi nye muligheter for tidligere fjerntliggende parter og markeder, og dermed spille en avgjørende rolle i arbeidet med å fremme handel og økonomisk utvikling, både i det enkelte land og internasjonalt,

er blitt enige om følgende:

KAPITTEL 1 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1 Definisjoner

I denne konvensjon betyr:

1. "transportavtale"; en avtale der en transportør mot frakt forplikter seg til å transportere gods fra ett sted til et annet. Avtalen skal gjelde sjøtransport, og kan også i tillegg gjelde transport med andre transportmidler.
2. "kvantumskontrakt"; en transportavtale som gjelder transport av en bestemt mengde gods i flere forsendelser over et avtalt tidsrom. Mengden kan fastsettes som et minimum, et maksimum eller innenfor visse rammer.
3. "linjefart"; en transporttjeneste som tilbys allmennheten ved annonsering eller liknende publisering, og som omfatter transport med skip i linjefart mellom nærmere angitte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige rutetabeller over avganger.
4. "ikke-linjefart"; all transport som ikke er linjefart.
5. "transportør"; den som inngår en transportavtale med en sender.
6. a) "utførende part"; en person som ikke er transportøren, men som utfører eller påtar seg å utføre noen av transportørens plikter i henhold til en transportavtale, med hensyn til mottak, lasting, håndtering, stuing,

transport, ivaretagelse, lossing eller levering av gods, i den grad vedkommende, direkte eller indirekte, gjør dette på anmodning fra transportøren eller under transportørens tilsyn eller kontroll.

b) Uttrykket "utførende part" omfatter ikke den som, direkte eller indirekte, er engasjert av en sender, en formell sender, den kontrollerende part eller mottakeren, i stedet for av transportøren.

7. "maritim utførende part"; en utførende part, i den grad vedkommende utfører eller påtar seg å utføre noen av transportørens forpliktelser i tidsrommet fra godset kommer til skipets lastehavn og til det forlater skipets lossehavn. En innenriks transportør er en maritim utførende part bare dersom vedkommende utfører eller påtar seg å utføre tjenester utelukkende innenfor et havneområde.

8. "sender"; en person som inngår en transportavtale med en transportør.

9. "formell sender"; en person som ikke er sender, men som godtar å stå oppført som "sender" i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokumentet.

10. "innehaver":

a) den som er i besittelse av et omsettelig transportdokument, og i) dersom dokumentet er et ordredokument, står oppført der som sender eller mottaker, eller er den som dokumentet er behørig utstedt til, eller ii) dersom dokumentet er et ordredokument in blanco eller et ihendehaverdokument, er dokumentets ihendehaver, eller

b) den som et omsettelig elektronisk transportdokument er utstedt eller overført til etter framgangsmåtene i artikkel 9 nr. 1.

1. "mottaker"; den som har rett til å få godset utlevert i henhold til en transportavtale eller et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
2. Med "rett til kontroll" over godset; retten, i henhold til transportavtalen, til å gi transportøren instruks om godset i samsvar med kapittel 10.
3. "kontrollerende part"; den som i henhold til artikkel 51 er berettiget til å utøve retten til kontroll.
4. "transportdokument"; et dokument som transportøren har utstedt i henhold til en transportavtale, og

- a) som beviser at transportøren eller en utførende part har mottatt gods i henhold til transportavtalen, og
 - b) som beviser eller inneholder en transportavtale.
1. "omsettelig transportdokument"; et transportdokument som, med uttrykk som "til ordre" eller "omsettelig" eller med annen egnet ordlyd som har samme virkning etter den lov som får anvendelse for dokumentet, angir at godset er sendt etter ordre fra sender, etter ordre fra mottaker, eller fra ihendehaver, og der det ikke uttrykkelig er angitt at det dreier seg om et "ikke-omsettelig" dokument.
 2. "ikke-omsettelig transportdokument"; et transportdokument som ikke er et omsettelig transportdokument.
 3. "elektronisk kommunikasjon"; informasjon som er fremstilt, sendt, mottatt eller lagret elektronisk, optisk, digitalt eller på liknende måte, med det resultat at den oversendte informasjonen er tilgjengelig for senere bruk.
 4. "elektronisk transportdokument"; informasjon i en eller flere meldinger som en transportør har sendt elektronisk i henhold til en transportavtale, herunder informasjon som logisk hører sammen med det elektroniske transportdokumentet, som vedlegg eller på annen måte knyttet til det elektroniske transportdokumentet samtidig med eller etter at det ble utstedt av transportøren, slik at det inngår som en del av det elektroniske transportdokumentet,
 - a) som beviser at transportøren eller en utførende part har mottatt gods i henhold til en transportavtale, og
 - b) som beviser eller inneholder en transportavtale.
19. "omsettelig elektronisk transportdokument"; et elektronisk transportdokument som:
- a) med uttrykk som "til ordre" eller "omsettelig" eller med annen egnet ordlyd som har samme virkning etter den lov som får anvendelse på dokumentet, angir at godset er sendt etter ordre fra sender eller etter ordre fra mottaker, og der det ikke uttrykkelig er angitt at det dreier seg om et "ikke-omsettelig" dokument, og
 - b) benyttes i samsvar med kravene i artikkel 9 nr. 1.
1. "ikke-omsettelig elektronisk transportdokument"; et elektronisk transportdokument som ikke er et omsettelig transportdokument.
 2. "utstedelse" av et omsettelig elektronisk transportdokument; utstedelse av dokumentet etter framgangsmåter som sikrer at det er undergitt eksklusiv kontroll, fra det opprettes og til det opphører å ha noen virkning eller gyldighet.
 3. "overdragelse" av et omsettelig elektronisk transportdokument; overdragelse av den eksklusive kontrollen over dokumentet.
 4. "avtaleopplysninger"; alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, underskrifter og påtegninger) som står i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
 5. "goods"; alle typer varer og artikler som en transportør forplikter seg til å transportere i henhold til en transportavtale, herunder emballasje og alt utstyr og alle containere som ikke er skaffet til veie av eller på vegne av transportøren.
 6. "skip"; ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.
 7. "container"; enhver type container, transportabel tank eller pall, eller tilsvarende lasteenhet som benyttes til å stue gods, samt alt utstyr som hører til enheten.
 8. "kjøretøy"; et kjøretøy til godstransport på vei eller med jernbane.
 9. "frakt"; den godtgjørelse som transportøren skal ha for godstransport i henhold til en transportavtale.

10. "bosted"; a) et sted der et selskap eller en annen juridisk person eller sammenslutning av fysiske eller juridiske personer i) har sitt vedtektsbestemte sete, eller er registrert eller har sitt registrerte hovedkontor, alt etter som, ii) har sin hovedadministrasjon, eller iii) har sitt hovedforretningssted, og b) stedet der en fysisk person har sitt faste opphold.
11. "kompetent domstol"; en domstol i en konvensjonsstat som, i henhold til vernetingsreglene i denne staten, har domsmyndighet over tvisten.

Artikkel 2 Tolkningen av denne konvensjon

I tolkningen av denne konvensjon skal det tas hensyn til dens internasjonale karakter, og til behovet for å fremme en ensartet anvendelse og sikre tilliten til internasjonal handel.

Artikkel 3 Formkrav

Meldinger, bekreftelse, samtykke, avtale, erklæring og andre underretninger nevnt i artikkel 19 nr. 2, artikkel 23 nr. 1 til 4, artikkel 36 nr. 1 bokstav b), c) og d), artikkel 40 nr. 4 bokstav b), artikkel 44, artikkel 48 nr. 3, artikkel 51 nr. 1 bokstav b), artikkel 59 nr. 1, artikkel 63 og 66, artikkel 67 nr. 2, artikkel 75 nr. 4, og artikkel 80 nr. 2 og 5, skal foreligge skriftlig. Det kan for disse formål benyttes elektronisk kommunikasjon, forutsatt at både underretningens avsender og mottaker av erklæringen samtykker.

Artikkel 4 Innsigelse og ansvarsgrenser

1. Enhver bestemmelse i denne konvensjon som kan gi transportøren rett til innsigelse eller ansvarsgrense, får anvendelse i forbindelse med enhver rettergang eller voldgift, enten dette er hjemlet i kontrakt, i bestemmelser om erstatning utenfor kontraktforhold eller på annen måte, som er innledet i forbindelse med tap av, skade på eller forsinket levering av gods som omfattes av en transportavtale, eller manglende oppfyllelse av enhver annen forpliktelse etter denne konvensjon, overfor:

- a) transportøren eller en maritim utførende part,
- b) skipsføreren, besetningen eller enhver annen person som utfører tjenester om bord i skipet, eller
- c) arbeidstaker hos transportøren eller en maritim utførende part.

2. Enhver bestemmelse i denne konvensjon som kan gi sender eller den formelle sender rett til innsigelse, får anvendelse i forbindelse med enhver rettergang eller voldgift, enten dette er hjemlet i kontrakt, i bestemmelser om erstatning utenfor kontraktforhold eller på annen måte, som er innledet mot sender, den formelle sender eller deres underleverandører, agenter eller arbeidstakere.

KAPITTEL 2 VIRKEOMRÅDE

Artikkel 5 Alminnelig virkeområde

1. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 6 får denne konvensjon anvendelse på transportavtaler der mottakssted og utleveringssted ligger i forskjellig stater, og lastehavn og lossehavn for samme forsendelse til sjøs ligger i forskjellig stater, dersom det følger av transportavtalen at ett av følgende steder ligger i en konvensjonsstat:

- a) mottaksstedet,
- b) lastehavnen,
- c) utleveringsstedet, eller
- d) lossehavnen.

2. Denne konvensjon får anvendelse uten hensyn til nasjonaliteten til fartøyet, transportøren, de utførende parter, senderen, mottakeren eller andre involverte parter.

Artikkel 6 Særlige unntak

1. Denne konvensjon får ikke anvendelse på følgende avtaler om linjefart:

- a) certepartier, og
- b) andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip.

2. Denne konvensjon får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre:

- a) det ikke foreligger noen certepartiavtale eller annen avtale mellom partene om hel- eller delbefraktning av skip, og
- b) det er utstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Artikkel 7 Anvendelse for visse parter

Uten hensyn til artikkel 6 får denne konvensjon anvendelse mellom transportør og mottaker, kontrollerende part eller innehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet eller en annen transportavtale som faller utenfor denne konvensjonen. Denne konvensjon får imidlertid ikke anvendelse mellom de opprinnelige partene i en transportavtale som er unntatt i henhold til artikkel 6.

KAPITTEL 3 ELEKTRONISK TRANSPORTDOKUMENT

Artikkel 8 Bruk av elektronisk transportdokument og dets virkning

Med forbehold for de krav som er angitt i denne konvensjon,

- a) kan alt som skal tas inn i et transportdokument etter denne konvensjon, nedfelles i et elektronisk transportdokument, forutsatt at utstedelse og påfølgende bruk av det elektroniske transportdokumentet skjer med transportørens og senderens samtykke, og
- b) har utstedelse av, eksklusiv kontroll over eller overføring av et elektronisk transportdokument samme virkning som utstedelse, besittelse eller overføring av et transportdokument.

Artikkel 9 Bestemmelser om bruk av omsettelig elektronisk transportdokument

1. Bruk av et omsettelig elektronisk transportdokument skal skje i henhold til bestemmelser som fastsetter:

- a) hvilken metode som skal benyttes ved utstedelse og overføring av dokumentet til ny innehaver,
 - b) tiltak for å sikre at det omsettelige elektroniske transportdokumentet bevarer sin rettmessighet,
 - c) på hvilken måte innehaveren kan bevise at vedkommende virkelig er innehaveren,
- og
- d) på hvilken måte det kan bekreftes at godset er utlevert til innehaveren, eller at det elektroniske transportdokumentet ikke lenger har virkning eller gyldighet, i henhold til artikkel 10 nr. 2 eller artikkel 47 nr. 1 bokstav a) ii) og bokstav c).
2. Bestemmelsene i nr. 1 skal være oppgitt i avtaleopplysningene og lett kunne bringes på det rene.

Artikkel 10 Bytting av et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument

1. Dersom det er utstedt et omsettelig transportdokument, og transportøren og innehaveren er enige om å bytte det ut med et omsettelig elektronisk transportdokument, skal:
- a) innehaveren levere det omsettelige transportdokumentet, eller samtlige transportdokumenter om det er utstedt mer enn ett, tilbake til transportøren,
 - b) transportøren utstede et omsettelig elektronisk transportdokument til innehaveren, med en erklæring om at det erstatter det omsettelige transportdokumentet, og
 - c) det omsettelige transportdokumentet opphører deretter å ha virkning eller gyldighet.
2. Dersom det er utstedt et omsettelig elektronisk transportdokument, og transportøren og innehaveren er enige om å bytte det ut med et omsettelig transportdokument, skal:
- a) transportøren, i stedet for det elektroniske transportdokumentet, utstede til innehaveren et omsettelig transportdokument, som er påført en erklæring om at det erstatter det omsettelige elektroniske transportdokumentet, og
 - b) det elektroniske transportdokumentet opphører deretter å ha virkning eller gyldighet.

KAPITTEL 4 TRANSPORTØRENS FORPLIKTELSE

Artikkel 11

Transport og utlevering av godset

Transportøren skal, i henhold til denne konvensjon og i samsvar med vilkårene i transportavtalen, transportere godset til bestemmelsesstedet og levere det til mottakeren.

Artikkel 12 Transportørens ansvarsperiode

1. Transportøren er ansvarlig for godset i henhold til denne konvensjon fra det tidspunkt transportøren eller en utførende part mottar godset til transport, og til det utleveres.
2. a) Dersom lov eller regulering på mottaksstedet krever at godset skal overleveres til en myndighet eller en annen tredjepart og transportøren kan hente det der, begynner transportørens ansvarsperiode når transportøren henter godset hos denne myndighet eller denne tredjepart.
- b) Dersom lov eller regulering på utleveringsstedet krever at transportøren skal overlevere godset til en myndighet eller en annen tredjepart og mottakeren kan hente det der, opphører transportørens ansvarsperiode når transportøren overleverer godset til denne myndighet eller denne tredjepart.
3. For å kunne fastslå transportørens ansvarsperiode, kan partene bli enige om tid og sted for mottak og utlevering av godset, men en bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den grad den fastsetter at:
 - a) tidspunktet for mottakelse av godset skal fastsettes til et tidspunkt etter at den første innlastingen begynner i henhold til transportavtalen, eller
 - b) tidspunktet for utlevering av godset skal fastsettes til et tidspunkt før den endelige lossingen er avsluttet i henhold til transportavtalen.

Artikkel 13 Særlige forpliktelser

1. Transportøren skal i ansvarsperioden, slik denne er definert i artikkel 12, og i henhold til artikkel 26, med omhu og aktsomhet motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, ivareta, losse og utlevere godset.
2. Uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel, og med forbehold for øvrige bestemmelser i kapittel 4 og kapittel 5 til 7, kan transportøren og senderen bli enige om at sender, den formelle sender eller mottaker skal laste, håndtere, stue eller losse godset. En slik avtale skal framgå av avtaleopplysningene.

Artikkel 14 Særlige forpliktelser under sjøreisen

Transportøren må utvise tilbørlig aktsomhet før, i begynnelsen av og under sjøreisen ved å

- a) sørge for at skipet er og holder seg sjødyktig,
- b) sørge for at skipet har tilstrekkelig bemanning, utstyr og forsyninger før og under hele reisen, og
- c) sørge for at lasterom og alle andre deler av skipet der godset transporteres, og alle containere som er skaffet til veie av transportøren og som godset transporteres i eller på, er og holder seg i god stand og trygge med henblikk på mottak, transport og oppbevaring.

Artikkel 15 Farlig gods

Uten hensyn til artikkel 11 og 13 kan transportøren eller en utførende part nekte å motta eller laste gods, og kan treffe andre rimelige tiltak, herunder å losse, destruere eller uskadeliggjøre godset, dersom godset, i det tidsrom transportøren har ansvar, utgjør eller med rimelig sannsynlighet kan utgjøre en reell fare for personer, eiendom eller miljø.

Artikkel 16 Oppofrelse av gods under sjøreisen

Uten hensyn til artikkel 11, 13 og 14 kan transportøren eller en utførende part kaste gods overbord når oppofrelsen er fornuftig av hensyn til den felles sikkerhet eller for å unngå fare for tap av menneskeliv eller eiendeler som er involvert i det felles sjøforetaket.

KAPITTEL 5 TRANSPORTØRENS ANSVAR VED TAP, SKADE ELLER FORSINKELSE

Artikkel 17 Ansvarsgrunnlaget

1. Transportøren er ansvarlig for tap av eller skade på godset, og for forsinket levering, dersom saksøker godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen, eller hendelsen eller omstendigheten som forårsaket eller bidro til dette, fant sted i løpet av transportørens ansvarsperiode, slik denne er definert i kapittel 4.
2. Transportøren fritas helt eller delvis for ansvar etter nr. 1 i denne artikkel dersom transportøren godtgjør at årsaken, eller en av årsakene, til tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes transportøren selv eller noen annen person nevnt i artikkel 18.
3. Transportøren fritas også helt eller delvis for ansvar etter nr. 1 i denne artikkel dersom transportøren, i stedet for å bevise uskyld som omhandlet i nr. 2 i denne artikkel, godtgjør at

en eller flere av følgende hendelser eller omstendigheter helt eller delvis forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen:

a) naturkatastrofe, b) sjøens farer eller ulykker, c) krig, fiendtligheter, væpnet konflikt, sjørøveri, terrorisme, opprør og sivile

uroligheter, d) karantenerestriksjoner, inngripen fra, eller hindringer skapt av statlige eller andre offentlige myndigheter, ledere eller folkegrupper, herunder ved at skipet holdes tilbake, holdes i arrest eller beslaglegges, og dette ikke skyldes

transportøren eller noen annen person nevnt i artikkel 18, e) streik, lockout, arbeidsstans

eller hindring i arbeidet, f) brann om bord, g) skjulte mangler som ikke kunne oppdages ved

tilbørlig aktsomhet, h) en handling eller unnlatelse begått av sender, den formelle sender, den kontrollerende part eller noen annen person som sender eller den formelle sender svarer for i henhold til artikkel 33 eller 34,

i) lasting, håndtering, stuving eller lossing av godset etter avtale inngått i samsvar med artikkel 13 nr. 2, med mindre sender eller en utførende part gjør dette på vegne av senderen, den formelle senderen eller mottakeren,

j) svinn i volum eller vekt, eller annet tap eller annen skade oppstått som en følge av en mangel, egenskap eller feil ved godset, k) utilstrekkelig eller mangelfull emballering eller merking, forutsatt at dette ikke er utført av eller på vegne av transportøren, l) berging eller forsøk på berging av menneskeliv til sjøs, m) rimelige tiltak for å berge eller forsøke å berge gjenstander til sjøs, n) rimelige tiltak for å unngå eller forsøke å unngå miljøskade, eller o) handlinger utført av transportøren etter fullmakt i henhold til artikkel 15 og 16.

4. Uten hensyn til nr. 3 i denne artikkel er transportøren ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom:

a) saksøkeren godtgjør at hendelsen eller omstendigheten som transportøren påberoper seg skyldes transportøren eller en person nevnt i artikkel 18, eller

- b) saksøkeren godtgjør at en hendelse eller omstendighet som ikke er oppført i nr. 3 i denne artikkel, har bidratt til tapet, skaden eller forsinkelsen, og transportøren ikke kan bevise at denne hendelsen eller omstendigheten ikke skyldes denne eller noen annen person nevnt i artikkel 18.

5. Uten hensyn til nr. 3 i denne artikkel, er transportøren også ansvarlig for hele heller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom:

- a) saksøkeren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes, eller sannsynligvis skyldes at i) skipet ikke var sjødyktig, ii) skipet ikke hadde tilstrekkelig bemanning, utrustning og forsyninger, eller iii) lasterom eller andre deler av skipet der gods transporteres, eller containere som er skaffet til veie av transportøren og som godset transporteres i eller på, ikke var i forsvarlig stand for mottak, transport og oppbevaring av godset, og
- b) transportøren ikke kan bevise at: i) tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes noen av de hendelser eller omstendigheter som er nevnt i nr. 5 bokstav a) i denne artikkel, eller ii) vedkommende har oppfylt sin forpliktelse til å utvise tilbørlig aktsomhet i henhold til artikkel 14.

6. Når transportøren delvis fritas for ansvar i henhold til denne artikkel, er transportøren ansvarlig bare for den del av tapet, skaden eller forsinkelsen som skyldes den hendelse eller omstendighet som vedkommende er ansvarlig for i henhold til denne artikkel.

Artikkel 18 Transportørens ansvar for andre

Transportøren er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter denne konvensjon når det skyldes handlinger eller unnlatelser begått av:

- a) en utførende part,
- b) skipsføreren eller skipets mannskap,
- c) arbeidstakerne hos transportøren eller en utførende part, eller
- d) andre som utfører eller påtar seg å utføre noen av transportørens forpliktelser etter transportavtalen, i den grad vedkommende direkte eller indirekte handler på anmodning fra transportøren eller står under transportørens tilsyn eller kontroll.

Artikkel 19 Maritim utførende parts ansvar

1. En maritim utførende part er underlagt de samme forpliktelser og det samme ansvar som transportøren etter denne konvensjon, og har rett til å gjøre gjeldende transportørens innsigelse og ansvarsgrænse som fastsatt i denne konvensjon, dersom:

a) den maritime utførende part har mottatt godset for transport i en konvensjonsstat, eller levert det i en konvensjonsstat, eller utført sine oppgaver i tilknytning til godset i en havn i en konvensjonsstat, og

b) hendelsen som førte til tap, skade eller forsinkelse, fant sted i) i tidsrommet fra godset ankom skipets lastehavn og til det forlot skipets lossehavn, ii) mens den maritime utførende part hadde godset i sin varetekt, eller iii) på ethvert annet tidspunkt så fremt den maritime utførende part utførte en oppgave i henhold til transportavtalen.

1. Dersom transportøren påtar seg forpliktelser utover dem som hviler på vedkommende etter denne konvensjon, eller godtar høyere ansvarsgrenser enn dem som er fastsatt etter denne konvensjon, er en maritim utførende part ikke bundet av en slik avtale, med mindre vedkommende uttrykkelig godtar disse forpliktelser eller høyere grenser.
2. En maritim utførende part er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter denne konvensjon når det skyldes handlinger eller unnlatelser av personer som vedkommende har gitt i oppdrag å utføre noen av transportørens plikter i henhold til transportavtalen, etter vilkårene angitt i nr.1 i denne artikkel.
3. Ingen bestemmelse i denne konvensjon legger ansvar på skipsføreren eller skipets mannskap, eller en arbeidstaker hos transportøren eller hos en maritim utførende part.

Artikkel 20 Solidarisk ansvar

1. Dersom transportøren og en eller flere maritime utførende parter er ansvarlige for tap av, skade på eller forsinket levering av godset, hefter de solidarisk innenfor de grenser som er fastsatt etter denne konvensjon.
2. Med forbehold for artikkel 61 skal det samlede ansvaret som påhviler dem, ikke overstige ansvarsgrensene etter denne konvensjon.

Artikkel 21

Forsinkelse

Forsinkelse foreligger når godset ikke er utlevert på det bestemmelsessted som følger av transportavtalen innen avtalt tid.

Artikkel 22 Beregning av erstatning

1. Med forbehold for artikkel 59 beregnes transportørens erstatning for tap av eller skade på godset med utgangspunkt i godsets verdi på det sted og det tidspunkt for levering som er fastsatt i samsvar med artikkel 43.
2. Godsets verdi bestemmes etter prisen på varebørsen eller, dersom en slik pris ikke finnes, etter markedsprisen, eller dersom verken børss- eller markedspris finnes, etter den normale verdien av gods av samme slag og kvalitet på utleveringsstedet.
3. Ved tap av eller skade på godset skal transportøren ikke betale erstatning ut over det som er fastsatt i nr. 1 og 2 i denne artikkel, unntatt når transportøren og senderen er blitt enige om å beregne erstatningen på en annen måte innen grensene i kapittel 16.

Artikkel 23 Melding om tap, skade eller forsinkelse

1. Når ikke annet godtgjøres, anses transportøren for å ha levert godset i slik stand som beskrevet i avtaleopplysningene, med mindre transportøren eller den utførende part som har levert godset, får melding om tap av eller skade på godset, som angir generelt arten av tap eller skade, før eller samtidig med levering eller, dersom tapet eller skaden ikke er synlig, innen sju virkedager på utleveringsstedet fra leveringen fant sted.
2. Manglende melding til transportøren eller den utførende part som nevnt i denne artikkel påvirker ikke retten til å kreve erstatning for tap av eller skade på gods etter denne konvensjon, og påvirker heller ikke plasseringen av bevisbyrde etter artikkel 17.
3. Melding som nevnt i denne artikkel er ikke nødvendig når tap eller skade fastslås ved felles besiktigelse av godset ved godsets mottaker og transportøren eller den maritime utførende part mot hvem ansvar blir gjort gjeldende.
4. Det skal ikke betales erstatning for forsinkelse med mindre transportøren innen tjueen kalenderdager fra godset ble utlevert, har fått melding om tap som skyldes forsinkelse.
5. Melding som nevnt i denne artikkel til den utførende part som har levert godset, har samme virkning som om meldingen til transportøren, og melding gitt til transportøren har samme virkning som om meldingen ble gitt til en maritim utførende part.
6. Ved faktisk eller antatt tap eller skade skal tvistens parter i rimelig utstrekning bistå hverandre slik at godset kan undersøkes og takseres, og de skal gi innsyn i journaler og dokumenter som er relevante for godstransporten.

KAPITTEL 6 TILLEGGSBESTEMMELSER OM BESTEMTE DELER AV TRANSPORTEN

Artikkel 24 Deviasjon

Når deviasjon utgjør en manglende oppfyllelse av transportørens forpliktelser etter den lov som får anvendelse, skal denne deviasjonen i seg selv ikke frata transportøren eller en maritim utførende part noen rett til innsigelse eller ansvarsbegrensning i henhold til denne konvensjon, med forbehold for bestemmelsene i artikkel 61.

Artikkel 25 Dekkslast

1. Gods kan bare transporteres på dekk dersom:

- a) det er påbudt i medhold av lov,
- b) det transporteres i eller på containere eller kjøretøy som er egnet til transport på dekk, og dekkene er beregnet på transport av slike containere eller kjøretøy, eller
- c) transport på dekk er i samsvar med transportavtalen, eller skikk, sedvane eller vanlig praksis i den aktuelle samhandelen.

1. Bestemmelsene i denne konvensjon om transportøransvar får anvendelse på tap av, skade på eller forsinket levering av gods som transporteres på dekk i henhold til nr. 1 i denne artikkel, men transportøren er ikke ansvarlig for tap av eller skade på eller forsinket levering av slikt gods dersom det skyldes en særlig risiko forbundet med transport på dekk, når godset transporteres i samsvar med nr. 1 bokstav a) eller c) i denne artikkel.
2. Dersom godset har blitt transportert på dekk i andre tilfeller enn dem som er tillatt i henhold til nr. 1 i denne artikkel, er transportøren ansvarlig for tap av eller skade på eller forsinket levering av godset som utelukkende skyldes transporten på dekk, og vedkommende kan ikke påberope seg innsigelser som nevnt i artikkel 17.
3. Transportøren kan ikke påberope seg nr. 1 bokstav c) i denne artikkel overfor en tredjepart som i god tro har ervervet et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument, med mindre det er anført i avtaleopplysningene at godset kan transporteres på dekk.
4. Dersom transportøren og senderen uttrykkelig har avtalt at godset skal transporteres under dekk, har transportøren ikke rett til å påberope seg ansvarsbegrensning for tap av, skade på eller forsinket levering av godset, i den grad tapet, skaden eller forsinkelsen var en følge av transporten på dekk.

Artikkel 26 Transport før eller etter transport til sjøs

Når tap av eller skade på gods, eller en hendelse eller omstendighet som fører til forsinket levering oppstår i transportørens ansvarsperiode, men utelukkende før godset lastes om bord på skipet, eller utelukkende etter at det er losset av skipet, går bestemmelsene i denne konvensjon ikke foran de bestemmelser i et annet internasjonalt instrument som, på tidspunktet for tapet eller skaden, eller hendelsen eller omstendigheten som har ført til forsinkelse,

- a) i henhold instrumentets bestemmelser ville ha fått anvendelse på alle eller deler av transportørens handlinger dersom sender og transportør hadde inngått en egen og direkte avtale som omfattet tapet av eller skaden på godset, eller hendelsen eller omstendigheten som førte til forsinket levering,

- b) uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, og
- c) er ufravikelig, enten fullt ut eller til vern av sender.

KAPITTEL 7 SENDERENS FORPLIKTELSE OVERFOR TRANSPORTØREN

Artikkel 27 Levering til transport

1. Med mindre det er avtalt noe annet i transportavtalen, skal sender levere godset klart til transport. Sender skal uansett levere godset slik at det vil tåle den planlagte transporten, herunder lasting, håndtering, stuing, surring, sikring og lossing, og at det ikke vil volde skade på person eller eiendom.
2. Sender skal med omhu og aktsomhet oppfylle enhver forpliktelse vedkommende har påtatt seg i en avtale inngått i henhold til artikkel 13 nr. 2.
3. Når en container pakkes eller et kjøretøy lastes av sender, skal sender med omhu og aktsomhet stue, surre og sikre innholdet i eller på containeren eller kjøretøyet, og på en slik måte at det ikke vil volde skade på person eller eiendom.

Artikkel 28 Samarbeid mellom sender og transportør om opplysninger og instruksjoner

Transportøren og senderen skal besvare hverandres anmodninger om nødvendige opplysninger og instruksjoner for å kunne håndtere og transportere godset på en tilfredsstillende måte, dersom den anmodede part sitter med opplysningene eller kan framskaffe dem med rimelige tiltak, og den anmodende part ikke med rimelige tiltak kan skaffe dem til veie på annen måte.

Artikkel 29 Senders forpliktelse til å skaffe til veie opplysninger, instruksjoner og dokumenter

1. Senderen skal i rett tid gi transportøren opplysninger, instruksjoner og dokumenter om godset som transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe til veie på annen måte, og som er rimelig nødvendige,
 - a) for å kunne håndtere og transportere godset på en forsvarlig måte, herunder hvilke sikkerhetstiltak som transportøren eller en utførende part må ta, og

- b) for at transportøren skal kunne overholde lover, bestemmelser eller andre krav fra offentlige myndigheter i forbindelse med den planlagte transporten, forutsatt at transportøren melder fra til senderen i rett tid om hvilke opplysninger, instruksjoner og dokumenter vedkommende trenger.

2. Denne artikkel berører ikke en eventuell særlig forpliktelse til å legge fram bestemte opplysninger, instruksjoner og dokumenter om godset i henhold til lov, bestemmelse eller andre krav fra offentlige myndigheter i forbindelse med den planlagte transporten.

Artikkel 30 Grunnlaget for senderens ansvar overfor transportøren

1. Senderen er ansvarlig for transportørens tap eller skade dersom transportøren godtgjør at tapet eller skaden skyldes at senderen ikke har oppfylt sine forpliktelser etter denne konvensjon.
2. Med mindre tapet eller skaden skyldes at senderen ikke har oppfylt sine forpliktelser etter artikkel 31 nr. 2 og artikkel 32, fritas senderen helt eller delvis for ansvar dersom årsaken, eller en av årsakene, til tapet eller skaden ikke skyldes vedkommende eller en person nevnt i artikkel 34.
3. Når senderen fritas delvis for ansvar i henhold til denne artikkel, er vedkommende ansvarlig kun for den del av tapet eller skaden som skyldes vedkommende eller en person nevnt i artikkel 34.

Artikkel 31 Opplysninger til utarbeidelse av avtaleopplysninger

1. Senderen skal i rett tid gi transportøren nøyaktige opplysninger som er nødvendige for å kunne utarbeide avtaleopplysninger og utstede transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de opplysninger som er nevnt i artikkel 36 nr. 1, navnet på den part som er senderen i henhold til avtaleopplysningene, den eventuelle mottakerens navn, og navnet på den person til hvis ordre transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet eventuelt skal utstedes.
2. Senderen anses å garantere for riktigheten av opplysninger som er lagt fram i henhold til nr. 1 i denne artikkel, når de mottas av transportøren. Senderen skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som skyldes at disse opplysningene er uriktige.

Artikkel 32 Særlige regler for farlig gods

Når godset er av en slik beskaffenhet eller har slike egenskaper at det utgjør en fare for personer, eiendeler eller miljø, eller det er rimelig grunn til å tro at det kommer til å gjøre det,

- a) skal senderen underrette transportøren i rett tid om godsets farlige beskaffenhet eller egenskaper, før det leveres til transportøren eller en utførende part.

Dersom senderen unnlater å gjøre dette, og transportøren og den utførende part ikke for øvrig kjenner til godsets farlige beskaffenhet eller egenskaper, er senderen ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes en slik unnlatelse, og

- b) skal senderen merke farlig gods i samsvar med de lover, bestemmelser eller andre krav fra offentlige myndigheter som får anvendelse under hver del av den planlagte godstransporten. Dersom senderen unnlater å gjøre dette, er vedkommende ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes en slik unnlatelse.

Artikkel 33 Den formelle senders overtakelse av senders rettigheter og forpliktelser

1. En formell sender er pålagt de forpliktelser og det ansvar som gjelder for sender i henhold til dette kapittel og i henhold til artikkel 55, og skal nyte godt av de rettigheter og de innsigelser som senderen har etter dette kapittel og etter kapittel 13.
2. Første ledd i denne artikkel berører ikke senderens forpliktelser, ansvar, rettigheter eller innsigelser.

Artikkel 34 Senders ansvar for andres handlinger

Sender er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter denne konvensjon som skyldes handlinger eller unnlatelser av andre personer, herunder arbeidstakere, agenter og underleverandører, som vedkommende har gitt i oppdrag å utføre noen av senderens forpliktelser, men senderen er ikke ansvarlig for handlinger eller unnlatelser av transportøren eller en utførende part som handler på vegne av transportøren, og som senderen har gitt i oppdrag å utføre sine forpliktelser.

KAPITTEL 8 TRANSPORTDOKUMENT OG ELEKTRONISK TRANSPORTDOKUMENT

Artikkel 35 Utstedelse av transportdokument eller elektronisk transportdokument

Med mindre senderen og transportøren er blitt enige om ikke å benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller det følger av handelsbruk eller annen sedvane at dette ikke benyttes, har senderen, eller den formelle senderen dersom senderen samtykker, når godset leveres til transport hos transportøren eller den utførende part, rett til å få utlevert fra transportøren, etter senderens valg:

- a) et ikke-omsettelig transportdokument eller, med forbehold for artikkel 8 bokstav a), et ikke-omsettelig elektronisk transportdokument, eller
- b) et passende omsettelig transportdokument eller, med forbehold for artikkel 8 bokstav a), et omsettelig elektronisk transportdokument, med mindre senderen og transportøren er blitt enige om ikke å benytte et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument, eller det følger av handelsbruk eller annen sedvane at det ikke benyttes.

Artikkel 36 Avtaleopplysninger

1. Avtaleopplysningene i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet nevnt i artikkel 35 skal inneholde følgende opplysninger fra sender: a) en beskrivelse av godset som er passende med tanke på transporten, b) nødvendige identitetsmerker til identifisering av godset,

c) antall kolli eller enheter, eller mengde, og d) godsets vekt, dersom sender har opplyst om dette.

2. Avtaleopplysningene i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument nevnt i artikkel 35 skal også inneholde:

a) en erklæring om godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunkt transportøren eller en utførende part mottar det til transport,

b) transportørens navn og adresse,

c) datoen da transportøren eller en utførende part mottok godset, eller da godset ble lastet om bord i skipet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet ble utstedt, og

d) dersom transportdokumentet er omsettelig, antallet eksemplarer av det omsettelige transportdokumentet, når det er utstedt mer enn ett.

3. Avtaleopplysningene i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet nevnt i artikkel 35 skal videre inneholde: a) mottakerens navn og adresse dersom det er oppgitt sender, b) skipets navn dersom det er oppgitt i transportavtalen, c) mottaksstedet og, dersom det er kjent for transportøren, utleveringsstedet, og d) lastehavnen og lossehavnen dersom det er oppgitt i transportavtalen.

4. I denne artikkel viser uttrykket "godsets synlige tilstand og forfatning" i nr. 2 bokstav a) i denne artikkel til godsets tilstand og forfatning basert på:

- a) en rimelig ekstern besiktigelse av godset slik det er pakket på det tidspunkt senderen leverer det til transportøren eller en utførende part, og
- b) enhver ytterligere besiktigelse som transportøren eller en utførende part faktisk gjennomfører før de utsteder transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet.

Artikkel 37 Transportørens identitet

1. Dersom en transportør er navngitt i avtaleopplysningene, skal andre opplysninger i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet om transportørens identitet være uten virkning, i den grad de er uforenlige med opplysningene i avtaleopplysningene.
2. Dersom ingen transportør er oppgitt i avtaleopplysningene slik det kreves i henhold til artikkel 36 nr. 2 bokstav b), men avtaleopplysningene angir at godset er lastet om bord i et navngitt skip, antas den registrerte eieren av skipet å være transportøren, med mindre vedkommende beviser at skipet var under et bare boat-certeparti på transporttidspunktet og identifiserer bare boat-befrakteren og oppgir vedkommendes adresse; i dette tilfellet antas befrakteren å være transportøren. Alternativt kan den registrerte eieren godtgjøre at vedkommende ikke er transportøren ved å identifisere transportøren og oppgi vedkommendes adresse. Bare boat-befrakteren kan på samme måte godtgjøre at vedkommende ikke er transportøren.
3. Ingen bestemmelse i denne artikkel er til hinder for at saksøkeren beviser at en annen enn den som er oppgitt i avtaleopplysningene eller identifisert i samsvar med nr. 2 i denne artikkel, er transportøren.

Artikkel 38 Signatur

1. Et transportdokument skal undertegnes av transportøren eller en person som handler på vedkommendes vegne.
2. Et elektronisk transportdokument skal inneholde den elektroniske signaturen til transportøren eller en person som handler på dennes vegne. Den elektroniske signaturen skal identifisere den som undertegner det elektroniske transportdokumentet, og skal angi at transportøren godkjenner det elektroniske transportdokumentet.

Artikkel 39 Mangler i avtaleopplysningene

1. Dersom en eller flere avtaleopplysninger nevnt i artikkel 36 nr. 1, 2 eller 3 mangler eller ikke er riktige, berører ikke det i seg selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokumentets rettslige karakter eller gyldighet.
2. Dersom avtaleopplysningene inneholder dato, men uten å angi hva den betyr, anses datoen å være:
 - a) datoen da alt gods oppført i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet ble lastet om bord i skipet, dersom avtaleopplysningene angir at godset er lastet om bord i et skip, eller
 - b) datoen da transportøren eller en utførende part mottok godset, dersom avtaleopplysningene ikke angir at godset er blitt lastet om bord i et skip.
3. Dersom avtaleopplysningene ikke oppgir godsets synlige tilstand og forfatning da transportøren eller en utførende part mottok det, anses avtaleopplysningene å ha oppgitt at godsets synlige tilstand og forfatning var god da transportøren eller en utførende part mottok det.

Artikkel 40 Forbehold med hensyn til opplysninger om godset i avtaleopplysningene

1. Transportøren skal ta forbehold med hensyn til opplysningene nevnt i artikkel 36 nr. 1, og opplyse om at transportøren ikke er ansvarlig for riktigheten av opplysninger fra senderen dersom:

a) transportøren har faktisk kunnskap om at en materiell erklæring i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet er uriktig eller villedende, eller

b) transportøren har rimelig grunn til å tro at en materiell erklæring i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet er uriktig eller villedende.

1. Uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel, kan transportøren ta forbehold med hensyn til opplysningene nevnt i artikkel 36 nr.1, under de omstendigheter og på den måte som er angitt i nr. 3 og 4 i denne artikkel, og angi at transportøren ikke tar ansvar for riktigheten av opplysninger fra senderen.

2. Når godset ikke leveres for transport til transportøren eller en utførende part i en lukket container eller et lukket kjøretøy, eller når det leveres i en lukket container eller et lukket kjøretøy og transportøren eller en utførende part faktisk besiktiger det, kan transportøren ta forbehold med hensyn til opplysningene nevnt i artikkel 36 nr. 1 dersom:

a) transportøren ikke har noen rimelige muligheter, verken praktisk eller økonomisk, for å kontrollere senderens opplysninger; i dette tilfellet kan vedkommende oppgi hvilke opplysninger som denne ikke har kunnet kontrollere, eller

- b) transportøren har rimelig grunn til å tro at senderens opplysninger er uriktige; i dette tilfellet kan transportøren tilføye en klausul som angir hva vedkommende med rimelighet anser som riktige opplysninger.

4. Når godset leveres for transport til transportøren eller en utførende part i en lukket container eller et lukket kjøretøy, kan transportøren ta forbehold med hensyn til den informasjon som:

- a) er nevnt i artikkel 36 nr. 1 bokstav a), b), eller c), dersom:

- i) godset i containeren eller kjøretøyet ikke er faktisk besiktiget av transportøren eller en utførende part, og
- ii) verken transportøren eller en utførende part på annen måte kan få faktisk kjennskap til innholdet før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet utstedes, og

- b) er nevnt i artikkel 36 nr. 1 bokstav d), dersom:

- i) verken transportøren eller en utførende part har veid containeren eller kjøretøyet, og senderen og transportøren ikke er blitt enige før forsendelsen om at containeren eller kjøretøyet skulle veies og vekten oppgis i avtaleopplysningene, eller
- ii) det ikke var noen rimelig mulighet, verken praktisk eller økonomisk, for å kontrollere containerens eller kjøretøyets vekt.

Artikkel 41 Avtaleopplysningenes beviskraft

Unntatt i den grad det er tatt forbehold med hensyn til avtaleopplysningene under de omstendigheter og på den måte som er angitt i artikkel 40,

- a) er et transportdokument eller et elektronisk transportdokument bevis på at transportøren har mottatt godset slik det er oppgitt i avtaleopplysningene,
- b) kan transportøren ikke føre motbevis mot noen avtaleopplysninger, når disse avtaleopplysninger er oppført i:
 - i) et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument som er overført til en tredjepart i god tro, eller
 - ii) et ikke-omsettelig transportdokument der det oppgis at godset utleveres mot tilbakelevering av dokumentet og det er overført til mottakeren i god tro,
- c) skal bevis på det motsatte fra transportørens side ikke godtas overfor en mottaker som i god tro har handlet i tiltro til en eller flere av følgende avtaleopplysninger oppført i et ikke-omsettelig transportdokument eller et ikkeomsettelig elektronisk transportdokument:

- i) de avtaleopplysninger som er nevnt i artikkel 36 nr. 1, når de er gitt av transportøren,
- ii) containernes antall, type og identifikasjonsnummer, men ikke containerforseglingenes identifikasjonsnummer, og
- iii) de avtaleopplysninger som er nevnt i artikkel 36 nr. 2.

Artikkel 42 "Forhåndsbetalt frakt"

Dersom avtaleopplysningene inneholder uttrykket "forhåndsbetalt frakt" eller liknende, kan transportøren ikke hevde overfor innehaveren eller mottakeren at frakten ikke er betalt. Denne artikkel får ikke anvendelse dersom innehaveren eller mottakeren også er sender.

KAPITTEL 9 UTLEVERING AV GODSET

Artikkel 43 Plikt til å godta utlevering

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, skal mottakeren som krever utlevering av godset etter transportavtalen, godta at godset utleveres på det tidspunkt, eller i det tidsrom, og på det sted som er avtalt i transportavtalen eller, i mangel av en slik avtale, på det tidspunkt og det sted der utleveringen rimeligvis kan forventes å finne sted, ut fra avtalevilkårene, skikk, sedvane eller vanlig praksis i den aktuelle samhandelen og omstendighetene rundt transporten.

Artikkel 44 Plikt til å bekrefte mottak

På anmodning fra transportøren eller den utførende part som utleverer godset, skal mottakeren bekrefte å ha mottatt godset fra transportøren eller den utførende part på den måte som er vanlig på utleveringsstedet. Transportøren kan nekte utlevering dersom mottakeren nekter å bekrefte mottaket.

Artikkel 45 Utlevering når det verken er utstedt omsettelig transportdokument eller omsettelig elektronisk transportdokument

Når det verken er utstedt et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument,

- a) skal transportøren utlevere godset til mottakeren på det tidspunkt og det sted som er nevnt i artikkel 43. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottakeren, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg som mottakeren på tilbørlig måte,
- b) skal den kontrollerende part før eller ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet opplyse transportøren om mottakerens navn og adresse dersom det ikke er oppgitt i avtaleopplysningene,
- c) med forbehold for artikkel 48 nr. 1, og dersom godset ikke kan utleveres fordi i) mottakeren, etter å ha mottatt melding om ankomst, ikke på det tidspunkt eller i det tidsrom som er nevnt i artikkel 43 krever å få godset utlevert fra transportøren etter at det er kommet til bestemmelsesstedet, ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være mottakeren, ikke legitimerer seg som mottakeren på tilbørlig måte, eller iii) transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne mottakeren for å få utleveringsinstrukser, kan transportøren kontakte den kontrollerende part og be om instrukser med hensyn til utleveringen av godset. Dersom transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne den kontrollerende part, kan transportøren kontakte senderen og be om instrukser med hensyn til utleveringen av godset. Dersom transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne senderen, kan transportøren kontakte den formelle sender og be om instrukser med hensyn til utleveringen av godset,
- d) er en transportør som utleverer gods etter instruks fra den kontrollerende part, sender eller den formelle sender i henhold til bokstav c) i denne artikkel, fritatt for sin forpliktelse til å utlevere godset i henhold til transportavtalen.

Artikkel 46 Utlevering når det er utstedt et ikke-omsettelig transportdokument som må leveres tilbake

Når det er utstedt et ikke-omsettelig transportdokument der det oppgis at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres,

- a) skal transportøren utlevere godset til mottakeren på det tidspunkt og det sted som er nevnt i artikkel 43, etter at mottakeren på anmodning fra transportøren har legitimert seg på tilbørlig måte og har levert tilbake det ikke-omsettelige dokumentet. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottakeren, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg på tilbørlig måte, og skal nekte utlevering dersom det ikke-omsettelige dokumentet ikke er levert tilbake. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det ikke-omsettelige dokumentet, vil det være tilstrekkelig å levere tilbake ett originaleksemplar, og de øvrige originaleksemplarer har ikke lenger virkning eller gyldighet,
- b) med forbehold for artikkel 48 nr. 1, og dersom godset ikke kan utleveres fordi i) mottakeren, etter å ha mottatt melding om ankomst, ikke på det tidspunkt eller i det tidsrom som er nevnt i artikkel 43, krever å få godset utlevert fra transportøren etter at det er kommet til bestemmelsesstedet, ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være mottakeren, ikke legitimerer seg som mottakeren på tilbørlig måte, eller iii) transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne mottakeren for å få utleveringsinstrukser, kan transportøren underrette senderen om dette og be om instrukser med hensyn til utleveringen av godset. Dersom transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne senderen, kan transportøren underrette den formelle sender om dette og be om

instrukser med hensyn til utleveringen av godset,

- c) er en transportør som utleverer gods på instruks fra sender eller den formelle sender i henhold til bokstav b) i denne artikkel, fritatt for sin forpliktelse til å utlevere godset i henhold til transportavtalen, uavhengig av om det ikkeomsettelige transportdokumentet har blitt levert tilbake.

Artikkel 47 Utlevering når det er utstedt et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument

1. Når det er utstedt et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument,

- a) har innehaveren av det omsettelige transportdokumentet eller det omsettelige elektroniske transportdokumentet rett til å kreve at transportøren utleverer godset etter at det er kommet til bestemmelsesstedet; i så fall skal transportøren utlevere godset til innehaveren på det tidspunkt og det sted som er nevnt i artikkel 43,
- i) etter at det omsettelige transportdokumentet er levert tilbake og, dersom innehaveren er en av de personer som er nevnt i artikkel 1 nr. 10 bokstav a) i), etter at innehaveren har legitimert seg på tilbørlig måte, eller
- ii) etter at innehaveren, etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 9 nr. 1, har bevist at vedkommende er innehaveren av det omsettelige elektroniske transportdokumentet,
- b) skal transportøren nekte utlevering dersom kravene i bokstav a) i) eller ii) i dette nr. ikke er oppfylt,
- c) dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det omsettelige transportdokumentet, og det er oppgitt i dokumentet hvor mange originaleksemplarer som er utstedt, vil det være tilstrekkelig å levere tilbake ett originaleksemplar, og de øvrige originaleksemplarer har ikke lenger virkning eller gyldighet. Når det er benyttet et omsettelig elektronisk transportdokument, har det ikke lenger virkning eller gyldighet etter at godset er levert til innehaveren i samsvar med de framgangsmåter som kreves etter artikkel 9 nr. 1.

2. Med forbehold for artikkel 48 nr. 1 gjelder følgende bestemmelser dersom det er uttrykkelig oppgitt i det omsettelige transportdokumentet eller det omsettelige elektroniske transportdokumentet at godset kan utleveres uten at transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet leveres tilbake:

- a) dersom godset ikke kan utleveres fordi i) innehaveren, etter å ha mottatt melding om ankomst, ikke på det tidspunkt eller i det tidsrom som er nevnt i artikkel 43 krever å få godset utlevert fra transportøren etter at det er kommet til bestemmelsesstedet, ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være en innehaver, ikke legitimerer seg på en tilfredsstillende måte som en av de personer som er nevnt i artikkel 1 nr. 10 bokstav a) i), eller iii) transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne innehaveren for å få utleveringsinstrukser, kan transportøren underrette senderen om dette og be om instrukser med hensyn til utleveringen av godset. Dersom transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne senderen, kan transportøren underrette den formelle sender om dette og be om instrukser med hensyn til utleveringen av godset,
- b) en transportør som utleverer gods på instruks fra sender eller den formelle sender i samsvar med nr. 2 bokstav a) i denne artikkel, er fritatt for sin forpliktelse til å utlevere godset til innehaveren i henhold til transportavtalen, uavhengig av om vedkommende har fått tilbake det omsettelige transportdokumentet, eller om den som krever å få godset utlevert i henhold til et omsettelig elektronisk transportdokument, har bevist etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 9 nr. 1 at vedkommende er innehaveren,
- c) den person som har gitt instrukser etter nr. 2 bokstav a) i denne artikkel, skal holde transportøren skadesløs for tap som oppstår som en følge av at vedkommende holdes ansvarlig overfor innehaveren etter nr. 2 bokstav e) i denne artikkel. Transportøren kan nekte å følge disse instruksene dersom vedkommende unnlater å stille en tilfredsstillende sikkerhet som transportøren rimeligvis kan be om,
- d) en person som blir innehaver av det omsettelige transportdokumentet eller det omsettelige elektroniske transportdokumentet etter at transportøren har utlevert godset i henhold til nr. 2 bokstav b) i denne artikkel, men i henhold til kontraktfestede eller andre ordninger inngått før utleveringen, får de rettigheter mot transportøren som følger av transportavtalen, bortsett fra retten til å kreve å få godset utlevert,
- e) uten hensyn til nr. 2 bokstav b) og d) i denne artikkel får en innehaver som blir innehaver etter utlevering, og som ikke hadde og rimeligvis ikke kunne ha hatt kjennskap til utleveringen på det tidspunkt vedkommende ble innehaver, de rettigheter som er inntatt i det omsettelige transportdokumentet eller det omsettelige elektroniske transportdokumentet. Når det er oppgitt i avtaleopplysningene hvilket tidspunkt godset forventes å komme frem, eller hvordan man kan få informasjon om hvorvidt godset er utlevert, antas det at innehaveren på det tidspunkt vedkommende ble innehaver, hadde eller rimeligvis kunne ha hatt kjennskap til utleveringen av godset.

Artikkel 48 Gods som forblir ulevert

1. I denne artikkel anses gods å forbli ulevert utelukkende dersom, etter at godset er kommet til bestemmelsesstedet:

- a) mottakeren ikke godtar at godset utleveres i samsvar med bestemmelsene i dette kapittel, på det tidspunkt og det sted som er nevnt i artikkel 43,
- b) verken den kontrollerende part, innehaveren, senderen eller den formelle sender kan finnes, eller gir transportøren nødvendige instruksjoner i samsvar med artikkel 45, 46 og 47,
- c) transportøren kan eller skal nekte utlevering i henhold til artikkel 44, 45, 46 og 47,
- d) det ikke er tillatt for transportøren å utlevere godset til mottakeren i henhold til lov eller bestemmelser på stedet der utlevering kreves, eller
- e) det av andre grunner er umulig for transportøren å utlevere godset.

2. Med forbehold for eventuelle andre rettigheter som transportøren måtte ha overfor senderen, den kontrollerende part eller mottakeren, kan transportøren, dersom godset forblir ulevert, treffe de tiltak med hensyn til godset som omstendighetene rimeligvis krever, for den persons regning og risiko som har rett til å få godset utlevert, herunder:

- a) å legge opp godset på et egnet sted,
- b) å pakke ut godset dersom det er pakket i containere eller kjøretøyer, eller treffe andre tiltak, herunder ved å flytte godset, og
- c) å sørge for at godset selges eller ødelegges i samsvar med vanlig praksis eller i henhold til lov eller bestemmelser på stedet der godset på det tidspunkt befinner seg.

1. Transportøren kan utøve rettigheter etter nr. 2 i denne artikkel først når vedkommende med en rimelig frist har meldt fra om hva denne har tenkt å gjøre, til den person som eventuelt er oppgitt i avtaleopplysningene som mottaker av melding om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en av følgende personer, i angitt rekkefølge, dersom de er kjent for transportøren: mottakeren, den kontrollerende part eller senderen.
2. Dersom godset selges i henhold til nr. 2 bokstav c) i denne artikkel, skal transportøren holde inntektene av salget tilbake til fordel for den som har rett til å få godset utlevert, med fradrag for eventuelle utgifter transportøren har hatt og eventuelle andre beløp som transportøren har til gode i forbindelse med den aktuelle godstransporten.
3. Transportøren skal ikke være ansvarlig for tap av eller skade på gods som oppstår i det tidsrom det har forblitt ulevert i henhold til denne artikkel, med mindre saksøkeren godtgjør at tapet eller skaden oppstod som en følge av at transportøren unnlot å treffe tiltak som etter

omstendighetene ville ha vært rimelige for å bevare godset, og at transportøren visste eller burde ha visst at det ville oppstå tap av eller skade på godset om vedkommende unnlot å treffe slike tiltak.

Artikkel 49 Tilbakeholdelse av gods

Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører den rett som måtte tilkomme transportøren eller en utførende part i henhold til transportavtalen eller den rett som får anvendelse, til å holde tilbake godset som sikkerhet for utestående krav.

KAPITTEL 10 DEN KONTROLLERENDE PARTS RETTIGHETER

Artikkel 50 Utøvelsen av retten til kontroll og dens omfang

1. Retten til kontroll kan utøves bare av den kontrollerende part, og er begrenset til:

- a) rett til å gi eller endre instruksjoner om godset som ikke utgjør en endring av transportavtalen,
- b) rett til å få utlevert godset i en bestemt anløpshavn eller, med hensyn til innenriks transport, et sted langs ruten, og
- c) rett til å erstatte mottakeren med enhver annen person, herunder den kontrollerende part.

2. Retten til kontroll består i hele den periode transportøren har ansvar, som fastsatt i artikkel 12, og opphører når perioden er omme.

Artikkel 51 Den kontrollerende parts identitet og overføring av retten til kontroll

1. Unntatt i de tilfeller som er nevnt i nr. 2, 3 og 4 i denne artikkel,

- a) er sender den kontrollerende part, med mindre vedkommende når transportavtalen inngås, utpeker mottakeren, den formelle sender eller en annen person som den kontrollerende part,
- b) kan den kontrollerende part overføre retten til kontroll til en annen person. Overføringen får virkning overfor transportøren når avhenderen underretter ham om overføringen, og mottakeren blir den kontrollerende part, og

- c) skal den kontrollerende part legitimere seg på tilbørlig måte når vedkommende utøver retten til kontroll.

2. Når det er utstedt et ikke-omsettelig transportdokument der det er anført at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres,

- a) er sender den kontrollerende part og kan overføre retten til kontroll til navngitt mottaker i transportdokumentet, ved å overføre dokumentet til vedkommende uten påtegning. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, skal alle originaleksemplarer overføres om en overføring av retten til kontroll skal få virkning, og
- b) skal den kontrollerende part, for å kunne utøve sin rett til kontroll, legge fram dokumentet og legitimere seg på tilbørlig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, skal alle originaleksemplarer legges fram; i motsatt fall kan retten til kontroll ikke utøves.

3. Når det er utstedt et omsettelig transportdokument,

- a) er innehaveren eller, dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det omsettelige transportdokumentet, innehaveren av alle originaleksemplarer, den kontrollerende part,
- b) kan innehaveren overføre retten til kontroll ved å overføre det omsettelige transportdokumentet til en annen person i samsvar med artikkel 57. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, skal alle originaleksemplarer overføres til vedkommende om en overføring av retten til kontroll skal få virkning, og
- c) skal innehaveren, for å kunne utøve retten til kontroll, legge det omsettelige transportdokumentet fram for transportøren, og dersom innehaveren er en av de personer som er nevnt i artikkel 1 nr. 10 bokstav a) i), skal innehaveren legitimere seg på tilbørlig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, skal alle originaleksemplarer legges fram; i motsatt fall kan retten til kontroll ikke utøves.

4. Når det er utstedt et omsettelig elektronisk transportdokument,

- a) er innehaveren den kontrollerende part,
- b) kan innehaveren overføre retten til kontroll til en annen person ved å overføre det omsettelige elektroniske transportdokumentet etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 9 nr. 1, og
- c) skal innehaveren, for å kunne utøve retten til kontroll, bevise at vedkommende er innehaveren etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 9 nr. 1.

Artikkel 52 Transportørens instruksjer

1. Med forbehold for nr. 2 og 3 i denne artikkel skal transportøren følge instruksene nevnt i artikkel 50 dersom:

- a) den som gir instruksene, er berettiget til å utøve retten til kontroll,
 - b) det ut fra instruksenes innhold er rimelig at de blir utført når de mottas av transportøren, og
 - c) instruksene ikke vil forstyrre transportørens vanlige drift, herunder vedkommendes utleveringspraksis.
1. Under enhver omstendighet skal den kontrollerende part med rimelighet erstatte de ekstraavgifter som transportøren er påført, og skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som eventuelt er oppstått fordi denne omsorgsfullt har utført en instruks i henhold til denne artikkel, herunder godtgjørelse som transportøren må betale for tap av eller skade på annet transportert gods.
 2. Transportøren kan kreve at den kontrollerende part stiller sikkerhet som dekker ekstraavgifter, tap eller skade som transportøren med rimelighet kan påregne at vil oppstå fordi vedkommende følger en instruks i henhold til denne artikkel. Transportøren kan nekte å følge instruksene dersom slik sikkerhet ikke blir stilt.
 3. Transportørens ansvar for tap av, skade på eller forsinket levering av godset som oppstår fordi vedkommende unnlater å følge den kontrollerende parts instruks, og dermed ikke oppfyller sin forpliktelse i henhold til nr. 1 i denne artikkel, reguleres av bestemmelsene i artikkel 17 til 23, og erstatningsbeløpet som transportøren skal betale, reguleres av bestemmelsene i artikkel 59 til 61.

Artikkel 53 Antatt utlevering

Gods som er utlevert i henhold til en instruks gitt i samsvar med artikkel 52 nr. 1, anses utlevert på bestemmelsesstedet, og bestemmelsene om utlevering i kapittel 9 får anvendelse på godset.

Artikkel 54 Endringer i transportavtalen

1. Den kontrollerende part er den eneste som kan inngå avtale med transportøren om andre endringer i transportavtalen enn de endringer som er nevnt i artikkel 50 nr. 1 bokstav b) og c).
2. Endringer i transportavtalen, herunder de endringer som er nevnt i artikkel 50 nr. 1 bokstav b) og c), skal inntas i et omsettelig transportdokument eller i et ikke-omsettelig transportdokument som skal leveres tilbake, eller inntas i et omsettelig elektronisk transportdokument, eller, på anmodning fra den kontrollerende part, inntas i et ikke

omsettelig transportdokument eller inntas i et ikke-omsettelig elektronisk transportdokument. Endringer som inntas på denne måten, skal undertegnes i samsvar med artikkel 38.

Artikkel 55 Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instruksjoner eller dokumenter

1. Den kontrollerende part skal, på anmodning fra transportøren eller en utførende part, legge fram i rett tid opplysninger, instruksjoner eller dokumenter om godset som transportøren rimeligvis trenger for å kunne oppfylle sine forpliktelser etter transportavtalen, og som ennå ikke er gitt av senderen, og som heller ikke på annet vis er rimelig tilgjengelig for transportøren.
2. Dersom transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne den kontrollerende part, eller den kontrollerende part ikke er i stand til å gi tilfredsstillende opplysninger, instruksjoner eller dokumenter til transportøren, skal de gis av senderen. Dersom transportøren etter en rimelig innsats ikke har klart å finne senderen, skal den formelle sender gi disse opplysninger, instruksjoner eller dokumenter.

Artikkel 56 Fravikelse etter avtale

Transportavtalens parter kan fravike artikkel 50 nr. 1 bokstav b) og c), artikkel 50 nr. 2 og artikkel 52. Partene kan også begrense eller utelukke muligheten for å overføre retten til kontroll som nevnt i artikkel 51 nr. 1 bokstav b).

KAPITTEL 11 OVERFØRING AV RETTIGHETER

Artikkel 57 Overføring når det er utstedt et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument

1. Når et omsettelig transportdokument er utstedt, kan innehaveren overføre de rettigheter som følger av dokumentet, ved å overføre det til en annen person på følgende måte:
 - a) gi en påtegning om overføring til vedkommende eller in blanco, dersom det er et ordredokument, eller
 - b) uten påtegning dersom det er: i) et ihendehaverdokument eller et dokument in blanco, eller ii) et dokument utstedt til en navngitt persons ordre og overføringen finner sted mellom den første innehaveren og den som er navngitt.

2. Når det er utstedt et omsettelig elektronisk transportdokument, kan innehaveren overføre de rettigheter som er inntatt i det, enten det utferdiges til ordre eller til en navngitt persons ordre, ved å overføre det elektroniske transportdokumentet etter framgangsmåtene nevnt i artikkel 9 nr. 1.

Artikkel 58 Innehaverens ansvar

1. Med forbehold for artikkel 55 har en innehaver som er ikke sender, og som ikke utøver noen rettighet etter transportavtalen, intet ansvar etter transportavtalen bare fordi vedkommende er innehaver.
2. En innehaver som ikke er sender, og som utøver en rettighet etter transportavtalen, har ansvar etter transportavtalen i den grad ansvaret er inntatt i eller kan utledes av det omsettelige transportdokumentet eller det omsettelige elektroniske transportdokumentet.
3. Etter nr. 1 og 2 i denne artikkel, utøver en innehaver som ikke er sender noen rettighet etter transportavtalen bare fordi:
 - a) vedkommende avtaler med transportøren, i henhold til artikkel 10, å skifte et omsettelig transportdokument ut med et omsettelig elektronisk transportdokument, eller å skifte et omsettelig elektronisk transportdokument ut med et omsettelig transportdokument, eller
 - b) vedkommende overfører sine rettigheter i henhold til artikkel 57.

KAPITTEL 12 ANSVARSGRENSER

Artikkel 59 Ansvarsgrenser

1. Med forbehold for artikkel 60 og artikkel 61 nr. 1 er transportørens ansvar for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter denne konvensjon begrenset til 875 regneenheter for hvert kollo eller annen lasteenhet, eller 3 regneenheter for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er gjenstand for kravet eller tvisten, alt etter hva som er høyest, unntatt når verdien av godset er fastsatt av sender og oppgitt i avtaleopplysningene, eller når transportøren og senderen er blitt enige om en høyere grense enn den ansvarsgrensen som er fastsatt i denne artikkel.
2. Når godset transporteres i eller på en container, pall eller liknende enhet for transport av gods, eller i eller på et kjøretøy, anses de kolli eller lasteenheter som i avtaleopplysningene er oppgitt å være pakket i eller på en slik enhet for transport eller kjøretøy, som kolli eller lasteenheter. Dersom godset ikke er nevnt på denne måten, anses gods plassert i eller på en slik enhet for transport eller kjøretøy som én lasteenhet.
3. Den regneenhet som er nevnt i denne artikkel, er den spesielle trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafondet. Beløpene som er nevnt i denne artikkel, skal omregnes til en stats nasjonale valuta i samsvar med denne valutaens verdi den dag dommen eller kjennelsen blir avsagt, eller den dag partene blir enige om. Verdien av en nasjonal valuta, mot den spesielle trekkrettigheten, i en konvensjonsstat som er medlem av Det internasjonale valutafondet, skal beregnes i samsvar med den metode for verdifastsettelse som Det internasjonale valutafondet legger til grunn for sin virksomhet og sine transaksjoner på det aktuelle tidspunktet. Verdien av en nasjonal valuta, mot den spesielle trekkrettigheten, i en konvensjonsstat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafondet, skal beregnes slik denne stat bestemmer.

Artikkel 60 Ansvarsgrenser ved tap som skyldes forsinkelse

Med forbehold for artikkel 61 nr. 2 skal erstatning for tap av eller skade på godset som skyldes forsinkelse, beregnes i samsvar med artikkel 22, og ansvar for økonomisk tap som skyldes forsinkelse, er begrenset til et beløp tilsvarende to og en halv gang den frakt som skal betales for det forsinkede godset. Det totale beløp som skal betales i henhold til denne artikkel og artikkel 59 nr. 1, kan ikke overstige den grense som ville gjeldt etter artikkel 59 nr. 1, om alt det berørte godset gikk tapt.

Artikkel 61 Tap av retten til å påberope seg ansvarsbegrensning

1. Verken transportøren eller noen av de personer som er nevnt i artikkel 18, har rett til å påberope seg ansvarsbegrensning etter artikkel 59 eller etter transportavtalen dersom saksøkeren godtgjør at tapet som har oppstått som en følge av at transportøren ikke har oppfylt en forpliktelse etter denne konvensjon, skyldes en personlig handling eller unnlatelse av den som krever å begrense sitt ansvar, som er begått forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.
2. Verken transportøren eller noen av de personer som er nevnt i artikkel 18, har rett til å påberope seg ansvarsbegrensning etter artikkel 60 dersom saksøkeren godtgjør at den forsinkede leveringen har oppstått som en følge av en personlig handling eller unnlatelse av den som krever å begrense sitt ansvar, og tapet som følge av forsinkelsen er påført forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

KAPITTEL 13 SØKSMÅLSFRISTER

Artikkel 62 Frist for søksmål

1. Ingen rettergang eller voldgift i forbindelse med krav eller tvister oppstått som en følge av manglende oppfyllelse av en forpliktelse etter denne konvensjon, kan innledes etter utløpet av en periode på to år.
2. Fristen nevnt i nr. 1 i denne artikkel begynner å løpe den dag transportøren har utlevert godset eller, dersom det ikke er utlevert noe gods eller bare en del av godset er utlevert, den siste dag godset skulle vært utlevert. Den dag som er angitt som utgangspunkt, regnes ikke med.
3. Uten hensyn til utløpet av fristen fastsatt i nr. 1 i denne artikkel kan en part fremme sitt krav som innsigelse mot eller som motkrav mot et krav fra den annen part.

Artikkel 63 Forlenget frist for søksmål

Perioden omhandlet i artikkel 62 kan verken utsettes eller avbrytes, men den saksøkte kan på ethvert tidspunkt i løpet av perioden forlenge fristen ved en erklæring til saksøkeren. Fristen kan forlenges ytterligere ved en eller flere nye erklæringer.

Artikkel 64 Regress

Enhver som er ansvarlig, kan reise regresssøksmål etter utløp av fristen omhandlet i artikkel 62 hvis dette skjer innenfor den lengste av følgende frister:

- a) den lovbestemte fristen etter reglene der søksmålet reises, eller
- b) nitti dager regnet fra den dag den som reiser regresssøksmål, enten har godtatt kravet, eller er stevnet i saken mot seg, alt etter hva som skjer først.

Artikkel 65 Søksmål mot den som er identifisert som transportøren

Bare boat-befrakteren eller den som er identifisert som transportøren i henhold til artikkel 37 nr. 2, kan saksøkes etter utløp av fristen omhandlet i artikkel 62 hvis dette skjer innenfor den lengste av følgende frister:

- a) den lovbestemte fristen etter reglene der søksmålet reises, eller
- b) nitti dager regnet fra den dag transportøren er identifisert, eller den registrerte eieren eller bare boat-befrakteren har godtgjort at vedkommende ikke er transportøren i samsvar med artikkel 37 nr. 2.

KAPITTEL 14

DOMSMYNDIGHET

Artikkel 66 Søksmål mot transportøren

Med mindre transportavtalen inneholder en eksklusiv vernetingsavtale som er i samsvar med artikkel 67 eller artikkel 72, har saksøker rett til å saksøke transportøren etter denne konvensjon

a) ved en kompetent domstol i samme jurisdiksjon som ett av følgende steder:

- i) transportørens bosted,
- ii) det mottakssted som er fastsatt i transportavtalen,
- iii) det utleveringssted som er fastsatt i transportavtalen, eller
- iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset av et skip, eller

b) ved en eller flere kompetente domstoler som er utpekt etter overenskomst mellom senderen og transportøren for å avgjøre de krav mot transportøren som kan oppstå etter denne konvensjon.

Artikkel 67 Vernetingsavtaler

1. En domstol som er valgt i samsvar med artikkel 66 bokstav b), har eksklusiv domsmyndighet i tvister mellom avtalepartene bare dersom partene er enige om det, og vernetingsavtalen

a) er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse er klart og tydelig oppgitt, og som enten i) er individuelt framforhandlet eller ii) der det klart fremgår at det foreligger en eksklusiv vernetingsavtale, med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale, og

b) klart utpeker domstolene i en konvensjonsstat eller én eller flere konkrete domstoler i en konvensjonsstat.

2. En person som er ikke part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 1 i denne artikkel bare dersom:

- a) domstolen er på ett av de steder som er nevnt i artikkel 66 bokstav a),
- b) avtalen er nedfelt i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet,

- c) denne person i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at den har eksklusiv domsmyndighet, og
- d) lovgivningen ved domstolen som behandler saken anerkjenner at denne person kan være bundet av den eksklusive vernetingsavtalen.

Artikkel 68 Søksmål mot den maritime utførende part

Saksøker har rett til å saksøke den maritime utførende part i samsvar med denne konvensjon ved en domstol i samme jurisdiksjon som ett av følgende steder:

- a) den maritime utførende parts bosted, eller
- b) havnen der den maritime utførende part mottok godset, havnen der den maritime utførende part utleverte godset eller havnen der den maritime utførende part utfører sine oppgaver i tilknytning til godset.

Artikkel 69 Intet annet grunnlag for domsmyndighet

Med forbehold for artikkel 71 og 72 kan ingen rettergang etter denne konvensjon mot transportøren eller en maritim utførende part innledes ved en domstol som ikke er utpekt i henhold til artikkel 66 eller 68.

Artikkel 70 Arrest og midlertidige sikringstiltak

Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører domsmyndighet med hensyn til midlertidige sikringstiltak, herunder arrest. En domstol i en stat der det er truffet midlertidig sikringstiltak, har ikke myndighet til å avsi dom i saken, med mindre:

- a) kravene i dette kapittel er oppfylt, eller
- b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i vedkommende stat.

Artikkel 71 Forening og overføring av saker

1. Dersom samme krav som springer ut av samme hendelse reises mot både transportøren og den maritime utførende part, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter artikkel 66 og artikkel 68, med mindre det foreligger en vernetingsavtale som er inngått i samsvar med artikkel 67 eller 72. Dersom ingen slik domstol har domsmyndighet, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter artikkel 68 bokstav b), dersom en slik domstol har domsmyndighet.
2. Med mindre det foreligger en vernetingsavtale som er inngått i samsvar med artikkel 67 eller 72, skal en transportør eller en maritim utførende part som går til søksmål for å få dom for at det ikke foreligger ansvar, eller et annet søksmål som ville frata en person retten til å velge vernetings i henhold til artikkel 66 eller artikkel 68, på saksøktes anmodning trekke søksmålet tilbake når saksøkte har valgt en domstol som har domsmyndighet etter artikkel 66 eller 68, alt etter som, der saken kan tas opp igjen.

Artikkel 72 Avtale etter at en tvist er oppstått, og domsmyndighet når saksøkte møter

1. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den kan bringes inn for en annen kompetent domstol.
2. En kompetent domstol som saksøkte møter frem for uten å bestride dens kompetanse i samsvar med vernetingsreglene der, har domsmyndighet.

Artikkel 73 Anerkjennelse og fullbyrdelse

1. En avgjørelse truffet i en konvensjonsstat av en domstol som har domsmyndighet etter denne konvensjon, skal anerkjennes og fullbyrdes i en annen konvensjonsstat i samsvar med lovgivningen i sistnevnte konvensjonsstat dersom begge stater har avgitt en erklæring i samsvar med artikkel 74.
2. En domstol kan nekte anerkjennelse og fullbyrdelse under henvisning til de grunner til å nekte slik anerkjennelse og fullbyrdelse som følger av nasjonal rett.
3. Dette kapittel berører ikke anvendelsen av reglene i en regional økonomisk integrasjonsorganisasjon som er part i denne konvensjon, om anerkjennelse eller fullbyrdelse av dommer mellom organisasjonens medlemsstater, enten de er vedtatt før eller etter denne konvensjon.

Artikkel 74 Anvendelsen av kapittel 14

Bestemmelsene i dette kapittel er bindende bare for konvensjonsstater som i samsvar med artikkel 91 har erklært at de vil være bundet av dem.

KAPITTEL 15 VOLDGIFT

Artikkel 75 Voldgiftsavtaler

1. Med forbehold for dette kapittel kan partene bli enige om at enhver tvist som måtte oppstå om godstransport etter denne konvensjon, skal henvises til voldgift.
2. Den som gjør et krav gjeldende overfor transportøren, skal velge ett av følgende steder til voldgiftsbehandlingen: a) ethvert sted som for dette formål er utpekt i voldgiftsavtalen, eller b) ethvert annet sted i en stat der ett av følgende steder befinner seg: i) transportørens bosted, ii) det mottakssted som er fastsatt i transportavtalen, iii) det utleveringssted som er fastsatt i transportavtalen, eller
iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset av et skip.
3. Valget av voldgiftssted i avtalen er bindende for tvister mellom avtalens parter dersom avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse er klart og tydelig oppgitt, og som enten:
 - a) er individuelt framforhandlet, eller
 - b) klart angir at det foreligger en voldgiftsavtale, med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.
4. Når det er inngått en voldgiftsavtale i samsvar med nr. 3 i denne artikkel, er en person som ikke er part i kvantumskontrakten, bundet av valget av voldgiftssted i voldgiftsavtalen bare dersom:
 - a) voldgiftsstedet som er angitt i avtalen, er på ett av de steder som er nevnt i nr. 2 bokstav b) i denne artikkel,
 - b) avtalen er nedfelt i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet,
 - c) vedkommende i tide er behørig underrettet om voldgiftsstedet, og

d) lovgivningen som kommer til anvendelse åpner for at vedkommende kan være bundet av voldgiftsavtalen.

5. Bestemmelsene i nr. 1, 2, 3 og 4 i denne artikkel anses å utgjøre en del av enhver voldgiftsklausul eller voldgiftsavtale, og enhver bestemmelse i en slik klausul eller avtale er ugyldig, i den grad den er uforenlig med disse bestemmelser.

Artikkel 76 Voldgiftsavtale i ikke-linjefart

1. Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører gyldigheten av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der denne konvensjon eller bestemmelsene i denne konvensjon får anvendelse

a) i henhold til artikkel 7, eller

b) fordi partene frivillig innlemmer denne konvensjon i en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt denne konvensjon.

2. Uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel er en voldgiftsavtale inntatt i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som denne konvensjon får anvendelse på i henhold til artikkel 7, undergitt reglene i dette kapittel med mindre transportdokumentet eller det elektroniske transportdokumentet

a) identifiserer partene i og datoen for certepartiet eller en annen kontrakt som ikke faller inn under denne konvensjon i henhold til artikkel 6, og

b) ved en særlig henvisning tar inn en klausul i certepartiet eller en annen kontrakt som inneholder vilkårene i voldgiftsavtalen.

Artikkel 77 Avtale om voldgift etter at en tvist er oppstått

Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal løses ved voldgift på et hvilket som helst sted, uten hensyn til bestemmelsene i dette kapittel og kapittel 14.

Artikkel 78 Anvendelsen av kapittel 15

Bestemmelsene i dette kapittel er bindende bare for konvensjonsstater som i samsvar med artikkel 91 har erklært at de vil være bundet av dem.

KAPITTEL 16 KONTRAKTSVILKÅRENES GYLDIGHET

Artikkel 79 Alminnelige bestemmelser

1. Med mindre det er bestemt noe annet i denne konvensjon, er enhver bestemmelse i en transportavtale ugyldig i den grad den:

a) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende parts forpliktelser etter denne konvensjon,

- b) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende parts ansvar for manglende oppfyllelse av en forpliktelse etter denne konvensjon, eller
- c) oppnevner transportøren eller en person nevnt i artikkel 18 som begunstiget til forsikringen av godset.

2. Med mindre det er bestemt noe annet i denne konvensjon, er enhver bestemmelse i en transportavtale ugyldig, i den grad den:

- a) direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker senderens, mottakerens, den kontrollerende parts, innehaverens eller den formelle senders forpliktelser etter denne konvensjon, eller
- b) direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker senderens, mottakerens, den kontrollerende parts, innehaverens eller den formelle senders ansvar for manglende oppfyllelse av en forpliktelse etter denne konvensjon.

Artikkel 80 Særlige regler for kvantumskontrakter

- 1 Uten hensyn til artikkel 79 kan en kvantumskontrakt mellom transportøren og senderen som faller innenfor denne konvensjonens anvendelsesområde, fastsette rettigheter, forpliktelser og ansvar av større eller mindre omfang enn hva som er fastsatt i denne konvensjon.
- 2 Et avvik etter nr. 1 i denne artikkel er bindende bare når:
 - a) det er klart og tydelig oppgitt i kvantumskontrakten at den avviker fra denne konvensjon,
 - b) kvantumskontrakten i) er individuelt framforhandlet eller ii) klart og tydelig oppgir hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder disse avvik,
 - c) sender gis anledning til å inngå en transportavtale som er i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon, uten avvik etter denne artikkel, og underrettes om denne muligheten, og
 - d) avviket verken er i) inntatt ved henvisning til et annet dokument eller ii) nedfelt i en standardavtale som ikke er gjenstand for forhandling.
3. En transportørs offentlige liste over priser og tjenester, transportdokument, elektroniske transportdokument eller liknende dokument er ikke en kvantumskontrakt i henhold til nr. 1 i denne artikkel, men en kvantumskontrakt kan ta inn slike dokumenter i sine bestemmelser ved henvisning.
4. Første ledd i denne artikkel får ikke anvendelse på rettigheter og forpliktelser omhandlet i artikkel 14 bokstav a) og b), artikkel 29 og artikkel 32 eller på ansvar som oppstår ved brudd på disse bestemmelsene, og det får heller ikke anvendelse på ansvar som oppstår som en følge av en handling eller en unnlattelse nevnt i artikkel 61.
5. Vilkår i kvantumskontrakten som avviker fra denne konvensjon får, dersom kvantumskontrakten oppfyller kravene i nr. 2 i denne artikkel, anvendelse i forholdet mellom transportøren og enhver annen person enn senderen, forutsatt at:

- a) denne person klart og tydelig har fått opplyst at kvantumskontrakten avviker fra denne konvensjon, og har gitt uttrykkelig samtykke til å være bundet av disse avvik, og
- b) dette samtykke ikke utelukkende er oppført i en transportørs offentlige liste over priser og tjenester, transportdokument eller elektroniske transportdokument.

6. Den part som påberoper seg et avvik, må godtgjøre at vilkårene for avvik er oppfylt.

Artikkel 81 Særlige regler for levende dyr og visse andre typer gods

Uten hensyn til artikkel 79 og med forbehold for artikkel 80 kan transportavtalen utelukke eller begrense både transportørens og en maritim utførende parts forpliktelser eller ansvar dersom:

- a) godset består av levende dyr, men en slik utelukkelse eller begrensning vil ikke få virkning dersom saksøkeren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen har oppstått som en følge av en forsettlig eller grovt uaktsomt handling eller unnlatelse begått av transportøren eller en person nevnt i artikkel 18, som har forårsaket slikt tap, slik skade eller slikt tap på grunn av forsinkelse, og med forståelse av at slikt tap, slik skade eller slikt tap på grunn av forsinkelse sannsynligvis ville oppstå, eller
- b) godsets egenskaper eller forfatning, eller omstendighetene og vilkårene for gjennomføringen av transporten, rimeligvis tilsier en særlig avtale, forutsatt at transportavtalen ikke gjelder ordinære kommersielle forsendelser i vanlig handelssamkvem, og det ikke er utstedt et omsettelig transportdokument eller et omsettelig elektronisk transportdokument i forbindelse med godstransporten.

KAPITTEL 17 SAKSOMRÅDER SOM IKKE REGULERES AV DENNE KONVENSJON

Artikkel 82 Internasjonale konvensjoner om godstransport med andre typer transportmidler

Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører anvendelsen av noen av de følgende internasjonale konvensjoner, med framtidige endringer, som er i kraft på det tidspunkt denne konvensjon trer i kraft, og som regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset:

- a) enhver konvensjon om lufttransport av gods, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på en del av transportavtalen,
- b) enhver konvensjon om veitransport av gods, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på transport av gods lastet på et veigående kjøretøy som transporteres om bord i et skip,
- c) enhver konvensjon om jernbanetransport av gods, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på sjøtransport av gods som et supplement til jernbanetransport, eller
- d) enhver konvensjon om godstransport på innlands vannvei, i den grad en slik konvensjon etter sine bestemmelser får anvendelse på godstransport som finner sted uten omlasting både på innlands vannvei og til sjøs.

Artikkel 83 Global ansvarsbegrensning

Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører anvendelsen av en internasjonal konvensjon eller nasjonal lovgivning som regulerer global ansvarsbegrensning for eiere av skip.

Artikkel 84 Felleshavari

Ingen bestemmelse i denne konvensjon berører anvendelsen av bestemmelser i transportavtalen eller i nasjonal lovgivning om felleshavarioppgjøret.

Artikkel 85 Passasjerer og reisegods

Denne konvensjon får ikke anvendelse på en avtale om transport av passasjerer og deres reisegods.

Artikkel 86 Atomskade

Intet ansvar oppstår etter denne konvensjon for atomskade dersom den som driver et atomanlegg, er ansvarlig for skaden:

- a) etter Pariskonvensjonen om erstatningsansvar på atomenergiens område av 29. juli 1960, som endret ved Tilleggsprotokoll av 28. januar 1964 og ved endringsprotokoller av 16. november 1982 og 12. februar 2004, Wienkonvensjonen om erstatningsansvar for atomskade av 21. mai 1963, endret ved Fellesprotokoll i tilknytning til Wienkonvensjonen og Pariskonvensjonen av 21. september 1988 og som endret ved Protokoll av 12. september 1997 om endring av Wienkonvensjonen om erstatningsansvar for atomskade fra 1963, eller Konvensjon om tilleggserstatning for atomskade av

12. september 1997, herunder enhver endring av disse konvensjoner og enhver framtidig konvensjon om det ansvar som påligger den som driver et atomanlegg, for atomskade, eller

- b) etter den nasjonale rett som får anvendelse på ansvar for slik skade, forutsatt at denne rett i alle henseender er like gunstig for eventuelle skadelidte som enten Paris- eller Wienkonvensjonen eller Konvensjon om tilleggserstatning for atomskade.

KAPITTEL 18 SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 87 Depositær

De forente nasjoners generalsekretær utpekes med dette til å være depositær for denne konvensjon.

Artikkel 88 Undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse

- 1 Denne konvensjon er åpen for undertegning av alle stater i [Rotterdam, Nederland] fra [...] til [...] og deretter i De forente nasjoners hovedkvarter i New York fra [...] til [...].
- 2 Denne konvensjon skal ratifiseres, godtas eller godkjennes av signatarstatene.
- 3 Denne konvensjon er åpen for tiltredelse av alle stater som ikke er signatarstater, fra den dag den åpnes for undertegning.
- 4 Ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- og tiltredelsesdokumentene skal deponeres hos De forente nasjoners generalsekretær.

Artikkel 89 Oppsigelse av andre konvensjoner

1. En stat som ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer denne konvensjon og er part i Den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer undertegnet i Brussel 25. august 1924, eller endringsprotokollen av 1968 eller av 1979, skal samtidig si opp nevnte konvensjon og den eller de protokoller til konvensjonen som den er part i, ved en underretning om dette til Belgias regjering, med en erklæring om at oppsigelsen vil få virkning fra den dag denne konvensjon trer i kraft for vedkommende stat.
2. En stat som ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer denne konvensjon og er part i De forente nasjoners konvensjon om sjøtransport av gods undertegnet i Hamburg 31. mars 1978, skal samtidig si opp nevnte konvensjon ved en underretning om dette til De forente nasjoners generalsekretær, med en erklæring om at oppsigelsen vil få virkning fra den dag denne konvensjon trer i kraft for vedkommende stat.
3. Etter denne artikkelen får ratifikasjoner, godtakelser, godkjenninger og tiltredelser med hensyn til denne konvensjon, foretatt av stater som er part i instrumentene oppført i nr. 1 og 2 i denne artikkel og meddelt depositaren etter at denne konvensjon er trådt i kraft, ikke virkning før disse staters oppsigelse av nevnte instrumenter har fått virkning. Depositaren for denne konvensjon skal konsultere Belgias regjering, som er depositær for instrumentene nevnt i nr. 1 i denne artikkel, for å sikre nødvendig koordinering i denne forbindelse.

Artikkel 90 Forbehold

Ingen forbehold er tillatt overfor denne konvensjon.

Artikkel 91 Framgangsmåte for å avgi erklæring, og erklæringenes virkning

1. Erklæringer i henhold til artikkel 74 og 78 kan avgis på ethvert tidspunkt. Innledende erklæringer i henhold til artikkel 92 nr. 1 og artikkel 93 nr. 2 skal avgis på tidspunktet for undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse. Det kan ikke avgis andre erklæringer etter denne konvensjon.
2. Erklæringer avgitt på tidspunktet for undertegning skal bekreftes på tidspunktet for ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning.
3. Erklæringer og bekreftelser på erklæringer skal avgis skriftlig og formelt meddeles depositaren.
4. En erklæring får virkning samtidig som denne konvensjon trer i kraft for vedkommende stat. En erklæring som formelt meddeles depositaren etter ikrafttredelsen, får imidlertid virkning den første dagen i måneden som følger etter utløpet av seks måneder fra den dag depositaren mottar den.
5. Enhver stat som avgir en erklæring etter denne konvensjon, kan på ethvert tidspunkt trekke den tilbake ved en formell, skriftlig underretning rettet til depositaren. Om en erklæring trekkes tilbake, eller endres når det er tillatt etter denne konvensjon, får dette virkning den første dagen i måneden som følger etter utløpet av seks måneder fra den dag depositaren mottar underretningen.

Artikkel 92 Virkning i nasjonale territoriale enheter

1. Dersom en konvensjonsstat har to eller flere territoriale enheter der forskjellige rettssystemer anvendes på saksområder som reguleres av denne konvensjon, kan den på tidspunktet for undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse erklære at denne konvensjon skal gjelde for alle dens territoriale enheter eller for bare én eller enkelte av dem, og kan på ethvert tidspunkt endre sin erklæring ved å avgi en ny erklæring.
2. Disse erklæringer skal meddeles depositaren, og skal uttrykkelig angi de territoriale enheter der denne konvensjon gjelder.
3. Når en konvensjonsstat erklærer, i samsvar med denne artikkel, at denne konvensjon skal gjelde for én eller flere av dens territoriale enheter, men ikke for samtlige, anses et sted som ligger i en territorial enhet der denne konvensjon ikke gjelder, ikke å befinne seg i en konvensjonsstat i henhold til denne konvensjonen.
4. Dersom en konvensjonsstat ikke avgir noen erklæring i henhold til nr. 1 i denne artikkel, skal konvensjonen gjelde for samtlige av denne stats territoriale enheter.

Artikkel 93 Deltakelse av regionale økonomiske integrasjonsorganisasjoner

1. En regional økonomisk integrasjonsorganisasjon som er sammensatt av suverene stater og har kompetanse på visse saksområder som reguleres av denne konvensjon, kan likeledes undertegne, ratifisere, godta, godkjenne eller tiltre denne konvensjon. Den regionale økonomiske integrasjonsorganisasjonen skal i så fall ha de samme rettigheter og forpliktelser som en konvensjonsstat, i den grad organisasjonen har kompetanse på saksområder som reguleres av denne konvensjon. Når antallet konvensjonsstater er relevant i denne konvensjon, regnes den regionale økonomiske integrasjonsorganisasjonen ikke som en konvensjonsstat i tillegg til de av sine medlemsstater som er konvensjonsstater.
2. Den regionale økonomiske integrasjonsorganisasjonen skal, på tidspunktet for undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse, avgi en erklæring til depositaren som angir de saksområder regulert av denne konvensjon der organisasjonen har fått overført kompetanse fra sine

medlemsstater. Den regionale økonomiske integrasjonsorganisasjonen skal uten opphold underrette depositaren om enhver endring i fordelingen av kompetanse, herunder nye overføringer av kompetanse, angitt i erklæring i henhold til dette nr.

3. Enhver henvisning til "konvensjonsstat" eller "konvensjonsstater" i denne konvensjon gjelder tilsvarende for en regional økonomisk integrasjonsorganisasjon når det kreves ut fra sammenhengen.

Artikkel 94 Ikrafttredelse

1. Denne konvensjon trer i kraft første dagen i måneden som følger etter utløpet av ett år fra den dag det tjuende ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet er deponert.
2. For hver stat som blir konvensjonsstat etter den dag det tjuende ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet er deponert, trer denne konvensjon i kraft den første dagen i måneden som følger etter utløpet av ett år fra det aktuelle instrumentet er deponert på vegne av vedkommende stat.
3. Hver konvensjonsstat skal anvende denne konvensjon på transportavtaler som er inngått på eller etter den dato denne konvensjon er trådt i kraft for vedkommende stat.

Artikkel 95 Revisjon og endring

1. På anmodning fra minst en tredjedel av konvensjonsstatene skal depositaren innkalle til en konferanse for konvensjonsstatene for det formål å revidere eller endre konvensjonen.
2. Ethvert ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument som deponeres etter at en endring av denne konvensjon er trådt i kraft, anses å gjelde for den endrede konvensjonen.

Artikkel 96 Oppsigelse av denne konvensjon

1. En konvensjonsstat kan på ethvert tidspunkt si opp denne konvensjon ved en skriftlig underretning rettet til depositaren.
2. Oppsigelsen får virkning den første dagen i måneden som følger etter utløpet av ett år fra depositaren mottar underretningen. Dersom det er angitt et lengre tidsrom i underretningen, får oppsigelsen virkning etter utløpet av et slikt lengre tidsrom fra depositaren mottar underretningen.

UTFERDIGET i [Rotterdam, Nederland], den [...], i ett originaleksemplar, hvis arabiske, engelske, franske, kinesiske, russiske og spanske tekst har samme gyldighet.

SOM BEKREFTELSE PÅ DETTE har nedenstående befullmektigede, som av sine respektive regjeringer er gitt behørig fullmakt til det, undertegnet denne konvensjon.

11 Parallelloppstilling av dansk og norsk lovutkast

[utelatt her]

Vedlegg: Erling Eide: Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon

Innlegg under seminar om "Nye ansvarsregler for lasteskader. UNCITRALs forslag til ny konvensjon om stykkgodstransport", Sundvollen hotell 20. og 21. februar 2003

1 Innledning

I drøftelser av standardkontrakter og internasjonale konvensjoner om handel og transport synes det ofte å være slik at representanter for etterspørrene gjerne vil at tilbyderne skal påta seg mest mulig ansvar, f.eks. for lasteskader, mens tilbyderne (bortfraktere, transportører) ønsker at etterspørrene selv (vareeierne, befrakterne) skal bære risikoen. Rettsøkonomisk teori kan vise at ineffektiv fordeling av risiko og ansvar rammer begge parter og ikke bare den som i utgangspunktet får en større byrde. En effektiv fordeling vil være fordelaktig for begge parter, og begge parter burde derfor i egeninteresse samarbeide for å etablere nettopp denne løsningen. Hvis de i forhandlinger tilstreber noe annet, vil de motarbeide seg selv, – noe som ser ut til å forekomme i en del sammenhenger.

Årsaken til at det blir slik, kan være manglende analyse av de markedet hvor aktørene opptrer. Mange vil vel hevde at hvis det er noe markedsaktører gjør, så er det å analysere sine egne markedet. Men hvis ikke markedsteori anvendes på en adekvat måte, hvis teorien brukes for overfladisk eller lite eksplisitt, kan vesenlige sammenhenger bli oversett. I det følgende skal enkel markedsteori benyttes for å studere ønsket fordeling av risiko og ansvar mellom befrakter og bortfrakter. Det skal vise seg at det er i begge parters interesse at det etableres løsninger som innebærer at de samlede kostnader for partene er minst mulig. Da blir det mest til fordeling, og markedsteorien vil vise at det etableres priser som gjør at begge parter kommer bedre ut enn ved alternative løsninger. Hvis en part i forhandlinger lykkes i å overvelte en større risiko eller ansvar på den annen part enn det den effektive løsning tilsier, vil dette innebære et tap for begge parter.

Vi skal i analysene nedenfor først avklare hvilken fordeling av risiko og ansvar partene i egeninteresse vil eller bør ønske, og deretter vurdere i hvilken grad deklarasjon og/eller preseptoriske regler vil bidra til å få ønskene oppfylt.³³

2 Kort teori-repetisjon

For sjøtransport er det grunn til å tro at frikonkurranseteorien kan anvendes. Alle forutsetningene som denne teorien bygger på, synes her å være ganske godt oppfylt. Det gjelder bl.a. forutsetningen om at alle aktører er rasjonelle (forfølger sin egeninteresse), at det har full informasjon om gjeldende transportpriser m.v., at alle aktører tar markedsprisene som gitte osv. Selv om ingen av forutsetningene skulle være oppfylt fullt ut i alle sammenhenger, er det grunn til å tro at de i grove trekk gjelder, og at teorien derfor er noenlunde dekkende for de faktiske forhold.

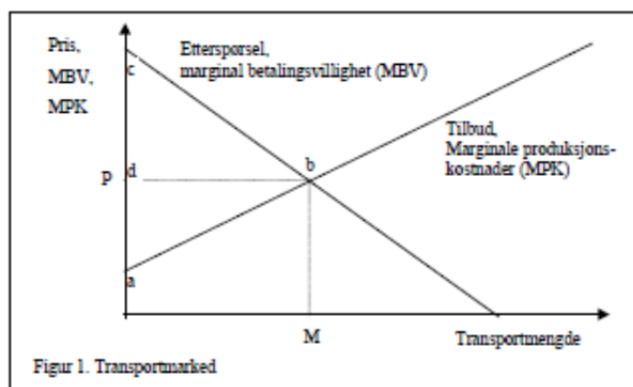
³³ Lignende analyser av plassering av transportplikten og av fordeling av risiko og ansvar ved skade i forbrukerkjøp finnes i Erling Eide og Endre Stavang: Rettsøkonomi – analyse for privatrett og miljørett, Cappelen Akademisk forlag, Oslo 2001, kap. 12.

Sjøtransport omfatter en lang rekke delmarkeder. Vi skal her begrense analysen til ett slikt marked, f. eks. stykkgodstransport mellom Hamburg og London. En slik begrensning innebærer neppe noen vesentlig reduksjon i analysenes generelle relevans for andre markeder, idet konkurransen mellom redere (og andre transportører) vil bidra til at frikonkurranseforutsetningene er ganske godt oppfylt på de fleste delmarkeder.

I fig. 1 måles transportmengde pr. tidsenhet langs den horisontale aksen, og pris, marginal betalingsvillighet (MBV) og marginale produksjonskostnader (MPK) langs den vertikale. De to kurvene (linjene) representerer hver for seg to forskjellige sammenhenger. (Av fremstillingsmessige grunner er det i alle figurer nedenfor brukt rette linjer i stedet for mer realistiske kurver, men hovedpoengene i analysen er ikke avhengig av denne forenkling.) Den stigende kurven, tilbudskurven, viser hvor mye transportørene (bortfrakterne, rederne) samlet vil tilby av transporttjenester til forskjellige priser. Jo høyere prisen er, desto mer transport vil rederne ønske å tilby. Den andre kurven, etterspørselskurven, viser hvor mye befrakterne samlet ønsker å få transportert til alternative transportpriser. Jo lavere prisene er, desto mer gods ønskes transportert.

De to kurvene representerer imidlertid også andre sammenhenger. Den stigende kurven angir hvordan de marginale produksjonskostnader for bortfrakterne avhenger av hvor mye som transporteres. Kurven antas å være stigende fordi transport av en større mengde gods fører til at mindre effektive skip og transportformer tas i bruk. Hvert ekstra (tusen) tonn som skal transporteres i markedet, vil kreve mer av drivstoff, arbeidskraft etc. enn de foregående tonnene.

Den fallende kurven viser hvordan befrakternes marginale betalingsvillighet er avhengig av hvilke transportønsker som allerede er oppfylt. Jo større transportmengde det allerede er inngått avtale om, desto lavere er befrakternes marginale betalingsvillighet, d.v.s. det maksimale de er villig til å betale for ytterligere transport. Verdien for befrakterne av å få transportert ytterligere gods, vil avta etter hvert som de mest lønnsomme varepartiene er sendt.



Ifølge teorien vil likevektsprisen P klarere markedet, og transportmengden vil bli M . Til likevektsprisen P vil enhver bortfrakter som kan transportere til en lavere kostnad enn P , inngå avtale med en befrakter som har en høyere marginal betalingsvillighet enn P .

Bortfrakternes samlede fordel av transportvirksomheten, det såkalte bortfrakteroverskuddet, representeres av arealet av trekanten abd . Befrakternes samlede fordel av å få sine varer transportert, det såkalte befrakteroverskuddet, representeres av arealet av trekanten bcd .³⁴ Summen av disse arealer er størst for likevektsløsningen, og denne løsningen gir den største fordel til partene samlet, den største gevinst til fordeling. Likevektsløsningen gir også det beste resultat til

³⁴ Befrakter- og bortfrakteroverskudd tilsvarer det som i vanlig markedsteori benevnes henholdsvis konsument- og produsentoverskudd. Siden det er lite naturlig å kalle befrakterne konsumenter, har jeg valgt å bruke begreper som er mer direkte tilpasset artikkelens tema.

partene hver for seg (noe som skal forklares nærmere nedenfor). Likevektsløsningen kalles i økonomisk teori den *effektive* løsning, en løsning som realiseres gjennom samspillet mellom aktørene i markedet.

Transaksjonskostnader, dvs. søke-, forhandlings- og kontrollkostnader forbundet med avtaler, kan i større eller mindre grad forhindre at den effektive løsning oppnås. Deklaratorisk og/eller preseptorisk rett kan bidra til å redusere, eventuelt eliminere, transaksjonskostnadene, slik at det ønskelige resultat likevel kan realiseres.

Analysene nedenfor vil gå ut på å vise hvordan forskjellig fordeling av risiko og ansvar vil påvirke beliggenheten av de to kurvene og derved likevektspris og transportert mengde. Det skal dessuten vises at deklarasorisk og/eller preseptorisk rett kan bidra til realisering av den effektive løsning hvis høye transaksjonskostnadene er til hinder for et slikt resultat. Videre skal vi se at preseptorisk rett også kan forhindre effektivitet, – til ulempe for begge parter.

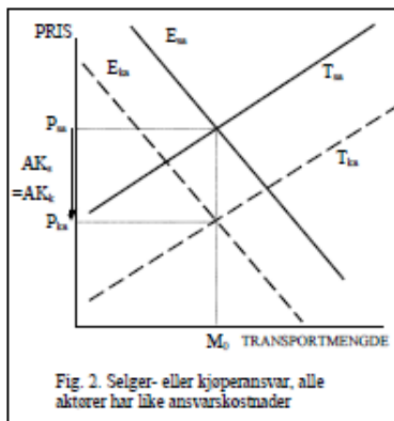
3 Effektiv fordeling av risiko og ansvar under forskjellige forutsetninger

Vi skal benytte den beskrevne markedsmodellen til å vise at den effektive fordeling av risiko og ansvar er til fordel for begge parter under forskjellige forutsetninger om

- (i) partenes kostnader ved å bære risiko eller ansvar,
- (ii) transaksjonskostnadenes størrelse, og
- (iii) bruk av forsikringsordninger.

I alle alternativ skal vi først stille spørsmålet om hvilken fordeling partene i egeninteresse ville ønske, og deretter analysere betydningen av deklarasorisk og preseptorisk rett.

3.1 Tilfelle 1: Risiko- og ansvarskostnader like høye, ingen transaksjonskostnader



Vi begynner med et enkelt spesialtilfelle hvor vi enten har fullstendig befrakterrisiko (kjøperrisiko) eller fullstendig befrakteransvar (selgeransvar). Videre forutsettes:

- (a) Risikokostnadene AK_k og ansvarskostnadene AK_s antas å være like høye for alle aktører. Vi benytter fotskriftene k og s for henholdsvis kjøper og selger.
- (b) Transaksjonskostnadene forbundet med avtaler om

fordeling av risiko og ansvar er ubetydelige.

- (c) Alle aktører er risikonøytrale.
- (d) Tilbuds- og etterspørselskurvene er som i fig. 2.

Anta først fullstendig bortfrakteransvar. For dette tilfelle er kurvene tegnet som heltrukne linjer, T_{sa} og E_{sa} (fotskriften angir selgeransvar). Likevektsprisen i markedet blir da P_{sa} og den omsatte mengde M_0 .

I tilfellet med fullstendig befrakterrisiko må kjøperne selv dekke risikokostnadene. Dette reduserer kjøpernes marginale betalingsvillighet med AK_k , og etterspørselskurven (som er

sammenfallende med den underliggende kurve for marginal betalingsvillighet) får et negativt skift (forflytning), til E_{ka} . (Her stå fotskriften ka for kjøperansvar, dvs. befrakteransvar; at befrakteren selv bærer risikoen for f. eks. transportskade.) Bortfrakternes kostnader reduseres samtidig med ansvarskostnadene AK_s (som er lik AK_k). Dette innebærer at tilbudskurven (som er sammenfallende med kurven for marginale produksjonskostnader) også får et skift, til T_{ka} . Siden $AK_k = AK_s$, blir etterspørselskurven og tilbudskurven forskjøvet like mye nedover i figuren. Resultatet er en likevektspris $P_{ka} = P_{sa} - AK_k = P_{sa} - AK_s$, og samme omsatte mengde som i tilfellet med selgeransvar.

For aktørene i dette markedet spiller det i dette tilfelle ingen rolle om ansvaret plasseres hos bortfrakter eller om befrakter bærer hele risikoen. Ved bortfrakteransvar blir markedsprisen høyere enn ved befrakterrisiko, men differansen tilsvarer akkurat ansvarskostnadene. Hvilken fordeling som oppstår spontant i markedet blir tilfeldig. Siden enhver fordeling har samme kostnad, og transaksjonskostnadene er ubetydelige, kan det godt tenkes at det i noen tilfelle avtales befrakterrisiko og i andre tilfelle bortfrakteransvar.

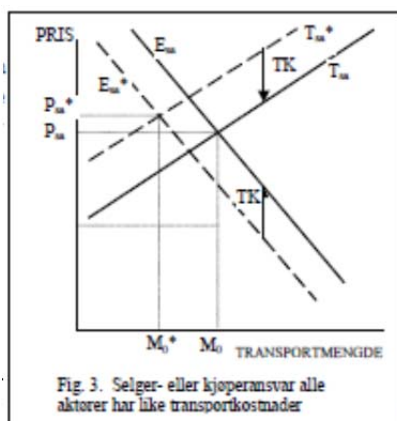
Resultatet blir også like godt for begge parter om befrakter bærer en viss *andel* av risikoen og bortfrakter tar ansvaret for resten. En deling på midten vil for eksempel føre til at de negative skift i etterspørsels- og tilbudskurven blir halvparten av det som er skissert i figur 2. Prisreduksjonen blir i så fall halvparten så stor som ved full befrakterrisiko. Tilsvarende resultater finnes lett for andre fordelinger.³⁵

Det er grunn til å merke seg at resultatet er uavhengig av helningen på kurvene. (En mer detaljert analyse av betydningen av helningen på kurvene vil bli gitt nedenfor.)

Siden transaksjonskostnadene i dette tilfelle er forutsatt å være ubetydelige, vil deklarasjoniske eller preseptoriske regler være uten betydning.

3.2 Tilfelle 2: Alle aktører har samme ansvarskostnader, vesentlige transaksjonskostnader

Konklusjonene for tilfelle 1 må nyanseres hvis vi i stedet for forutsetning (b) antar at det er vesentlige transaksjonskostnader for hver av partene forbundet med å inngå avtale om fordeling av risiko og ansvar. (Selv om det ikke spiller noen rolle for partene hvor ansvaret plasseres, må likevel fordelingen avtales.) Vi skal se at så vel deklarasjoniske som preseptoriske regler kan gjøre nytten. Selv om dette kan virke selvsagt, skal vi likevel se på sammenhengene noe i detalj.



I fig. 3 har vi i utgangspunktet en situasjon med bortfrakteransvar og ingen transaksjonskostnader, representert ved heltrukne linjer. Det vil i likevektsløsningen bli omsatt M_0 til en pris P_{sa} . Vi tenker oss så en alternativ situasjon hvor transaksjonskostnadene for hver part utgjør TK kroner pr enhet transportert. (Denne spesielle forutsetningen om sammenhengen mellom transaksjonskostnader og

ullt risikoansvar og fullt bortfrakteransvar vil ikke bli behandlet nedenfor. Analyser med forskjellige fordelinger vil gi hovedkonklusjoner som er helt i overensstemmelse med de tilfeller som analyseres: Det vil være i begge parter interesse at risiko og ansvar fordeles slik at de samlede risiko- og ansvarskostnader blir minimalisert.

transportmengde gjør figuren enklere, men er uvesentlig for hovedpoenget i analysen.) Bortfrakterens kostnader vil her få et tillegg på TK pr enhet. De marginale kostnader inkl. transaksjonskostnadene vil ligge tilsvarende høyere, og vi får den stiplede tilbudskurven T_{sa}^* . Befrakternes marginale betalingsvillighet (det maksimale beløp de er villige til å betale for å få fraktet ett tonn ekstra) vil på sin side bli TK kroner lavere. Vi får derfor den stiplede etterspørselskurven E_{sa}^* . I dette tilfelle med vesentlige transaksjonskostnader blir transportmengden M_0^* i stedet for M_0 .

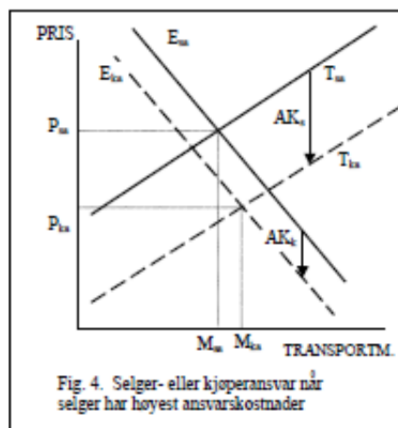
Naturlig nok vil begge parter komme dårligst ut i tilfellet med vesentlige transaksjonskostnader. Den transporterte mengde blir mindre enn i det alternative tilfellet uten transaksjonskostnader. Befrakter må betale en høyere pris for transporten, mens prisøkningen ikke er høy nok til å dekke kostnadsøkningen for bortfrakteren. (Med andre helninger på kurvene kunne den nye likevektsprisen ha ligget lavere enn P, med en tilsvarende drøftelse.)

Vi ser samtidig at summen av bortfrakteroverskudd og befrakteroverskudd blir mindre når transaksjonskostnadene er vesentlige, vi får et effektivitetstap.

Dette effektivitetstapet kan elimineres ved deklarasjon eller preseptorisk rett som fjerner behovet for å forhandle om fordeling av risiko og ansvar. Vi er da tilbake til situasjonen med de heltrukne kurver (som i fig. 2).

Slik kurvene er tegnet i fig. 3, med sterkere helning på etterspørselskurven enn på tilbudskurven, vil det være befrakterne som får den største fordel av en regel som eliminerer transaksjonskostnadene. Det er kun helningen på kurvene som her er av betydning, - ikke hvor ansvaret plasseres. (Mer om dette nedenfor.)

3.3 Tilfelle 3. Ansvarskostnader for bortfrakter høyere enn risikokostnader for befrakter, ingen transaksjonskostnader



Tilfelle 1 ovenfor endres nå på ett punkt. Det antas at ansvarskostnadene er høyere enn risikokostnadene:

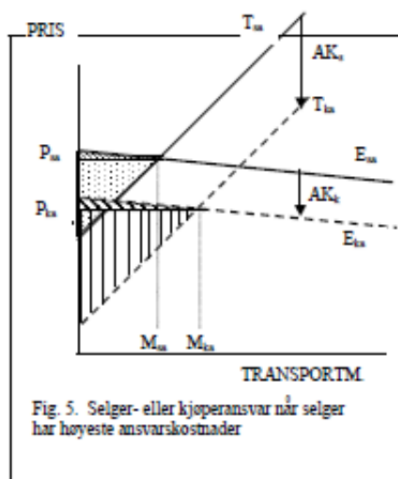
$$AK_k < AK_s.$$

Dette betyr at en overgang fra bortfrakteransvar til befrakterrisiko vil medføre et mindre negativt skift i etterspørselskurven (AK_k) enn i tilbudskurven (AK_s), slik som vist i fig. 4

En slik overgang vil i dette tilfelle være en fordel for begge parter. Vi ser at

$$AK_k < P_{sa} - P_{ka} < AK_s.$$

Den første ulikheten viser at den prisreduksjon som befrakterne vil nyte godt av ved selv å ta risikoen, er større enn hva dette koster dem (eventuelt ved forsikring). Den andre ulikheten viser at den samme prisreduksjonen er mindre enn de ansvarskostnader som bortfrakterne samtidig blir avlastet for (eventuelt ved bortfall av forsikring). Overgangen til befrakterrisiko fører også til at det transporteres mer. Rasjonelle markedsdeltagerne (med full informasjon) vil oppdage disse fordeler,



og befrakteransvar vil oppstå spontant i markedet. Vi ser også at summen av befrakteroverskudd og bortfrakteroverskudd vil øke ved overgang til befrakterisiko. Resultatet blir effektivt.

Siden transaksjonskostnadene er forutsatt å være uvesentlige, vil deklaratoriske ansvarsregler være uten betydning for resultatet. Hvis preseptorisk rett plasserer ansvaret

hos bortfrakter, vil begge parter tape.

Vi skal nå vise at det er helningen på tilbuds- og etterspørselskurvene – og intet annet – som bestemmer om det er befraktere eller bortfraktere som får den *største*

fordelen av en overgang til befrakteransvar.

Anta at etterspørselen etter transport er vesentlig mer elastisk (påvirkes sterkere av prisendringer) enn det figur 4 illustrerer. Et slikt alternativ er vist i figur 5, hvor de svakt fallende etterspørselskurvene illustrerer at en liten prisendring forårsaker en betydelig endring i ønsket transportmengde. Ved bortfrakteransvar, hvor likevektsprisen er P_{sa} og den transporterte mengde M_{sa} , er befrakteroverskuddet representert ved trekanten med tynne streker på skrå, mens bortfrakteroverskuddet er representert ved den prikkede trekanten. Ved overgang til befrakterrisiko øker befrakteroverskuddet til trekanten med fete streker på skrå, mens befrakteroverskuddet øker til trekanten med vertikale streker. Selv om begge parter har fordel av befrakterrisiko, er det bortfrakter som får den største absolutte forbedring.

Ved å variere helningen på tilbuds- og etterspørselskurvene kan man på tilsvarende måte studere hvilken part som får den største absolutte fordel av en effektiv fordeling av risiko og ansvar. Ved for eksempel meget elastisk etterspørsel (bratte etterspørselskurver) og samme tilbudskurver som i figur 5, vil det være befrakterne som får den største absolutte fordel av at befrakterne bærer risikoen. Det er kun elastisiteten i etterspørsel og tilbud (helningen på kurvene) som avgjør hvilken part som får den største fordel av en effektiv fordeling av risiko og ansvar. Partene selv har ingen mulighet for å oppnå et bedre resultat for seg selv enn det som den effektive løsning gir. Her som ellers er partene maktesløse aktører i markedet. Markedet bestemmer en pris, og prisen, sammen med betalingsvillighet og produksjonskostnader avgjør hvor lønnsomt det er for partene å operere på markedet.

3.4 Tilfelle 4. Ansvarskostnadene høyere enn risikokostnadene, vesentlige transaksjonskostnader

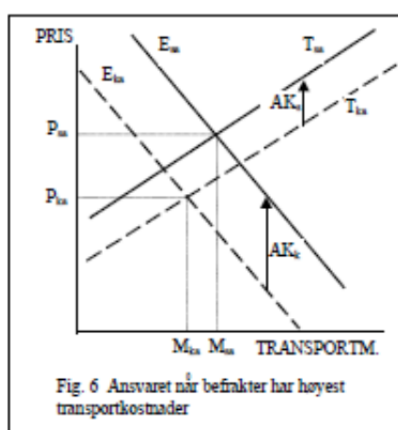
I forhold til tilfelle 3 forutsetter vi nå at transaksjonskostnadene forbundet med fordeling av risiko og ansvar er vesentlige, d.v.s. at de gjør ellers ønskelige avtaler alt i alt ulønnsomme. Deklaratorisk befrakterrisiko vil i dette tilfelle bidra til at ønskelige avtaler blir realisert, men hvis retten anviser bortfrakteransvar, blir konklusjonen mindre entydig. Virkningen vil her avhenge både av de samlede transaksjonskostnader, som vil utgjøre 2TK, og av den reduksjon i de samlede risiko- og ansvarskostnader, $AK_s - AK_k$, som oppnås.

- (i) Hvis $2TK < AK_s - AK_k$, d.v.s. hvis de samlede transaksjonskostnader er lavere enn den samlede reduksjon i risiko- og ansvars kostnader, vil det være lønnsomt for partene å forhandle seg rundt en deklarasjonsregel om bortfrakteransvar. I dette tilfelle vil regelen påføre hver av partene samme kostnad TK som ville ha oppstått *uten* den deklarasjonsregelen. Regelen fører til samme fordeling av risiko og ansvar som spontant ville ha oppstått (befrakterrisiko). Partene forhandler, og risikoen plasseres hos befrakter. Den deklarasjonsregelen får således ingen betydning hverken for omfanget av transporten eller for partenes transaksjonskostnader.
- (ii) Hvis $2TK > AK_s - AK_k$, vil det ikke være lønnsomt å avtale seg rundt en deklarasjonsregel om bortfrakteransvar. Men det ville det heller ikke ha vært uten den deklarasjonsregelen, og regelen får derfor ingen betydning i dette tilfellet heller.

Vi ser at deklarasjonsregel om bortfrakteransvar ikke vil gi noen gevinst i forhold til en situasjon uten en slik regel. Hvis ansvaret plasseres hos bortfrakter, som har de høyeste kostnadene, utnyttes ikke effektivitetsgevinsten man kunne ha oppnådd ved å la befrakterne bære risikoen.

Vi får dermed følgende betingede normative konklusjon: Ønskes størst mulig gevinst for begge parter, bør ansvaret plasseres hos befrakter når ansvars kostnadene er høyere enn risikokostnadene.

Denne drøftelsen leder også frem til problemet med preseptoriske regler. En preseptorisk regel om bortfrakteransvar vil i tilfelle (i) forhindre at begge parter ønsker blir oppfylt. Så vel befrakteroverskudd som bortfrakteroverskudd blir mindre enn det som faktisk er mulig å oppnå. I tilfelle (ii) vil preseptorisk bortfrakteransvar være uten betydning, idet transaksjonskostnadene uansett vil forhindre forhandlinger.



3.5 Tilfelle 5. Risikokostnader høyere enn ansvars kostnader, ingen transaksjonskostnader

Hvis risikokostnadene for befrakteren er høyere enn ansvars kostnadene for bortfrakteren, kan vi finne den effektive løsning ved samme fremgangsmåte som i tilfellene 3 og 4. Vi nøyer oss her med illustrasjonen i figur 6 som viser at en overgang fra befrakterrisiko (stiplede kurver) til bortfrakteransvar (heltrukne kurver) vil være fordelaktig for begge parter.

3.6 Tilfelle 6. Forskjellige risikokostnader

Situasjonen blir litt mer komplisert hvis noen av befrakterne har lavere risikokostnader enn bortfrakterens ansvars kostnader og noen har høyere slike kostnader. La oss anta at det er to grupper av befraktere med hver sine risikokostnader slik at:

- risikokostnader for gruppe 1 er lavere enn ansvars kostnadene, d.v.s. $AK_{k1} < AK_s$,
- risikokostnader for gruppe 2 er høyere enn ansvars kostnadene, d.v.s. $AK_{k2} > AK_s$

Her vil gruppe 1 tilpasse seg i overensstemmelse med analysen for tilfelle 4, og gruppe 2 i overensstemmelse med analysen for tilfelle 5.

Når risikokostnadene på denne måten er forskjellige, vil ingen deklarasjonsregel være fordelaktig for alle. Befraktersrisiko vil være fordelaktig for alle avtaler inngått av befraktere i gruppe 1, og bortfrakteransvar vil være fordelaktig for alle avtaler inngått av befraktere i gruppe 2. Uten kontraktsrettsregler vil det oppstå to delmarkeder.

For å avgjøre om deklarasjonsbortfrakteransvar i dette tilfellet kan begrunnes ut fra effektivitetshensyn, må det foretas en sammenligning av transaksjons-, risiko- og ansvarskostnader for alle grupper. Resultatene i pkt. 3.4 (tilfelle 4) vil gjelde for gruppe 1 og resultatene i pkt. 3.5 (tilfelle 5) vil gjelde for gruppe 2. Hvilken regel som vil være best for "samfunnet" (gruppene samlet), vil avhenge av hvor mange kjøpere det er i hver gruppe. Transaksjonskostnadene minimaliseres når den deklarasjonsregel eliminerer transaksjonskostnadene for den største gruppen.

Altså: Når noen befraktere har lavere risikokostnader enn bortfrakternes ansvarskostnader, og noen har høyere, bør den deklarasjonsregel være befraktersrisiko hvis befraktergruppen med lave risikokostnader er størst, og bortfrakteransvar hvis befraktergruppen med høye risikokostnader er størst.

En tilsvarende analyse kan gjennomføres for det tilfellet at det blant bortfrakterne er forskjellige ansvarskostnader.

3.7 Forskjellig holdning til risiko

Når det ovenfor har vært tale om risiko- og ansvarskostnader, har det ikke vært presisert hva slags kostnader det har vært tale om. Et nærliggende alternativ er forsikringskostnader. Når vi ovenfor har drøftet tilfeller med *forskjellige* risiko- og ansvarskostnader, vil det i forsikringstilfellet dreie seg om forskjellige forsikringspremier. Hovedkonklusjonen i analysene ovenfor vil da bli at begge parter vil være tjent med at risiko og ansvar fordeles slik at den samlede forsikringspremie blir lavest.

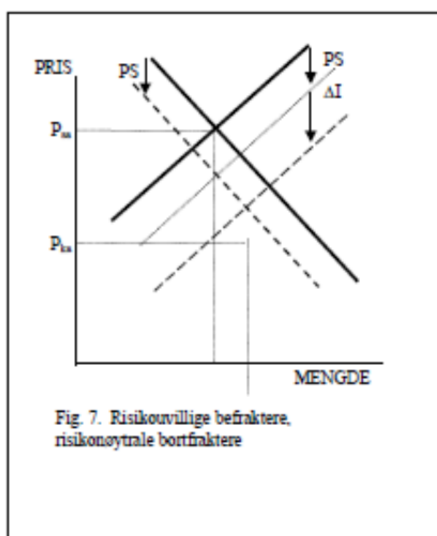
Partene kan imidlertid foretrekke å beholde en del av risikoen eller ansvaret for å slippe forsikringspremie og de transaksjonskostnader som oppstår i den forbindelse. I dette tilfellet må partenes holdning til risiko drøftes nærmere.

Anta at sannsynligheten for at en skade på 100.000 kroner skal oppstå, er 1 %. Den statistisk *forventede* skade er da 1 % av 100.000 kroner, dvs. 1000 kroner. Hvis aktøren betrakter et sikkert tap på 1000 kroner som likeverdig med et tap på 100.000 med en sannsynlighet på 1 %, sier vi at aktøren er risikonøytral. Hvis det sikre tap foretrekkes, er aktøren risikou villig. Det usikre alternativ oppfattes da som en større ulempe enn det sikre. Forskjellen i verdsettelse mellom det sikre alternativ og det usikre kalles sikkerhetsekvivalent. Hvis forsikringspremien for det usikre alternativ er høyere enn 1000 kroner pluss sikkerhetsekvivalenten, vil aktøren velge ikke å forsikre seg.

Hvis vi har en situasjon hvor de forventede skadekostnader er de samme for begge parter, bør ansvaret ligge hos den part som har den laveste sikkerhetsekvivalenten, eller annerledes uttrykt: hos den part som er minst risikou villig. (Dette vil ofte være den part som kan lide det største tapet i forhold til omsetning eller kapital, men dette er ikke sikkert; personlige vurderinger kan spille inn.) Dette kan begrunnes ved hjelp av markedsmodellen.

Vi vil i det følgende kalle risikoen for skade P , og den mulige skade S . Vi antar at partene i sine overveielser tar utgangspunkt i den *forventede* skade PS . (Med dette menes ikke at f. eks. kjøperen i detalj lager seg et slikt regnestykke. Poenget er at så vel risikoen for skade som alvorret i mulige skader er momenter av betydning for enhver kjøper, og for å forenkle analysen vil vi konsentrere oss om den forventede skade. En litt mer realistisk forutsetning ville være å operere med forskjellige typer av skader, hver med sin risiko.) Ved befrakterrisiko vil vi regne med at jo høyere den forventede skade PS er, desto lavere vil befrakterens betalingsvillighet være. Ved bortfrakteransvar vil vi på tilsvarende måte anta at kostnadene øker med den samme forventede skade. Vi vil videre anta at befrakterne er risikonøytrale mens bortfraktere er risikou villige. Sikkerhetsekvivalenten for alle bortfraktere antas å være ΔI kroner pr (tusen) tonn.

De heltrukne kurvene i fig. 7 representerer en utgangssituasjon med bortfrakteransvar. Alternativet hvor befrakterne bærer risikoen fører til et skift i etterspørselskurven tilsvarende de forventede risikokostnader som befrakterne må bære (stiplet kurve). Forflytningen av kurven skyldes at den marginale betalingsvillighet reduseres med den forventede skade. Hvis bortfrakterne hadde vært risikonøytrale, ville vi ha fått en tilsvarende forflytning av tilbudskurven (til den prikkede kurven). Men siden bortfrakterne er antatt å være risikou villige, vil overføringen av ansvaret også fjerne den subjektive kostnad som sikkerhetsekvivalenten representerer. Fjernelsen av disse to kostnadskomponentene leder til den stiplede tilbudskurven. Likevektsprisen blir P_{ka} og den transporterte mengde M_{ka} .



Hvilke av de to løsningene er ønskelige? Åpenbart den sistnevnte. Vi ser at

$$PS < P_{sa} - P_{ka} < PS + \Delta I$$

Siden prisreduksjonen er større enn de forventede skadekostnader, vil befrakterne ønske å bære risikoen selv. Og siden bortfrakternes kostnadsreduksjon ved å bli fritatt for ansvaret er større enn prisreduksjonen vil også de ønske at befrakterne beholder risikoen.

Figur 7 kan også brukes til å vise at så vel bortfrakteroverskudd som befrakteroverskudd blir størst

når befrakterne påtar seg ansvaret.

Hvis transaksjonskostnadene er ubetydelige, kan vi kan derfor vente at markedet spontant vil etablere befrakteransvar.

Hvis transaksjonskostnadene er relativt høye, kan partene bli forhindret i å etablere den løsning som begge foretrekker. I så fall kan deklarasjonsrett eller preseptorisk rett avhjelpe problemet, – så sant risiko og ansvar fordeles ”riktig”. Analysen blir som i punkt 3.6.

4 Oppsummering

Vi har ovenfor analysert enkelte typetilfeller. Vi har sett at hvilken løsning partene vil finne frem til på egen hånd vil avhenge av risiko-, ansvars- og transaksjonskostnader, og dessuten deres holdning til risiko. Mer fullstendige analyser enn dem vi har foretatt vil kreve systematiske kombinasjoner av disse faktorer.

Hovedkonklusjonene i alle våre analyser er at partene har en felles fordel av at de samlede risiko- og ansvarskostnader minimaliseres. Da blir det mest til fordeling, og markedet sørger for at resultatet blir til gunst for begge parter. Partene selv har ingen mulighet for å påvirke fordelingen slik denne kommer til uttrykk gjennom befrakter- og bortfrakteroverskudd.

Deklarasjonsrett som er i overensstemmelse med den effektive løsning vil avlaste partene for transaksjonskostnader. Hvis slik rett ikke bidrar til effektivitet, vil partene avtale seg rundt regelen, – så sant ikke høye transaksjonskostnader alt i alt gjør avtalen ulønnsom. Preseptoriske regler som ikke bidrar til effektivitet, vil være til ulempe for begge parter.