**SKISSE TIL GENERELLE FORARBEIDSUTTALELSER OM FORHOLDET MELLOM RR OG ANDRE TRANSPORTKONVENSJONER**

*utarbeidet på et møte mellom lederne og sekretærene i de norske og danske sjølovutvalg 12. juli 2011*

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-reglenes anvendelse er betinget av at der 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 definer. Sjølovkomiteene i Danmark og Norge foreslår at regelsettet skal gjelde også for nasjonale transporter.

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 praksis[[1]](#footnote-1) – at konvensjonene tolkes relativt snevert, slik at det blir stort rom for partenes valg av regime.

Når partene i stor rad 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 forrangen, 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).

Rev 3

1. Se særlig tysk høyesterett 17. juli 2008 (I ZR 181/05), belgisk høyesterett 8. november 2004 (C.03.0510.N/1). [↑](#footnote-ref-1)