NOU Norges offentlige utredninger 2012: 10

Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

Norges offentlige utredninger
2012

Seriens redaksjon:
Departementenes servicesenter
Informasjonsforvaltning

---

1. Til barnas beste.
   Kunnskapsdepartementet.

2. Utenfor og innenfor.
   Utenriksdepartementet.

3. Fripoliser og kapitalkrav.
   Finansdepartementet.

4. Trygg hjemme.
   Justis- og beredskapsdepartementet.

5. Bedre beskyttelse av barns utvikling.
   Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet.

6. Arbeidsrettede tiltak.
   Arbeidsdepartementet.

7. Mer effektiv konkurranselov.
   Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet.

8. Ny utdanning for nye utfordringer.
   Justis- og beredskapsdepartementet.

9. Energiutredningen – verdiskaping, forsyningssikkerhet og miljø.
   Olje- og energidepartementet.

10. Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven.
    Justis- og beredskapsdepartementet.

Omslagsfoto: Trond Solvang

NOU Norges offentlige utredninger 2012: 10

Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

Utredning XX fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen) oppnevnt av Justis- og politidepartementet 1. september 2009.
Avgitt til Justis- og beredskapsdepartementet 12. april 2012.

Departementenes servicesenter
Informasjonsforvaltning

Oslo 2012

ISSN 0333-2306
ISBN 978-82-583-1140-6

07 Aurskog AS

Til Justis- og beredskapsdepartementet

Den 1. september 2009 ble Sjølovkomiteen gitt i oppdrag å vurdere ratifikasjon og eventuelt gjennomføring av Konvensjon om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs, 2008. Konvensjonen reviderer reglene om stykkgodsbefordring til sjøs, som i dag finnes i sjøloven kapittel 13, og som er basert på eldre konvensjoner.

Sjølovkomiteen legger med dette frem sin utredning XX, inneholdende lovutkast med motiver. Komiteen foreslår at Norge ratifiserer konvensjonen, og legger frem et lovutkast til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett. Innstillingen er enstemmig.

Idet innstilingen ferdigstilles er ikke det parallelle danske utredningsarbeidet helt ferdigstilt. Henvisningene til den danske utredningen er til utredningen slik den foreligger. Det ventes at den danske utredningen vil foreligge om kort tid uten vesentlige endringer i forhold til utkastet slik det nå foreligger.

Oslo 12. april 2012

Erik Røsæg
leder

Viggo Bondi

Kyrre Joakim Bronder

Mia Ebeltoft

Ingeborg Holtskog Olebakken

Harald Thomsen

Adrianne Ubeda

Trond Solvang

Oversikt over innhold

1 **Sammendrag av konvensjonen og utredningen** 11

2 **Oppnevning og mandat** 16

3 **Konvensjonshistorikk** 19

4 **Den praktiske betydningen av reglene** 21

5 **Stykkgodsreglenes anvendelsesområde** 24

6 **Partene i en transportavtale** 26

7 **Behovet for tvingende regler** ... 28

8 **Om sluttvirkningen av risikofordelingen** 30

9 **Behovet for reform av de sjørettslige reglene** 31

10 **Det multimodale problemet** 33

11 **Lastedokumentasjon** 37

12 **Miljøaspektet** 44

13 **Ratifikasjon og ikrafttredelse** .. 45

14 **Prinsippene for lovteksten** 48

15 **Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget** .. 49

16 **Utkast til endringer i sjøloven kapittel 13 og 19** 128

17 **Utkast til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven** 154

18 **Utkast til vedtak om ratifikasjonssamtykke** 158

19 **Lovspeil** 159

20 **Konvensjonen på engelsk** 163

21 **Konvensjonen i norsk oversettelse** 191

Vedlegg

1 Parallelloppstilling av dansk og norsk lovutkast med konvensjonen 218

2 Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransport-konvensjon 301

Innhold

1 Sammendrag av konvensjonen og utredningen ... 11
1.1 Innledning ... 11
1.2 Sammendrag av konvensjonens regler ... 11
1.3 Sammendrag av utredningen ... 12
1.4 Summary in English ... 14

2 Oppnevning og mandat ... 16

3 Konvensjonshistorikk ... 19

4 Den praktiske betydningen av reglene ... 21

5 Stykkgodsreglenes anvendelsesområde ... 24
5.1 Hva dette avsnittet handler om ... 24
5.2 Godssentrert og skipssentrert fraktavtaler ... 24
5.3 Transportdokumenter ... 24
5.4 Stykkgodsreglene og transportdokumentene ... 25
5.5 Generalisering av prinsippene ... 25

6 Partene i en transportavtale ... 26

7 Behovet for tvingende regler ... 28

8 Om sluttvirkningen av risikofordelingen ... 30

9 Behovet for reform av de sjørettslige reglene ... 31
9.1 Den uttrykte målsettingen ... 31
9.2 Nærmere om harmoniseringsformålet ... 31
9.3 Presisering av ambisjonene ... 32
9.4 Regelforenkling ... 32

10 Det multimodale problemet ... 33

11 Lastedokumentasjon ... 37
11.1 Innledning ... 37
11.2 Begrepet konnossement ... 37
11.3 Negotiabilitet ... 38
11.4 Ikke-negotiabilitet ... 38
11.5 Konnossementet som verdipapir ... 39
11.6 Konkurrerende rettighetshavere til dokumentet ... 39
11.7 Konkurrerende legitimasjonshavere ... 40
11.8 Stansningsrett ... 41
11.9 Andre regler om tillit til dokumentet ... 42
11.10 Mortifikasjon ... 42
11.11 Transportdokumenter som varerepresentativer ... 43

12 Miljøaspektet ... 44

13 Ratifikasjon og ikrafttredelse ... 45
13.1 Anbefaling ... 45
13.2 Situasjonen nå ... 45
13.3 Nærmere om komiteens anbefaling ... 45
13.4 Overgangsordninger ... 46
13.5 Særlig om domsmyndighet og voldgift ... 46

14 Prinsippene for lovteksten ... 48

15 Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ... 49
15.1 Til § 251 Terminologi ... 49
15.1.1 Transportavtale ... 49
15.1.2 Kvantumskontrakt ... 49
15.1.3 Linjefart ... 49
15.1.4 Ikke-linjefart ... 50
15.1.5 Transportør ... 50
15.1.6 Utførende oppdragstaker ... 50
15.1.7 Maritim utførende oppdragstaker ... 50
15.1.8 Avsender ... 51
15.1.9 Kontraktsbestemt avsender ... 51
15.1.10 Ihendehaver ... 51
15.1.11 Mottaker ... 51
15.1.12 Råderett ... 51
15.1.13 Rådighetshaver ... 51
15.1.14 Transportdokument ... 51
15.1.15 Negotiabelt transportdokument ... 51
15.1.16 Ikke-negotiabelt transportdokument ... 52
15.1.17 Elektronisk kommunikasjon ... 52
15.1.18 Elektronisk transportdokument ... 52
15.1.19 Negotiabelt elektronisk transportdokument ... 52
15.1.20 Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument ... 52
15.1.21 Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument ... 52
15.1.22 Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument ... 52
15.1.23 Transportopplysninger ... 52

15.1.24 Gods ... 52
15.1.25 Skip ... 53
15.1.26 Konteiner ... 53
15.1.27 Kjøretøy ... 53
15.1.28 Frakt ... 53
15.1.29 Hjemsted ... 53
15.1.30 Kompetent domstol ... 53
15.1.31 Sjøtransportkonvensjonen ... 53
15.1.32 Konvensjonsstat ... 53
15.1.33 Konvensjonslovgivning ... 53
15.1.34 Bestemmelsene i dette kapitlet ... 54
15.2 Til § 252 Virkeområde ... 54
15.3 Til § 253 Certepartifart mv ... 55
15.4 Til § 254 Spesielle partsforhold ... 55
15.5 Til § 255 Avtalefrihet ... 56
15.6 Til § 256 Kvantumskontrakter ... 57
15.7 Til § 257 Levende dyr og andre spesielle transporter ... 58
15.8 Til § 258 Luft- og landtransport ... 59
15.9 Til § 259 Globalbegrensning og passasjeransvar ... 60
15.10 Til § 260 Felleshavari mv ... 61
15.11 Til § 261 Tolkning av dette kapitlet ... 61
15.12 Til § 262 Transportforpliktelsen ... 62
15.13 Til § 263 Håndteringen av godset ... 62
15.14 Til § 264 Samarbeid med avsenderen ... 63
15.15 Til § 265 Undersøkelse av pakkingen ... 63
15.16 Til § 266. Sjødyktighet mv ... 63
15.17 Til § 267 Dekkslast ... 63
15.18 Til § 268 Farlig gods ... 64
15.19 Til § 269 Fjerning av gods under sjøreisen ... 65
15.20 Til § 270 Transportørens underretningsplikt ... 65
15.21 Til § 271 Tiltak på lasteierens vegne ... 65
15.22 Til § 272 Hva ansvarsreglene regulerer ... 65
15.23 Til § 273 Ansvarsperiode for transportøren ... 66
15.24 Til § 274 Ansvarsgrunnlag ... 67
15.25 Til § 275 Transportørens ansvar for andre ... 69
15.26 Til § 276 Maritim utførende oppdragstakers ansvar ... 69
15.27 Til § 277 Felles ansvar ... 71
15.28 Til § 278 Forsinkelse ... 71
15.29 Til § 279 Deviasjon ... 71
15.30 Til § 280 Beregning av erstatning for tingskade ... 72
15.31 Til § 281 Reklamasjon ... 72
15.32 Til § 282 Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods ... 73
15.33 Til § 283 Ansvarsgrenser ved forsinkelse ... 74
15.34 Til § 284 Tap av retten til ansvarsbegrensning ... 74
15.35 Til § 285 For- og ettertransport ... 75
15.36 Til § 285a Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten ... 76
15.37 Til § 285b Gjennomgangsdokument ... 77
15.38 Til § 285c Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevingsrett ... 77
15.39 Til § 286 Transportavbrudd og avstandsfrakt ... 78
15.40 Til § 287 Levering av godset til transportøren ... 79
15.41 Til § 288 Samarbeid med transportøren ... 79
15.42 Til § 289 Dokumentasjonsplikt ... 80
15.43 Til § 290 Grunnlaget for avsenderansvar ... 80
15.44 Til § 291 Transportopplysninger ... 81
15.45 Til § 292 Særregler om farlig gods ... 83
15.46 Til § 293 Vedtakelse av avsenderens rettigheter og plikter ... 84
15.47 Til § 294 Avsenderens ansvar for andre ... 85
15.48 Til § 295 Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden ... 85
15.49 Til § 296 Frakt ... 85
15.50 Til § 297 Elektroniske transportdokumenter ... 86
15.51 Til § 298 Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter ... 86
15.52 Til § 299 Ombytting av transportdokumenter ... 86
15.53 Til § 299a Kvittering for mottakelse av gods ... 86
15.54 Til § 300 Utstedelse av transportdokument ... 87
15.55 Til § 301 Transportopplysninger ... 87
15.56 Til § 302 Hvem som skal regnes som transportøren ... 90
15.57 Til § 303 Signering ... 90
15.58 Til § 304 Mangler i transportopplysningene ... 90
15.59 Til § 305 Merknader om godsopplysningene ... 91
15.60 Til § 305a Regressavtaler ... 93

15.61 Til § 306 Transportopplysningenes beviskraft ... 93
15.62 Til § 307 Ansvar for villedende transportopplysninger ... 95
15.63 Til § 308 Plikt til å ta imot godset ... 97
15.64 Til § 308a Undersøkelse av godset ... 97
15.65 Til § 309 Plikt til å bekrefte mottak ... 98
15.66 Til § 310 Utlevering uten negotiabelt transportdokument ... 98
15.67 Til § 311 Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsnings-dokument ... 99
15.68 Til § 312 Utlevering ved negotiabelt transportdokument ... 100
15.69 Til § 312a Utleveringsklausul ... 101
15.70 Til § 313 Flere dokument-innehavere ... 103
15.71 Til § 314 Utlevering når transport-dokumentet er kommet bort ... 103
15.72 Til § 315 Uavhentet gods ... 103
15.73 Til § 316 Tilbakeholdsrett ... 105
15.74 Til § 317 Avsenderens ansvar for frakt mv ... 105
15.75 Til Rådighetshaverens rettigheter (§§ 318–320d) ... 106
15.76 Til § 318 Utøvelsen av råderett og råderettens omfang ... 107
15.77 Til § 319 Hvem som skal regnes som rådighetshaveren ... 108
15.78 Til § 320 Transportørens utførelse av instrukser ... 109
15.79 Til § 320a Utlevering etter instruks ... 110
15.80 Til § 320b Endringer i transport-avtalen ... 110
15.81 Til § 320c Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instrukser eller dokumenter ... 110
15.82 Til § 320d Fravik etter avtale ... 110
15.83 Til Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter (§§ 320e–320h) ... 111
15.84 Til § 320e Overdragelse ved negotiabelt transportdokument ... 113
15.85 Til § 320f Ihendehaverens ansvar ... 113
15.86 Til § 320g Mottakerens ansvar ... 113
15.87 Til § 320h «Forskuddsbetalt frakt» ... 114
15.88 Til bestemmelsene om domsmyndighet og voldgift ... 115
15.89 Til § 320i Domsmyndighet (alternativ A) ... 115
15.90 Til § 320j Voldgift (alternativ A) ... 118
15.91 Til § 320i Luganokonvensjonen (alternativ B) ... 118
15.92 Til § 320j Søksmål mot transportøren (alternativ B) ... 119
15.93 Til § 320k Vernetingsavtaler (alternativ B) ... 119
15.94 Til § 320m Søksmål mot maritim utførende oppdragstaker (alternativ B) ... 120
15.95 Til § 320n Andre grunnlag for domsmyndighet (alternativ B) ... 120
15.96 Til § 320o Arrest og midlertidig sikring (alternativ B) ... 120
15.97 Til § 320p Forening og overføring av saker (alternativ B) ... 120
15.98 Til § 320q Domsmyndighet etter at tvist har oppstått (alternativ B) ... 121
15.99 Til § 320r Anerkjennelse og fullbyrding (alternativ B) ... 121
15.100 Til § 320s Voldgiftsavtaler ... 121
15.101 Til § 320t Voldgiftsavtale i ikke-linjefart ... 121
15.102 § Til 320u. Avtale om voldgift etter at en tvist er oppstått ... 122
15.103 Til § 501 Foreldelsesfrister ... 122
15.104 Til § 501a Frist for søksmål etter kapittel 13 ... 122
15.105 Til § 501b Forlenget frist etter kapittel 13 ... 123
15.106 Til § 501c Regress etter kapittel 13 ... 123
15.107 Til § 501d Søksmål mot den som navngis som transportør etter kapittel 13 ... 123
15.108 Til § 504 Lovvalg ... 123
15.109 Bemerkninger til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven ... 123
15.109.1 Til kommisjonsloven § 31 ... 123
15.109.2 Til kommisjonsloven § 37 ... 123
15.109.3 Til vegfraktloven § 35 ... 123
15.109.4 Til sjømannsloven § 18 ... 124
15.109.5 Til kjøpsloven § 49 ... 124
15.109.6 Til jernbaneloven § 17 ... 124
15.109.7 Til luftfartsloven § 10-22 ... 124
15.109.8 Til sjøloven § 10 ... 124
15.109.9 Til sjøloven § 138 ... 124
15.109.10 Til sjøloven § 193 ... 124
15.109.11 Til sjøloven § 322 ... 124
15.109.12 Til sjøloven § 325 ... 125
15.109.13 Til sjøloven § 335 ... 125

15.109.14 Til sjøloven § 336 125
15.109.15 Til sjøloven § 337 125
15.109.16 Til sjøloven § 338 125
15.109.17 Til sjøloven § 339 125
15.109.18 Til sjøloven § 345 125
15.109.19 Til sjøloven § 346 125
15.109.20 Til sjøloven § 347 125
15.109.21 Til sjøloven § 350 126
15.109.22 Til sjøloven § 351 126
15.109.23 Til sjøloven § 370 126
15.109.24 Til sjøloven § 382 126
15.109.25 Til sjøloven § 383 126
15.109.26 Til sjøloven § 384 126
15.109.27 Til sjøloven § 391 126
15.109.28 Til sjøloven § 393 126
15.109.29 Til sjøloven § 401 126
15.109.30 Til sjøloven § 413 126
15.109.31 Til sjøloven § 414 127
15.110 Bemerkning til utkastet til vedtak om ratifikasjonssamtykke 127

16 Utkast til endringer i sjøloven kapittel 13 og 19 128

17 Utkast til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven 154
17.1 Lov 30. juni 1916 nr. 1 om kommisjon (kommisjonsloven) 154
17.2 Lov om vegfraktavtaler 20. desember 1974 nr. 68 154
17.3 Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 ... 154
17.4 Lov om kjøp 13. mai 1988 nr. 27 ... 154
17.5 Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) 154
17.6 Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) 155
17.7 Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39 155

18 Utkast til vedtak om ratifikasjonssamtykke 158

19 Lovspeil 159

20 Konvensjonen på engelsk 163

21 Konvensjonen i norsk oversettelse 191

Vedlegg
1 Parallelloppstilling av dansk og norsk lovutkast med konvensjonen 218
2 Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransport-konvensjon 301

Kapittel 1
Sammendrag av konvensjonen og utredningen

1.1 Innledning

Konvensjonen («Rotterdamreglene»; De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs) gjelder kontraktsspørsmål i forbindelse med godstransport med skip, f.eks. erstatningsansvar ved skade på en transportert konteiner. Den ble vedtatt av FNs generalforsamling i 2009 etter forarbeid av FNs organ for handel og utvikling UNCITRAL. Konvensjonen er en avtale mellom land om hvordan det enkelte lands sjøfartslovgivning skal være, og siktemålet er ensartede regler. Hvert enkelt land må ta stilling til om det godkjenner avtalen ved eventuelt å ratifisere konvensjonen og endre lovgivningen i samsvar med konvensjonens regler. Sjølovkomiteens oppgave er å gi en anbefaling og et lovutkast i så måte.

1.2 Sammendrag av konvensjonens regler

Kapittel 1 inneholder definisjoner. Definisjonene er mer detaljerte enn det som er vanlig i norsk lovgivningsteknikk. Innholdsmessig kan det være verd å merke seg at ordet konnossement (bill of lading) erstattes med 'negotiabelt transportdokument', og at dokumenter må ha en uttrykkelig ordreklausul for å være negotiable. Kapitlet 1 inneholder dessuten en bestemmelse om at konvensjonen skal tolkes slik at den fremmer lovharmonisering og lojalitet («god tro») i internasjonal handel.

Kapittel 2 gjelder virkeområdet. Reglene gjelder internasjonal godsbefordring til sjøs med tilslutningstransporter. Kjerneområdet for reglene er linjefart (dette kan også kalles rutefart). Reglene får også en viss betydning i trampfart (ikke-linjefart), men ikke mellom partene i certepartier (befraktningsavtaler for skip).

Kapittel 3 gjelder elektronisk transportdokumentasjon. Reglene likestiller elektroniske transportdokumenter med papirbaserte transportdokumenter, både når det gjelder adgangen til å bruke elektronisk dokumentasjon og rettsvirkningene ved bruk av slik dokumentasjon.

Kapittel 4 gjelder transportørens forpliktelser. Transportøren skal i utgangspunktet ha omsorg for godset fra dør til dør (fra selgers fabrikk til kjøpers butikk) om transportavtalen omfatter hele strekningen, men det finnes visse unntak fra denne regelen.

Kapittel 5 gjelder erstatningsansvar for tap av, skade på og forsinkelse av godset underveis. Transportøren har et uaktsomhetsansvar etter nærmere regler, ofte slik at det er transportøren selv som må vise at det ikke er begått feil. Brukes kontraktsmedhjelpere er transportøren ansvarlig for dem. Maritime kontraktsmedhjelpere, for eksempel et stuerifirma eller en undertransportør, kan også saksøkes direkte. Ikke-maritime kontraktsmedhjelperes ansvar reguleres ikke i konvensjonen.

Ansvaret er begrenset etter regler i kapittel 12 (se om dette nedenfor).

Kapittel 6 gjelder særregler om bl.a. dekkslast. En av særreglene gjelder tilfellene der f.eks. en lastebiltransport inngår i en Rotterdamregel-transport. I så fall skal en del av de reglene som ellers gjelder for godsskade ved lastebiltransporter gjelde under denne transporten til fortrengsel for Rotterdamreglenes hovedregler.

Kapittel 7 gjelder lastesidens plikter. Avsenderen av gods – den som har inngått transportavtalen – har en omfattende opplysnings- og samarbeidsplikt. Avlasteren må blant annet opplyse om godset kan være farlig og hvordan det skal behandles. Brytes pliktene kan avsenderen bli erstatningsansvarlig. Konvensjonen inneholder ikke regler om ansvarsbegrensning for avlasteren.

Kapittel 8 gjelder transportdokumenter, så vel papirbaserte som elektroniske. Her gis det regler for flere typer dokumenter. Transportøren skal – som nå – i mange tilfeller ha en plikt til å opplyse på transportdokumentet om hva som er mottatt

eller lastet om bord og om det har synlige skader, slik at en mottaker som betaler for dokumentet vet hva han får. Feilopplysninger er sanksjonert med et (begrenset) erstatningsansvar.

Kapittel 9 gjelder utlevering av godset. Kapitlet har regler om hva som må til for å kunne kreve utlevering. Kravene varierer med dokumenttypen. Ofte kreves det at mottakeren kan vise frem et transportdokument på papir som utpeker vedkommende om mottaker, eller på liknende måte utpekes som mottaker i et register over elektroniske transportdokumenter. Er det ingen som krever lasten kan transportøren lagre den eller i visse tilfeller utlevere den uten transportdokument.

Kapittel 10 gjelder råderetten over godset underveis, f.eks. fastsettelse av ny lossehavn.

Kapittel 11 handler om overdragelse av rettighetene etter transportavtalen underveis, typisk fra avsender/avlaster/selger til mottaker/kjøper av en vare som et ledd i oppfyllelsen av en salgsavtale. Kapitlet handler i noen grad også om de medfølgende pliktene etter transportavtalen.

Kapittel 12 dreier seg som nevnt om ansvarsbegrensning. Begrensningsbeløpet for sjøtransportørens ansvar er fortsatt lavere en de tilsvarende beløpene som gjelder for de andre transportformene. Beløpet er økt fra 2 SDR pr. kilo eller 667 SDR pr. kolli i Haag-Visbyreglene til hhv. 3 SDR og 875 SDR. Økningen er således på hhv 50 % og 31 %. Den er imidlertid ikke inflasjonsjustert. Retten til ansvarsbegrensning kan tapes ved grove feil.

Kapittel 13 gir foreldelsesregler i form av søksmålsfrister. Hovedregelen er at krav etter konvensjonen foreldes etter to år.

Kapittel 14 gjelder domsmyndighet. Det gir detaljerte regler bl.a. med det formålet å sikre at tvister blir behandlet ved domstoler som har tilknytning til transporten og som vil legge Rotterdamreglene til grunn.

Kapittel 15 gir liknende regler for voldgift.

Kapittel 16 fastsetter at transportøren ikke kan avtale seg bort fra Rotterdamreglene, som altså er gitt til beskyttelse av lastesiden i transportforholdet. Det er imidlertid gjort unntak for kvantumskontrakter, der en tenker seg at partene er mer jevnbyrdige.

Kapittel 17 handler om forholdet til andre konvensjoner. Det fastsetter bl.a. når Rotterdamreglene viker for andre transportkonvensjoner, f.eks. ved veitransport.

Kapittel 18 er sluttbestemmelsene om ratifikasjon mv. Også organisasjoner som EU kan ratifisere. Reglene fastsetter at tidligere sjøtransportkonvensjoner må sies opp, og at man ikke kan reservere seg mot enkeltbestemmelser i Rotterdamreglene om man først ratifiserer dem. Kapittel 14 og 15 om hhv. domsmyndighet og voldgift gjelder kun om det gis særskilt erklæring om dette.

Det kreves ratifikasjon av 20 stater for at konvensjonen skal tre i kraft. Det er foreløpig én stat som har ratifisert.

1.3 Sammendrag av utredningen

Sjølovkomiteen anbefaler at *Norge ratifiserer Rotterdamreglene* for å sikre og bidra til en ensartet rettslig regulering av godstransport med skip internasjonalt. Komiteen anbefaler at ratifikasjon skjer når USA eller de største EU-statene ratifiserer.

Anbefalingen om ratifikasjon er også en *anbefaling av konvensjonens regler*. At regelsett av dette slaget er tvingende har imidlertid ikke vært viktig for komiteen.

Komiteen anbefaler ikke at Norge binder seg til kapitlene om *domsmyndighet og voldgift* i konvensjonen. Konvensjonens regler om domsmyndighet er ikke fullt ut forenlige med reglene i Luganokonvensjonen 2007, og følgelig heller ikke det tilsvarende EU-instrumentet Brussel I-forordningen (44/2001). Riktignok er ikke Luganokonvensjonen direkte til hinder for at Norge slutter seg til reglene om domsmyndighet, men for komiteen har likevel hensynet til å opprettholde rettsenheten innenfor Luganokonvensjonens virkeområde veid tyngre. Konvensjonens regler om voldgift berøres ikke av Luganokonvensjonen, men disse bør behandles på samme måte som reglene om domsmyndighet. Det er lite sannsynlig at EU-statene vil binde seg til konvensjonens regler om domsmyndighet og voldgift.

Komiteen anbefaler i stedet at dagens nordiske regler om domsmyndighet og voldgift i sjøloven kapittel 13 videreføres med reformer inspirert av Rotterdamreglene. Luganokonvensjonen 2007 vil fortsatt ha forrang.

Gjennomføringen av konvensjonen er foreslått gjort ved at *konvensjonens regler tas inn i sjøloven kapittel 13*, men ikke nødvendigvis i samme rekkefølge som i konvensjonen. De enkelte artiklene vil imidlertid lett kunne kjennes igjen.

Regler fra den eksisterende sjøloven som ikke er i motstrid med konvensjonen er passet inn i denne strukturen. Dette gjelder blant annet reglene om avstandsfrakt og visse regler om virkning av kontraktsbrudd utover hva konvensjonen inneholder.

Forholdet mellom sjøloven kapittel 13 om stykkgodsbefordring og *kapitel 14 om befraktning*

av skip er gjennomgått av komiteen. Kapittel 14 foreslås heretter bare å skulle regulere forholdet mellom befrakter og bortfrakter, mens alle andre relasjoner blir regulert av kapittel 13 etter Rotterdamreglene.

Et særskilt problemområde har vært *multimodale transporter*. Rotterdamreglene regulerer slike transporter, men bare om de innlemmer en internasjonal sjøreise. Det har da vært viktig å skape klarhet i forhold til andre transportkonvensjoner.

Komiteens anbefaling er at transportkonvensjonene tolkes innskrenkende, i samsvar med nyere kontinental rettspraksis, slik at motstrid eller overlappende virkeområder ikke oppstår. For noen avtaler vil det da ikke gjelde tvingende regelsett, noe komiteen ser som ubetenkelig og i tråd med dens prinsipielle syn på behovet for tvingende regler. Når tvingende regelsett ikke gjelder, bør imidlertid et av transportregimene gjelde som bakgrunnsrett, og det bør primært være partene som klargjør hvilket regime dette skal være. Klargjør ikke partene dette, velger domstolene det best egnede regimet til utfylling av avtalen.

Komiteen anbefaler at det i utgangspunktet bør være ett og bare ett regelsett som gjelder for en transport. Det samme regelsettet bør også gjelde undertransportører, slik at skadelidte ikke kan oppnå en fordel ved å saksøke undertransportøren direkte. Dette innebærer en utvidelse i forhold til Rotterdamreglene, der en slik beskyttelse av undertransportører bare gjelder for sjødelen av transporten.

Komiteens anbefalinger på disse punkene har ikke blitt nedfelt i lovtekst, og er derfor kun forarbeidsuttalelser.

Sjølovkomiteen anbefaler at *negotiable transportdokumenter* – konnossementer i dagens terminologi – bare skal være negotiable i betydningen overførbare. Reglene om ekstinksjon i god tro foreslås avviklet som unødvendige. Dette vil innebære at pantsettelse av et negotiabelt transportdokument ikke kan skje ved overlevering alene. Reglene om beskrivelsesansvar berøres ikke av dette, men utvides tvert i mot til andre dokumenttyper enn de i dag gjelder for.

Reformene av de nasjonale reglene om negotiabilitet innebærer at de rettslige rammene for lastedokumentasjon på papir og i *elektronisk form* blir helt like. Komiteen anbefaler da også ordet dokument brukt om lastedokumentasjon i elektronisk form. Det foreslås for øvrig en forskriftshjemmel for å kunne regulere bruken av elektroniske signaturer.

Rotterdamreglenes *beskrivelsesansvar*, som er et fingert lasteskadeansvar tilsvarende sjøloven § 299, foreslås supplert med regler om erstatning for innløsningsinteressen (jf. sjøloven § 300). Også feilbeskrivelsesansvar for innløsningsinteressen er i utgangspunktet begrenset etter Rotterdamreglene, fordi korrekt beskrivelse er en plikt etter konvensjonen. Men komiteen foreslår en særskilt tapsavvergingsplikt for transportøren i denne sammenhengen. Brudd på denne plikten vil ikke være undergitt konvensjonens begrensningsregler.

Rotterdamreglene inneholder ikke regler om at transporten skal planlegges og gjennomføres med sikte på å minimalisere utslipp av *drivhusgasser*. Komiteen foreslår en tolkningsregel i denne retningen, og at utgangspunktet skal være at reduksjon av skips hastighet av miljøhensyn er tillatt.

Selv om Rotterdamreglene ikke tillater reservasjoner, gis det i enkelte tilfeller spillerom for *nasjonale varianter i gjennomføringen*. Sjølovkomiteen har i slike tilfeller bl.a. anbefalt:

- Regelen i artikkel 12 nr. 3 om at transportøren kan fraskrive seg ansvaret for første og siste terminalperiode gjennomføres ikke i nasjonal rett, i tråd med klare forarbeidsuttalelser om at det er adgang til dette.
- Sjøloven § 285 om at transportøren på visse vilkår kan fraskrive seg ansvaret for visse deler av transporten videreføres for så vidt gjelder begynnelsen og slutten på transporten. Også dette er hjemlet i klare forarbeidsuttalelser.
- Særskilte begrensningsregler i nasjonal rett for avlasterens og avsenderens ansvar etableres ikke, selv om konvensjonen nok gir adgang til å gi slike regler.
- Konvensjonens foreldelsesregler suppleres med foreldelseslovens alminnelige regler der det er mulig.

I tråd med tidligere lovgivningspraksis foreslås det at de internasjonale reglene skal anvendes også på *nasjonale transporter*. Systemet med ensartede ansvarsgrenser for nasjonale transporter foreslås opprettholdt. Dette innebærer en særskilt ansvarsgrense på 19 SDR pr. kg. for lasteskade i nasjonale transporter, men at Rotterdamreglene som gjennomført i sjøloven ellers skal gjelde. Når det gjelder ansvarsgrensen for forsinkelse, er Rotterdamreglenes ansvarsgrense høyere enn det som gjelder for andre transportformer, og nasjonale særregler i sjøloven er derfor ikke påkrevet. Men det foreslås at forsinkelsesansvaret i annen

transportlovgivning skal heves til Rotterdamreglenes nivå for så vidt gjelder nasjonale transporter.

1.4 Summary in English

The Maritime Law Commission recommends that Norway should ratify the Rotterdam Rules in order to secure and promote a uniform legal regulation of carriage of goods internationally. The Commission recommends that ratification takes place when USA or the larger EU States ratify.

The recommendation on ratification is also an approval of the rules of the Convention. The mandatory character of rules of this kind has, however, not been important to the Commission's evaluation of the rules.

The Commission does not recommend that Norway adopts the chapters of the Convention on jurisdiction and arbitration. The chapter on arbitration should be treated in the same way as the chapter on jurisdiction, and it is not likely that the EU States will adopt the chapter on jurisdiction. Norway should then not opt for a different solution than that of the EU States.

Instead, the Commission recommends that the current Scandinavian rules on jurisdiction and arbitration in the Maritime Code should be retained, with amendments inspired by the Rotterdam Rules. The Lugano Convention (and the corresponding EU Rules) will also in the future take precedence.

The Rules of the Convention are to be implemented in Chapter 13 of the Norwegian Maritime Code, but not necessarily in the same order as in the Convention itself. The individual articles will however be easily recognizable.

Rules of the existing Maritime Code that are not irreconcilable with the Convention are fit into this structure. This applies to rules such as the rules on freight on a *quantum meruit* basis if the carriage is not completed and some rules on the effect of breach of contract not covered by the Convention.

The relation between the Maritime Code Chapter 13 on carriage of goods and chapter 14 on chartering has been reviewed by the Commission. It is proposed that Chapter 14 hereinafter only shall deal with the relationship between the ship owner and the charterer, while all other relations should be dealt with in Chapter 13.

A special area of concern has been multimodal transports. The Rotterdam Rules regulate such transports, but only if they include an international sea voyage. It has then been important to create clarity in relation to other transport conventions.

The recommendation of the Commission is that the transport conventions should be construed restrictively, in line with recent continental European cases, so that issues of contradictions or overlapping scopes do not arise. Hence, in relation to many contracts there will be no mandatory rules. The Commission considers this to be acceptable, in line with its policy view on mandatory rules. However, when no mandatory set of rules apply, one of the transport regimes should apply as gap-filling law, and it should primarily be for the commercial parties to clarify which one.

The Commission recommends that, as a starting point, one and only one set of rules should apply to any one transport. The same set of rules should also apply to subcarriers, to avoid the incentive for a claimant to sue the subcarrier in a direct action. The Rotterdam Rules only offer such protection of subcarriers in the maritime part of the transport.

The recommendations of the Commission in respect of multimodal transport have not been implemented in the proposed draft legislation, but are intended as recommendations contained in the *travaux préparatoires*. In Norwegian law, courts will usually follow such recommendations.

The Maritime Law Commission recommends that negotiable transport documents – bills of lading in today's terminology – shall only be negotiable in the sense that they are transferable. The rules on purchase in good faith are proposed to be abolished as redundant. This means that a pledge in a document cannot be executed by sole transfer of the document. The rules on cargo misdescription are not affected by this, but are on the contrary extended so that they will apply even to other types of documents than those to which the rules currently apply.

The reforms of the national rules on negotiability lead to uniformity in the legal framework for electronic transport records and paper documentation. The Commission also recommends that the word 'document' should be used in respect of electronic transport records. There is also a proposal for a legal basis to create statutory instruments on electronic signatures.

The Commission proposes that liability for misdescription of cargo in the Rotterdam Rules, which mimics the liability for cargo damage in the same way as section 299 of the current Maritime Code, should be supplemented by rules on liability for losses incurred by relying on the correctness of descriptions of the document (cf. section

300 of the current Maritime Code). Such liability is, as a starting point, subject to limitation under the Rotterdam Rules, as correct cargo description is a duty under the Convention. However, the Commission proposes a separate duty for the carrier to prevent losses from occurring in this context. Breaches of this duty will not be subject to the limitation of liability under the Convention.

The Rotterdam Rules do not include provisions that the transport should be planned and carried out with a view to reducing emission of greenhouse gasses. The Commission proposes a rule of interpretation in this respect, and also a rule to the effect that slow steaming for environmental reasons as a starting point should be allowed.

Even if the Rotterdam Rules do not allow reservations, there are in a few cases openings for national variations in the implementation of the rules. The Maritime Law Commission has, *i.a.*, recommended:

- The rule in Article 12(3) that the carrier can be exempted from liability for the first and the last terminal period should not be implemented in national law, in line with clear statements in the *travaux préparatoires* of the Convention that national law could be more restrictive than the Convention in this way.
- Section 285 of the current Maritime Code, which provides that the carrier – on certain conditions – can be exempted from liability in respect of certain legs of the transport, should be retained as far as the first and the last leg of the transport is concerned. Likewise, this has a basis in clear statements in the *travaux préparatoires*.
- A special, national, limitation regime in favor of the shipper is not to be established, albeit the Convention apparently would allow such national rules.
- The rules on time limitation of actions of the Convention should be supplemented by the Limitation of Claims Act where appropriate.

In line with the current legislation the proposal is that the international rules shall be applied also to domestic transports. The Commission proposes that the system of uniform limits of liability for domestic transports should be maintained. This means that a special limit of liability of 19 SDRs pr. kg. should continue to apply to cargo damage in domestic transports, while the Rotterdam Rules as implemented in the Maritime Code shall otherwise apply. In respect of the limit of liability for delay, the limit of the Rotterdam Rules is higher than those applying to other modes of transport. Hence, special rules for domestic transports are not required in the Maritime Code. It is proposed that the limits of liability for delay in other modes of transport shall be increased to the level of the Rotterdam Rules as far as domestic transports are concerned.

Kapittel 2
Oppnevning og mandat

Justisdepartementet ga 1. september 2009 komiteen i oppdrag å vurdere revisjon av sjøloven kapittel 13 om stykkgodstransport og utarbeide forslag med motiver til nye bestemmelser. Bakgrunnen var at det på en internasjonal konferanse i Rotterdam 23. september 2009 var vedtatt en ny FN-konvensjon om transport av gods helt eller delvis til sjøs (Rotterdamreglene). I departementets brev til komiteen het det bl.a.:

«1. FNs generalforsamling vedtok 11. september 2008 en konvensjon om transportavtale for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs. Konvensjonen er utarbeidet av FNs handelsorganisasjon UNCITRAL. Norge undertegnet konvensjonen under en undertegningsseremoni 23. september 2009 i Rotterdam. …
2. Transport av stykkgods til sjøs er i dag regulert i ulike konvensjoner som hver har sine medlemsstater. De sentrale konvensjonene er den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer (Haag-reglene), den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer som endret ved protokollene 1968 og 1979 (Haag-Visby-reglene) og FN-konvensjonen om sjøtransport av gods, 1979 (Hamburg-reglene). I tillegg er det stater som ikke er medlem av noen av disse konvensjonene, og som har egne løsninger for stykkgodstransport som følger av nasjonal rett.

   Folkerettslig er Norge i dag bundet av Haag-Visby-reglene som er gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 13 om stykkgodstransport.
3. Rotterdam-reglene gjelder transport av gods til sjøs og i tillegg fra «dør-til-dør» (artikkel 5). Reglene omfatter dermed også tilstøtende transporter med andre transportmidler. Rotterdam-reglene får således betydning også for veitransport, lufttransport og jernbanetransport.

   Rotterdam-reglene er i det store og hele ufravikelige for stykkgodstransport såfremt ikke avtalefrihet uttrykkelig fremgår av den enkelte artikkelen (artikkel 79). Reglene gjelder på fravikelig basis for kvantumskontrakter som tilfredsstiller visse minimumskrav (artikkel 80).

   Rotterdam-reglene trer i kraft ett år etter at den 20. staten har sluttet seg til (artikkel 94) fra samme tidspunkt som en stat slutter seg til disse reglene, må den si opp sitt eventuelle medlemskap i Haag-reglene, Haag-Visby-reglene eller Hamburg-reglene (artikkel 89). Oppsigelsen skal tre i kraft samtidig med at Rotterdam-reglene trer i kraft for vedkommende stat.

   Det er ikke adgang til å reservere seg mot enkelte bestemmelser i Rotterdam-reglene (artikkel 90).
4. Sjølovkomiteen bes å ta stilling til om Norge bør slutte seg til reglene ved ratifikasjon.
5. Uavhengig av om Sjølovkomiteen foreslår ratifikasjon, bes den videre om å vurdere nødvendige lovendringer for å oppfylle de forpliktelser Rotterdam-reglene medfører. Sjølovkomiteen bes om å legge frem minst ett lovforslag til hvordan Rotterdam-reglene bør gjennomføres i norsk rett.

   Rotterdam-reglene er omfattende og regulerer flere sider ved transportavtaler enn Haag-reglene, Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene. Likevel er det spørsmål som står åpne, for eksempel spørsmålet om og når deviasjon er tillatt. Et annet er hvorvidt reglene bør gjelde for alle transporter som faller innenfor reglenes anvendelsesområde, og ikke bare for de tilfeller der partene har avtalt denne transportruten. Sjølovkomiteen bes om å vurdere nevnte og andre problemstillinger som naturlig henger sammen med bestemmelsen i Rotterdam-reglene og foreslå hensiktsmessige lovendringer.

6. Rotterdam-reglenes bestemmelser om jurisdiksjon og voldgift er i utgangspunktet ikke en del av konvensjonen (kapittel 14 og 15) men en stat kan velge å slutte seg til disse, enten i forbindelse med tilslutning til Rotterdam-reglene eller senere (artikkel 74 og artikkel 78). Selv om man velger å slutte seg til disse bestemmelsene, vil ikke reglene i sjøloven om arrest i skip bli påvirket (artikkel 70).

   Gitt at Norge vil ratifisere Rotterdam-reglene bes Sjølovkomiteen vurdere hvorvidt Norge også bør slutte seg til reglene i kapittel 14 og 15 om jurisdiksjon og voldgift. I den forbindelse bør forholdet til eksisterende internasjonale forpliktelser på den internasjonale sivilprosessens område vurderes.

   Sjølovkomiteen bes uansett om å legge frem minst ett lovforslag til hvordan reglene om jurisdiksjon og voldgift bør gjennomføres i norsk rett.
7. Sjølovkomiteen bes å vurdere om enkelte av de løsninger som Rotterdam-reglene legger opp til, herunder reglene om jurisdiksjon og voldgift, eller andre problemstillinger som naturlig henger sammen med bestemmelsene i Rotterdam-reglene, bør gjennomføres i norsk rett selv om Norge velger og ikke ratifisere konvensjonen. Komiteen bes om å legge frem et forslag til slike lovendringer uavhengig av om komiteen anbefaler ratifikasjon eller ikke.

   Uavhengig av norsk tilslutning til Rotterdam-reglene, herunder reglene om jurisdiksjon og voldgift, vil konvensjonen kunne skape en ny situasjon innen internasjonal sjørett. Komiteen bes å vurdere hvorvidt det vil kreve endringer i norsk rett og eventuelt legge frem forslag til de nødvendige lovendringene.
8. Sjølovens regler om stykkgodstransport ble vedtatt i 1994. I lys av den tid som er gått og utviklingen generelt innen stykkgodstransporten bes Sjølovkomiteen gjennomgå reglene for å etterse om de fungerer etter sin hensikt og vurdere behovet for endringer. I den grad komiteen kommer til at det er behov for endringer i disse reglene, bes den om å legge frem minst ett forslag til hvordan de nødvendige lovendringene kan utformes.
9. Rotterdam-reglene gjelder i hovedsak sjøtransport, men idet de også omfatter tilstøtende transporter, vil norsk tilslutning også få betydning for regelverk som gjelder vei-, luft- og jernbanetransport. Sjølovkomiteen bes derfor å undersøke nærmere de konsekvenser dette måtte ha for eksisterende internasjonale forpliktelser og nasjonalt regelverk innenfor nevnte transportsektorer.

   I den grad det avdekkes konflikter mellom de ulike regelverkene, bes komiteen komme med anbefalinger om hvordan disse kan løses. Dersom det er behov for endringer i gjeldende regelverk, bes komiteen legge frem minst ett forslag til hvordan de nødvendige lovendringene kan utformes.
10. Tradisjonelt er det et sterkt nordisk samarbeid innenfor sjøretten, og tilnærmet nordisk rettsenighet forsåvidt gjelder reglene om stykkgodstransport. Sjølovkomiteen bes derfor i tilbørlig grad følge utviklingen i de andre nordiske landene og ta initiativ til eventuelt delta i nordisk samarbeid i den grad det vurderes som hensiktsmessig.

    Sjølovkomiteen skal også holde seg oppdatert om den internasjonale utviklingen, og delta i arbeidsgrupper og eventuelle andre uformelle samtaler/møter i den grad det vurderes som hensiktsmessig.

    Så langt som mulig bør nordisk rettsenhet søkes opprettholdt ved utformingen av lovforslag.
11. Sjølovkomiteen skal utrede miljømessige, økonomiske og administrative konsekvenser av sine forslag i samsvar med utredningsinstruksen. Minst ett forslag skal baseres på uendret ressursbruk, jf. utredningsinstruksen punkt 3.1.»

Dette oppdraget anses utført ved denne innstillingen.

Ved utførelsen av oppdraget har Sjølovkomiteen bestått av:

Tabell 2.1

Medlem	Oppnevnt etter forslag fra:	Bosted	Stilling
Erik Røsæg, leder		Nesodden	Professor, Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo
Viggo Bondi	Norges Rederiforbund	Oslo	Advokat, Norges Rederiforbund
Kyrre Joakim Bronder	The Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)	Arendal, p.t. Athen	Advokat,Gard AS
Mia Ebeltoft	Finansnæringens Hovedorganisasjon, nå Finansnæringens Fellesorganisasjon	Oslo	Ass. Fagdirektør, Finansnæringens Fellesorganisasjon
Ingeborg Holtskog Olebakken		Oslo	Lovrådgiver, Justisdepartementet
Harald Thomsen	Virke (tidligere Handels- og servicenæringens hovedorganisasjon)	Nesttun	Daglig leder, Thomsen Eiendom AS
Adrianne Ubeda	Næringslivets Hovedorganisasjon	Tromsø	Daglig leder, Lars Holm Shipping AS

Adrianne Ubeda erstattet Trine Sæther Romuld, som trakk seg før komiteens arbeid var begynt.

Tom Rune Nilsen (Logistikk- og Transportindustriens Landsforening) har deltatt på komiteens møter.

Trond Solvang (advokat, Nordisk Skibsrederforening; nå førsteamanuensis, Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo) har vært komiteens sekretær.

Komiteen har hatt 24 møter, derunder 4 nordiske samarbeidsmøter. Det nordiske samarbeidet har vært preget av at det bare er Danmark som har gitt sin sjølovkomite mandat til å utrede Rotterdamreglene. Departementsrepresentanter fra Sverige og Finland har imidlertid deltatt på fellesnordiske møter.

Justisdepartementet sendte konvensjonen på høring i februar 2009. Høringssvarene var gjennomgående positive til konvensjonen som instrument for internasjonal rettsharmonisering,[1] og har ligget til grunn for komiteens arbeid.

Interesserte har kunnet følge komiteens arbeid på internett.[2] Det har ellers vært omfattende uformell kontakt, både nasjonalt, nordisk og internasjonalt. Visse spørsmål er drøftet i en egen internasjonal korrespondansegruppe.[3] Komiteen har dessuten fulgt med i den internasjonale litteraturen[4] og på relevante nettsteder.

Innstillingen leveres samtidig med en tilsvarende dansk innstilling. Komiteens opprinnelige frist var 1. juli 2011. Fristen er overskredet etter avtale med Departementet.

1 Se http://tinyurl.com/86rcw76.
2 Se http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolovhagstr/index.html.
3 Se http://folk.uio.no/erikro/WWW/RRcorr/.
4 Se http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography_rotterdam_rules.html.

Kapittel 3
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 Haagreglene fra 1924.

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

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

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

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

Haag-Visbyreglene 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-Visbyreglene ble gjennomført i norsk rett ved en revisjon av sjøloven av 1893 i 1973.

Etter at de viktigste valutaene ikke lenger var knyttet til en gullstandard, ble det vanskeligere å finne en egnet internasjonal måleenhet for begrensningsbeløpene i forskjellige konvensjoner. Løsningen ble bl.a. tilleggskonvensjoner («protokoller») til konvensjonene, der ansvarsgrensene ble målt i Det internasjonale pengefondets spesielle trekkrettigheter (SDR), som er et veid gjennomsnitt av et utvalg av valutaer; et utvalg som revideres fra tid til annen. Haag-Visby-ansvaret ble etter en slik protokoll[4] 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-Visbyreglene ble vedtatt) til i dag. Transportøransvaret har på denne måten blitt lavere og lavere, siden ansvarsgrensene nominelt sett har vært uforandret.

---

1 International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature (1924). Denne og andre konvensjoner, samt annet relevant materiale, fnnnes på http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/cog.html.

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

3 Comité Maritime International Yearbook 2010 side 569 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).

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-Visbyreglene ved at hver enhet inni konteineren, og ikke hele konteineren under ett, skulle telle som én enhet i begrensningssammenheng. Men konteinertransporten, sammen med andre tiltak, har også medført en nedgang i svinn og lasteskader. Særlig gjelder dette når konteinere ble pakket av lastesiden og skipet derfor ikke hadde ansvar for stuingen. Reglene var skapt i og tilpasset en annen virkelighet enn den som nå dominerer.

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-Visbyreglene 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 ivaretakelse av interessene til utviklingsland uten egen tonnasje.

Hamburgreglene har fått liten utbredelse, og ingen typiske transportørland har bundet seg til denne konvensjonen.[8] Da de nordiske sjølovene ble revidert på midten av 1990-tallet, valgte en således å beholde Haag-Visbyreglene. 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-Visbyreglene.

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

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

---

5 Se om dette nedenfor i 7 og 8.

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 2010 side 676.

Kapittel 4
Den praktiske betydningen av reglene

Det er betydelige mengder stykkgodstransport som transporteres med skip. Som en kunne vente, er transport med skip relativt viktigere for lengre transporter enn for kortere:

Tabell 4.1 Årlige godsmengder i 1000 tonn, transportmiddelfordeling og utenriks handelsregion for nasjonal import og eksport. Stykkgods. 2009.[1]

		Lastebil	Skip	Ferge	Jernbane	Totalt
Nord-Europa	Eksport	963	519	121	41	1 644
	Import	1 823	320	234	143	2 520
Mellom-Europa	Eksport	612	2 018	267	96	2 993
	Import	883	1 108	336	104	2 431
Sør-Europa	Eksport	144	379	62	52	637
	Import	303	133	85	53	573
Øst-Europa	Eksport	169	410	7	0	585
	Import	186	303	4	23	515
Verden ellers	Eksport	52	1 610	24	0	1 687
	Import	273	1 114	65	57	1 509
Sum		5 407	7 914	1 204	570	15 095

[1] TØI rapport 1125/2011, Hovi og Grønland: Konkurranseflater i godstransport, grunnnlagsdata for figur S.3.

Også om en inkluderer transportarbeidet på norsk område, har styggodstransport med skip stor betydning. Betydningen antas å være økende, men ikke så mye økende som f.eks. lastebiltransport:

Tabell 4.2 Transportmiddel fordelt transportarbeid innenriks, tilknyttet norsk utenrikshandel og i sum på norsk område, inklusive transitt av malm. Eksklusive råolje og naturgass. Millioner tonnkm i 2008 og utvikling som indeks med 2008=100.[1]

		2008	2014	2018	2024	2030	2043
Innenriks	Lastebil	19 107	115	126	143	164	200
	Skip	20 341	105	109	116	127	142
	Jernbane	4 804	111	118	148	163	208
	Sum	44 252	110	117	131	147	174
Import og eksport	Lastebil	1 315	124	137	156	183	248
	Skip	45 396	105	107	113	124	137
	Jernbane	3 005	115	123	149	169	221
	Sum	49 715	106	108	116	129	145
Norsk område	Lastebil	20 422	116	127	144	165	203
	Skip	65 737	105	107	114	125	139
	Jernbane	7 808	113	120	148	165	213
	Sum	93 968	108	113	123	137	159

[1] TØI rapport 1126/2011, Hovi m.fl.: Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023, tabell 6.26.

En rekke transporter som primært utføres med lastebil, involverer også en sjøtransport der lastebilen transporteres på ferge. Når det gjelder fergetransport mellom Norge og utlandet er tallene slik:

Tabell 4.3 Fergetransport mellom Norge og utlandet. Antall kjøretøy. 2010[1]

	Veigående kjøretøyer til godstransport og medfølgende tilhengere	Motorvogner, import/eksport	Godstilhengere og semitrailere uten trekkvogn	Jernbanevogner, spesialtilhengere for sjøtransport og skipslektere
1. kvartal	37 374	3 013	10 325	10
2. kvartal	40 945	4 253	10 914	-
3. kvartal	39 523	4 155	10 763	-
4. kvartal	40 426	6 055	11 751	12
Sum	158 268	17 476	43 753	22

[1] Utdrag fra Statistisk sentralbyrås havnestatistikk, tabell 4.

Enda viktigere er kombinerte transporter med konteinere. I tillegg til roro transporten (roll on roll off, der konteineren kjøres ombord, typisk på en lastebil) har en lolo-transporten (lift on lift off, der konteineren heises om bord uten et eventuelt kjøretøy). For statistikkformål regner en om alle konteinerstørrelser til standardlengden tjue fot (TEU, twenty-foot equivalent unit). Tallene ser da slik ut:

Tabell 4.4 Godsmengde og antall containere lolo og roro målt i TEU. Tonn 2010[1]

	Konteinere i TEU, lolo			Konteinere i TEU, roro		
	Godsmengde	Enheter med last	Enheter uten last	Godsmengde	Enheter med last	Enheter uten last
1. kvartal	1 141 488	109 717	41 939	38 963	5 258	144
2. kvartal	1 181 912	111 328	47 126	40 013	5 713	186
3. kvartal	1 249 164	115 098	55 345	42 594	6 162	69
4. kvartal	1 192 335	107 257	48 337	20 984	2 510	55
Sum	4 764 899	443 400	192 747	142 554	19 643	454

[1] Utdrag fra Statistisk sentralbyrås havnestatistikk, tabell 3.

Målt i godsmengde er imidlertid en betydelig mengde stykkgods som verken transporteres i konteinere eller på ferge. Det er også verd å merke seg at stykkgodstransport målt i tonn er forholdsvis mye mindre enn bulktransport:

Tabell 4.5 Godsmengde, etter lastetype. Mill. tonn 2010[1]

	I alt	Våt bulk	Tørr bulk	Konteinere lolo	Konteinere roro	Selvgående roroenheter	Ikke selvgående roroenheter	Annet stykkgods
1. kv.	40,72	22,53	12,00	1,29	0,04	1,49	0,24	3,13
2. kv.	43,50	21,72	15,09	1,35	0,04	1,74	0,24	3,32
3. kv.	43,61	21,25	15,40	1,41	0,04	1,84	0,23	3,45
4. kv.	44,02	21,66	15,32	1,36	0,02	1,42	0,28	3,97
Sum	171,86	87,16	57,82	5,40	0,14	6,48	1,00	13,87

[1] Utdrag fra Statistisk sentralbyrås havnestatistikk, tabell 2.

Sjølovkomiteen har ikke lykkes i å fremskaffe tall om bruken av forskjellige typer transportdokumenter. Det er imidlertid brakt på det rene at konnossementer også brukes i norsk innenriks sjøtransport, selv om også kystfraktbrev brukes i stor utstrekning.

Kapittel 5
Stykkgodsreglenes anvendelsesområde

5.1 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 stykkgodsreglene anvendelse ut over den egentlige stykkgodsfart, typisk når det er utstedt et fraktbrev av typen konnossement. I dette avsnittet skal denne siden av anvendelsesområdet for reglene forklares nærmere.

5.2 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 samt grus, malm eller korn.

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

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

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

5.3 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 mv.).

Transportdokumenter er etter dette godssentrerte. Dette gjelder også når det utstedes transportdokumenter ved befraktning 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.

5.4 Stykkgodsreglene og transportdokumentene

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

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

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

5.5 Generalisering av prinsippene

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

Kapittel 6
Partene i en transportavtale

Partene i en transportavtale er definert i sjøloven §§ 251 og 321. Terminologien i § 251 gjelder stykkgodstransport (godssentrerte fraktavtaler), 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.

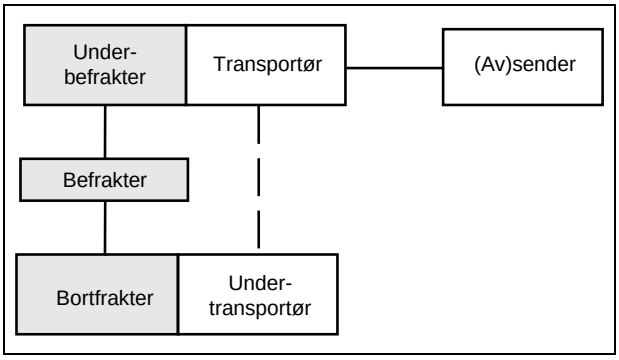
Hvis det er rederen som har påtatt seg transporten, er det rederen som er transportør/bortfrakter. Men ofte er det en annen enn rederen som har påtatt seg transporten, og bare «leier inn» rederens skip. I § 251 kalles da rederen under-transportør (eller utførende transportør i motsetning til (kontraherende)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

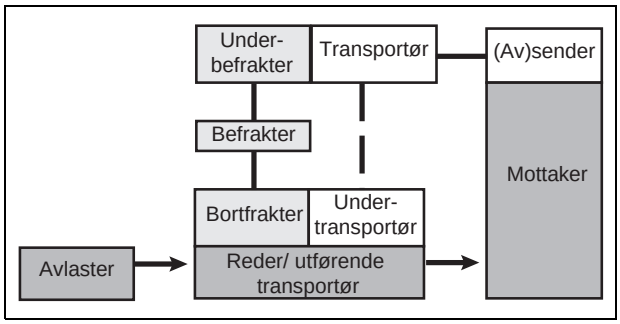
Forholdet mellom disse begrepene kan illustreres slik (bokser som står inntil hverandre inneholder forskjellige begreper på samme person; certepartiterminologien er lysegrå):



Figur 6.1

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, undertransportør). 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 det vi på norsk kaller avlaster (som angår fysisk levering av godset) og (av)sender (som angår kontraktsforholdet omkring godset).

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



Figur 6.2

Kapittel 7
Behovet for tvingende regler

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

For det første er reglene industristandard og tas regelmessig frivillig inn i fraktavtaler for stykkgods uansett om tvingende regler kommer til anvendelse. Det er lite trolig denne praksisen vil endre seg selv om avtalefriheten skulle bli større. Noen slik tendens ser en da heller ikke der det er avtalefrihet i transportforhold. 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.

Dette bildet kan være annerledes i land med en annen alminnelig kontraktsrett og en annen økonomi enn den norske. Her kan det tenkes at tvingende regler spiller en helt nødvendig beskyttelsesrolle. Dette kan i seg selv begrunne at reglene gjøres tvingende i et internasjonalt regelverk.

Det at Rotterdamreglene forutsetter tvingende regler uten at behovet hos oss 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.[1]

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

De ulempene det eventuelt måtte innebære at Rotterdamreglene krever at reglene om lasteska-

[1] 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. Dette arbeidet er gjengitt som vedlegg?2 nedenfor.

deansvar blir tvingende, kan imidlertid oppveies ved de fordeler et enhetlig internasjonalt regime gir. Det er store fordeler med 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.

Kapittel 8
Om sluttvirkningen av risikofordelingen

Rotterdamreglene, som Haag-Visbyreglene, 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 om 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 av et bestemt marked.

Fra et lovgiversynspunkt er imidlertid det viktigste at sluttvirkningen har en tendens til å bli det samme uansett hvordan loven regulerer risikoen.[1] Lovgivningen om lasteskadeansvar vil slik sett ikke lett kunne gi fordeler eller ulemper til transportør- eller lasteside. Alle lovgivingsgrep vil føre til en justering av fraktene (transportprisene) som eliminerer fordelingseffekten av lovgivningen.

---

[1] Eide og Stavang: Rettsøkonomi (Oslo 2008) side 318-321. Men se Lando: On the pareto-optimality of contract rules, i Røsæg m.fl. (red.): Law and economics. Essays in honour of Erling Eide (Oslo 2010) side 121-130 med en kommentar om hvordan markedet vil kunne endres på lengre sikt på side 128-129.

Kapittel 9
Behovet for reform av de sjørettslige reglene

9.1 Den uttrykte målsettingen

Ved avslutningen av arbeidet med Rotterdamreglene beskrev UNCITRAL selv det opprinnelige formålet med arbeidet med Rotterdamreglene slik:[1]

«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 å skape mer enhetlige regler der hvor de internasjonale reglene sprikte (se ovenfor i 3), 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.

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

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

Har man lykkes fullt ut i harmoniseringen, vil ingen av partene kunne oppnå en fordel ved å anlegge sak i en spesiell jurisdiksjon («forum shopping»), slik at man unngår visse fordyrende elementer i konfliktløsningen og en mulighet for ressurssterke til å innrette seg til egen fordel. Men lykkes man ikke fullt ut i harmoniseringen, vil det fremdeles være mulig for en av partene å dra nytte av forskjeller i den rettslige reguleringen landene i mellom. Delvis harmonisering vil i slike tilfeller snarere lette enn hindre slik aktivitet, fordi en lett kan 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 stykkgodstransport. Dels har bare en liten del av det aktuelle rettsområdet vært harmonisert, og dels har konvensjonene blitt tolket på

[1] UNICITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.100. Fotnoter er utelatt.

forskjellige måter slik at man har fått forskjellige løsninger på tross av konvensjonene. Men viktigere er det at konvensjonene bare får relativt begrenset virkeområde, fordi landende binder seg til forskjellige konvensjoner (se f.eks. om Haagreglene, Haag-Visbyreglene og Hamburgreglene ovenfor i 3).

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».[2]

9.3 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:[3]

- 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-Visbyreglene. 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.

9.4 Regelforenkling

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

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

---

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

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

Kapittel 10
Det multimodale problemet

Etter en ratifikasjon av Rotterdamreglene vil Norge være bundet av fire hovedkonvensjoner som regulerer transportkontrakter; Rotterdamreglene (sjøtransport), CMR (veitransport), COTIF-COM (jernbanetransport) og Montrealkonvensjonen (lufttransport).[1]

Hver av disse konvensjonene har sitt virkeområde, angitt i konvensjonene. Det er selvsagt meningen med gjennomføringslovgivningen at konvensjonene skal anvendes innenfor dette virkeområdet.

Virkeområdet til Rotterdamreglene fremgår av § 252. Virkeområdebestemmelsene knytter seg til om sjøtransport er avtalt, og ikke hvordan transporten faktisk er utført.[2] Komiteen mener dette er en god tilnærmingsmåte.

I enkelte tilfeller er grensen mellom transportkonvensjonene ikke helt klar, eller uklarhet oppstår fordi transportavtalen er uklar. Således vil en internasjonal transport av en konteiner med lastebil, sjøtransport og lastebil kunne reguleres av både CMR og Rotterdamreglene.

Det er komiteens syn at konvensjonene må tolkes slik at det ikke oppstår motstrid, om nødvendig innskrenkende. I europeisk rettspraksis finnes det en del dommer som tolker konvensjonene slik at de ikke lett vil oppstå motstrid, f. eks slik at CMR ikke gjelder for multimodale transporter utenom de tilfellene der det er uttrykkelig angitt, eller at den ikke gjelder transportavtaler som ikke angir et transportmiddel. Det har også vært hevdet at en må vurdere karakteren av transportforpliktelsen, slik at f.eks. en multimodal avtale med et innslag av veitransport og sjøtransport overhodet ikke skal regnes som en slik veitransportavtale som CMR regulerer, dersom transporten eller transportavtalen har mest karakter av å være sjøtransport.

Det kan undertiden – også etter gjeldende rett – være uklart og vanskelig å fastslå på forhånd om den ene eller den andre konvensjonen kommer til anvendelse etter disse reglene; man vet f.eks. ikke om godset vil bli lastet av lastebilen på en fergetransport, noe som etter CMR artikkel 2 kan være avgjørende for om konvensjonen gjelder. Man vet da heller ikke om det skal utstedes et CMR-fraktbrev eller et Rotterdamregel-transportdokument. Partene bør her handle etter beste skjønn, og utstede dokumenter utfra det den som utsteder dem vet om transporten og om sondringene mellom de forskjellige transportregimene i gjeldende rett. Om det i ettertid viser seg at det er valgt feil transportdokument, bør feilen ikke tillegges vekt.

Det vil være mange praktiske tilfeller som iallfall ikke direkte dekkes av konvensjonenes virkeområde, f.eks. avtaler der transportøren står fritt til å bruke hvilket som helst transportmiddel. De danske og norske sjølovkomiteene har drøftet hvordan slike tilfeller bør håndteres i internasjonal transport.

Hovedsynspunktet i slike tilfeller bør være at det ene eller det andre regelsettet får anvendelse. Er det først tale om en transportavtale, bør avtalen ikke anses uregulert i lovgivningen. Et unntak kan være internasjonal befordring på ferskvann, som imidlertid er upraktisk (og derfor uregulert). Et slikt synspunkt stemmer bra med eksisterende praksis, men det er uklart om det er gjeldende rett i dag.

Siden en i disse tilfellene forutsetningsvis er utenfor virkeområdet til de internasjonale konvensjonene, eksisterer det ingen forpliktelse til å gjøre reglene tvingende for avtalepartene. I tråd med de alminnelige synspunkter på tvingende lovgivning som det er redegjort for ovenfor i 7, foreslås det derfor at reglene gjøres deklaratoriske.

Det kan undertiden være vanskelig å avgjøre hvilket regelsett som skal brukes til utfylling av transportavtalen. Det beste ville være om partene klargjør i avtalen sin hva slags transport de har lagt til grunn at det dreier seg om. En slik avtale må domstolene respektere. Dersom det ikke finnes noen klar avtale, kan andre momenter gi veiledning. Partene kan f.eks. ha avtalt eller forutsatt

---

1 Norge har ikke ratifisert Budapestkonvensjonen om avtaler om godsbefordring på innlands vannveier (CMNI) 2000.

2 UNICITRAL dokument A/63/17 para 21 fg.

i fellesskap at spesielle dokumenter skal brukes. Bruk av konnossement (bill of lading) er – iallfall 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 som bakgrunnsrett.

I Rotterdamreglene gjelder artikkel 82 (utkastet § 258) mulige tilfeller der flere konvensjoner med preseptoriske regelsett i utgangspunktet regulerer samme transport. Komiteen legger til grunn at artikkel 82 fjerner det som måtte være av motstrid mellom Rotterdamreglene og andre transportkonvensjoner.

Teknikken i artikkel 82 er at den gjør unntak fra Rotterdamreglene 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 artikkel 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.

Om Rotterdamreglene etter dette får anvendelse, er likevel ikke de andre konvensjonene helt ute av bildet. Rotterdamreglene inkorporer nemlig en del av disses regler ved sin artikkel 26 (utkastet § 285). For eksempel vil den delen av transporten som skjer på vei, kunne reguleres av CMRs ansvarsregler (etter nærmere bestemmelser).

Det vises til særmerknadene til §§ 258 og 285.

Tabell 10.1 Bestemmelser det indirekte henvises til i Rotterdamreglene 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 transhipment, 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 (Motrealkonvensjonen) 1999*[1] *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 befordringstidsrommmet.

Tabell 10.1 Bestemmelser det indirekte henvises til i Rotterdamreglene artikkel 82

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) 1978*[2] *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 – lesses av kjøretøyet, får denne konvensjon likevel anvendelse på befordringen i dens helhet. Godtgjøres det at tap, skade eler 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 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.[3]	*Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM – Bilag B til overenskomsten) 1999*[4] *Artikkel 1 Virkeområde* § 4 Når en internasjonal transport som bare er 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.

Tabell 10.1 Bestemmelser det indirekte henvises til i Rotterdamreglene artikkel 82

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: (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 innlands 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 innlands vannveier og i farvann der sjørettslige regler gjelder, med mindre: (a) et sjøkonnossement har blitt utstedt i henhold til anvendelig sjøfartslovgivning (b) avstanden som skal seiles i farvann der maritim regulering gjelder, er lengst

1 Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 20 (2003–2004).
2 Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 34 (1983–1984).
3 Listen er gjengitt på http://tinyurl.com/6w8ca5p.
4 Oversettelsen er hentet fra Ot.prp. nr. 93 (2003–2004).

Kapittel 11
Lastedokumentasjon

11.1 Innledning

Når en transportør mottar en vare til transport, utstedes det gjerne et dokument som beskriver varen og kvitterer for mottakelsen. Dette kalles et transportdokument. Et typisk transportdokument er et konnossement, men også sjøfraktbrev er mye brukt.

Transportdokumentet vil gjerne gjengi avtalevilkårene for transporten. Men etter omstendighetene kan også andre dokumenter – som et certeparti – angi avtalevilkårene. Det som kjennetegner et transportdokument, er at det knytter seg til spesifisert, mottatt gods.

Både sjøloven kapittel 13 og Rotterdamreglene kan i prinsippet anvendes uansett om det er utstedt transportdokument, og uansett hvilken type transportdokument som er utstedt. Det er likevel en rekke rettsvirkninger som knytter seg spesielt til transportdokumenter. Det er disse som skal behandles her.

11.2 Begrepet konnossement

Rotterdamreglene inneholder en del regler om transportdokumenter, f.eks. artikkel 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 artikkel 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.

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.

Etter Rotterdamreglene artikkel 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»). Rotterdamreglenes løsning er den vanlige internasjonalt (og også reglen for navnegjeldsbrev etter gjeldsbrevloven 17. februar 1939 nr. 1 § 11). Det kan derfor være grunn til å endre gjeldende rett her, slik at en ordreklausul må være uttrykkelig. Alternativet ville vært at det ble bestemt at ordet «konnossement» (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 et en ordreklausul ble underforstått.

Definisjonen av et konnossement (når en ordreklausul ikke lenger underforstås) faller etter dette sammen med definisjonen av «Transport document» i Rotterdamreglene artikkel 1 nr. 14. I det nordiske samarbeidet har det vært drøftet om dette burde komme til uttrykk ved en tilføyelse i artikkel 1 nr. 14 eller i forarbeidene. I det norske utkastet er dette tatt inn i lovteksten, mens man i det danske utkastet har klargjort dette i forarbeidene.

11.3 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 Rotterdamreglene uttrykkelig tillegger dokumenter som kalles negotiable. Ved denne begrepsbruken ligger det således ingen import av noen 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.»[1]

At et ordrekonnossement i Rotterdamreglene 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 17. februar 1939 nr. 1 kapittel 2. Dette er overlatt til nasjonal rett og 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. Dette gjelder selv om komiteen foreslår at ingen av Rotterdamreglenes negotiable dokumenter lenger skal tillegges noen klassiske negotiabilitetsvirkninger etter norsk rett, og således ikke kan sammenliknes med f.eks. negotiable gjeldsbrev.

[1] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 13.

11.4 Ikke-negotiabilitet

Et spørsmål denne klargjøringen av begrepet negotiabilitet i Rotterdamreglene 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 Rotterdamreglene artikkel 46 kan kravet etter et rectakonnossement bare gjøres gjeldende av den som er oppført som mottaker (jf. artikkel 1 nr. 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 andre; 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 Rotterdamreglene ikke i slike tilfeller.

Ikke-negotiable transportdokumenter vil i praksis etter dette hos oss neppe skille seg mye fra negotiable.

11.5 Konnossementet som verdipapir

Om konnossement eller andre transportdokumenter skal tillegges rettslige egenskaper ut over de Rotterdamreglene tillegger dem, kan kalles spørsmålet om dokumentenes verdipapirvirkninger eller et spørsmål om «full negotiabilitet». 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 nr. 2/1980 § 4-1 (håndpantsetting av verdipapirer).

Sjølovkomiteens hovedsynspunkt er at det ikke er nødvendig, og derfor heller ikke ønskelig, generelt å tillegge konnossementet slike verdipapirvirkninger eller særlige negotiabilitetsvirkninger. Slik er det også i engelsk rett:

> «It is true generally that a bill of lading is not a negotiable instrument in the sense that a bill of exchange is, and that the transferee of a bill of lading does not get a better title than his transferor. But while that is true of title in law, it cannot be asserted in regard to equitable rights.»[2]

Spørsmålet om verdipapirvirkninger for konnossementet vil bli drøftet særskilt for de enkelte verdipapirregler nedenfor.

Sjølovkomiteens generelle synspunkt har sammenheng med at synspunkter som har vært reist i komiteen om det kunne forsvares å tillegge konnossementet verdipapirvirkninger i de tilfeller de forventninger som ervervet av konnossementet gir grunnlag for, uansett er begrenset, fordi det ervervede konnossementet bare er én original av et sett (se utkastet § 312) eller det inneholder en «utleveringsklausul» om at varen i visse tilfeller kan utleveres uten konnossement (se utkastet § 312a). I slike tilfeller kan varen godt leveres ut til en annen enn den som har fått konnossementet. Det gir imidlertid liten mening om lovgiveren skulle bruke ressurser på å styrke en forventing som i utgangspunktet er usikker.

En kunne ha løst dette problemet ved å knytte verdipapirvirkningene til et fullt sett av konnossementer uten utleveringsklausul. Men i så fall ville en måtte sondre mellom forskjellige konnossementserverv, noe som kunne være forvirrende. Komiteen har derfor valgt å begrense verdipapirvirkningene mer generelt.

11.6 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 tilsvarer gjeldsbrevloven 17. februar 1939 nr. 1§ 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 Rotterdamreglene artikkel 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,[3] og det er nok ikke slik at man forventer en slik ekstinksjonsregel i den internasjonale varehandelen. I norsk innenrikshandel brukes langt fra alltid konnossement. Når det gjelder elektronisk lastedokumentasjon er verdipapirregler av dette slaget ukjent, og har så vidt vites aldri vært etterlyst.

Etter en samlet vurdering har komiteen kommet til at konnossementer ikke lenger bør tillegges verdipapirvirkninger av dette slaget i norsk rett.

---

[2] Nippon Yusen Kaisha v Ramjiban Serowgee [1938] A.C. 429 på side 449 (Lord Wright).

[3] Debattista: Bills of lading in export trade (3. utgave, Haywards Heath 2009) para 3.19.

11.7 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, jf. 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 lovvalgsreglene.

Regelen i sjøloven § 303 bør videreføres og gjøres generell, slik at den gjelder alle typer konkurrerende utleveringskrav. Selv om transportøren etter Rotterdamreglene (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 Rotterdamreglene artikkel 47 nr. 1 bokstav (c) om at bare den først påberopte originalen av transportdokumentasjonen er gyldig. Antakelig bør godset i denne sammenheng anses utlevert allerede når utleveringsordre er gitt av transportøren etter at mottakeren har legitimert seg, og godset står til mottakerens disposisjon, uavhengig av om overlevering mottakeren faktisk har skjedd.

Når retten skal avgjøre hvilken av legitimasjonshaverne som skal ha forrangen – 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 (i en tidligere utgave):

> «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.»[4]

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 tredjepersons 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

[4] Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utgave, Oslo 1952) side 502.

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 innløsing av innleveringsbeviset, bør avhenderen som utgangspunkt anses legitimert i forhold til §1, jfr nedenfor om praktiseringen av kravet til overlevering i et slikt tilfelle.»[5]

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 vedkommende salgsavtale skal oppfylles med akkurat denne skipningen, men dette er ikke en 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 (mottak) 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.

11.8 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 annet ledd.[6]

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 Rotterdamreglene har en erverver av et negotiabelt transportdokument et ubetinget krav på utlevering fra transportøren.[7] Selgeren kan ikke utøve noen kontroll over forsendelsen, fordi

[5] Ot.prp. nr. 56 (1976-1977) side 36.

[6] Se nærmere om selgerens interesse i kjøpesummens betaling i et transportrettslig perspektiv, Selvig: Fra kjøpsretten og transportrettens grenseland (Oslo 1975) side 62 fg.

denne etter forutsetningene ikke har alle originalene av transportdokumentet.[8] Regelen i sjøloven § 307 annet ledd følger da langt på vei av de alminnelige reglene.

Etter dette kan Sjølovkomiteen ikke se noe stort behov for å videreføre regelen i sjøl. § 307.

11.9 Andre regler om tillit til dokumentet

Et dokuments 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 17. februar 1939 nr. 1§§ 15 fg).[9]

Alt man kan være sikker på å kunne håndheve etter sjørettslige transportdokumenter (som mange andre sjørettslige krav), er uansett bare et temmelig begrenset erstatningskrav (se særlig Rotterdamreglene artikkel 59 fg; utkastet §§ 282 fg.). Lasterelaterte krav er heller ikke sikret ved sjøpant, og kan være vanskelige å håndheve. Den rettslige forventningssikringen 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.[10] Men en kan like gjerne se det som et utslag av alminnelige regler om informasjonsansvar. Iallfall etter Rotterdamreglene er dette naturlig, siden slike godtroregler der også er knyttet til lastebeskrivelsen i elektroniske dokumenter og ikke-negotiable dokumenter (Rotterdamreglene artikkel 41; utkastet § 306).

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 tredje ledd; utkastet § 325). 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.[11] 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 skal betales av mottakeren, eller bakgrunnsretten kan tillegge det betydning at slike opplysninger mangler. Slikt kan ses under begge synsvinklene ovenfor (informasjonsansvar og avtalevilkår), men neppe som verdipapirrettslige ekstinksjonsgrunnlag.

Etter dette er verdipapirvirkningene av konnossementer heller ikke i disse sammenhengene av vesentlig betydning.

11.10 Mortifikasjon

Sjøloven § 305 gir en regel om mortifikasjon av konnossementer. Regelen brukes ikke mye, men bør for sikkerhets skyld videreføres på innløsningspapirer og negotiable dokumenter uavhengig av om slike ekstinksjonsregler 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 Rotterdamreglene artikkel 9.

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

Reglene i Rotterdamreglene artikkel 46 bokstav b) og c) (utkastet § 311) og 47 nr. 2 (utkastet § 312a) vil trolig redusere behovet for mortifikasjon av transportdokumenter.

---

7 Rotterdamreglene artikkel 47 (utkastet § 312). Om et forslag om å gjøre unntak for stansningsretten her, se UNCITRAL dokument A/CN.9/591 para 234.

8 Rotterdamreglene artikkel 51 (utkastet § 319). Se om dette UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 186.

9 Det er antatt at gjeldsbrevloven kommer analogisk til anvendelse på konnossementer, se Selvig: Lov om gjeldsbrev, rettsdata.no, note 38. Se også Lyngsø: Negotiable dokumenter (København 1972) side 291.

10 Hagstrøm: Obligasjonsrett (2. utgave, Oslo 2011) side 908.

11 Se om konkrete løsninger i utkastet §§ 302b, 320f til 320h og 320i nr. 9 (etter alternativ A).

11.11 Transportdokumenter som varerepresentativer

Forslagene ovenfor innebærer at konnossementet ikke lenger vil være et verdipapir. Men det vil være et innløsningspapir, og slik sett representere den transporterte varen.

En konsekvens av at konnossementet ikke lenger vil være et verdipapir er at man ikke lenger vil kunne pantsette varen under transport etter panteloven nr. 2/1980 § 4-1, f.eks. som sikkerhet overfor en rembursbank. En må bruke panteloven § 4-2, som krever notifikasjon om panteretten til transportøren.

Kapittel 12
Miljøaspektet

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

For det første gjelder dette planlegging av transport. Rotterdamreglene gjelder i de ganske vanlige tilfellene der transportøren har stor frihet til å velge f.eks. om transporten skal foregå med skip eller bil. Avtalene bør da forstås slik at transportøren i planleggingen plikter å legge vekt på hvilket alternativ som gir minst utslipp av drivhusgasser og ellers synes miljømessig best. Foruten at en slik tolkningsregel 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 tillater moderate hastigheter («slow steaming»). Dette kan gjøres uten at en kommer i motstrid med Rotterdamreglene.

Den danske sjølovkomiteen vil ikke fremme forslag om tilsvarende regler.

Det vises ellers til de foreslåtte bestemmelsene i §§ 261 og 278.

Kapittel 13
Ratifikasjon og ikrafttredelse

13.1 Anbefaling

Komiteen mener klart at Norge bør ratifisere Rotterdamreglene, slik at norsk rett blir i samsvar med den nyeste versjonen av de internasjonale konvensjonene om uniform lovgivning. Reglene har en rekke gode sider, slik som færre ansvarsunntak, en viss heving av ansvarsgrensene, anerkjennelse av elektronisk lastedokumentasjon, en viss regulering av dør til dør-transporter mv. Reformen bør likevel bare gjennomføres koordinert med andre land.

13.2 Situasjonen nå

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 av 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. USA 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 eller 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.

13.3 Nærmere om 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 9). 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 markering i form av ratifikasjon 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-Visbyreglene.

Sjølovkomiteen anbefaler etter dette at Norge ratifiserer Rotterdamreglene når det er forholdsvis klart at Rotterdamreglene blir den nye standarden for lovgivningen om lasteskadeansvar mv. 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 Haagreglene (med USA og 72 andre land) eller Haag-Visbyreglene (med 33 land, deriblant ledende europeiske stater) er den dominerende standarden. En ratifikasjon bør unngås om den ikke bidrar til å fjerne denne typen situasjoner.

13.4 Overgangsordninger

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

13.5 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 domsmyndighet, anerkjennelse of fullbyrding av dommer, som Norge er bundet til gjennom Luganokonvensjonen,[1] hindrer at Norge binder seg til særregler på bestemte områder ved en konvensjon som Rotterdamreglene (Luganokonvensjonen artikkel 67).

Uansett om en ønsker regler som dem i kapittel 14 og 15, anbefaler Sjølovkomiteen ikke ratifikasjon av disse reglene. Det er nok mest oversiktlig å ha samme forhold til konvensjonen og de europeiske reglene om jurisdiksjon, anerkjennelse og fullbyrding av dommer som Norges nære samarbeidspartnere i EU, deriblant de tre nordiske EU-landene.[2] Forutsatt at EU ikke ratifiserer Rotterdamreglene, innebærer dette at man i reglene om domsmyndighet må ta forbehold for Luganokonvensjonen. Rotterdamreglenes kapittel om domsmyndighet kan da ikke ratifiseres.

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

[1] Konvensjon om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker, 2007.

[2] Danmark har visse særordninger i forhold til EU på dette området, uten at det spiller noen rolle for prinsippene her.

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.

Lovutkastet er på dette punktet utarbeidet i to versjoner. Alternativ A bygger på sjølovens regler, og er utarbeidet i samarbeid med den danske sjølovkomiteen. Alternativ B ligger tettere opp til konvensjonens regler, selv om det stadig er tatt et generelt forbehold for Luganokonvensjonen. Sjølovkomiteens anbefaling er alternativ A, av hensyn til nordisk rettsenhet.

Kapittel 14
Prinsippene for lovteksten

Lovteksten er lagt nær opp til konvensjonsteksten når det gjelder formuleringer, struktur og nummerering i enkeltbestemmelser. En skal raskt kunne sammenholde tekstene, og knytte den norske lovteksten til en internasjonal tolkningstradisjon. Hadde tekstene primært fulgt norsk lovgivningstradisjon, hadde de vært annerledes utformet på noen punkter.

Rekkefølgen på bestemmelsene ligger imidlertid nærmere sjølovens enn konvensjonens. Her har tradisjonen og hensynet til nordisk rettsenhet vært utslagsgivende. En viss betydning har det også hatt at konvensjonens struktur kan synes svært fremmed på enkelte punkter, f.eks. når reglene om begrensning av transportøransvaret er skilt fra de øvrige reglene om dette ansvaret, og skriftlighetskrav er samlet i en enkelt konvensjons bestemmelse (artikkel 3) i stedet for å fremgå av de bestemmelsene det gjelder.

Bestemmelser fra sjøloven som ikke er erstattet med eller strider mot bestemmelser i konvensjonen er foreslått videreført. Komiteen mener at det har formodningen for seg at de eksisterende bestemmelsene er nyttige, og at dette iallfall vil virke klargjørende.

Ved nummereringen av bestemmelsene har det vært lagt stor vekt på å beholde en ensartet nummerering i den danske og norske sjøloven. Dette har medført at enkelte bestemmelser har fått nummerering med bokstavtilføyelse, f.eks. § 303a. Denne typen nummerering er uunngåelig fordi sjøloven kapittel 13 med ca. 70 paragrafnummer uansett er noe for kort til å inkorporere en konvensjon på over 90 artikler.

Kapittel 15
Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

15.1 Til § 251 Terminologi

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglenes artikkel 1, og svarer i noen grad til sjøloven § 251. Definisjonene har til dels avgjørende betydning for forståelsen av de enkelte bestemmelsene, og inneholder til dels selv materiellrettslige regler. Dette er noe fremmed for norsk lovgivningstradisjon, men er vanlig enkelte andre steder.

Rekkefølgen på bestemmelsene følger ikke et bestemt system. Komiteen har ansett det som viktigere å bevare rekkefølgen fra konvensjonen enn å systematisere bestemmelsene. Ikke-konvensjonsbestemte definisjoner er tatt inn til slutt.

Teknisk sett er definisjonene i konvensjonen ikke alltid vellykkede. Det hender at det definerte ordet er brukt i definisjonen, og det er ikke alltid definisjonene kan settes inn i konvensjonsteksten i stedet for det definerte ordet. Utkastet reflekterer disse svakhetene.

15.1.1 Transportavtale

En transportavtale defineres som en avtale om transport av gods fra et sted til et annet mot vederlag. I denne sammenheng er begrepet likevel avgrenset til transportavtaler som inneholder et element av sjøtransport. Det er imidlertid presisert at om avtalen først inneholder et element av sjøtransport, faller den ikke utenfor definisjonen ved at den også omfatter transport med andre transportmidler (multimodale transporter; se om dette ovenfor i 10). Definisjonen er spesielt viktig for forståelsen av virkeområdebestemmelsen i utkastet § 252.

Definisjonen knytter seg til avtalen om transporten, og ikke hvordan den faktisk er utført. Velger transportøren å utføre en transport omfattet av definisjonen med lastebil, slik at en sjøtransport faktisk ikke inngår, vil det således fortsatt dreie seg om en transportavtale etter denne definisjonen.

Avtalen om (sjø)transport trenger ikke å være klar eller uttrykkelig for at den skal omfattes av konvensjonen. Vanlige avtalerettslige regler gjelder i så måte.

Noen ganger vil det være naturlig å oppfatte en avtale som en transportavtale uten at det er bestemt noe om transportmåten, skjønt det kanskje kan underforstås at det dreier seg om sjøtransport. I så fall omfattes transportavtalen ikke av definisjonen her.[1]

En transport av gods uten vederlag omfattes ikke av definisjonen.

I sjøloven brukes ordet fraktavtale som et videre begrep enn ordet transportavtale, og denne terminologien opprettholdes.

15.1.2 Kvantumskontrakt

Definisjonen av kvantumskontrakt samsvarer med den allerede eksisterende definisjonen i sjøloven § 362. I Rotterdamreglene er definisjonen av størst betydning i forhold til avtalefriheten (se utkastet § 256).

I konvensjonsforarbeidene er det ansett vesentlig at kontrakten er tidsbestemt for at den skal gå under definisjonen,[2] og da visstnok også den utvidede avtalefriheten.

Den danske sjølovkomiteen har reist spørsmålet om å skifte terminologi fra kvantumskontrakter til volumkontrakter for å bringe terminologien nærmere det som brukes i kommersiell praksis. Etter det Sjølovkomiteen erfarer, varierer imidlertid språkbruken i praksis ganske mye, både på norsk og engelsk, og det har ikke skjedd noen endring i de senere årene. Det kan da ikke være grunn til å endre på en vel etablert nordisk terminologi.

15.1.3 Linjefart

Et lasteskip kan enten gå i rute (linjefart) eller ta oppdrag (trampfart). Bestemmelsen her definerer

---

1 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 51-75 og A/CN.9/576 para 33-34.

2 UNCITRAL dokument A/CN.9/576 para 56.

hva som skal regnes som linjefart. Begrepet har særlig betydning for reglenes anvendelsesområde (utkastet § 253).

For at en transport skal regnes som linjefart må den gjelde skip som seiler etter en fast ruteplan som er offentlig tilgjengelig. Dessuten må tjenesten tilbys allmennheten.

15.1.4 Ikke-linjefart

Begrepet ikke-linjefart omfatter alle slags transportytelser som ikke faller inn under definisjonen av linjefart. Det kan således eksempelvis være en transportytelse som ikke er tilbudt allmennheten, men som likevel har karakter av rutefart.

15.1.5 Transportør

Definisjonen av transportør viser til den som har påtatt seg transporten, uansett om vedkommende selv utfører den. Dette samsvarer med bruken av begrepet i sjøloven og f.eks. i Haag-Visbyreglene og Hamburgreglene.

Transportørens motpart kalles avsender, se definisjon nr. 8.

Det er uten betydning om transportøren selv inngår avtalen eller om avtalen inngås i transportørens navn og på vegne av denne ved en fullmektig, agent eller annen juridisk person.

Hvem som skal regnes som transportør, er også regulert i utkastet § 302.

15.1.6 Utførende oppdragstaker

I skipsfart, og ikke minst linjefart, anvender den kontraherende transportør – transportøren – i betydelig utstrekning kontraktsmedhjelpere («independent contractors», «subcontractors») til avvikling av transportoppgavene. Det kan dreie seg om f.eks. undertransportører og laste- og lossearbeidere («stevedorer»). Utrykket «utførende oppdragstaker» omfatter i utgangspunktet alle som utfører eller påtar seg å utføre en eller flere av transportørens forpliktelser. Begrepet brukes i bestemmelser om transportørens ansvar for andre. Etter omstendighetene vil også utførende oppdragstakere kunne saksøkes direkte.

Definisjonen av utførende oppdragstaker er ganske bred. Den omfatter i utgangspunktet alle som utfører transportørens plikter i henhold til en transportavtale vedrørende mottakelse, lasting, håndtering, stuing, transport, omsorg for, lossing eller utlevering av gods. Definisjonen krever ikke at oppdragsgiveren er en transportør, men en viss fysisk befatning med håndteringen av godset må vedkommende ha.[3] Mellombefraktere, som ikke utfører transporten, og som transporterer på de samme vilkårene som de selv har kontrahert på, omfattes ikke.[4] Det samme gjelder loser.[5]

I definisjonen er det presisert at oppdragstakere, for å gå inn under definisjonen, må være engasjert eller kontrollert av transportørsiden og ikke være engasjert av lastesiden. Dette samsvarer trolig godt med vanlige norske regler om kontraktshjelperansvar.

Ordene «i stedet for av transportøren» er inntatt for å sikre at transportøren forblir ansvarlig på tross av at transportøren er antatt av lastesiden.[6]

15.1.7 Maritim utførende oppdragstaker

En del av de utførende oppdragstakere (jf. nr. 6) er også maritime utførende oppdragstakere.[7] Det er de som utfører oppdrag i havn eller på sjøreisen, i motsetning til dem som er engasjert f.eks. i videretransport til en by som ikke ligger ved kysten. Det gjelder særlige ansvarsregler for slike oppdragstakere.

Det er presisert at en innlandstransportør ikke er å regne som en maritim utførende oppdragstaker selv om godset lastes på lastebil etc. i havnen. Innlandstransportøren omfattes bare av definisjonen om transporten ikke strekker seg utenfor havnen. Bestemmelsen må ses som et ledd i avgrensingen av Rotterdamreglene mot andre transportkonvensjoner.[8]

Innlandstransport omfatter all transport som ikke er sjøtransport, også transport på kanaler mv.[9] En transport forblir en innlandstransport selv om en landegrense krysses; det er ikke noe krav om at det må dreie seg om en innenlands transport.

Andre oppdragstakere enn innlandstransportører kan omfattes av definisjonen selv om de helt eller delvis utfører oppdraget utenfor havneområdet og skipet.[10] For den delen av oppdraget som angår transportørens plikter i perioden fra godset

---

3 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.34 para 8, A/CN.9/544 para 34-42 og A/CN.9/WG.III/WP.81 note 5.Dette synes også forutsatt i konvensjonen artikkel 19 nr. 1 bokstav a) (utkastet § 276).

4 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 36.

5 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 174.

6 UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 143.

7 Komiteen har foretrukket «martitim utførende oppdragstaker» fremfor «maritim, utførende oppdragstaker» for å markere at dette er et sammenhengende, fast uttrykk.

8 UNCITRAL dokument A/63/17 para 79-80.

9 UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 144.

10 UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 145.

ankommer til skipets lastehavn og til det forlater skipets lossehavn regnes de uansett som maritime utførende oppdragstakere.

Verken konvensjonen eller utkastet definerer hva som skal regnes for en havn. Dette må avgjøres konkret etter hva som funksjonelt fungerer som en havneterminal. [11]

15.1.8 Avsender

Avsenderen defineres som den som inngår en transportavtale med transportøren. Begrepet tilsvarer «sender» i sjøloven. Når Sjølovkomiteen mener man bør endre ordvalget, har dette sammenheng med at en ønsker å bruke samme ord som i det danske utkastet. Det er også mulig at «avsender» er mindre villedende enn «sender» f.eks. i de tilfellene avsenderen/senderen ikke fysisk sender varene, men har bestilt transporten som mottaker (FOB-kjøp).

Den som fysisk leverer gods til transport kalles avlaster. Begrepet er definert og mye brukt i sjøloven. I Rotterdamreglene og i utkastet er begrepet lite brukt, og derfor ikke selvstendig definert. Avlasteren kan etter omstendigheten være kontraktsbestemt avsender, se definisjon nr. 9 nedenfor.

15.1.9 Kontraktsbestemt avsender

Kontraktsbestemt avsender defineres som den som samtykker i å bli oppført som avsender (shipper) i transportdokumentet. I hovedsak er dette myntet på «fritt ombord»-kjøp (FOB) hvor den som leverer godset for transport normalt er en annen part enn avsenderen (transportørens medkontrahent). I slike tilfeller av FOB-kjøp vil kontraktsbestemt avsender sammenfalle med sjølovens partbetegnelse; avlaster. Det er likevel en forskjell i forhold til gjeldende rett ved at oppføring av kontraktsbestemt avsender i transportdokumentet betinger dennes samtykke, se nærmere merknadene til utkastet § 293.

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

15.1.10 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, jf. utkastet § 320e.

15.1.11 Mottaker

Mottaker defineres som den som har rett til å få godset utlevert etter en transportavtale eller et transportdokument. Ved innløsningsdokumenter (negotiabelt dokument eller recta-dokument) vil mottaker normalt være den som er legitimert ved dokumentet, se likevel bestemmelsene om utlevering etter instruks i utkastet §§ 311 og 312a. 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 § 310, og reglene om adgang til endring av mottaker i utkastet § 318 nr. 1 bokstav (c).

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

15.1.12 Råderett

Råderett defineres som retten, etter transportavtalen, til å gi instruks vedrørende godset i samsvar med §§ 318 til 320d, se merknadene til disse bestemmelsene. Bestemmelsene om råderett har ingen direkte parallell i sjøloven.

15.1.13 Rådighetshaver

Rådighetshaver er definert som den som etter § 318 kan utøve råderett, se merknadene til denne bestemmelsen.

15.1.14 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).

15.1.15 Negotiabelt transportdokument

Negotiabelt transportdokument defineres som transportdokument som ved egnet betegnelse

[11] UNCITRAL dokument A/63/17 para 79-80.

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 recta-dokumenter (straight bills of lading), dvs. innløsningsdokumenter med navngitt mottaker (se bl.a. utkastet §§ 311 og 319 nr. 2). Etter sjøloven anses innløsningsdokument (konnossement) med navngitt mottaker for å være negotiabelt med mindre recta-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.

15.1.16 Ikke-negotiabelt transportdokument

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

15.1.17 Elektronisk kommunikasjon

Elektronisk kommunikasjon defineres bredt som kommunikasjon som skjer elektronisk. Den praktiske betydning fremgår av utkastet §§ 297 til 299, se merknadene til disse. Med spredte unntak (sjøloven § 296 tredje ledd) har reglene om elektronisk kommunikasjon ingen parallell i sjøloven.

15.1.18 Elektronisk transportdokument

Elektronisk transportdokument følger definisjonen for papirdokument, se punkt 15.1.14. Mens Rotterdamreglene ikke kaller elektroniske dokumenter for dokumenter, har man for enkelhets skyld valgt å bruke samme begrep i oversettelsen.

At informasjon etter bestemmelsen «logisk» hører sammen, er ikke ment som en innsnevring av hvilke sammenhenger som er relevante.[12]

15.1.19 Negotiabelt elektronisk transportdokument

Negotiabelt elektronisk transportdokument følger definisjonen for det tilsvarende papirdokument, se punkt 15.1.15.

15.1.20 Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument

Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument følger definisjonen for det tilsvarende papirdokument, se punkt 15.1.16.

15.1.21 Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument

Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som utstedelse i henhold til de prosedyrer som følger av utkastet § 298, se også utkastet § 300 bokstav (b) vedrørende avsenderens krav på å få utstedt slikt dokument.

15.1.22 Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument

Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som overdragelse av den eksklusive rådigheten over slikt dokument, se utkastet § 298 med krav til de prosedyrer som skal være på plass, se også utkastet § 320e nr. 2 vedrørende selve rettighetsovergangen.

15.1.23 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 §§ 301, 307 og 308 og merknadene til disse.

15.1.24 Gods

Gods defineres bredt som alle typer varer, herunder råvarer, handelsvarer og halvfabrikata. Også levende dyr omfattes, i motsetning til Haag-Visbyreglene artikkel 1 bokstav (c), men tilsvarende Hamburgreglenes artikkel 1 nr. 5.

Også alt utstyr, emballasje og konteinere som ikke er skaffet til veie av eller på vegne av trans-

[12] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.47 fotnote 9.

portøren regnes som gods. Dette gjelder også tomme konteinere.[13] Terminologien er hentet fra The United Nations Model Law on Electronic Signatures 2001.

Der er ikke gjort unntak for dekkslast, i motsetning til Haag-Visbyreglene artikkel 1 bokstav (c). Det er imidlertid noen særregler for dekkslast i ansvarsbestemmelsene.

15.1.25 Skip

Skip defineres bredt som et fartøy som anvendes til å transportere gods til sjøs. Det er dermed ikke krav til størrelsen eller innretningen. Det avgjørende er om fartøyet faktisk anvendes til å transportere gods.

Ordet «fartøy» er brukt videre enn skip, slik at det omfatter også ikke sjøgående skip.[14]

Definisjonen her har ingen innvirkning på skipsbegrepet ellers i sjøloven.

15.1.26 Konteiner

Begrepet konteiner er i regelsettet her et samlebegrep for samtlige innretninger som anvendes til å transportere gods i eller på. Også paller er inkludert.[15]

Ofte brukes «konteiner» i en snevrere betydning, om en spesiell type lasteinnretning. Slik er vel «konteiner» brukt i teksten i denne definisjonen. Slik vil begrepet fortsatt bli brukt i transportforsikringer og andre standardavtaler.

Begrepet «swapbody» brukes gjerne om konteinerliknende lasteinnretninger som skal brukes bare på tog eller bil, og derfor er enklere enn vanlige maritime konteinere. Slike konteinere kan mangle en vegg eller være laget for svake til å kunne stables. Sjølovkomiteen har valgt en omskrivende oversettelse.

15.1.27 Kjøretøy

Med begrepet kjøretøy forstås ethvert transportmiddel som transporterer gods på vei eller bane.

Kjøretøy omfattes ikke av definisjonen av konteiner.[16] I stedet refereres det til kjøretøyer der det regnes som relevant.[17]

Definisjonen har bare betydning for forslaget til kapittel 13 i sjøloven og skal ikke fortolkes ut fra definisjoner i annen lovgivning.

15.1.28 Frakt

Frakt defineres som betaling for en godstransport som gjennomføres i henhold til en transportavtale.

Mens det opprinnelige konvensjonsutkastet regulerte en rekke fraktspørsmål, ble reguleringen til slutt svært begrenset. En del bestemmelser om frakt er imidlertid videreført fra sjøloven.

15.1.29 Hjemsted

Hjemsted er et samlebegrep for de steder der enten en fysisk eller juridisk person eller en sammenslutning har vedtektsbestemt sete, stiftelsesadresse, registrert hovedkontor, hovedvirksomhet eller der fysiske personer har sedvanlig oppholdssted.

«Place of incorporation» er oversatt med registreringssted, som i Luganokonvensjonen 2007 artikkel 60.

Definisjonen brukes bare i forbindelse med bestemmelsene om jurisdiksjon og voldgift.

15.1.30 Kompetent domstol

Med kompetent domstol menes en domstol i en konvensjonsstat som etter sitt eget lands rett kan avgjøre tvister i forhold til Rotterdamreglene.

15.1.31 Sjøtransportkonvensjonen

Definisjonen er ikke hentet fra konvensjonen, sml. sjøloven § 251.

Med «sjøtransportkonvensjonen» menes de De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om avtaler for internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs, også benevnt Rotterdamreglene.

15.1.32 Konvensjonsstat

Definisjonen er ikke hentet fra konvensjonen, sml. sjøloven § 251.

Med konvensjonsstat menes en stat som folkerettslig er bundet av Rotterdamreglene, enten ved ratifikasjon eller ved tiltredelse uten forbehold.

15.1.33 Konvensjonslovgivning

Definisjonen er ikke hentet fra konvensjonen.

---

13 UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 79.

14 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.56 note 21.

15 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.56 note 23 og A/CN.9/552 para 48-49.

16 UNCITRAL dokument A/63/17 para 61.

17 UNCITRAL dokument A/63/17 para 127.

Definisjonen er tatt inn for å kunne henvise til andre lands gjennomføringslovgivning og til konvensjonen selv under ett.

15.1.34 Bestemmelsene i dette kapitlet

Definisjonen er ikke hentet fra konvensjonen.

Definisjonen er tatt inn for å redusere antall henvisninger til foreldelsesreglene, som også gjennomfører konvensjonsbestemmelser, f.eks. når det skal vises til bestemmelser som ikke kan fravikes ved avtale.

15.2 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, kanskje med unntak av områder som de store sjøene på grensen mellom USA og Canada.

Det kan hende at en transport inngår som en del av en større avtale, der også f.eks. 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, eller det er uklart hvilke transportregler som kommer til anvendelse. Rotterdamreglene gjelder imidlertid bare når sjøtransport er avtalt. Etter norsk rett må en i slike tilfeller bruke enten sjøloven eller et av de andre transportregimene som bakgrunnsrett. Det vises til bemerkningene om multimodale transporter ovenfor i 10.

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 transporter 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. Det ville kanskje vært naturlig å oppfatte konvensjonen 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 §§ 320i fg.) Men i EU-landene synes oppfatningen å være at virkeområdebestemmelsene ikke kommer til anvendelse om lovvalgsreglene fører til at et ikke-konvensjonslands rett skal anvendes, slik at en effektivt kan unngå at konvensjonslovgivningen anvendes ved en egnet lovvalgsklausul. Dersom en oppfattet konvensjonen på annen måte, ville kompetansebestemmelsene i EU medført at de enkelte medlemsland ikke kunne ha sluttet seg til konvensjonen uten EU-fellesskapet samtykke, og ingen EU-land har (så vidt vites) spurt etter slikt samtykke. Når rettsoppfatningen er slik i mange EU-land, må det få innvirkning på hvordan konvensjonen tolkes (jf. artikkel 2). Dette bør også få innvirkning på hvordan de foreslåtte virkeområdebestemmelsene skal forstås, særlig når reglenes tvingende karakter ikke har vært av avgjørende betydning for komiteens anbefalinger (se ovenfor i 7).

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 § 285a.

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 vedkommendes 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 vedkommende unntaksvis skulle se seg tjent med det.

15.3 Til § 253 Certepartifart mv

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 6 og er til dels basert på Haag-Visbyreglene artikkel 5 og Hamburgreglenes artikkel 2. En tilsvarende bestemmelse finnes i sjøloven § 253.

Etter sjøloven § 253 får stykkgodsreglene ikke anvendelse i forholdet mellom partene i certepartier for hel- eller delbefraktning av skip. I forholdet mellom transportøren og andre enn befrakteren (certepartimottakeren) anvendes likevel reglene. Slike tredjemenn kan gjøre krav gjeldende f.eks. son mottakere etter et konnossement (sjøloven §§ 253 første ledd annet punktum, 325, 347 og 383). I utkastet videreføres stort sett dette. Men disse forholdene er for oversiktens skyld søkt regulert samlet i sjøloven kapittel 13.

Når certepartier o.l. unntas fra reglene i forslaget til kapittel 13 er den historiske begrunnelsen at partene i et certeparti antas å ha en likeverdig forhandlingsposisjon, slik at de kan ivareta sine egne interesser uten lovgiverens hjelp. Dette er nærmere diskutert ovenfor i 7. Tilsvarende argumenter kan anføres også for en rekke andre transportavtaler.[18]

Tradisjonelt har konvensjoner om transportøransvar vært knyttet til utstedelse av konnossement, se f.eks. Haag-Visbyreglene artikkel 10. Både sjøloven og Rotterdamreglene bygger på at dette ikke er et egnet avgrensingskriterium, bl.a. fordi andre transportdokumenter enn konnossementer ofte brukes.

I den nærmere avgrensing av reglene skilles det mellom linjefart og ikke-linjefart. Disse begrepene er definert i utkastet § 251.

Når det gjelder linjefart er regelen at konvensjonen og utkastet får anvendelse bortsett fra i (forholdet mellom partene i) avtaler om hel- eller delbefraktning av skip, enten de kan kalles certepartier eller ikke. Begrepet certeparti er ikke definert, men det er heller ikke nødvendig så lenge det avgjørende vurderingstemaet er om det dreier seg om hel- eller delbefraktning av skip.

Når det gjelder ikke-linjefart er utgangspunktet omvendt: Konvensjonen og utkastet får ikke anvendelse. Det er imidlertid gjort unntak for forhold som har likhetstrekk med linjetransport eller som ville være dekket av Haag-Visbyreglene.[19] Dette gjelder transporter der det er et transportdokument, men ikke er inngått avtale om hel- eller delbefraktning av skip mellom tvistens parter.

Ved anvendelsen av disse reglene kan det av og til oppstå tvil om en avtale er en transportavtale eller en avtale om hel- eller delbefraktning av skip.

Kvantumskontrakter (se definisjonen i utkastet § 252 nr. 2) regnes som transportavtaler[20] og omfattes derfor i utgangspunktet av konvensjonen og utkastet. Det gjelder imidlertid en rekke særregler i slike transportforhold. At reglene gjelder kvantumskontrakter innebærer at det er lite naturlig å videreføre sjøloven § 253 annet ledd om transport med skip av gods fordelt på flere reiser innenfor et angitt tidsrom.

Avtaler om rett til bruk av lastekapasitet vil ofte regnes som avtaler om delbefraktning av skip.[21] Slike avtaler kalles ofte «slot charters eller «space charters».

15.4 Til § 254 Spesielle partsforhold

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 7. Bestemmelsen gjør den viktige modifikasjonen i utkastet § 253 at unntakene for certepartifart mv. bare gjelder mellom partene i certepartiene mv. Tilsvarende unntak er gjort i sjøloven §§ 253 første ledd annet punktum, 247 annet ledd og 283 annet ledd.

---

18 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 37.

19 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.61 para 29.

20 UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 130.

21 Se i denne retningen den engelske dommen MSC Mediterranean Shipping Co SA v Polish Ocean Lines (The Tychy) (No.1) [1999] 2 Lloyd's Rep. 11 CA.

Når andre enn certepartiparten kan gjøre krav gjeldende, skyldes det typisk at et konnossement eller annet transportdokument er omsatt til henne eller ham; se om dette ovenfor i 5 og 6.

Det er ikke et krav at det er utstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument mellom partene. I praksis vil det nok oftest forekomme at det brukes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Det ble under forhandlingene i UNCITRAL vedtatt å positivt angi hvem som kan påberope seg bestemmelsen.[22] Oppregningen må derfor antas å være uttømmende.

Oppregningen regulerer ikke hvem som kan gjøre krav gjeldende mot transportøren i hvert enkelt tilfelle. Poenget her er bare å angi hvilke regler som gjelder dersom det er tale om å gjøre krav gjeldende.

15.5 Til § 255 Avtalefrihet

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 79 og er til dels basert på Haag-Visbyreglene artikkel 3 og 5 og Hamburgreglene artikkel 23. En tilsvarende bestemmelse finnes i sjøloven § 254.

Forslaget til § 255 nr. 1 omhandler den tvingende karakteren av forpliktelsene til transportøren og den maritime utførende oppdragstaker og nr. 2 den tvingende karakteren av forpliktelsene til vareinteressene. Bestemmelsens nr. 3 og 4 er ikke konvensjonsfastsatte, men viderefører sjøloven § 254 om fravikelighet for ikke-konvensjonsbaserte plikter og opplysning om de tvingende reglene i transportdokumentet.

En del prinsipielle sider ved avtalefrihet er drøftet ovenfor i 7. Et hovedsynspunkt er at begrensningene i avtalefriheten i dag ikke er spesielt viktige. En vil uansett enkelt kunne unngå dette og liknende tvingende regelsett ved å avtale transport uten angivelse av transportmiddel, jf. ovenfor i 10.

Utkastet foreslås likevel gjort tvingende også utenfor konvensjonens virkeområde for så vidt utkastet § 252 gjør konvensjonsbestemmelsene anvendelige for nasjonale transporter. Her er systemet for andre transportgreiner (luft- og veitransport) fremdeles tvingende regler, og det vil ikke være naturlig å bryte med dette systemet alene på sjørettens område. Løsningen er også den rettsteknisk enkleste.

Nr. 1 fastsetter at hvis en bestemmelse i transportavtalen direkte eller indirekte begrenser transportørens eller den maritime utførende oppdragstakers forpliktelser er denne ugyldig. De øvrige bestemmelser i transportavtalen vil bestå. Når transportavtalen inngås, kan partene således ikke avtale en annen ansvarsfordeling enn den som følger av konvensjonen og utkastet. Når tvist har oppstått, kan det imidlertid avtales annet, f.eks. i form av et utenrettslig forlik.

Bestemmelsen gjelder bare pliktene til transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, og ikke pliktene til andre utførende oppdragstakere.[23]

Bestemmelsen er ikke til hinder for at transportøren og en maritim utførende oppdragstaker kan påta seg større ansvar enn det som følger av konvensjonen.

Ufravikeligheten omfatter samtlige forpliktelser etter utkastet til nytt kapittel 13 (med de unntakene som følger av nr. 3). Under forhandlingene i UNCITRAL ble et forslag om en snevrere formulering forkastet.[24]

Nr. 2 gjør forpliktelsene tvingende også for avsenderen, mottakeren, rådighetshaveren, ihendehaveren og den kontraktsbestemte avsenderen. Alle disse begrepene er definert i § 251. Oppregningen må antas å være uttømmende. Iallfall ble termen «Consignors» under forhandlingene i UNCITRAL bevisst slettet fra konvensjonsteksten.[25]

Etter nr. 2 kan ansvaret verken økes eller begrenses.

Det ble under forhandlingene i UNCITRAL funnet nødvendig å beskytte lastesiden mot bestemmelser i transportavtalen som øker ansvaret, selv om det bare er transportørsiden som har rett til ansvarsbegrensning etter Rotterdamreglene. En skjerpelse av avsenderens ansvar fra culpaansvar til objektivt ansvar vil imidlertid være et eksempel på en økning av ansvaret som vil være i strid med bestemmelsen i nr. 2.[26]

Nr. 3 fastsetter at en del bestemmelser som ikke er konvensjonsfastsatte, likevel skal kunne fravikes ved avtale. Tilsvarende bestemmelse finnes i sjøloven § 254 annet ledd.

De bestemmelsene det gjelder er:

– § 271. Tiltak på lasteierens vegne

[22] UNCITRAL dokument A/CN.9/572 para 93.

[23] Se om dette UNCITRAL dokument A/CN.9/576 para 50 og 76.

[24] UNCITRAL dokument A/CN.9/576 para 76

[25] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 234 jf. para 21-24.

[26] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 151 og A/CN.9/621 para 157-160.

- § 285c. Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevingsrett
- § 286. Transportavbrudd og avstandsfrakt
- § 295. Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden
- § 296. Frakt
- § 299a. Kvittering for mottakelse av godset
- § 317. Avsenderens ansvar for frakt m v
- § 320g. Mottakerens ansvar

Nr. 4 foreskriver, i likhet med sjøloven § 254 tredje ledd, at transportdokumentet skal inneholde en henvisning til de tvingende reglene. Bestemmelsen finnes ikke i Rotterdamreglene.

En slik klausul kan ha informasjonsverdi, og kan ha større gjennomslagskraft enn sjøloven i seg selv ved tvister i utlandet. Henvisningen tas inn i transportopplysningene, se utkastet § 301 nr. 3 bokstav (e).

15.6 Til § 256 Kvantumskontrakter

§ 256 implementerer Rotterdamreglene artikkel 80. Regelen gir økt kontraktsfrihet i kvantumskontraktsforhold. Sjøloven har ingen tilsvarende bestemmelse, men forutsetter at de tvingende reglene ikke gjelder kvantumskontrakter (men bare de enkelte reiser under kvantumskontrakter), se § 253 annet ledd.

Kvantumskontrakter er i kapittel 13 definert som « transportavtale som omfatter transport av en bestemt mengde gods fordelt på flere skipninger innenfor et angitt tidsrom» (utkastet § 251 nr. 2).

En meget betydelig godsmengde transporteres til sjøs under såkalte kvantumskontrakter. Kvantumskontrakter inngås i hovedsak av større virksomheter med behov for å kunne binde en transportør over en viss periode til å transportere hele eller deler av virksomhetens produksjon eller innkjøp. På den måten oppnår virksomheten sikkerhet for regelmessig transport på vilkår tilpasset virksomhetens behov. Målt på godsmengde gjør kvantumskontrakter seg særlig gjeldende innenfor trampfart, men også i linjetrafikken transporteres betydelige godsmengder på kvantumskontrakter, typisk konteinere og gjerne dør til dør. Dette gelder i dag særlig for trafikk på USA, der man taler om «service contracts».

Kvantumskontrakter som transportavtaler er omfattet av kapittel 13.[27] Bestemmelsen her gir imidlertid mulighet for å fravike dem, både når det gjelder rammeavtale og den enkelte reise. I den utstrekning kvantumskontrakten ikke fraviker kapittel 13 kan neppe reglene fravikes for den enkelte reise.

I sjøloven er kvantumskontrakter bare regulert av regler som kan fravikes i avtale (§§ 362–371, jf. § 322). Den enkelte reise følger derimot de tvingende reglene om stykkgodsbefordring (§ 253 annet ledd) med mindre enkeltreisen skjer under certeparti og tvisten er mellom partene i certepartiet.

For å være omfattet av det definerte begrepet «kvantumskontrakt» skal kontrakten vedrøre:

1. bestemt mengde gods angitt som et minimum, et maksimum eller innenfor visse rammer,
2. fordelt på flere skipninger
3. innenfor et angitt tidsrom

Er godsmengden uspesifisert (den angis f.eks. som en fabrikks løpende produksjon over en gitt periode) eller er perioden ikke spesifisert, er det ikke tale om en kvantumskontrakt i kapittel 13s forstand. Det kan synes umotivert at avtalefriheten avhenger av slikt.

Kravet om at det skal foreligge en rekke avskipninger var gjenstand for stor diskusjon i UNCITRAL. Enkelte mente man burde sette visse minimumskrav, slik at det ikke skulle bli for lett å unngå den tvingende reguleringen. Slike minimumskrav ble imidlertid ikke satt. Men det er ikke gitt at en avtale om skiping av så lite som f.eks. to konteinere unngår den tvingende lovgivningen, selv om man kaller avtalen en kvantumskontrakt og fordeler skipingen over to dager.[28] Særlig strenge bør man vel ikke være her all den tid det er enkelt å unngå reglene ved andre grep i kontrakten, som f.eks. å ikke spesifisere transportmiddelet.

Når det virkelig dreier seg om en kvantumskontrakt, kan imidlertid de ellers tvingende reglene fravikes, men bare på strenge vilkår. Vilkårene ble til i forhandlinger og bærer preg av det.[29]

Betingelsene for et fravik av de tvingende reglene er stort sett like enten fraviket er til fordel for den ene eller den andre parten. En avtale om fravik skal være skriftlig (utkastet § 256 nr. 7, jf. artikkel 3 i konvensjonen). Betingelsene følger av utkastet § 256 nr. 2:

For det *første* må kvantumskontrakten inneholde et fremtredende utsagn om at kontrakten

[27] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 130.

[28] von Ziegler m.fl.: The Rotterdam Rules 2008 (Austin 2010) side 342.

[29] Se særlig UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 243-249.

fraviker kapittel 13. Dette utsagnet kan helt generelt peke på at avtalen fraviker bakgrunnsretten.

For det *andre* må kvantumskontrakten enten være individuelt fremforhandlet eller klart og tydelig oppgi hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder de aktuelle fravikene fra bakgrunnsretten. Det kreves at fravikene i kontrakten identifiseres, men ikke at det spesifiseres hva fravikene består i.

For det *tredje* må avsenderen (dette punktet gjelder da ikke avvik til skade for transportøren) ha hatt mulighet for å velge en transportavtalesom ikke fraviker bakgrunnsretten på de relevante punktene, og avsenderen må ha fått kjennskap til denne muligheten. I praksis betyr dette at avsenderen skal tilbys to fraktrater; en rate for kontrakt på vilkårene i kapittel 13 og en rate der disse vilkår er fraveket.

For det *fjerde* må fraviket fra bakgrunnsretten ikke være tatt inn i kvantumskontrakten via en henvisning til et annet dokument.

For det *femte* må det være mulighet for reelle forhandlinger om vilkårene.

Endelig regulerer *bestemmelsens nr. 3* forholdet mellom transportørens offentlig tilgjengelige prislister og kvantumskontrakten. Prislistene trenger ikke selv å tilfredsstille kravene i nr. 2 for at bakgrunnsretten skal kunne fravikes. Men en kvantumskontrakt som ellers fyller vilkårene i nr. 2 kan godt inkorporere en slik prisliste.

Noen av konvensjonens regler kan ikke fravikes selv om reglene i nr. 2 er fulgt. Det dreier seg om:

- § 266 bokstav (a) og (b) om teknisk og nautisk sjødyktighet. Derimot kan bestemmelsen i utkastet § 266 bokstav (c) om lastedyktighet fravikes i kvantumskontrakten (når betingelsene i utkastet § 256 er oppfylt).
- Bestemmelsen i § 284 om tap av begrensningsrett ved grov skyld på transportørens side.
- Bestemmelsen i § 289 om avsenderens plikt til å gi visse opplysninger om godset rettidig og korrekt.
- Bestemmelsen i § 292 om avsenderens plikt til å informere om farlig gods og om eventuelt avsenderansvar for skade forvoldt av farlig gods.

Når disse vilkårene er oppfylt, kan bakgrunnsretten fravikes mellom en transportør og en avsender. *Nr. 5* omhandler om også andre («tredjepersoner») kan bli bundet av denne avtaleregulerinngen, f.eks. en mottaker som har kjøpt det transporterte godset og krever det utlevert etter et konnossement.

I denne sammenhengen gjør mange av de samme hensyn seg gjeldende som mellom avsenderen og transportøren. Men en tredjeperson kan ikke selv dra nytte av den forhandlingsfriheten § 256 søker å oppnå. Og ikke mange mottakere tenker på at de uttrykkelig må forbeholde seg å få de rettigheter som den vanligvis tvingende lovgivningen gir dem. Har mottakeren ikke forbeholdt seg slike rettigheter, kan salgsavtalen eller en remburs (bankgaranti) tvinge mottakeren til å betale for et konnossement der noen av rettigheten etter konvensjonen og utkastet er frafalt.

For at avvik fra bakgrunnsretten skal kunne gjøres gjeldende mot tredjepersoner, må vedkommende derfor samtykke uttrykkelig. Det er presisert at samtykket ikke regnes som uttrykkelig dersom det bare fremgår av et transportdokument som aksepteres eller transportvilkår det er henvist til.

Ved å kreve uttrykkelig samtykke utelukkes stilltiende eller underforstått samtykke, og samtykket må være klart.

Opplysningen om fraviket og samtykket behøver ikke fremgå av transportdokumentet. Men både opplysningen om fraviket og samtykket må være skriftlig (utkastet § 256 nr. 7, jf. artikkel 3).

Bestemmelsens nr. 6 fastslår at det er den som påberoper seg at bakgrunnsretten er fraveket, som må vise dette. Avhengig av hvilken regel som er fraveket, vil det være enten transportøren eller avsenderen som har bevisbyrden. Dette er godt i samsvar med ellers gjeldende regler.

15.7 Til § 257 Levende dyr og andre spesielle transporter

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 81 og er til dels basert på Hamburgreglene artikkel 5 nr. 5 og Haag-Visbyreglene artikkel 6. Tilsvarende bestemmelser finnes i sjøloven § 277 og § 254 fjerde ledd.

Utkastet § 257 gir partene – uansett utkastet §§ 255–256 – rett til å avtale annen ansvarsregulering enn det som følger av utkastet når det gjelder transport av levende dyr og gods som på grunn av omstendighetene gjør det rimelig med en særlig avtale. Dette gjelder både transportøren og den maritime utførende oppdragstakers plikter og ansvar.

Avtalefriheten etter *utkastet § 257 nr. 1* omhandler transport av levende dyr, som etter utkastet § 251 nr. 24 er omfattet av godsbegrepet. Særbestemmelsen er begrunnet i at levende dyr krever særlig pass og tilsyn under transporten. [30]

Bestemmelsen gir ikke anledning til å fraskrive ansvar for grove feil.[31]

Det kan hende at dyr må avlives under transport, f.eks. fordi de er stresset, syke, skadde eller utgjør en fare. Selv uten uttrykkelig avtale kan transportøren være helt eller delvis fri for ansvar i slike tilfeller etter de alminnelige ansvarsreglene.[32]

Avtalefriheten etter *utkastet § 257 nr. 2* gjelder andre spesielle transportforhold. Det kan f.eks. gjelde transport av utstyr til en arktisk ekspedisjon. Avtalefriheten gjelder uttrykkelig ikke alminnelige ervervsmessige transporter i vanlig handelssamkvem; da dreier det seg jo ikke om et spesielt forhold. Det er også et vilkår for avtalefrihet at det ikke skal være utstedt et overdragbart transportdokument, antakelig fordi dette indikerer at det dreier seg om en handelsvare. Denne siste regelen fantes også i sjøloven 1893 § 168 og Haag-Visbyreglene artikkel 6, men er visst ikke tatt med i gjeldende sjølov.

Bruk av konteinere eller lastebiler gjør selvsagt ikke i seg selv transporten så spesiell at unntaksbestemmelsen kan anvendes.[33]

Utkastet nr. 2 inneholder ikke, som utkastet nr. 1, et unntak for grove feil. I slike tilfeller vil partenes avtale om f.eks. ansvarsfrihet etter konvensjonen kunne opprettholdes selv om dette måtte synes støtende mot rettsbevisstheten. De alminnelige reglene om rimelighetssensur av avtaler i norsk rett kan imidlertid anvendes.

15.8 Til § 258 Luft- og landtransport

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 82, og omhandler forholdet til andre konvensjoner om transport av gods. På samme måte som Rotterdamreglene kan disse gjelde for multimodale transporter. Siden de forskjellige konvensjonenes regler er uforenlige, må man ta stilling til hvilken av dem som skal gjelde.

En tilsvarende bestemmelse finnes ikke i sjøloven (eller annen transportlovgiving), enda multimodale transporter ikke er noe nytt. Men siden Rotterdamreglene går langt i å regulere multimodale transporter så lenge det er et element av sjøtransport i dem, kan en si at behovet har økt for regler av den typen utkastet § 258 er et eksempel på.

Sjølovkomiteens hovedsynspunkter om multimodale transporter finnes ovenfor i 10. Her er også de bestemmelsene som utkastet § 258 indirekte henviser til forklart. Prinsippet er at når andre konvensjoner har regler som klart dreier seg om multimodal transport, så går disse konvensjonene foran Rotterdamreglene. De gjelder i tilfelle fullt ut for hele transporten.

Bestemmelsen er ikke en generell regel om at Rotterdamreglene viker for eldre konvensjoner partene er bundet av i tilfelle motstrid. En slik regel ble uttrykkelig forkastet.[34] En må imidlertid anta at man i konvensjonsforhandlingene la til grunn at artikkel 82 var tilstrekkelig til å løse motstridsproblemer i forhold til andre konvensjoner. I forhandlingene må man da ha tolket virkeområdet til de forskjellige konvensjonene ganske snevert i multimodale forhold.

I andre motstridstilfeller enn de bestemmelsen løser anbefaler Sjølovkomiteen – i tråd med dette – at konvensjonene tolkes harmoniserende og om nødvendig innskrenkende, slik at motstrid ikke oppstår. Om en transport etter slike synsmåter ikke faller inn under virkeområdet til noen av transportkonvensjonene, bør domstolene uansett bruke en av dem som bakgrunnsrett. Hvilken av dem bør prinsipalt avhenge av partenes valg.

Lovteksten reflekterer ikke alle Sjølovkomiteens synspunkter når det gjelder multimodale konvensjoner. Sjølovkomiteen har valgt å bare gjengi konvensjonsteksten for å gi mulighet for domstolene til å tilpasse seg en eventuell internasjonal rettsutvikling.

De konvensjonene det henvises til i foregående avsnitt og i utkastet § 258, kan ikke godt være konvensjoner Norge ikke er bundet av. Bestemmelsen er en bestemmelse om konvensjonskonflikter, og skulle alle slags konvensjoner som tilfredsstiller kriteriene i konvensjonen artikkel 82 ha forrang for konvensjonen, ville det ikke være godt å velge mellom dem om det er flere, og uønskede regelsett uten tilknytning til verken Norge, partene eller transporten som ville kunne komme inn bakveien.

For Norge vil dette si at henvisningen til konvensjoner om transport på internasjonale vannveier (bokstav (d)) for tiden er gjenstandsløs. Norge har ikke sluttet seg til noen slike konvensjoner. I Norge er slik transport ikke praktisk;

[30] UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 216.

[31] Se om dette UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 216 og A/CN.9/576 para 106.

[32] UNCITRAL dokument A/CN.9/576 para 107.

[33] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 175-176.

[34] UNCITRAL dokument A/CN.9/616, § 235 (teksten til den forkastede artikkel 90 finnes i UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.56).

skjønt man kunne tenke seg at spørsmålet oppsto i Norge om en transport fra Norge til kontinentet ble avsluttet med en lektertransport på Rhinen. Sjølovkomiteen mener uansett at det har en viss verdi å reflektere hele teksten i Rotterdamreglene på dette punktet, slik at det er klart at det ikke er mangel på gjennomføring i norsk rett av Rotterdamreglene som hindrer at konvensjoner om transport på innlands vannveier får forrang.

Resultatet av dette blir at et av regelsettene som gjelder for transport med fly, tog, skip eller bil vil gjelde for multimodale transporter, og da i prinsippet for hele transporten. Kombinasjoner av regelsett unngås med mindre det regelsettet som gjelder ikke delvis inkorporerer et annet, slik som Rotterdamreglene artikkel 26.

Fordelen med å holde seg til ett regelsett for hver transport er åpenbar: Man slipper vanskelig harmonisering av reglene. Men fordelen har en bakside: Samme lastebiltransport i Norge kan være undergitt vidt forskjellige ansvarsregimer avhengig av hvor godset skal videre. Skal det til Oslo, vil veifraktavtalelovens[35] ansvarsgrense på 17 SDR pr. kilo (som sågar trolig vi bli forhøyet til 19 SDR) gjelde, men skal det videre med båt til Danmark, vil Rotterdamreglenes ansvarsgrense på 3 SDR gjelde. Det vil også være en rekke andre forskjeller i de reglene som vil gjelde.

Dersom en tenker seg at transporten med lastebil i Norge av varen som skal videre med båt til Danmark settes bort til en undertransportør, vil undertransportørens ytelse i utgangspunktet være en nasjonal transport med en ansvarsgrense på 17 SDR. Oppdragsgiverens – hovedtransportørens – ansvar vil likevel være på 3 SDR. Siden undertransportøren nok kan saksøkes direkte av lasteeieren,[36] vil dette kunne gjøre det naturlig å saksøke undertransportøren dersom ansvarsgrensene eller andre forskjeller mellom regelsettene kan ha betydning.

Rotterdamreglene regulerer overhodet ikke ansvaret for slike ikke-maritime undertransportører, verken når det gjelder ansvarsreglene eller adgangen til direkte søksmål. Det synes imidlertid umotivert at lasteieren skal få større erstatning når det er brukt en undertransportør enn om det ikke er det, og det kan være uheldig at hovedtransportøren på denne måten i stor grad unngår ansvar for (en del av) den transporten hovedtransportøren har påtatt seg. Det vil derfor være naturlig å gjennomføre synspunktet om at hver transport bare skal underlegges ett sett ansvarsregler slik at også en nasjonal undertransport som er en del av en internasjonal transport, anses omfattet av det samme regelsettet som hovedtransporten. Unntak kan tenkes om undertransportøren ikke vet at godset skal videre og etter omstendighetene ønsker å påberope seg det regelsettet som gjelder for akkurat den transporten vedkommende har gjennomført.

På samme måte som når det gjelder konvensjonskonflikter (ovenfor), anbefaler Sjølovkomiteen ikke at synspunktene i forrige avsnitt nedfelles i lovtekst. På denne måten sikres domstolene mulighet for fleksibilitet i forhold til internasjonal rettspraksis.

15.9 Til § 259 Globalbegrensning og passasjeransvar

Første ledd bestemmer at retten til å begrense ansvar etter internasjonale konvensjoner eller etter nasjonal lovgivning som regulerer global ansvarsbegrensning, ikke berøres av konvensjonen og utkastet. Det vil si at en transportør som kan begrense sitt ansvar etter kapittel 13, deretter kan begrense de begrensede lasteskadekravene og andre krav ved samme hendelse etter reglene i sjøloven kapittel 9.[37]

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 83 og er til dels basert på Hamburgreglene artikkel 25 første ledd. En tilsvarende bestemmelse finnes ikke i sjøloven. Det er likevel antatt at bestemmelsen er i samsvar med gjeldende rett.

Konvensjonens ordlyd «global ansvarsbegrensning for redere» er ment å si noe om hva slags type regler det dreier seg om. Når først slike regelsett er anvendelige, kan alle som har begrensningsrett etter dem påberope seg dem uten hinder av Rotterdamreglene eller utkastet.[38]

I norsk rett er det sjøloven kapittel 9 som inneholder regler om global ansvarsbegrensning for redere. Konvensjonen tillater globalbegrensning også om den er basert på nasjonal rett eller konvensjoner om transport på innlands vannveier.[39]

Annet ledd fastsetter at forslaget til kapittel 13 ikke gjelder avtaler om transport av passasjerer og deres bagasje. Dette er godt i samsvar med gjeldende rett, jf. sjøloven § 401 tredje ledd annet punktum, men en tilsvarende bestemmelse finnes ikke i sjøloven. Bestemmelsen gjennomfører Rot-

[35] Vegfraktloven nr. 68/1974.
[36] Rt. 1995.486 Nordland Transportkontor GmbH.
[37] UNCITRAL dokument A/63/17 para 255.
[38] UNCITRAL dokument A/63/17 para 257.
[39] UNCITRAL dokument A/CN.9/642 para 237.

terdamreglene artikkel 85 og er til dels basert på Hamburgreglene artikkel 25 fjerde ledd.

Bestemmelsen gjelder passasjertransport uansett befordringsmiddel[40] og uansett om bagasje ellers ville ha blitt ansett som «gods».[41]

Passasjerbagasje kan også omfatte bl.a. motorkjøretøyer, se sjøloven § 401. Men er godstransporten det sentrale, er godset ikke reisegods selv om sjåføren regnes som passasjer, jf. sjøloven § 401 annet ledd.

15.10 Til § 260 Felleshavari mv

Første ledd gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 84, og svarer til sjøloven § 254 annet ledd. Haag-Visbyreglene artikkel 5 og Hamburgreglene artikkel 24 første ledd har liknende regulering.

I et felleshavari skjer det en fordeling av visse utgifter, som f.eks. visse skadeavvergende tiltak, etter verdien på skip, last mv. etter regler det er vist til i sjøloven kapittel 17. Hvis de skadeavvergende tiltakene medfører lasteskade, kan en slik fordeling sies å stride mot reglene i konvensjonen. Derfor er det ønskelig med en særskilt regel om felleshavarioppgjør.[42]

Forbeholdet gjelder også foreldelsesfrister, jf. sjøloven § 501 nr. 9 og 10.[43]

Et eksempel på anvendelsen av regelen i første ledd finner man i det klassiske felleshavaritilfellet: man kaster dekkslast over bord for å lette skipet, slik at resten av lasten og skipet kommer trygt gjennom en storm. I et slikt tilfelle må skip, last etc. erstatte verdien av lasten som ble kastet over bord med felleshavaribidrag. Felleshavaribidrag kreves av transportøren som reder selv om denne ikke ville vært ansvarlig for tapet av lasten etter utkastet §§ 269 og 274.

Når det gjelder transportørsidens bidrag i felleshavari er tvingende regler uansett ikke til hinder for en avtale om dette. Slik sett er den viktigste virkningen av unntaket for felleshavari i Rotterdamreglene at bakgrunnsretten på dette punktet kan ha en avvikende løsning fra konvensjonen (jf. sjøloven § 461).

Annet ledd gir mottakeren rett til å holde seg til ansvarsfordelingen i Rotterdamreglene og utkastet uansett om det har skjedd et felleshavarioppgjør. Bestemmelsen videreføre sjøloven § 289 (se omtalen i NOU 1993: 36 s. 41 fg). Det finnes en liknende regel i Hamburgreglene artikkel 24 nr. 2. En liknende regel var også foreslått i forhandlingene om Rotterdamreglene, men ble ikke tatt med, antakelig fordi den ble ansett unødvendig.[44]

Etter utkastet har transportøren et skyldansvar for lasteskader. Men selv om havarisituasjonen er forårsaket av skyld på rederens side, kan det foretas et felleshavarioppgjør.[45] Bestemmelsen i annet ledd innebærer da at mottakeren kan nekte å betale felleshavaribidrag til transportøren i disse tilfellene.

Dersom transportøren kan påberope seg et ansvarsfritak, må mottakeren betale felleshavaribidrag til transportøren også i skyldtilfellene. I motsetning til sjøloven § 276 fritar ikke utkastet § 274 transportøren for ansvar for lasteskader som skyldes feil i navigeringen av skipet. Dette innebærer at mottakeren etter utkastet kan nekte å betale felleshavaribidrag i flere tilfeller enn etter gjeldende rett.

Det kan hende at mottakeren har betalt felleshavaribidrag eller bergelønn til en tredjeperson (f.eks. en berger) etter et havari som skyldes transportørens uaktsomhet. Betalingen kan ha vært nødvendig fordi sjøpanterett etter sjøloven § 61, jf. § 452 har blitt gjort gjeldende. Annet ledd i utkastet her bestemmer da at slike utgifter kan kreves erstattet som om det dreide seg om lasteskader om ansvarsgrunnlag foreligger. Også her slår ansvarsfordelingen i utkastet gjennom.

I konvensjonsforarbeidene ble det lagt til grunn at ikke bare mottakeren, men også transportøren kunne påberope seg konvensjonens ansvarsfordeling etter et felleshavarioppgjør.[46] Dette har imidlertid ikke kommet til uttrykk i konvensjonsteksten, så spørsmålet må anses overlatt til nasjonal rett.[47] Sjølovkomiteen foreslår ingen utvidelse av anvendelsesområdet for prinsippet i sjøloven § 289.

15.11 Til § 261 Tolkning av dette kapitlet

Bestemmelsens *første punktum* gjengir Rotterdamreglene artikkel 2 om at konvensjonen – og utkastet – skal tolkes i tråd med internasjonal praksis og prinsippene om god tro. Norske dom-

40 UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 198-199.
41 UNCITRAL dokument A/CN.9/642 para 240-243.
42 Se UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 184-185.
43 UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 243.
44 Se UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 213 og A/CN.9/526 para 187-188.
45 York-Antwerpenreglene regel D (forskrift nr. 36/1999).
46 UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 241.
47 Sturley m.fl.: The Rotterdam Rules (London 2010) para 14.007.

stoler ville trolig uansett ha lagt en slik tolkningsstandard til grunn.

Annet punktum inneholder en særnorsk bestemmelse om at det også skal legges til grunn ved tolkningen av bestemmelsene at det skal tas miljøhensyn under planleggingen og gjennomføringen av transporter. Også dette følger nok av alminnelig tolkningsstandard. Utkastet skal f.eks. tolkes slik at transportørens forpliktelse til å transportere godset etter utkastet § 262 ikke er til hinder for at transporten planlegges slik at den gir minst mulig utslipp av CO_2. Tvert i mot vil det være naturlig å lese transportforpliktelsen slik at miljøhensyn må tas dersom ikke annet er avtalt.

Regelen er en tolkningsregel, og som slik ikke sanksjonert. Men partene kan selvsagt håndheve avtalen utfylt med (også denne) bakgrunnsretten, skjønt tap for miljøet er ikke erstatningsmessige tap i norsk kontraktsrett. Praktisk sett får nok bestemmelsen den betydningen at den som har tatt miljøhensyn innenfor transportavtalens rammer i ettertid ikke kan møtes med at dette har satt til side medkontrahentens interesser.

Miljøbestemmelsen suppleres av utkastet § 278 om fartsreduksjon av hensyn til miljøet.

I det danske utkastet har man verken tatt med Rotterdamreglenes tolkningsregel eller en miljøbestemmelse. Den danske § 261 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 86 om skade forårsaket av atomulykke. I Norge gjennomføres denne bestemmelsen ved det generelle forbeholdet for atomskade i sjøloven § 152.

15.12 Til § 262 Transportforpliktelsen

Utkastet § 262 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 11.

Transportørens hovedforpliktelse er å transportere godset til bestemmelsesstedet og utlevere det til mottakeren der, alt i samsvar med sjøloven og transportavtalen. En tilsvarende bestemmelse er ikke inntatt i sjøloven eller Haag-Visbyreglene.

15.13 Til § 263 Håndteringen av godset

Utkastet § 263 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 13.

Forslaget fastlegger, sammen med de følgende bestemmelsene, hvilke plikter transportøren har når det gjelder håndteringen av godset. Utkastet §§ 263 viderefører sjøloven § 262 første ledd og Haag-Visbyreglene artikkel 3.

Overtredelse av pliktene er sanksjonert ved bestemmelsene i utkastet §§ 274 og 284 om erstatningsansvar og eventuelt tap av begrensningsrett. Selv om utkastet § 274 ikke inneholder en henvisning til pliktbestemmelsene, har disse betydning når aktsomhetsnormen skal fastlegges.

Nr. 1 pålegger transportøren en plikt til bl.a. å motta, laste, transportere, losse og utlevere godset med omhu. Bestemmelsen gelder for hele den avtalte transport, dvs. så vel sjøleddet som evt. andre transportledd. Det er uklart hva henvisningen til utkastet § 285/ konvensjonen artikkel 26 innebærer, men konvensjonsteksten er gjengitt slik den står.

Nr. 2 gjelder såkalte «Free In and Out (FIO)»-klausuler og lignende klausuler. Dette er klausuler som fastsetter at visse operasjoner som transportøren normalt foretar, skal foretas av lastesiden. Det kan f.eks. dreie seg om at avlasteren sender en bulklast rett ned i lasterommet på skipet via sitt eget transportbånd.

Meningen med klausulene er ofte at transportøren ikke skal svare for lasteskader mv. som oppstår under operasjoner foretatt av lastesiden. I så fall har det vært reist spørsmål om FIO-klausuler er forenlige med Haag-Visbyreglene og sjøloven; de virker jo som en slags ansvarsfraskrivelse. Også rettspraksis i forskjellige land varierer. Rotterdamreglene anser slike klausuler gyldige om de gjelder lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset, jf. utkastet §§ 263 nr. 2 og 274 nr. 3 bokstav (i). Så lenge det dreier seg om slike lasteoperasjoner, er det likegyldig om det dreier seg om lasteoperasjoner i første eller siste havn eller i en mellomhavn.

FIO-klausuler gjelder bare de spesielle operasjonene som er nevnt i klausulen og i lovbestemmelsen her. Transportørens øvrige plikter vedvarer, herunder plikten til å holde skipet sjødyktig og lastedyktig. I det danske utkastet er det, i tråd med konvensjonen, uttrykkelig henvist til at §§ 262, 264, 266–269, 273–285 og 287–294 ellers ikke berøres av bestemmelsen. Dette er godt i samsvar med det norske utkastet.

Klausulen må fremgå av transportdokumentet, slik at en tredjeperson kan se at transportøren ikke er ansvarlig for hele transporten. Om transportdokumentet uttrykkelig viser til en FIO-klausul i et certeparti, må dette være tilstrekkelig.

Selv om klausulen fremgår av transportdokumentet, er den ikke uten videre bindende for en mottaker som ikke er avsender. Hvis en mottaker ikke vil losse, må transportøren eventuelt få avsenderen, som transportøren har kontrakt med,

til å gjøre det. Men mottakeren kan eventuelt bli avtalebundet etter utkastet § 320g.

15.14 Til § 264 Samarbeid med avsenderen

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 28 for så vidt angår transportørens samarbeidsplikter. Utkastet § 288 fastlegger tilsvarende forpliktelser for avsenderen overfor transportøren.

Samarbeidspliktene gjelder opplysninger og instrukser om godset. Sjøloven inneholder ikke en tilsvarende pliktbestemmelse, men en slik plikt følger nok av det alminnelige lojalitetsprinsippet i kontraktsforhold. For eksempel sjøloven § 379 kan ses som et utslag av et slikt prinsipp.

Hvilke opplysninger som skal gis avhenger av situasjonen. Et eksempel er opplysninger om opplegg for transporten og lasteplan, noe som kan være relevant for merking av farlig gods og hvordan eventuell pakking skal skje.

15.15 Til § 265 Undersøkelse av pakkingen

Bestemmelsen svarer til sjøloven § 256, og har ingen parallell i Rotterdamreglene.

15.16 Til § 266. Sjødyktighet mv

Utkastet § 266 fastsetter plikt for transportøren til å vise tilbørlig omhu, slik at skipet som anvendes til transporten er sjødyktig før og under reisen. Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 14. I sjøloven finnes en tilsvarende forpliktelse i § 262 annet ledd.

Akkurat denne omsorgsplikten gjelder bare sjødelen av transporten. At f.eks. en lastebil som brukes i en landdel av transporten må være i forsvarlig stand følger imidlertid av de alminnelige omsorgspliktene. Etter spesiallovgivingen kan ansvaret være strengere.[48]

Bestemmelsen presiserer at skipet skal være tilstrekkelig bemannet, utrustet og forsynt før og under hele reisen, at lasterom og alle andre deler av skipet som anvendes til lasting av godset, og at alle konteinere som er levert av transportøren til godstransporten, er i god stand til å motta, transportere og bevare godset. Rutinesvikt kan gjøre skipet usjødyktig.[49]

Forvolder den manglende sjødyktighet tap av eller skade på eller forsinkelse av godset, kan det bli tale om uaktsomhetsansvar etter den alminnelige ansvarsregelen i utkastet § 274, se særlig nr. 5.

I forhold til sjøloven er det ikke innholdsmessig tale om endringer. Sjødyktighet omfatter således både teknisk og nautisk sjødyktighet og lastedyktighet. Nytt i forhold til sjøloven er presiseringen av at konteinere levert av transportøren skal være i god stand, selv om disse ikke regnes som en del av skipet.[50] Tilsvarende regel gjelder ikke for kjøretøyer.

Transportøren vil ikke kunne unngå sjødyktighetsforpliktelsen ved å avtale en plikt for avsenderen til å inspisere skipet, lasterommene eller konteinere som stilles til disposisjon. Men mangler som burde vært oppdaget kan etter bestemmelsen i utkastet § 274 nr. 3 bokstav (h) redusere transportørens ansvar.

15.17 Til § 267 Dekkslast

Utkastet § 267 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 25 om dekkslast.

Som sjøloven §§ 263 og 284 omfatter reglene i utkastet alt gods som transporteres på skip, herunder også dekkslast. Dette svarer til ordningen under Hamburgreglene artikkel 9, men adskiller seg fra Haag-Visbyreglene artikkel 1 bokstav (c), som bare i visse tilfeller omfatter dekkslast.

Skade på dekkslast behandles derfor etter utkastet i utgangspunktet etter de samme ansvars- og ansvarsbegrensningsregler som gjelder for annet gods. Utkastet adskiller seg imidlertid fra sjøloven med mer detaljerte regler om adgangen til å transportere gods på dekk og om transportørens ansvar for skade mv. på dekkslast.

Grunnen til at man har særskilte regler om dekkslast er at slik last er mer eksponert for sjø, vær og vind enn last under dekk. Hva som regnes som lasting på dekk, må da være last som er mer eksponert for sjø, vær og vind enn last under dekk. På et konteinerskip uten luker vil tanktoppen («bunnen av skipet») være «dekk», og all last dekkslast.[51]

---

48 Vegfraktloven nr. 68/1974 § 28 annet ledd.

49 Rt. 2011 side 1225 NH Sunna.

50 UNCITRAL dokument A/63/17 para 60.

51 Sturley m.fl.: The Rotterdam Rules (London 2010) para 5.128

Nr. 1 forutsetter at lasting på dekk krever særlig hjemmel, og gir slike hjemler. Hjemlene i bokstav (a) og (c) gjelder lasting på dekk fordi det er påbudt av sikkerhetshensyn eller fordi det er avtalt eller er sedvane i angjeldende fart, og samsvarer med sjøloven § 263. Bokstav (b) er ny, og gjelder transport i egnede konteinere eller på egnede kjøretøy på skip helt eller delvis bygget for dekkslast, såsom åpne bilferger eller konteinerskip. Ikke alle konteinere, slik begrepet er definert i utkastet § 251, vil være egnet til transport på dekk. Men mange skip vil nok være beregnet på å ta konteinere på dekk, f.eks. ved at de har de nødvendige festeanordningene.

Særlig bokstav (b) og (c) overlapper hverandre. Et konteinerskip er således både spesialbygget for konteinere på dekk og går i en fart der det er sedvane at godset lastes på dekk. Siden reguleringen videre i bestemmelsen er noe forskjellig, kan det være nødvendig å sondre. Meningen er nok at konteinerskip skal reguleres av bokstav (b).

Nr. 2 regulerer merrisikoen ved lasting på dekk, typisk værforhold. I konteinertransport o.l. er tankegangen at transportøren gjerne vil ha full fleksibilitet til å laste på eller under dekk, og er villig til å ta den risikoen dekkslast representerer (riktignok med rett til å begrense bl.a. etter utkastet § 282). I de øvrige tilfellene er dekkslast et enklere (og kanskje billigere) alternativ enn lasting under dekk, eller det er nødvendig av sikkerhetshensyn. Transportøren får da ikke den samme risikoen.

På samme måte som når det gjelder ansvarsunntakene i § 274 må det være transportøren som må vise at ansvarsunntaket for merrisikoer ved dekkslasting får anvendelse.

Nr. 4 regulerer hjemmelskravet i forhold til andre enn avsenderen. Er hjemmelen for å laste på dekk avtale eller sedvane, må mottakeren varsles om dette i tide. Det holder med at muligheten for dekkslasting er nevnt i transportdokumentet. I tilfellene der dekkslast er påbudt, er varsel ikke påkrevd, antakelig fordi en regner med at mottakeren selv kan skaffe seg greie på lovreglene. Og i konteinerfarten tar transportøren uansett en merrisiko med dekkslasten, slik at særskilt varsel ikke er ansett nødvendig.

Regelen i utkastets nr. 4 svarer til sjøloven § 263 annet ledd annet punktum og Hamburgreglene artikkel 9 nr. 2.

Nr. 3 og 5 regulerer rettsstridig dekkslasting. Har dekkslasting skjedd uten hjemmel, har selvsagt transportøren vanlig transportansvar. Men for skader som utelukkende skyldes transporten på dekk, svarer vedkommende etter nr. 3 uten å kunne påberope seg innsigelsene i utkastet § 274; det at transportøren etter omstendighetene har opptrådt aktsomt er altså ikke ansvarsbefriende i slike tilfeller. Har transporten på dekk ikke bare skjedd uten hjemmel, men i strid med uttrykkelig avtale, mister transportøren etter nr. 5 også retten til ansvarsbegrensning etter utkastet § 282 i den grad tapet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvis skyldes transporten på dekk.

15.18 Til § 268 Farlig gods

Utkastet § 268 gjennomfører Rotterdamreglenes artikkel 15.

Etter utkastet § 268 kan transportøren eller en utførende transportør ta nødvendige forholdsregler overfor gods når godset med rimelighet kan anses for å ville utgjøre en fare for personer, eiendom eller miljø. Dette gjelder både på sjødelen og en eventuell landdel av transporten. Bestemmelsen gir ikke transportøren rett til å ta forholdsregler når gods utgjør en fare for et lands sikkerhet.[52]

Utkastet § 268 svarer til sjøloven § 291 tredje ledd. Tilsvarende regler finnes også i Haag-Visbyreglene artikkel 4 nr. 6 og Hamburgreglene artikkel 13 nr. 4.

Forholdsregler etter utkastet § 268 kan f.eks. bestå i å nekte å laste godset, losse det eller tilintetgjøre det. Faren behøver ikke å rette seg mod skipet eller personer eller last om bord på skipet. Det er således tale om en ganske generell adgang til å foreta forskjellige former for inngrep.

Beskadiges eller forsinkes gods som følge av forholdsregler truffet etter utkastet § 268, vil skadelidte bare kunne kreve erstatning om skadelidte beviser at transportøren ved feil eller forsømmelse medvirket til at den farlige situasjonen oppsto, jf. utkastet § 274 nr. 3 bokstav (o). Har avsenderen ikke informert transportøren om det farlige godset, kan tvert i mot avsenderen bli ansvarlig etter utkastet §§ 290 og 292.

Det kan være at transportøren i en faresituasjon må ødelegge gods som i seg selv ikke er farlig, men som utgjør en fare f.eks. fordi det er brennbart og befinner seg i nærheten av gods som er i ferd med å selvantenne. Også slike tiltak kan være ansvarsfrie etter utkastet § 274 nr. 3.

---

[52] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 56.

15.19 Til § 269 Fjerning av gods under sjøreisen

Utkastet § 269 gjennomfører Rotterdamreglenes artikkel 16. Regelen har ingen uttrykkelig parallell i sjøloven, Haag-Visbyreglene eller Hamburgreglene.

Etter utkastet § 269 kan transportøren eller en utførende oppdragstaker, uten hensyn til den generelle plikten til omsorg for godset, fjerne gods til sjøs når dette skjer av hensyn til felles sikkerhet eller for å unngå fare for menneskeliv eller eiendom omfattet av sjøfellesskapet.

Handlingen vil ofte ha karakter av felleshavarihandling, og henvisningen i regelen til «sjøfellesskapet» er en klar indikasjon på det. I så fall vil eieren a lasten ha krav på at verdien av lasten dekkes i felleshavari med bidrag fra andre interesser om bord etter regler det er vist til i sjøloven kapittel 17.

Selv om handlingen ikke er en felleshavarihandling, innebærer regelen uansett at handlingen er rettmessig. Den vil da ikke utløse erstatningsansvar, se § 274 nr. 3 bokstav (o). Det vil da heller ikke gi god sammenheng i regelverket om transportøren skulle pådra seg nødhandlingsansvar for handlingen etter skadeserstatningsloven nr. 26/1969 § 1-4, jf. utkastet § 272. Men har transportøren helt eller delvis forårsaket situasjonen ved egen skyld, kan det medføre ansvar for transportøren etter utkastet § 274 nr. 4.

Bestemmelsen gjelder «til sjøs». Det kan av og til være tvilsomt om hvordan grensene i så måte skal trekkes. Etter norsk rett er dette spørsmålet overlatt til domstolene.

15.20 Til § 270 Transportørens underretningsplikt

Bestemmelsen svarer til sjøloven § 262 tredje ledd, og har ingen parallell i Rotterdamreglene. Den gir transportøren plikt til å underrette lastesiden om uregelmessigheter ved transporten. I likhet med sjøloven, er det lasteieren, og ikke nødvendigvis rådighetshaveren eller den som har krav på utlevering, som prinsipalt har krav på underretning om avsenderen ikke har oppgitt noen annen.

15.21 Til § 271 Tiltak på lasteierens vegne

Bestemmelsen svarer til §§ 266 og 267 i sjøloven, og har ingen parallell i Rotterdamreglene. Den gir transportøren mulighet til å foreta de tiltak som er nødvendige i ekstraordinære situasjoner.

Det skal om nødvendig innhentes forholdsordre fra lasteeieren. Avhengig av hva forholdsordren går ut på, kan samtykke fra rådighetshaveren (jf. 251 nr. 13) være nødvendig.

15.22 Til § 272 Hva ansvarsreglene regulerer

Bestemmelsen i § 272 gjennomfører Rotterdamreglenes artikkel 4. Formålet med bestemmelsen er å sørge for at man ikke kan unngå ansvarsreguleringen i konvensjonen i utkastet ved å formulere kravet som et utenrettslig skadeserstatningskrav i stedet for et kontraktskrav, heller ikke ved å saksøke en av transportørens hjelpere (ansatte) som har begått en feil, i stedet for transportøren.

Tilsvarende kontraktsklausuler kalles gjerne Himalayaklausuler etter en engelsk sak om et skip ved dette navnet der saksøkeren vant frem ved hjelp av et slikt grep.[53] Himalayaklausuler kan fremdeles være aktuelle for å utvide den vernede personkretsen; utkastet § 255 er ikke til hinder for dette. Men i noen stater kan slike klausuler til vern av tredjeperson være vanskelige å få anerkjent som virksomme av domstolene.

Tilsvarende regler finnes f.eks. i sjøloven § 282, Haag-Visbyreglenes artikkel 4 bis nr. 2 og Hamburgreglene artikkel 7 nr. 2. Utkastet § 290 nr. 3 inneholder en tilsvarende regel vedrørende avsenderansvar.

Bokstav (a) fastsetter at regelen gjelder for transportøren (om transportøren saksøkes på annet grunnlag enn utkastet) og for en maritim utførende oppdragstaker (som også er beskyttet av liknende regler i utkastet § 276). Andre oppdragstakere er derimot ikke beskyttet av regelen, selv om transportøren svarer for dem etter utkastet § 275.

En viktig gruppe ikke-maritime oppdragstakere er innlandstransportører. Selv om de ikke kan påberope seg Rotterdamreglene og utkastet etter denne bestemmelsen, kan det hende at deres egen ytelse anses som en Rotterdamtransport fordi den ses i sammenheng med hoved-

[53] Adler v. Dickson [1955] 1 QB 158.

transporten. Det vises til bemerkningene til utkastet § 258.

Bokstavene b) og c) gir beskyttelse til personer som utfører tjenester om bord på skipet, uansett hvem som har ansatt eller engasjert dem (f.eks. mannskapet på et skip transportøren har tidsbefraktet), og til dem som er ansatt hos transportøren eller en maritim utførende oppdragstaker uansett hvor de utfører sin tjeneste (f.eks. transportørens lastebilsjåfør som utfører fortransporten).

Noen av de som er nevnt i bokstav (b) og (c) vil selv bli ansett som maritime utførende oppdragstakere, og således også være beskyttet etter bokstav (a).

Krav mot en del av personene nevnt i bokstav (b) og de som er nevnt i bokstav (c) må bygge på annet grunnlag enn konvensjonen, se utkastet § 276 nr. 4. Konvensjonens beskyttelse gjelder da i praksis *bare* krav som ikke bygger på konvensjonen.

Konvensjonen overlater til nasjonal rett å avgjøre om beskyttelsen etter Rotterdamreglene også skal gjelde ansatte som har handlet utenfor rammen av ansettelsesforholdet.[54] Hamburgreglene artikkel 7 nr. 2 og sjøloven § 282 har en slik begrensning, og Sjølovkomiteen mener den bør videreføres. Komiteen har imidlertid ikke funnet det nødvendig å la dette reflekteres i ordlyden.

Uttrykkene «innsigelser» og «ansvarsbegrensning» skal tolkes vidt.[55] Også reglene om domsmyndighet og voldgift i utkastet omfattes, enten det konvensjonsbaserte eller det ikke-konvensjonsbaserte alternativet i utkastet lovfestes.

15.23 Til § 273 Ansvarsperiode for transportøren

Utkastet § 271 om transportørens ansvarsperiode gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 12. En tilsvarende bestemmelse i sjøloven § 274 bygger på Hamburgreglene artikkel 4. Utkastet og Rotterdamreglene gjelder ikke bare sjøtransport, og har fått en annen utforming.

Nr. 1 fastlegger transportørens ansvarsperiode som perioden fra godsets mottak til dets utlevering, på samme måte som i sjøloven. Det er altså ikke bare transporten som er omfattet, men også eventuelle terminalperioder.

Det er partenes avtale som avgjør mottak og utlevering. Selv om utkastet er gjort med sikte på transporter dør til dør, er det ingen ting i veien for transportavtaler som er begrenset til en del av strekningen dør til dør. Dette gjelder også om transportøren for denne delen hjelper til med å arrangere fortransport eller videre transport.

Reglene om mottak og utlevering er med hensikt ikke utformet svært detaljert i denne bestemmelsen,[56] men utkastet inneholder en del presiserende regler. Det vises særlig til reglene om utlevering i utkastet § 308 fg. Avtalen kan ellers utfylles med det som er praksis i vedkommende fart og partenes egen praksis.

Utgangspunktet er at transportøren er ansvarlig for godset i ansvarsperioden. Det er imidlertid en rekke unntak av forskjellig karakter fra dette, uten at ansvarsperioden som sådan avgrenses:

- Man kan ha avtalt at lastesiden skal ha ansvaret for laste- og losseoperasjoner etter utkastet § 263
- Man kan ha avtalt at en del av transporten skal foretas av en annen enn transportøren, jf. utkastet § 285a
- Operasjoner kan ha blitt utført av lastesiden, og da er transportøren ikke er ansvarlig for feil begått, jf. utkastet §§ 251 nr. 6 og 273.
- Det ansvarsbetingende forhold kan ellers skyldes lastesiden, jf. f.eks. utkastet § 274 nr. 3 bokstav (h).

Rotterdamreglene artikkel 12 nr. 3 tillater i tillegg at det avtales at ansvarsperioden avgrenses slik at den ikke omfatter terminalperioden på avsendingssted og mottakssted (men ansvaret vedvarer uansett i terminalperioder på omlastingssteder underveis). Dette gjelder uansett hvilke transportmidler som brukes, og selv om transportøren har hånd om godset i disse terminalperiodene. Det er uklart om regelen gjelder utleveringsansvar på samme måte som f.eks. lasteskadeansvar.

Det er adgang for konvensjonsstatene til å fastsette at slike avtaler etter artikkel 12 nr. 3 ikke skal være tillatt, selv om denne adgangen ikke har kommet til uttrykk i konvensjonen.[57] Sjølovkomiteen foreslår at også disse terminalperiodene omfattes av transportørens tvingende ansvar, og har derfor ikke reflektert Rotterdamreglene artikkel 12 nr. 3 i utkastet. Løsningen er i samsvar med de nordiske sjølovene, men den danske sjølovkomiteen går inn for den motsatte løsningen.

Nr. 2 er en presisering av ansvarsperioden for de tilfellene godset må innleveres eller utleveres via offentlig myndighetet eller annen utenforstående person. I disse tilfellene omfattes ikke perio-

[54] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 97.
[55] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 89.
[56] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 31-33.
[57] UNCITRAL dokument A/63/17 para 40.

den der godset er hos offentlig myndighetet eller annen utenforstående person, av ansvarsperioden. Bestemmelsen svarer til sjøloven § 274, som er bygget på Hamburgreglene artikkel 4. Bestemmelsen gjelder ikke tilsvarende situasjoner i mellomhavn.

15.24 Til § 274 Ansvarsgrunnlag

Utkastet gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 17 om ansvarsgrunnlaget for transportansvaret. I likhet med sjøloven §§ 275 fg. og Haag-Visbyreglene artikkel 4 bygger utkastet på et skyldansvar med ansvarsunntak og justeringer i bevisbyrden. Ansvarsfritaket ved feil i behandlingen av skipet foreslås opphevet, slik som i Hamburgreglen artikkel 5.

Utkastet § 274 inneholder en strukturert fremgangsmåte for hvordan en skal avgjøre om det foreligger ansvarsgrunnlag:

- Trinn 1 er at kravshaveren (typisk avsenderen eller mottakeren) viser at godset er tapt, beskadiget, forsinket mv. under transportørens ansvarsperiode. Saksøkeren behøver imidlertid ikke påvise årsaken til skaden (§ 274 nr. 1).
- Blir årsaken til tapet, skaden eller forsinkelsen ikke klargjort, er transportøren ansvarlig. I trinn 2 kan derfor transportøren vise årsaken til tapet, skaden eller forsinkelsen og at årsaken ikke skyldes transportøren eller noen denne svarer for (§ 274 nr. 2).Alternativt kan transportøren unngå ansvar ved å vise at skaden skyldes en eller flere særlige opplistede farer, forutsatt at kravshaveren ikke viser at transportøren selv var skyld i den opplistede faren, eller beviser at en annen, ikke opplistet fare var medvirkende til skaden (jf. trinn 3 om usjødyktighet). De opplistede farene svarer i noen grad til den såkalte katalogen i Haag-Visbyreglene artikkel 4, som stort sett er utelatt i sjøloven fordi resultatene uansett følger av hovedregelen om uaktsomhetsansvar (§ 274 nr. 3 og 4).
- I trinn 3 vurderes skipets sjødyktighet. Saksøkeren kan vise at skipet ikke var sjødyktig eller ikke lastedyktig, og transportøren må da eventuelt vise at dette ikke skyldes transportørsiden for å unngå ansvar (§ 274 nr. 5). Dette gjelder selv om vurderingene i trinn 2 ellers ikke fører til ansvar for transportøren.

En skal se bort fra uvesentlige årsaksfaktorer i disse vurderingene.[58]

Kravshaveren er den som kan gjøre krav gjeldende. Begrepet er ikke begrenset til avsenderen.[59] Hvem som kan saksøke er ikke definert i Rotterdamreglene slik de til slutt ble utformet, men rådighetshaveren og den som kan kreve utlevering må iallfall kunne saksøke for å ivareta sine interesser.

Rotterdamreglene legger på dette punktet stor vekt på bevisbyrden. I norsk rett er det vanlig å anta at bevisbyrdebetraktninger ofte har liten betydning for sluttresultatet av en prosess, fordi dommeren uansett legger til grunn det faktum som anses mest sannsynlig.

Nr. 1 inneholder den grunnleggende ansvarsregelen. Det er kravshaveren som skal bevise at godset er blitt beskadiget, eller at den begivenhet som forvoldte skaden eller forsinkelsen inntraff i transportørens ansvarsperiode. Dette siste alternativet sikter til tilfeller der skaden først konstateres etter at ansvarsperioden er opphørt, men er forvoldt i denne perioden.[60] Også skader som skjer over en periode som helt eller delvis er innenfor ansvarsperioden regnes i denne sammenheng som skjedd i ansvarsperioden.[61]

Det påhviler ikke avsenderen å bevise en konkret årsak til skaden, tapet eller forsinkelsen. Beviset for en skade føres typisk ved at transportdokumentets beskrivelse av godset og dets tilstand sammenholdes med godsets tilstand ved utleveringen. Etter utkastet § 306 kan dette gjelde også når beskrivelsen i transportdokumentet er feil.

Har avsenderen vist at godset blev beskadiget mv. i ansvarsperioden, vil transportøren som utgangspunkt være ansvarlig for skaden mv. medmindre transportøren etter de følgende bestemmelser i paragrafen kan unngå ansvar. Er en konstatert skade således uforklarlig, er grunnregelen at transportøren er ansvarlig for den.

Nr. 2 fastsetter at transportøren kan unngå ansvar ved å vise at årsaken til skaden mv. ikke kan tilskrives feil eller forsømmelse (culpa) hos transportøren eller noen denne svarer for. Transportøren unngår delvis ansvar der årsaken eller årsakene til skaden mv. kun delvis kan tilskrives transportørens feil eller forsømmelse, jf. utkastets nr. 6.

Nr. 3 og 4 fastsetter at transportøren, som et alternativ til å vise at det er handlet aktsomt, påviser at skaden mv. skyldes en eller flere av de nær-

---

58 UNCITRAL dokument A/CN.9/572 para 32.
59 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 105 og 133.
60 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 99.
61 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 100.

mere opplistede 15 omstendigheter i katalogen i utkastets nr. 3. Kravshaveren har imidlertid fremdeles mulighet til å vinne frem ved å vise at transportøren har utvist skyld (utkastets nr. 4), helt eller delvis (utkastets nr. 6).

Når transportøren godtgjør at det foreligger en oppregnet omstendighet som har medvirket til skaden mv., men som ikke er den eneste årsaken til skaden, er det opp til avsenderen å godtgjøre hvilken annen omstendighet det er tale om. Lykkes dette er transportøren ansvarlig for denne delen av skaden med mindre transportøren viser at transportørsiden har opptrådt aktsomt mv.

Katalogen er utformet på grunnlag av den tilsvarende katalogen i Haag- og Haag-Visbyreglene artikkel 4, men med vesentlige modifikasjoner. Først og fremst er feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utgått som ansvarsfritak, slik regelen allerede er for trafikk innen Norge, se sjøloven § 276. Videre er særreglene for brann endret, slik at brann behandles på samme måte som de øvrige katalogpunktene. Også på dette punktet er regelen allerede gjennomført for trafikk innen Norge, se sjøloven § 276. Ut over dette er det skjedd noen justeringer, og et par nye punkter er føyd til.

I sjøloven § 276 er de fleste katalogpunkter i Haag-Visbyreglene artikkel 4 ikke tatt med, i det de ble ansett for å følge av hovedregelen om uaktsomhetsansvar. Punktene vedrørende navigasjonsfeil og brann er tatt med i sjøloven § 276 fordi de gir ansvarsfritak også ved uaktsomhet. Når disse punktene ikke er med i Rotterdamreglenes katalog, iallfall ikke i denne formen, kunne en tenke seg at Rotterdamreglenes katalog overhodet ikke ble gjengitt i utkastet. Sjølovkomiteen har imidlertid tatt med Rotterdamreglenes katalog i sin helhet i utkastet for å sikre en konvensjonsnær implementering.

Med hensyn til katalogens enkelte punkter bemerkes følgende:

- Ansvarsfritaket for *feil eller forsømmelse i navigeringen* eller behandlingen av skipet er som nevnt fjernet. Begrunnelsen er at den tekniske sikkerheten til sjøs er bedret, slik at de fleste havarier skyldes menneskelig svikt. Det kan også ha spilt en rolle at det å føre skipet sikkert frem er blant transportørens kjerneytelser.
- *Ansvarsfritaket for brann* er likeledes endret, slik at det ikke lenger gjelder når det er begått feil på transportørsiden. (Tidligere var det bare transportørens egenfeil som var relevante.) Brannregelen i sin nye form finnes nå i katalogens bokstav (f). Begrepet «brann» må forstås på samme måte som i gjeldende rett.
- *Bokstav (a) «naturkatastrofer»* gjengir det engelske uttrykket «Act of God». Det er tale om noe mer enn en naturhendelse; det må være noe ekstraordinært.
- *Bokstav (b) «sjøens farer eller ulykker»* omfatter etter originalteksten også farer på andre seilbare farvann.
- *Bokstav (g) «iboende mangler»* omfatter også defekter i installasjoner i tilknytning til skipet, såsom kraner. Det er visstnok ikke meningen at bestemmelsen skal omfatte iboende mangler ved land- og lufttransportmidler [62]
- *Bokstav (j)* «svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en iboende mangel, egenskap eller feil ved godset» etterlater tvil om adjektivet «iboende» også står til ordene «egenskap» og «feil». Sjølovkomiteen antar at dette ikke er tilfellet, siden det neppe er meningen at transportøren skal ha større risiko om en feil knytter seg til et bestemt vareparti enn om den er typisk for godset.
- *Bokstav (m)* «rimelige tiltak med henblikk på å berge eller forsøke å berge gjenstander til sjøs» omfatter neppe gjenstander som fjernes fordi de har blitt en fare for andres seilas.

De øvrige punktene i katalogen videreføres med en rekke mindre endringer og presiseringer. Noen av punktene er slått sammen, og det er tilføyd enkelte nye punkter.

- *Bokstav (i)* klargjør at transportøren i utgangspunktet ikke har ansvar som oppstår under laste- og losseoperasjoner som utføres av lastesiden etter avtale med hjemmel i utkastet § 263 annet ledd. Utfører i praksis transportøren likevel selv operasjonene, er det dette, og ikke avtalen, som er avgjørende.
- *Bokstav (n)* gjelder rimelige forholdsregler for å unngå eller forsøke å unngå skade på miljøet,
- *Bokstav (m)* knytter seg til utkastet §§ 268–269 om adgang til å fjerne gods som volder fare mv. Transportøren vil i utgangpunktet ikke bli ansvarlig for slike handlinger, men det kan bli tale om felleshavaribidrag og uaktsomhetsansvar.

Nr. 5 gjør også transportøren ansvarlig, uansett utkastets nr. 3 og 4, om kravshaveren viser at skaden var eller sannsynligvis var forårsaket av at skipet var usjødyktig. Dette er altså en særregel for sjødelen av transporten.

---

[62] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 70.

Sjødyktighetsbegrepet, i denne sammenheng som i § 266, er vidt. Bestemmelsen omfatter lastedyktighet, altså forhold som ikke angår skipets sikkerhet eller ytelse, men som kan utgjøre en fare for lasten. Ansvar etter denne bestemmelsen oppstår i utgangspunktet når skipets bemanning, utstyr eller forsyninger ikke strekker til eller når lasterom og transportørens konteinere ikke er i god og forsvarlig stand til å motta, transportere og oppbevare godset. Transportøren kan imidlertid unngå ansvar ved å vise at skipets påståtte mangler ikke forårsaket skaden, eller at transportørsiden iallfall har vist tilbørlig omhu.

Bestemmelsen i utkastets nr. 5 modifiserer i ganske høy grad betydningen av utkastets nr. 3 og 4. Etter nr. 3 er det avsenderen som må vise feil på transportsiden når en av omstendighetene i katalogen foreligger. Men utkastets nr. 5 endrer denne bevisbyrden når usjødyktighet mv. sannsynliggjøres.[63] Kan kravshaveren sannsynliggjøre dette, kan transportøren bare unngå ansvar ved å vise at tilbørlig omsorg for å holde skipet sjødyktig var utvist eller at det ikke var årsakssammenheng mellom usjødyktigheten og skaden mv.

Nr. 6 regulerer tilfeller der det er flere årsaker til skaden mv. Om transportøren bare hefter for en eller noen av årsakene, reduseres ansvaret til den delen av tapet som kan tilskrives en omstendighet transportøren er ansvarlig for etter utkastet § 274. I sjøloven § 275 tredje ledd og Hamburgreglene artikkel 5 nr. 7 finnes tilsvarende regler, men da slik at transportøren har bevisbyrden for i hvilket omfang omstendigheter transportøren ikke svarer for har forårsaket skaden mv.

15.25 Til § 275 Transportørens ansvar for andre

Utkastet § 275 gjennomfører Rotterdamreglenes artikkel 18 om transportørens ansvar for ansatte, agenter, selvstendige oppdragstakere og andre personer som transportøren anvender i oppfyllelsen av sine forpliktelser i henhold til transportavtalen (kontraktshjelperansvaret).

Bestemmelsen gir en detaljert liste over personer transportøren har kontraktsmedhjelperansvar for, inklusive alle utførende oppdragstakere. Sjøloven § 275 viser bare til dem «transportøren svarer for». Det kan være uklart hvem dette er.[64] Etter utkastet er det iallfall klart at transportøren hefter for alle kontraktsmedhjelpere, maritime eller ikke.[65] Om vedkommende omfattes av rederansvaret etter § 151 er i prinsippet irrelevant.

Rotterdamreglene overlater til nasjonal rett å ta stilling til om transportøren svarer for kontraktsmedhjelpere som handler utenfor oppdraget sitt.[66] Etter norsk rett er det klart at det må være en saklig tilknytning mellom oppdraget og feilen for at oppdragsgiveren skal hefte.[67] Sjølovkomiteen slutter seg til dette.

Transportøren hefter etter utkastet § 275 for brudd på forpliktelser etter kapittel 13 som skyldes handlinger eller unnlatelser av

1. Enhver utførende oppdragstaker, som definert i utkastet § 251 nr. 6, eller deres ansatte. Også oppdragstakeres oppdragstakere og ansatte kan regnes som utførende oppdragstakere.
2. Skipsføreren og besetningen på det skipet som måtte være involvert. Kontraktsmedhjelperansvaret gjelder uansett om transportøren har ansatt disse eller ikke.
3. Transportørens egne ansatte.
4. Enhver annen person som utfører eller påtar seg å utføre en hvilken som helst av transportørens forpliktelser i henhold til transportavtalen.

Begrepet utførende oppdragstaker er etter definisjonen i utkastet § 251 begrenset til oppdragstakere som har oppdrag «vedrørende mottakelse, lasting, håndtering, stuing, transport, omsorg for, lossing eller utlevering av gods». Etter nr. 4 gjelder imidlertid kontraktsmedhjelperansvaret uten denne begrensningen. Både slike oppdragstakere, deres oppdragstakere og disses ansatte går under dette punktet.

Etter utkastet § 273 nr. 4 er det en betingelse for kontraktsmedhjelperansvar at oppdragstakerne handler etter transportørens anmodning eller under transportørens tilsyn eller kontroll. En tilsvarende begrensning finnes i definisjonen av utførende oppdragstakere i utkastet § 251 nr. 6.

15.26 Til § 276 Maritim utførende oppdragstakers ansvar

Utkastet § 276 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 19.

---

63 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 131.

64 Se nærmere Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 160.

65 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 172.

66 UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 77.

67 Hagstrøm; Obligasjonsrett (2. utgave, Oslo 2011) side 491-493.

Bestemmelsen gjelder maritime utførende oppdragstakeres ansvar direkte overfor avsenderen mv. for tap eller skade på eller forsinkelse av gods. Sjøloven § 286 etablerer et tilsvarende direkte ansvar for oppdragstakere som er utførende transportører, men ikke for andre. Direktekrav kan imidlertid tenkes på ulovfestet grunnlag.

Etter Luganokonvensjonen er det nå avklart at slike direktekrav prosessuelt skal behandles som erstatningskrav utenfor kontrakt.[68]

Uttrykket «maritim utførende oppdragstaker» er definert i utkastet § 251 nr. 7. Selv om Rotterdamreglene og utkastet gjelder land- og lufttransporter med tilknytning til sjøtransporter, gjelder oppdragstakernes direkte ansvar etter konvensjonen og utkastet bare dem med tilknytning til sjødelen av transporten. Dette direkte ansvaret kommer i tillegg til transportørens ansvar og direkte ansvar på annet grunnlag.[69]

Nr. 1 bokstav (a) fastsetter at den maritime utførende oppdragstakerens ansvar bare gjelder når oppdragstakerens virksomhet oppfyller visse kriterier om tilknytning til en konvensjonstat. Disse kriteriene gjelder i tillegg til at selve transporten må falle innenfor konvensjonens virkeområde etter utkastet § 252. I motsetning til i gjeldende rett kan derfor ikke en utførende transportør saksøkes etter utkastet dersom vedkommende ikke har tilknytning til en konvensjonstat. Det må imidlertid antas at Rotterdamreglene ikke – og da heller ikke utkastet – forhindrer at oppdragstakeren kan bli holdt ansvarlig på annet grunnlag.

Selv om den maritime utførende oppdragstakeren blir saksøkt på annet grunnlag, kan vedkommende etter utkastet § 272 påberope seg de innsigelsene transportøren kunne påberopt seg. Regelen i utkastet § 276 om den maritime utførende oppdragstakerens innsigelser skal med andre ord ikke tolkes motsetningsvis.

Den tilknytningen til en konvensjonsstat som kreves for at bestemmelsen her skal kunne anvendes er at den maritime utførende oppdragstakeren mottok godset til transport i en konvensjonsstat, utleverte godset i en konvensjonsstat eller utførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en konvensjonsstat. Om en maritim utførende oppdragstaker f.eks. leverer laste- og losseytelser i en havn i en ikke-konvensjonsstat der godset omlastes, er denne maritime utførende oppdragstakeren ikke ansvarlig etter utkastet § 276. Dette gjelder selv om utkastet gjelder for selve transporten og transportøren hefter for laste- og losseoperasjonene etter utkastet § 275. Tilsvarende får en maritim utførende oppdragstaker ikke ansvar etter utkastet § 276 om det transporteres til sjøs mellom to havner som ikke er i konvensjonsstater.

Regelen reflekterer konvensjonens reguleringsambisjoner.

Nr. 1 bokstav (b) stiller et ytterligere vilkår for at den maritime utførende oppdragstakeren skal bli direkte ansvarlig overfor lasteinteressene etter utkastet. Hendelsen som forårsaket tapet må ha skjedd når den maritime utførende oppdragstakeren utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen, typisk under sjøreisen, i havn eller når oppdragstakeren har godset i sin varetekt. En maritim utførene oppdragstaker har med andre ord bare ansvar for sin del av sjøtransporten, og bare innenfor ansvarsperioden etter utkastet § 273.

Nr. 2 fastsetter at den maritime utførende oppdragstakeren rettsstilling ikke påvirkes av at transportøren i transportavtalen har påtatt seg et videregående ansvar eller større forpliktelser enn det som følger av utkastet. Oppdragstakeren blir ikke ansvarlig utover utkastets regler med mindre oppdragstakeren uttrykkelig har akseptert et mer vidtgående ansvar. Slik aksept skal være skriftlig, jf. konvensjonens artikkel 3.

Hvor transportøren i transportavtalen har avtalt et lavere ansvar eller færre forpliktelser, og hvor dette lovlig kan gjøres, f.eks. fordi der er tale om en kvantumskontrakt, vil den maritime utførende oppdragstakeren formentlig også kunne påberope seg disse lempeligere vilkår, da det vanskelig kan tenkes at avsenderen skulle kunne kreve en mere fordelaktig behandling i forhold til den maritime utførende oppdragstakeren enn i forhold til den kontraherende transportøren. Spørsmålet ble drøftet under forhandlingene i UNCITRAL, der det ble pekt på at den maritime utførende oppdragstakerens ansvar etter omstendighetene nok ville kunne reduseres ved avtale, men ikke som følge av en avtale som den maritime utførende oppdragstakeren ikke selv er part i.[70] Etter nordisk rett må det imidlertid være naturlig å se det slik at også en ansvarsfraskrivelse i forholdet mellom transportøren og avsenderen kan være til gunst for transportørens oppdragstakere.

Nr. 3 gjelder den maritime utførende oppdragstakerens ansvar for sine oppdragstakere.

---

68 Réunion européenne SA and Others v Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV and the Master of the vessel Alblasgracht V002. ECJ sak C-51/97, ECR 1998 I-06511.

69 Se for eksempel Rt. 1995.486 Nordland Transportkontor GmbH.

70 UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 163.

Innenfor de rammene utkastet § 276 ellers setter er den maritime utførende oppdragstakeren ansvarlig for sine kontraktsmedhjelpere. Ansvaret er snevrere enn transportørens kontraktsmedhjelperansvar etter utkastet § 275.[71]

Nr. 4 presiserer at selv om ansatte og skipsbesetning skulle blir ansett som maritime utførende oppdragstakere, så skal de ikke ha direkte ansvar etter denne bestemmelsen. Ansvar for disse må derfor eventuelt etableres på annen måte. I norsk rett er dette prinsipielt mulig.

15.27 Til § 277 Felles ansvar

Utkastet § 277 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 20. Første ledd fastsetter at når både transportøren og en eller flere maritime oppdragstakere er ansvarlig for skade mv. på gods, så hefter de en for alle og alle for en (solidarisk). Annet ledd fastsetter at det samlede ansvaret ikke skal overstige ansvarsgrensene («aggregering»); totalansvaret øker ikke om det er flere skyldnere.

Bestemmelsene tilsvarer sjøloven § 287 og Hamburgreglene artikkel 10 nr. 4 og 5.

At flere kan bli ansvarlig for samme skade følger bl.a. av utkastet §§ 274 og 276, som gjør det mulig både å saksøke transportøren og en maritim utførende oppdragstaker for den samme skaden. At det bare skal utbetales ett ansvarsbegrensningsbeløp uansett antall skyldere er nødvendig for at ansvarsbegrensningen skal bli effektiv.

Bestemmelsen er selvsagt ikke til hinder for at man kan kreve mer enn ansvarsbegrensningssummen dersom vilkårene for dette er til stedet etter utkastet § 284.

Er det avtalt en høyere ansvarsgrense, er det naturlig å bruke aggregeringsreglene tilsvarende med den avtalte ansvarsgrensen i stedet for utkastets.[72]

Regelen er begrenset til maritime utførende oppdragstakere. Et forsøk på å lage en aggregeringsregel som omfattet også f.eks. ikke-maritime undertransportørers ansvar, strandet.[73] En saksøker kan således oppnå større dekning enn utkastes ansvarsbegrensningsbeløp ved å saksøke både transportøren og en slik undertransportør. Utbetalinger fra ikke-maritime oppdragstakere må imidlertid avregnes mot transportørens ansvar.

En regel tilsvarende sjøloven § 287 tredje ledd om at regelen om felles ansvar ikke er til hinder for regress er utelatt som unødvendig.

15.28 Til § 278 Forsinkelse

Utkastet § 278 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 21. Den tilsvarende bestemmelsen i sjøloven finnes i § 278.

Bestemmelsen definerer forsinkelse som levering etter avtalt tid. Hva som skal gjelde uten uttrykkelig avtale er overlatt til nasjonal rett.[74] Det vil derfor fortsatt kunne legges til grunn at transportøren må levere innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør, slik det uttrykkelig fremgår av sjøloven.

Ved forsinkelse kan heving etter utkastet § 285c skje ved vesentlig kontraktsbrudd, også når uttrykkelig leveringstid ikke er avtalt.

Utkastet § 283 inneholder en særskilt begrensningsregel for forsinkelse. Bemerkningene til denne tar opp grensen mellom forsinkelse og tap eller skade på godset.

Utkastets annet punktum er en særnorsk regel om adgang til fartsreduksjon av miljøhensyn. Dersom det er avtalt eller underforstått at transporten skal foregå med tilbørlig hurtighet («due despatch»), kan det være tvil om det er adgang til å redusere energiforbruket – og derved CO_2-utslippene – ved å redusere hastigheten. Bestemmelsen klargjør at det er det minst miljøvennlige alternativet som krever uttrykkelig avtale. Skyldes fartsreduksjonen transportørens feil, og ikke miljøhensyn, fritar imidlertid bestemmelsen ikke transportøren for ansvar.

Bestemmelsen om redusert fart av miljøhensyn samsvarer bra med ansvarsfritaket i utkastet § 274 nr. 3 bokstav (n).

15.29 Til § 279 Deviasjon

Utkastet § 279 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 24 om deviasjon. Å deviere er å ta omveier. Begrepet kan brukes ganske vidt, slik at det gjelder alle former for forsettlig forsinkelse og risikoatferd.

Bestemmelsen fastsetter at de alminnelige ansvarsreglene skal gjelde også ved deviasjon. Etter nordisk rett er det neppe et behov for en slik

[71] UNCITRAL dokument A/CN.9/544 para 117263.
[72] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 101.
[73] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 103-105.
[74] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 184.

presisering. Men i noen land skjerper man ansvaret i deviasjonstilfeller.

Ansvaret blir etter dette verken større eller mindre om skipet devierer. Skjer det en lasteskade under deviasjon eller sågar på grunn av deviasjon, blir transportøren ansvarlig for feil på vanlig måte, med rett til ansvarsunntak og ansvarsbegrensning. Og fører deviasjonen til forsinkelse, blir transportøren ansvarlig for denne etter de vanlige reglene; er det en ikke rettmessig deviasjon er det skyld.

Lasting på dekk kan anses som en risikoatferd og derved som en deviasjon. Også her gjelder de vanlige reglene, skjønt med særregler i utkastet § 267.

Rimelig deviasjon for å berge menneskeliv – og også eiendom – har tradisjonelt vært ansett rettmessig. Dette er reflektert i utkastet § 274 nr. 3 bokstav (l) og (n), jf. sjøloven § 275 annet ledd, Haag-Visbyreglene artikkel 4 og Hamburgreglene artikkel 5. Tilsvarende synspunkter gjelder i dag også deviasjon av miljøhensyn, se utkastet § 274 nr. 3 bokstav (n). En viktig følge av disse reglene er at transportøren ikke får forsinkelsesansvar i disse tilfellene, og at det avgjørende for ansvaret blir om deviasjonen anses rimelig snarere enn en aktsomhetsvurdering.

15.30 Til § 280 Beregning av erstatning for tingskade

Utkastet § 280 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 22, og viderefører sjøloven § 279 og Haag-Visbyreglene artikkel 5 nr. 5 bokstav (b). Bestemmelsen fastsetter at transportørens ansvar for tingsskade skal beregnes utfra markedsverdien i lossehavn.

Den som krever erstatning kan ha en viss fordel av at tapet i utgangspunktet settes til hele verdien av godset. Men viktigere er det at bestemmelsen kan innebære en begrensning av ansvaret, til fordel for transportøren. Og etter at ansvaret er beregnet på denne måten, kan eventuelt andre beregningsregler brukes.

Tilsvarende bestemmelser finnes i en rekke andre konvensjoner om transportansvar.

Bestemmelsen gjelder tingsskadeansvar, og ikke for forsinkelsesansvar §§ 274 og 278. Grensen mellom tingsskadeansvar og forsinkelsesansvar er kommentert i bemerkningene til § 278.

Nr. 1 innebærer at erstatning for skade mv. på gods skal utmåles etter verdien av gods av samme slag på det sted og til den tid godset skulle leveres eller kunne forventes levert, jf. utkastet § 308. Det ses i utgangspunktet ikke på det tapet den enkelte lasteeier har lidt, men på et normaltap. Det skal således ikke tas hensyn til tap utover markedsverdien, f.eks. en spesielt høy avanse. Men markedsprisen i mottakerhavnen vil omfatte en vanlig avanse.

Bestemmelsen er etter ordlyden bare et utgangspunkt.[75] Det er således bare det lidte tapet som skal dekkes. Men meningen er å avskjære dekning av konsekvenstap.[76]

Nr. 2 regulerer hvordan verdien på leveringsstedet skal fastsettes. Dersom det finnes en relevant varebørs, brukes børsprisen.

Nr. 3 presiserer at tap utover det maksimum normaltapsreglen angir ikke kan kreves. Dette er en endring av gjeldende rett.[77] Transportøren kan imidlertid på vanlig måte påta seg ytterligere ansvar.

15.31 Til § 281 Reklamasjon

Forslaget til § 279 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 23. Bestemmelsen svarer i det alt vesentlige til sjøloven § 288 og til Hamburgreglene artikkel 19. Også Haag-Visbyreglene har i artikkel 3 nr. 6 en reklamasjonsregel, om enn mindre detaljert.

Etter nr. 1 skal det reklameres skriftlig til transportøren senest på utleveringstidspunktet om godset har synlige skader. Reklamasjonen skal angi skadens alminnelige karakter. Det er ikke et krav at den skriftlige underretning skal gis av mottakeren av godset.

Hvor skaden ikke er synlig, skal underretning gis senest syv arbeidsdager etter utleveringstidspunktet. Hva som regnes som arbeidsdager, avgjøres etter utleveringsstedets regler.

Retten til å kreve erstatning mistes ikke ved manglende reklamasjon, på samme måte som i sjøloven, Haag-Visbyreglene og Hamburgreglene. Men ved manglende reklamasjon formodes det at godset er utlevert som beskrevet i transportopplysningene. Langt på vei følger det samme uansett av utkastet § 274 nr. 1.

Nr. 2 bekrefter at manglende reklamasjon ikke påvirker retten til å kreve erstatning.

Nr. 3 fastsetter at reklamasjon ikke kreves når skaden mv. er påvist ved en felles besiktelse av godset. Regelen gjelder felles besiktigelse av på

---

75 Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 283 og 284 omtaler bestemmelsen som en presumsjonsregel.

76 UNCITRAL dokument A/CN.9/552 para 36-37.

77 Jf. Rt. 1987.1369 Ny Dolsøy.

den ene siden den personen som godset er ulevert til (ikke nødvendigvis mottakeren), og på den andre siden transportøren eller den maritime utførende oppdragstakeren, som ansvar gjøres gjeldende mot (jf. nr. 5). Er det avholdt sjørettskjønn etter reglene i sjøloven §§ 487 fg. oppfyller dette kravene i bestemmelsen.

Nr. 4 regulerer reklamasjon ved forsinkelse. Er der tale om tap som følge av forsinkelse, bortfaller erstatningsplikten om det ikke er reklamert innen 21 dager etter utleveringen. Manglende reklamasjon har altså større betydning ved forsinkelse enn ved tap og skade på godset. Også sjøloven § 188 har en tilsvarende streng regel, men her er reklamasjonsfristen 60 dager.

Reklamasjonen trenger ikke redegjøre for erstatningskravet i detaljer, men trenger bare å påpeke forsinkelsen og eventuelle konsekvensskader.

Nr. 5 fastsetter at det i en del tilfeller er tilstrekkelig å reklamere enten overfor transportøren eller den maritime utførende oppdragstaker som utleverer godset. Å reklamere overfor en veitransportør, som er en ikke-maritim utførende oppdragstaker, vil derimot ikke nødvendigvis ha virkning som reklamasjon overfor transportøren, og en reklamasjon overfor én maritim utførende oppdragstaker vil ikke nødvendigvis ha slik virkning overfor en annen.

Nr. 6 inneholder en praktisk viktig bestemmelse om gjensidig plikt for partene i en tvist til i rimelig omfang å gi den andre parten adgang til å besikte godset. På samme måte skal partene bistå hverandre med innsyn i dokumentasjon. En mer begrenset plikt av dette slaget finnes i Haag-Visbyreglene artikkel 3 nr. 6 (som riktignok ikke er tatt md i sjøloven) og Hamburgreglenes artikkel 19 nr. 4. Regelen følger langt på vei av alminnelige lojalitetsplikter i kontraktsforhold. Det er ikke fastsatt spesielle sanksjoner for brudd på bestemmelsen.

Nr. 7 gjennomfører skriftlighetskravet i konvensjonens artikkel 3.

15.32 Til § 282 Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 59 og er basert på Haag-Visbyreglene artikkel 4 nr. 5 og Hamburgreglene artikkel 6 og artikkel 26. Tilsvarende bestemmelser finnes i sjøloven §§ 280–281.

Nr. 1 fastsetter ansvarsgrensen til enten 875 SDR per kolli eller 3 SDR per kilo, alt etter som hva som gir det høyeste beløpet. Hvis avsenderen har anført godsets verdi i transportopplysningene eller partene på annen måte har avtalt et høyere beløp, skal dette beløpet anvendes til beregning av ansvaret. En slik avtale skal være skriftlig etter konvensjonens artikkel 3.

Det fremgår ikke uttrykkelig i selve teksten at ansvarsgrensen gjelder ved tap av og skade på gods. Dette har sammenheng med at ansvarsgrensen etter bestemmelsen i § 283 også gjelder forsinkelsesansvaret.

Ansvarsgrensen gjelder også feilbeskrivelse og feilutlevering.[78] Den gjelder så vel sjøtransporten som andre deler av transporten med mindre annet følger av utkastet §§ 258 eller 285.

Ansvarsgrensene er et kompromiss. Ansvarsgrensen per kolli på 875 SDR utgjør en økning på ca. 31 % fra ansvarsgrensen på 667 SDR i sjøloven, mens ansvarsgrensen per kilo på 3 SDR utgjør en økning på 50 % fra ansvarsgrensen på 2 SDR i sjøloven. Dette er langt fra nok til å justere for inflasjon, jf. ovenfor 3. Ulikt de fleste nyere ansvarskonvensjoner inneholder Rotterdamreglene ikke spesielle prosedyrer for hyppig inflasjonsjustering av beløpsgrensene.

Beregnes ansvarsgrensen etter kilo-regelen, inngår også emballeringen i beregningen av godsets vekt.

Hverken «kolli», «lasteenhet» eller «det godset som er gjenstand for kravet eller tvisten» er definerte begreper. Veiledning kan hentes i nordisk og annen rettspraksis gjennom mange år.

Nr. 2 gir særskilte regler for enhetslastet gods. Som i sjøloven skal man ved anvendelse av kolloregelen i nr. 1 ta utgangspunkt i de lasteenheter som er oppgitt i transportopplysningene. Hvis transportopplysningene ikke oppgir lasteenheter, skal alt gods som er pakket i en lasteenhet eller på ett kjøretøy anses som én enhet ved anvendelse av kolloregelen.

En konteiner er et eksempel på en lasteenhet. Begrepet er definert temmelig vidt i utkastet § 251 nr. 26. For sikkerhets skyld er også paller mv. uttrykkelig nevnt som mulige lasteenheter i bestemmelsen her.

En bestemmelse tilsvarende sjøloven § 281 tredje punktum om at en konteiner etter omstendighetene skal regnes som et kolli atskilt fra innholdet finnes ikke i Rotterdamreglene, og ble ikke drøftet under forhandlingene. Dette kan medføre at enheten bestående av konteineren med innhold blir så tung at kiloregelen må anvendes (fordi den gir det største begrensningsbeløpet).

[78] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 189-190 og 203.

Nr. 4 er en særnorsk regel, som svarer til sjøloven § 280 annet ledd. For transporter i Norge er en ikke bundet av konvensjonen, og da har det vært viktigere å harmonisere ansvarsgrensene for alle transportformer innenlands enn å harmonisere dem med internasjonal godsbefordring til sjøs.[79] Den ansvarsgrensen som er valgt er luftfartslovens, som er den høyeste.

15.33 Til § 283 Ansvarsgrenser ved forsinkelse

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 60 og er basert på Hamburgreglene artikkel 6 nr. 1. En tilsvarende bestemmelse finnes i sjøloven § 280.

Begrensningsbeløpet for forsinkelse er to og en halv ganger frakten for den forsinkede delen av godset, men likevel slik at de samlede utbetalinger for tap, skade og forsinkelse for godset ikke skal overstige ansvarsbeløpet etter utkastet § 282. Sjøloven har bare den siste typen regel.

Om det foreligger en forsinkelse avgjøres etter utkastet § 278.

En forsinkelse kan føre til tap av eller skade på godset, typisk ved forråtnelse, og det kan være uklart om gods som ikke er kommet frem er tapt eller bare er forsinket. Grensedragningen er viktig for å vite om den ekstra ansvarsbegrensningen på to og en halv gang fraktbeløpet skal gjelde i tillegg til ansvarsgrensen i utkastet § 282. Grensedragningen har antakelig i praksis lite å si for ansvarsgrunnlaget.

Når det gjelder spørsmålet om godset skal regnes som tapt eller bare forsinket, må dette avgjøres konkret. Utkastet viderefører ikke sjøloven § 278 tredje ledd om at forsinkelse på mer enn 60 dager kan regnes som tap av godset i erstatningssammenheng. En slik regel ble forkastet under konvensjonsforhandlingene, da man mente den reiste flere problemer enn den løste.[80]

Når det gjelder tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse, er det etter konvensjonsforarbeidene klart at dette *ikke* skal regnes som forsinkelse i begrensningssammenheng.[81] Det samme gjelder om fallet i godsets verdi skyldes markedsvisninger og ikke forråtnelse.[82] På tross av dette er tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse regulert i forsinkelsesregelen i § 283. Denne reguleringen sier imidlertid bare at reglene om beregning av erstatning for tingsskade i utkastet § 280 skal gjelde i disse tilfellene, noe som samsvarer godt med hovedsynspunktet om at dette ikke er forsinkelsesansvar. Den ekstra ansvarsbegrensningen på to og en halv gang fraktbeløpet skal imidlertid gjelde i tillegg til ansvarsgrensen i utkastet § 282 i disse tilfellene.

Den særlige ansvarsgrense for forsinkelse i innenriks fart i sjøloven § 280 annet ledd er ikke videreført. Formålet med bestemmelsen var å skape ensartede ansvarsgrenser for alle transportformer i innenriks fart på det høyeste nivået noen av dem hadde. Dette er fremdeles ønskelig, jf. utkastet § 282 nr. 4. Men ansvarsgrensen i utkastet på to og en halv ganger fraktbeløpet er høyere enn de tilsvarende andre ansvarsgrensene for forsinkelse i innenriks transport. Det er da ansvarsgrensene for forsinkelse i de andre transportformene som må justeres. Utkastet har med de endringsforslagene som er nødvendige for dette formålet.

15.34 Til § 284 Tap av retten til ansvarsbegrensning

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 61. Tilsvarende bestemmelser finnes i sjøloven § 283, Haag-Visbyreglene artikkel 4 og Hamburgreglenes artikkel 8. Bestemmelsen angir når den ansvarlige mister retten til ansvarsbegrensning på grunn av grov skyld («ansvarsgjennombrudd»). Reglene bygger på en mal som finnes i en rekke konvensjoner på transportrettens område.

Etter nr. 1 mistes retten til ansvarsbegrensning etter utkastet § 282 dersom skaden er voldt forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Vurderingen av om retten til ansvarsbegrensning skal falle bort, skjer særskilt for hver enkelt ansvarlig («som vedkommende selv har gjort»). Dette vil si at selv om kapteinen har gjort en særdeles grov feil, så mister ikke transportøren retten til ansvarsbegrensning av den grunn. Dette gjelder også når transportøren er kapteinens arbeidsgiver. Men kapteinen kan kreves for erstatning uten ansvarsbegrensning i et slikt tilfelle. Beskyttelsen i utkastet § 272 og § 276 nr. 4 er ikke til hinder for dette. Og transportøren eller rederiet kan meget vel være rettslig forpliktet til å holde kapteinen skadesløs eller føle en moralsk plikt i så måte.

---

79 Se om dette Ot.prp. nr. 34 (1995-1996) Om lov om endringer i sjøloven m.m (berging og særregler for innenriks stykkgodstransport).

80 UNCITRAL dokument A/CN.9/552 para 29.

81 UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 184 og A/63/17 para 201.

82 UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 184.

Når det gjelder ansvarsgjennombrudd mot transportøren eller andre foretak kan det være vanskelig å skille mellom handlinger eller unnlatelser foretaket «selv har gjort» og handlinger eller unnlatelser ansatte har gjort. Det er bare feil begått av selskapets øverste ledelse som skal regnes som feil selskapet selv har gjort, slik at det kan begrunne ansvarsgjennombrudd.[83] Det finnes mye litteratur og rettspraksis som kan gi veiledning om dette.

Reglene om ansvarsgjennombrudd gjelder etter uttrykkelig bestemmelse transportøren og dem vedkommende hefter for etter utkastet § 275, derunder personkretsen som er beskyttet etter utkastet § 272. Dette vil omfatte de som har rett til ansvarsbegrensning etter utkastet § 282.

Å avtale at det skal mer til for ansvarsgjennombrudd er neppe aktuelt. Men slike avtaler måtte i tilfelle settes til side etter utkastet §§ 255 og 256 nr. 4.

Nr. 2 inneholder tilsvarende regler om ansvarsgjennombrudd når de gjelder begrensning etter forsinkelsesregelen i utkastet § 283. Regelen er svært lik nr. 1, og det vises til bemerkningene til denne.

15.35 Til § 285 For- og ettertransport

Utkastet § 285 gjennomfører Rotterdamreglenes artikkel 26. Det finnes ingen tilsvarende bestemmelse i sjøloven. Bestemmelsen regulerer inkorporering av visse regler fra andre transportkonvensjoner enn Rotterdamreglene i reguleringen av transporter som utkastet gjelder for. Bestemmelsen forutsetter at disse andre regelsettene ikke fult ut gjelder for transporten etter utkastet § 258 og bemerkningen til denne.

Spørsmålet bestemmelsen regulerer oppstår ved multimodale transporter. I hvilken grad skal utkastets regler gjelde fullt ut også for transportetapper med annet enn sjøgående skip? Typisk vil dette dreie seg om for- og ettertransport med lastebil i tilknytning til en sjøtransport, og dette er reflektert i utkastets overskrift til bestemmelsen. Men det kan også tenkes at to transportetapper med skip forbindes med en landtransport. Bestemmelsen gjelder i så fall like fullt.

Ved en multimodal transport finnes det gjerne regler som gjelder hver enkelt transportetappe, så som sjøloven, veifraktavtaleloven[84] mv. Ofte er disse basert på konvensjoner. Om den multimodale transporten reguleres slik at det uansett er de samme regler som gjelder for hele transporten, kalles det uniformt ansvar. Om man i stedet baserer reguleringen av hver enkel transportetappe på det regelsettet som gjelder for denne, kalles det nettverksansvar.

Uten artikkel 26 (som utkastet § 285 gjennomfører) ville Rotterdamreglene ha hatt et uniformt ansvar: Reglene gjelder dør til dør. Men siden artikkel 26 i noen grad trekker inn regler fra enkelte andre transportregimer, er det riktigere å si at den har et modifisert nettverksansvar.

Nettverksansvaret er særlig modifisert i to henseender.

For det første gjelder det bare transportregimer som ville vært tvingende for de enkelte transportetapper etter internasjonale konvensjoner eller andre internasjonale regler (f.eks. fremtidige EU-regler). Dette vil si at om en konteiner som losses fra at skip i Gøteborg kjøres videre på lastebil til et bestemmelsessted i Sverige, gjelder et uniformt Rotterdamansvar for hele transporten uten noen modifisering med et nettverksprinsipp, fordi det ikke gjelder noen internasjonale konvensjoner for innenlands transport i Sverige (vegfraktkonvensjonen CMR gjelder etter sitt innhold bare internasjonale transporter). Men hadde konteineren blitt kjørt til Norge, ville lastebiltransporten vært tvingende regulert av CMR om den var avtalt separat, og det modifiserte nettverksprinsippet i Rotterdamreglene artikkel 26 slår inn.

Dernest er nettverksprinsippet modifisert slik at selv om reglene som gjelder for en spesiell transportetappe får anvendelse på en Rotterdamregeltranport, så er det ikke alle reglene som anvendes. Det er bare regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister som anvendes. Regler om transportdokumenter og avsenderansvar gjelder således ikke.

Liknende regler finnes f.eks. i CMR artikkel 2. Reglene slik de er utformet har den fordelen at det grunnleggende er det samme regimet som gjelder selv om transportmidlene skifter. På den andre siden kan det være hensiktsmessig at ansvarsregler tilpasset spesielle transportmidler og deres tradisjon får gjennomslag når slike transportmidler brukes. At bare internasjonale regler får gjennomslag i forhold til Rotterdamreglene hindrer at de utvannes av nasjonal lovgivning. Når det gjelder kravet om at de reglene som skal få gjennomslag skal være tvingende til fordel for avsenderen, har dette trolig sammenheng med at en vil begrense nettverksløsningen til regler som har samme karakter som Rotterdamreglene selv.

---

[83] UNCITRAL dokument A/CN.9/552 para 60 og A/CN.9/525 para 86.

[84] Vegfraktloven nr. 68/1974.

Disse hovedreglene må presiseres i flere henseender:

For det første må skaden ha skjedd «utelukkende før godset lastes om bord på skipet eller utelukkende etter at det er losset fra skipet». Har skaden tilknytning til sjøtransporten, anvendes Rotterdamreglene uten noe nettverksinnslag. Det er tilstrekkelig til å avskjære nettverksinnslaget at en skade som forråtnelse har sin årsak eller har begynt om bord, selv om hovedtyngden av skaden har skjedd på andre transportmidler. På samme måte anvendes det ikke noe nettverksprinsipp om en forråtnelsesprosess som har begynt på en annen transportetappe ikke er helt avsluttet før sjøtransporten.

For det andre må det gjelde tvingende internasjonale regler for «den delen av transporten der tap av eller skade på godset oppsto». Det er irrelevant hvor skaden ble forårsaket eller hvor man oppdaget den; det er der den først skjedde som er avgjørende.

For det tredje kan flere transportregimer gjelde den delen av transporten der tap av eller skade på godset oppsto, f.eks. om en lastebil transporteres på jernbane et stykke av veien. Da gjelder både reglene for jernbaneansvar og for veitransportansvar, jf. CMR artikkel 2. «Den delen av transporten der tap av eller skade på godset oppsto» er like fullt jernbanestrekningen.

For det fjerde må, etter en hypotetisk vurdering, det internasjonale regelsettet være tvingende anvendelig på den delen av transporten der tap av eller skade på godset oppsto dersom det var sluttet separat avtale om denne transporten. Det er uklart hvilket lands rett som skal legges til grunn når det avgjøres hvilke konvensjoner som gjelder tvingende; det er jo ikke sikkert at Norge og de ulike landene som er involvert i den hypotetiske transporten er forpliktet etter de samme konvensjonene. Skal f.eks. Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI) regnes som en relevant tvingende regulering om en vare på vei til Norge er transportert på innlandske vannveier på Rhinen, selv om Norge ikke har sluttet seg til denne konvensjonen? Svaret er antakelig ja, iallfall om transporten på Rhinen går mellom to konvensjonstater.

For det femte må det presiseres at det er konvensjonenes bestemmelser som får anvendelse, og ikke nasjonal gjennomføringslovgivning.

For det sjette kan det oppstå tvil om hvilke av konvensjonenes bestemmelser som skal regnes som bestemmelser om «transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister». Hovedsynspunktet bør være at det bare er bestemmelser som direkte angår disse forholdene som får anvendelse i Rotterdamsammenheng,[85] og ikke f.eks. bestemmelser om renteberegning og kontraktsmedhjelperansvar.

Endelig må betydningen av bestemmelsen her for transportørens oppdragstakere presiseres. I den grad de er beskyttet av utkastet (utkastet § 272) eller har ansvar etter konvensjonen (utkastet 276) gjelder dette selvsagt utkastet inklusive bestemmelsen her. Men siden disse reglene typisk gjelder maritime utførende oppdragstakere og sjøtransporten, spiller dette liten rolle; da gjelder jo ikke utkastet § 285. I terminalperiodene kan det imidlertid tenkes at det oppstår skade der utkastet § 285 gjelder samtidig som en landtransportkonvensjon får tvingende anvendelse; f.eks. under tømming av en lastebil. I så fall vil bestemmelsen her være avgjørende for oppdragstakerens ansvar.

15.36 Til § 285a 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 Rotterdamreglene.

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.[86] Sjølovens regler dannet i sin tid modell for Hamburgreglene 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 Rotterdamreglene er til hinder for det. Løsningen synes snarere forutsatt ved omtalen av «merchant haulage».[87] 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.

---

85 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.78 para 28.

86 NOU 1993:36 side 39-40.

87 UNCITRAL dokument A/63/17 para 51.

Et alternativ til fraskrivelse av ansvaret for enkelte transportstrekninger er å avgrense avtalen (the scope of the contract) til spesifiserte transportstrekninger. Det er fullt mulig; det er ikke noe påbud om at en transportavtale skal omfatte hele strekningen fra dør til dør. Behovet for bestemmelsen her oppstår først og fremst når partene avtaler at det skal utstedes et transportdokument som rekker videre enn den avtalte transporten. Forarbeidene nevner at dette kan være praktisk

> «in cases where the carrier could not perform the inland carriage or the shipper's own merchant haulage arrangements were required, but where a documentary credit required that the transport be covered by a single transport document».[88]

Det praktiske er at slike ansvarsfraskrivelser gjelder første og siste transportetappe, og komiteen har prinsipielt funnet det riktig å avgrense adgangen til ansvarsfraskrivelse til disse etappene.

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. Transportøren kan også ellers bli ansvarlig for hendelser under transportetappen som ansvaret er fraskrevet for, f.eks. utleveringsansvar etter dokumentene.

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 utkastets regler. 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.

15.37 Til § 285b Gjennomgangsdokument

Bestemmelsen viderefører sjøloven § 293. Ideelt sett burde det ikke utstedes mer enn ett sett transportdokumenter for gods under transport, spesielt om de er overdragelige. Om dette likevel gjøres, gis det her en ordenforskrift, som iallfall kan bidra til å klargjøre situasjonen.

15.38 Til § 285c Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevingsrett

Paragrafen omhandler avsenderens hevingsrett ved forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side. Bestemmelsen er en direkte videreføring av sjøloven § 264 og har ingen parallell i Rotterdamreglene 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 hevingsregler. Komiteen har på tilsvarende måte videreført sjølovens regler om transportørens hevingsrett ved mislighold fra avsenderens side, utkastet § 295.

Hevingsretten etter *første ledd* er knyttet til det vesentlighetsbegrep som er vanlig i norsk rett. Avsenderens hevingsrett beror således på om vedkommende har rimelig grunn til å si seg fri fra avtalen på grunn av transportørens kontraktsbrudd. *Første ledd annet punktum* gir begrensning i hevingsretten etter at godset er levert. Regelen er gitt 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 hevingskrav fra en av flere lasteeiere mens transporten pågår. Det skal bemerkes at tilsvarende hensyn gjør seg gjeldende til begrensning av rådighetshavers utøvelse av råderett under transporten, se utkastet § 320 nr. 1 bokstav (c). Det skal videre bemerkes at selv om det kontraktsbrudd som aktualiserer hevingsrett vil foreligge under transportavtalen mellom transportøren og avsenderen, kan selve utøvelsen av slik hevingsrett være tillagt rådighetshaveren som

[88] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 38.

kan være en annen part enn avsenderen, se utkastet § 319.

Annet ledd inneholder en reklamasjonsregel ved utøvelse av hevingsrett. 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 § 386 fjerde ledd.

15.39 Til § 286 Transportavbrudd og avstandsfrakt

Paragrafen viderefører sjøloven § 265 og omhandler ulike tilfeller av hindringer for gjennomføring av transporten. Rotterdamreglene 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 inntrer 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 mv. (liberty clauses) som vanligvis finnes i standardvilkår ved linjefart.[89]

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 nr. 27/1988 § 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 hevingsrett etter utkastet § 285c. Forøvrig kan transportavtalen tenkes å inneholde mer utførlige regler om hindringer for transportens utførelse, jf. utkastet § 255, som medfører at § 286 er deklaratorisk.

Det som her er nevnt om transportørens forpliktelse til å sluttføre 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 transportørens generelle valgrett og valgmulighet ved oppfyllelse med slike andre transportmidler, forsterker preget av transportørens forpliktelse som genusforpliktelse

Annet ledd gjelder tilfeller hvor det inntrer 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.[90]

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 § 318 fg. 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 § 320a. Nok en situasjon av alternativ utlevering kan tenkes ved transportørens hevingsrett som følge av kontraktsbrudd eller tilbaketreden på avsenderens side, jf. utkastet § 295 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 oppfyllelseshindringer vil kunne ha hevingsrett 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

[89] Se om disse forholdene NOU 1993:36 side 30.

[90] 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 Mosfield Kristiansand, der transportørens valg av alternativ havn ved trafikkopphopning i bestemmelseshavnen ble funnet å være rettmessig etter transportavtalens liberty-klausul, også slik at transportøren hadde opptjent full frakt.

transportavtalen når deler av transporten er ut ført. Delprestasjon fra transportørens side gir således krav på forholdsmessig vederlag. Dette gjelder også om delprestasjonen skyldes kontraktsbrudd på transportørens side. Avstandsfraktens størrelse beregnes etter reglene i sjøloven § 341.

15.40 Til § 287 Levering av godset til transportøren

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 §§ 288, 289, 291 og 292, 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.

Andre regler om levering av godset finnes bl.a. i utkastet §§ 265, 288, 289 og 301.

Verken Haag-Visby- eller Hamburgreglene 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.[91] Rotterdamreglene er gitt med det samme formålet.

Nr. 1 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, f.eks. 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, f.eks. 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 fremgår at en plikt til rettidig levering er tenkt begrenset til tilfeller av uttrykkelig avtalt leveringstid,[92] mens forsinkelsesansvaret generelt er overlatt til nasjonal rett. Som det fremgår av merknadene til utkastet § 288 foreslår komiteen at sjølovens regler om forsinkelsesansvar videreføres, slik at det på dette punkt ikke tilsiktes noen realitetsendring.

Nr. 2 fastslår at når det er avtalt avvikende funksjonsfordeling for selve lasteoperasjonene (FIO), jf. utkastet § 263 nr. 2, 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 § 274. Etter omstendighetene kan transportøren også ha et selvstendig krav på erstatning, f.eks. til dekning av utgifter til tiltak som trengs på grunn av avsenders manglende pakking av gods mv.

Nr. 3 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 § 305 nr. 4, er bestemmelsen av særlig betydning for å ivareta sikkerheten under transporten.[93]

15.41 Til § 288 Samarbeid med transportøren

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 28 og har intet direkte motstykke i sjøloven. Den samarbeidsplikt som oppstilles samsvarer imidlertid med alminnelige prinsipper om lojalitet i kontraktsforhold, se f.eks. 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.[94] En slik gjensidig plikt til informasjonsutveksling kan bl.a. avbøte den usikkerhet vedrørende reiserute og avsenders plikt til merking av farlig gods, som er omtalt i merknader til utkastet § 292 bokstav (b).

Siden bestemmelsen er formulert som en generell plikt om samarbeid og lojalitet har komiteen valgt å innta dens motstykke som utkastet § 264.

---

91 NOU 1993:36 side 24.

92 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 112, jf A/CN.9/621 para 180-184.

93 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 112.

94 UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 113.

15.42 Til § 289 Dokumentasjonsplikt

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 29 og svarer i hovedsak til sjøloven § 258. I noen grad overlapper paragrafen med utkastet § 288 og den bør videre ses i sammenheng med utkastet § 292 hvor særlige regler gis for avsenders opplysningsplikt ved farlig gods.

Paragrafens tekst er i hovedsak selvforklarende. I konvensjonens forarbeider understrekes betydningen av at avsenders opplysninger og instrukser er korrekte og fullstendige med tanke på transportørens behov for å kunne stole på deres riktighet, av hensyn til sikkerheten under transporten.[95]

15.43 Til § 290 Grunnlaget for avsenderansvar

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 30 og pålegger avsenderen skyldansvar for de tilfeller som ikke er omfattet av utkastet § 291 (feilaktige transportopplysninger) og § 292 (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.

Tredje ledd i artikkel 30 er utelatt som selvsagt. Utkastet § 290 nr. 3 er hentet fra Rotterdamreglene artikkel 4 (som er gjennomført i utkastet § 272).

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.[96] 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 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 Rotterdamreglenes pliktbestemmelser, hvor nettopp tidsaspektet inngår i avsenders plikter, se f.eks. utkastet § 289. Det vil derved være problematisk å skulle la plikter relatert til tiden for oppfyllelse stå usanksjonert, se tilsvarende merknader i juridisk litteratur.[97]

Utover dette ville rent praktisk en slik grensegang mellom tapsposter for henholdsvis tingsskade og formueskade kunne åpne for betydelig tvil i de tilfeller hvor transportøren er påført tidstap som konsekvens av en tingsskade. Endelig ville en slik løsning være i utakt med gjeldende rett hvor bl.a. 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 § 295.

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.[98] I linjefart vil det f.eks. ikke være slik at transportøren avventer skipets avgang i påvente av forsinket gods for så å kreve sitt driftstap (eller ansvar for forsinkelse vedrørende annet gods) erstattet, se merknadene til utkastet § 295.

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 f.eks. utkastet § 287), 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 så fall 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 (uaktsom-

[95] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 114.

[96] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.101 note 70 og A/CN.9/621, para 233-37.

[97] Se bl.a. Diamond: The Rotterdam Rules, LMCLQ 2009 side 493-494.

[98] Se om adekvans m.v. bl.a. Hagstrøm: Obligasjonsrett (2. utgave, Oslo 2011) side 545 fg. og 580 fg.

het) ikke foreligger.[99] I juridisk litteratur er derimot løsningen omstridt. Schelin tar til orde for ordinær bevisbyrde: «However, in the end Delegations agreed that the burden of proof should not be reversed.»[100] En rekke andre forfattere forutsetter imidlertid en løsning med omvendt bevisbyrde.[101] Stevens[102] antar på den ene side at intensjonen med bestemmelsen var en regel om ordinær bevisbyrde, men på den annen side stiller han spørsmål ved om dette er en naturlig lesning av bestemmelsen. Andre lar spørsmålet stå åpent: «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.»[103]

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 sjøloven § 290 ikke er å forstå som en bevisbyrderegel. Man uttalte om rettstilstanden ved lovendringen i 1994:

> «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.»[104]

Komiteen finner det nærliggende å forstå utkastet § 290 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 §§ 282 og 283) mens avsenders ansvar er ubegrenset. Under konvensjonsarbeidet var det til dels omfattende drøftelser rundt temaet. Forslag ble reist om å gjøre også avsenders ansvar begrenset men førte ikke frem, bl.a. på grunn av vanskelighetene med å finne egnet kriterium for slik begrensning.[105]

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 begrensningsregler i sjøloven kapittel 13, en annen å endre globalbegrensningslinjene i lovens kapittel 9 til også å beskytte avsendersiden.

15.44 Til § 291 Transportopplysninger

Paragrafen omhandler avsenders plikt til å gi de opplysninger som følger av utkastet § 301 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 § 306, 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 kontraktsmotpart) som plikt- og ansvarssubjekt. Denne endringen berører også bestemmelsen om farlig gods, jf. utkastet § 292, og reglene for kontraktsbestemt avsenders ansvar, jf. utkastet § 293.

Av hensyn til forståelsen rundt forholdet mellom utkastet og gjeldende rett finner komiteen det

[99] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 230.

[100] von Ziegler m.fl.: The Rotterdam Rules 2008 (Austin 2010) side 156.

[101] Diamond: The Rotterdam Rules, LMCLQ 2009 side 494; Baatz m.fl.: The Rotterdam Rules: a practical annotation (London 2009) side 88; Thomas (red.): A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules (Witney 2009) side 185

[102] Stevens, The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules, Lloyd's List 2010, side 226

[103] Se Sturley m.fl.: The Rotterdam Rules (London 2010) para side 188, som sier noe om bestemmelsens bakgrunn.

[104] NOU 1993:36 side 42.

[105] Se bl.a. UNCITRAL dokumenter A/CN.9/WG.III/WP.74 og A/CN.9/616 para 94-99.

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 §§ 292 og 293.

Opprinnelige var sjølovens stykkgodsregler 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 kontraktsmotpart). Det var imidlertid den gang antatt at transportøren også kunne holde befrakteren (ved stykkgods: avsenderen) ansvarlig for feilopplysninger gitt av avlasteren idet avlasteren måtte regnes som befrakterens kontraktsmedhjelper.[106] Også ved farlig gods var avlasteren den gang ansvarssubjekt, men her ble befrakter ikke ansett å være objektivt ansvarlig på linje med avlaster.[107]

Vedrørende ansvar for feilopplysninger ble avlaster beholdt som ansvarssubjekt både ved lovendringen i 1973 og i 1994, hvor stykkgodsreglene 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 avlasterens feilopplysninger.[108]

Vedrørende farlig gods skjedde en lovendring i 1973 ved at befrakteren ble gjort til ansvarssubjekt i stedet for avlasteren. Bakgrunnen for endringen var at Justisdepartementet mente at det best samsvarte med Haagreglene å legge ansvaret på befrakteren, med merknader om at «befrakter og avlaster oftest er samme person ved stykkgodsbefordring».[109] 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.[110] Det ble forøvrig bemerket at rettsforholdet til avlaster ved levering av farlig gods blir å avgjøre etter alminnelige rettsregler.[111]

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.

Rotterdamreglene 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 Rotterdamreglene (og derved utkastet) inneholder regler som også fanger opp avlasteren (benevnt: kontraktsbestemt avsender) som plikt- og ansvarssubjekt ved siden av avsenderen, jf. utkastet § 293.

Forøvrig har komiteen følgende merknader til utkastet § 291:

Nr. 1 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.

Nr. 2 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 § 306. Det kan imidlertid også dreie seg om erstatning for tapsposter trans-

[106] Jf. Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utgave, Oslo 1952) side 440.
[107] Jantzen l.c. side 154.
[108] NOU 1993:36 side 49.
[109] Jf Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) side 9-10.
[110] Jf NOU 1993:36 side 25-26.
[111] Jf NOU 1993:36 side 26.

portøren er direkte påført ved å ha disponert i tillit til feilaktige opplysninger, f.eks. hva gjelder godsets vekt.[112]

Sjøloven § 301 annet ledd om gyldigheten av slike regressavtaler gjenfinnes i utkastet § 305a.

15.45 Til § 292 Særregler om farlig gods

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

Selve begrepet «farlig gods» er ikke definert i Rotterdamreglene 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, f.eks.: kullasten utvikler unormale mengder eksplosiv metangass; nikkelmalmlasten utskiller vann som medfører stabilitetsfare; syreholdig væske lekker ut av en lukket konteiner.[113] 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.[114] I en norsk tradisjon ville slike rene forsinkelsestilfeller trolig bli bedømt etter reglene for skyldansvar i utkastet § 290, og ikke etter det strengere ansvar for farlig gods.

Offentligrettslige sikkerhetsforskrifter med krav til håndtering av og informasjon om farlig gods vil normalt være veiledende også i sjølovens sammenheng, se f.eks. IMSBC Code 2009 (malmlast og fuktighetsgrad) og HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 2 bokstav (d), jf. artikkel 1 nr. 5. De offentligrettslige kravene er imidlertid ikke fullt ut styrende, bl.a. 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) være pliktsubjektet etter offentligrettslige regler, mens transportørens kontraktsmotpart (avsender) er det primære ansvarssubjekt under Rotterdamreglene, se merknadene til utkastet § 293.

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 kontaktstridig.

Bokstav (a) 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 § 291 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 f.eks. 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, f.eks. eiere av annet gods ombord på skipet, jf. NOU 1993:36 side 43.

Bokstav (b) 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 valgrett med hensyn til oppfyllelsesmåten, kan ikke avsenders plikt rekke lengre enn til hva vedkommende med rimelighet kunne forutse av anvendelige regler for merking under transporten.[115]

[112] Se Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utgave, Oslo 1952) side 439-440.

[113] Se videre Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 276-282, også med omtale av rettspraksis.

[114] Se Cooke m.fl.:Voyage Charters (London 2007) side 163-164 og 1072-1073.

[115] Se også UNCITRAL dokument 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.

15.46 Til § 293 Vedtakelse av avsenderens rettigheter og plikter

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 33 og bør ses i sammenheng med definisjonen av kontraktsbestemt avsender, jf. utkastet § 251 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.

Nr. 1 fastslår at kontraktsbestemt avsenders ansvar er begrenset til de oppregnede bestemmelsene. Kontraktsbestemt avsender er dermed ikke ansvarlig i andre relasjoner, f.eks. for fraktbetaling etter utkastet § 296. 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 § 290, eventuelt adgangen til å påberope foreldelsesfristen etter utkastet § 501a. 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.

Nr. 2 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 vedkommende 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 Rotterdamreglenes 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 §§ 291 og 292. 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).[116] 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. En videre forskjell er at etter Rotterdamreglene kan i prinsippet hvem som måtte ønske det, påta seg rollen som kontraktsbestemt avsender.

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 instruksgiving overfor transportøren i forbindelse med utlevering av gods i lossehavn (utkastet §§ 310, 311 og 313) og gjennom råderett over godset under transport (utkastet § 319). 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 § 291) innebærer samtykkevilkåret forsåvidt 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 § 291.

Når det gjelder ansvar for farlig gods (utkastet § 292) vil utkastets system med solidaransvar medføre en viss endring av rettstilstanden. Etter gjeldende rett er avlasters ansvar her underlagt generelle rettsregler, mens kontraktsbestemt

[116] For konvensjonens del fremgår dette bl.a. av UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 119 og 125 og A/CN.9/594 para 218-223.

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 § 292. Videre bør bemerkes at Hamburgreglene opererer med solidaransvar for avlaster (kontraktsbestemt avsender) og sender (avsender), og at under engelsk rett synes Haag-Visbyreglenes 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.

15.47 Til § 294 Avsenderens ansvar for andre

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 § 275 vedrørende transportørens ansvar for sine kontraktsmedhjelpere.

15.48 Til § 295 Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden

Utover erstatningsreglene i utkastet §§ 290–292 regulerer ikke Rotterdamreglene 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, men med visse endringer. Tilsvarende er sjølovens regler om avsenders hevingsrett ved transportørens kontraktsbrudd foreslått videreført, jf. utkastet § 285c.

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 forarbeidene til sjøloven.[117] 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.[118]

Sjøloven § 261 tredje ledd er utelatt. Bestemmelsen gjelder avsenders adgang til å omdirigere godset under transport, men dette er regulert i utkastet §§ 320 fg. som ledd i Rotterdamreglenes 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 hevingsrett. Utkastet innebærer, som nåværende sjølov, at de tilsvarende ansvarsregler ved reisebefraktning kommer til anvendelse.

15.49 Til § 296 Frakt

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

---

[117] NOU 1993:36 side 27.

[118] Se merknadene i NOU 1993:36 side 27.

Første ledd inneholder regler for fraktens størrelse og betalingsvilkår dersom dette unntaksvis ikke skulle være avtalt.[119]

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 deklaratorisk og vil kunne settes til side gjennom avtalevilkår som: «Freight non-returnable, ship and/or cargo lost, not lost».[120]

15.50 Til § 297 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 kontraktsbestemte avsenderen.

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 f.eks. en senere overdragelse.

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

15.51 Til § 298 Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter

Bestemmelsen gjennomfører konvensjonens artikkel 9 om regler for negotiable elektronisk dokumenter. Slike regler forutsettes utviklet f.eks. 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, f.eks. 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 f.eks. i markedet for elektroniske signaturer.[121] 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.

15.52 Til § 299 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 overdras ved hjelp av transportdokumentasjonen, både når det gjelder regler om godtroerverv for den som stoler på dokumentasjonen og når slike regler ikke gjelder.

15.53 Til § 299a Kvittering for mottakelse av gods

Regelen svarer til sjøloven § 259, og finnes ikke i Rotterdamreglene.

Det er avlasteren som har krav på kvitteringen, siden det er avlasteren som pr. definisjon leverer godset til transportøren (se sjøloven

[119] Det vises til merknadene i NOU 1993:36 side 26.

[120] Se forøvrig Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 369-71.

[121] Røsæg: New procedures for bills of lading in the Rotterdam Rules, JIML 2011 side 181-194 på side 191 fg.

§§ 251 og 321). Avlasteren har ellers ingen rolle i Rotterdamreglene, og det er f.eks. *avsenderen* som har krav på transportdokument. Definisjonen av avlaster i § 251 videreføres derfor ikke som unødvendig, men begrepet brukes selvsagt på samme måte som før.

15.54 Til § 300 Utstedelse av transportdokument

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 35 og svarer med enkelte endringer til sjøloven § 294, jf. § 308 tredje ledd. Den 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 Rotterdamreglene 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 § 251 punkt 8 og 9 og utkastet § 293 vedrørende forholdet mellom «avsender», «kontraktsbestemt avsender» og sjølovens terminologi «sender» og «avlaster».

For det *andre* inneholder ikke Rotterdamreglene uttrykkelig regulering av henholdsvis mottaks- og omborddokumenter. 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 omborddokumenter 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 bokstav (b) for at disse utgangspunktene etter omstendighetene kan tenkes fraveket, ved at «egnet … transportdokument kan kreves utstedt», noe som f.eks. må forstås slik at avsender også i linjefart kan kreve omborddokument dersom forholdene tilsier det.

For det *tredje* åpner Rotterdamreglene for dør-til-dør transporter, noe som kan medføre at mottak av godset skjer innlands, f.eks. hos en veiundertransportør, jf. bestemmelsens første ledd med henvisning til «utførende oppdragstaker» og merknadene til § 251 nr. 6.

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

Utover dette vil komiteen bemerke: Bestemmelsen inneholder intet 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 f.eks. 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 intet 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-Visbyreglene som ga avlaster krav på å få konnossement utstedt.[122] Et slikt hensyn gjør seg derfor ikke gjeldende når utkastet er basert på Rotterdamreglene 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 valgretten 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.

15.55 Til § 301 Transportopplysninger

Paragrafen angir hvilke opplysninger om transporten og godset som skal tas inn i transportdokumentet, enten det er et elektronisk dokument eller et papirdokument. Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene 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. Utkastet § 301 gir for sin del felles regler for alle typer transportdokumenter, se merknaden til § 251 nr. 14–16. Om transportdokumentet mangler en eller flere av de opplysninger som kreves, er uten betydning for dokumentets rettslige karakter eller

[122] NOU 1993:36 side 51.

gyldighet, se utkastet § 304 som svarer til sjøloven § 297.

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

Generelt vil det være slik at transportøren ikke kan avvise å innta i transportdokumentet de opplysninger avsenderen kommer med og som oppfyller kravene i nr. 1. Kan transportøren ikke kontrollere opplysningenes riktighet, må vedkommende ta forbehold, jf. utkastet § 305. Likevel vil det være en grense for de detaljopplysninger om godset avsender kan kreve inntatt og forvente at transportøren skal sjekke riktigheten av, jf. formuleringen i nr. 1 bokstav (a): «... en beskrivelse av godset som er *tilpasset den aktuelle transport*» (i originaltekst: «... as appropriate for the transport»).[123]

Nr. 1 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 Rotterdamreglene, om krav til anmerkning av godsets farlige egenskaper. Det kan her bemerkes at bestemmelsen kom inn i sjøloven i 1994 gjennom innflytelse fra Hamburgreglene. Ved lovendringen i 1994 ble det uttalt at punktet kan ses som overflødig ved at slike krav til merking ville følge av offentligrettslige regler.[124] Hensynet til de offentligrettslige opplysningskrav er forøvrig ivaretatt gjennom utkastet § 289 nr. 1 bokstav (b), jf. nr. 2.

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 utkastet annet ledd bokstav (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 så fall blir ikke transporten utført. Tar vedkommende det likevel imot, vil nok etter omstendighetene slik mistenkt fare bli anmerket i transportdokumentet (bl.a. av bevishensyn 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 punktet.

Nr. 2 inneholder fire forhold hvor bokstav (a) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 2; bokstav (b) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 3; bokstav (d) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 8. Det er ikke anledning til å føre opp en annen enn kontraherende transportør som transportør i transportdokumentet i stedet for den kontraherende transportøren, selv om denne påtar seg pliktene («documentary carrier»).[125]

Hva gjelder bokstav (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 § 304 nr. 2 hvor det gis legalløsning for datoenes betydning dersom de er upresist angitt.

Etter bokstav (d) skal antallet originaleksemplarer av et negotiabelt transportdokument angis. Et forslag[126] om å lage en bestemmelse om at når ikke annet står, så skal man gå ut fra et det bare er ett originaleksemplar, ble aldri gjennomført, men følger kanskje av teksten.

Nr. 3 består av fire punkter hvor bokstav (a) svarer til sjøloven § 296 første ledd punkt 5. For de øvrige punkter må man ha i tankene at Rotterdamreglene omfatter også dør-til-dør transporter. Bokstav (b) tilsvarer 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 bokstav (c) forstås i lys av dør-til-

[123] Uthevet her. Se videre UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.86 para 1-3.

[124] NOU 1993:36 side 46.

[125] UNCITRAL dokument A/CN.9/621, para 276.

[126] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 296.

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 bokstav (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. Bokstav (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.

Utførende transportør, kontraktsbestemt avsender og avsender trengs ikke nevnes i transportdokumentet. Selv om sjøloven inneholder enkelte ytterligere krav til opplysninger som ikke følger av Rotterdamreglene, finner komiteen det i hovedsak hensiktsmessig ikke å videreføre sjølovens bestemmelse, dels fordi Rotterdamreglene 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 § 304 nr. 1 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 § 320h. 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 § 320f nr. 2/ artikkel 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 utkastet § 267 og at en mulig avtalt forhøyet ansvarsgrense er ivaretatt gjennom utkastet § 282 nr. 1; krav til å påføre forhøyet ansvarsgrense får nærmest karakter av en «påminner» siden normaltilfellet 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 Rotterdamreglene, særlig i lys av rådende dokumentpraksis hvor slik opplysning ofte forutsettes inntatt. Temaet er imidlertid drøftet i forarbeidene,[127] og man valgte å unnlate et 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 Rotterdamreglene artikkel 31, 1 (utkastet § 291 nr.1) 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 Rotterdamreglene. Dette innebærer at Rotterdamreglenes ansvarsregime derved gis anvendelse på avtalegrunnlag ved domstolsbehandling i stater som ikke har tiltrådt konvensjonen.[128]

Nr. 4 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 § 304 nr. 3 samt §§ 305–307. 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 nr. 2 bokstav (a).

Nr. 4 bokstav (a) fastslår at slik undersøkelsesplikt er begrenset til «en rimelig, ekstern besiktigelse av godset» og svarer til sjøloven § 298 første ledd første punktum. Bokstav (b) omhandler det tilfellet at transportøren foretar godsbesiktigelse utover en ekstern besiktigelse som omtalt i bokstav (a). Ved slik ytterligere besiktigelse krever opplysningsplikten at transportøren anmerker de faktiske mangler som måtte bli avdekket.[129] Bokstav (b) har sitt motstykke i sjøloven § 299 tredje ledd annet punktum.

Nr. 5 er basert på Rotterdamreglene artikkel 3 og fastslår at opplysningene i nr. 1 bokstav (b), c) og d) skal være skriftlige, og at skriftlighetskravet kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

---

[127] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.62 side 5 og A/CN.9/594 side 57-58.

[128] Se forøvrig om den tilsvarende begrunnelse knyttet til Haag-Visbyreglene NOU 1993:36 side 46 og 52.

[129] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 135-36.

15.56 Til § 302 Hvem som skal regnes som transportøren

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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.

Nr. 1 er ment å forhindre at kontraherende transportør (typisk linjerederi) dekker seg bak såkalt IoC-klausul (Identity 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 innbefraktede 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 (rederiet for linjens innbefraktede skip) som alternative ansvarssubjekter, jf. sjøloven § 286 og utkastet § 276. I tillegg ble i 1994 denne beskyttelsen utbygget gjennom sjøloven § 295, inntatt som utkastet § 302 nr.4. 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.

Nr. 2 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.

Nr. 3 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, f.eks. dersom transportøren inntatt i transportopplysningene beror på en feiltakelse.

Nr. 4 har ingen parallell i Rotterdamreglene, men er en direkte videreføring av sjøloven § 295 om skipsførerkonnossement. 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 (dvs. bortfrakter av det innbefraktede skipet).[130] Ved å bidra til klargjøring av transportørens identitet ved innbefraktet tonnasje, vil bestemmelsen fungere som nyttig supplement til identitetsbestemmelsene ellers i paragrafen.

15.57 Til § 303 Signering

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

Annet ledd gir samme regel for elektroniske signaturer. Det typiske vil være en signatur som binder transportøren som sådan. I tilfelle skal det oppgis hvem som taster inn koden som knytter den elektroniske signaturen til transportdokumentet. Alternativt kan en bruke en personlig signatur med klausulen «etter fullmakt».

15.58 Til § 304 Mangler i transportopplysningene

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 39. Deler av bestemmelsen mangler motstykke i sjøloven.

Nr. 1 svarer til sjøloven § 297 og slår fast at mulig manglende opplysninger i dokumentet ikke berører dokumentets rettslige karakter eller gyldighet. Dette har betydning bl.a. for Rotterdamreglenes gradering av ulike dokumenttyper hvor graderingen kan være bestemmende for partenes rettighetsposisjoner, f.eks. ved utlevering av gods og lastesidens råderett under transport, se utkastet §§ 310–312a og 319.

Nr. 2 mangler parallell i sjøloven men antas å fylle en praktisk viktig funksjon. Ved omsetning av transportdokumenter vil opplysning om tidspunkt

[130] NOU 1993:36 side 45.

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 bakgrunnsløsninger 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 omborddokument skal forstås som datoen for sluttført 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 f.eks. en løsrevet dato ment som utstedelsesdato blir bedømt som innlastings- eller mottaksdato.

Nr. 3 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 ombordlasting. Denne legalløsningen har betydning for dokumenterververs rettsstilling, jf. utkastet §§ 306–307.

15.59 Til § 305 Merknader om godsopplysningene

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 § 306 bokstav (a). For det annet har anmerkningene en varselsfunksjon overfor tredjeperson 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 § 306 bokstav (b) og (c), eller transportørens villedningsansvar, jf. utkastet § 307. 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 bakgrunnen for disse reglene er som følger: I den kjøpsavtale som normalt ligger til grunn for transporten vil bl.a. 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 fremvisning og overlevering av transportdokumentet. Transportdokumentet får derved en helt sentral kjøpsrettslig funksjon og selger vil normalt være avhengig av å kunne fremvise 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 bl.a. 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 salgsavtalen. 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 fremgår av dokumentet.

I dette bildet kan transportøren få et dilemma. På den ene side er han underlagt undersøkelses- og opplysningsplikt for dokumentpåtegningers riktighet overfor fremtidige 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 f.eks. 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, f.eks. 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 bestemmelser 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 den har også en noe annen utforming ved at utgangspunkt tas i transportørens reservasjonsrett overfor avsender (selger), snarere enn i transportørens opplysningsplikt overfor dokumenterverver (kjøper), som sjøloven § 298. Med tanke på sanksjoner mot forsømt anmerkning vil imidlertid begrepsparet 'plikt/rett' være sammenfallende, og i det følgende benyttes begge betegnelser.

Paragrafen er bygget opp slik at nr. 1 inneholder hovedregelen for transportørens reservasjonsplikt/-rett mens nr. 2–4 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.

Nr. 1 omhandler hvilke transportopplysninger reservasjonsplikten/-retten 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 bokstav (a) nevnes tilfelle av transportørens faktiske kunnskap om opplysningers uriktighet mens bokstav (b) angir en aktsomhetsplikt for hva transportøren i så måte burde forstå var uriktig. Så langt svarer paragrafen til sjøloven § 298.

Nr. 2 er en innledning til de nærmere typetilfeller av reservasjonsplikt/-rett som omhandlet i tredje og fjerde ledd, med sondring mellom tilfeller hvor godset i utgangspunktet er tilgjengelig eller utilgjengelig for besiktigelse.

Nr. 3 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 bokstav (a) og (b).

Bokstav (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 skipets 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».[131]

Bokstav (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».

Bokstav (a) og (b) svarer til gjeldende rett: Sjøloven § 298 annet punktum omhandler tilfeller hvor transportøren har grunn til å tvile på opplysningers riktighet (jf. bokstav (b)) og tilfeller hvor riktigheten ikke med rimelighet lar seg kontrollere (jf. bokstav (a)). Det aktuelle forbehold skal i så fall gi uttrykk for «dette». 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».[132] Det danske sjølovutvalget synes å ville godta generelle forbehold her.

Nr. 4 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 iaktta.

Bokstav (a) (i) regulerer sistnevnte tilfeller hvor det altså generelt kan tas uspesifisert forbehold, f.eks. «One container, said to contain x packages of cigarettes». Bokstav (a) (ii) regulerer tilfeller hvor transportøren likevel besitter konkret kunnskap om godset og hvor opplysningsplikten da pålegger ham å gjøre anmerkning, forsåvidt i samsvar med nr. 3 bokstav (b).

Bokstav (b) gir særskilt regulering av anmerkning om konteineres vekt. I henhold til bokstav (b) (ii) kan generelt forbehold tas dersom trans-

---

[131] Se forøvrig Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 308 fg.

[132] Se Falkanger og Bull l.c. side 307, se også NOU 1993:36, side 47 og 48.

portøren ikke har rimelig mulighet til å foreta veiing. Bokstav (b) (i) gjelder særtilfeller hvor transportøren i transportavtalen kan ha påtatt seg å veie konteineren og å påføre vekten i transportopplysningene. Bestemmelsen er noe uklart formulert (i originalteksten) men må trolig forstås slik at dersom konteineren til tross for plikt til veiing likevel ikke veies, må det være adgang til å ta forbehold som «One container …, said to weigh x tons» – utfra tanken om at dette gir dokumenterverver varsel om at konteineren ikke er veid av transportøren. Etter omstendighetene kan det så tenkes at mottaker/avsender fremmer separat erstatningskrav dersom tap skulle være lidt som direkte følge av transportøren har forsømt sin plikt til å veie.

Nr. 5 er basert på Rotterdamreglene artikkel 3 og fastslår at forbeholdet i fjerde ledd bokstav (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 § 301 nr. 1 bokstav (d).

15.60 Til § 305a Regressavtaler

Første ledd viderefører sjøloven § 300 annet ledd og har intet motstykke i Rotterdamreglene. 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, jf. utkastet § 307. Etter omstendigheten kan opplysninger om slik indemnitetserklæring styrke lastesidens stilling også ved bedømmelsen av adgang til bevisavskjæring, jf. utkastet § 306.

Annet ledd svarer til sjøloven § 301 annet ledd, og har heller ikke noe motstykke i Rotterdamreglene. Denne bestemmelsen ble i 1994 tatt inn etter modell fra Hamburgreglene, og sier at transportøren taper sitt regresskrav dersom han selv var i ond tro med hensyn til avsenders feilaktige transportopplysninger. Dette følger av alminnelige rettsgrunnsetninger (jf. Rotterdamreglene artikkel 2), og det ligger også implisitt i utkastet § 307 vedrørende bortfrakters villedningsansvar. Reglene om tap av regressrett har lang tradisjon i norsk rett, uavhengig av lovbestemmelsen innført i 1994.[133]

15.61 Til § 306 Transportopplysningenes beviskraft

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 tredjeperson som har ervervet dokumentet i god tro med hensyn til transportopplysningenes riktighet. I førstnevnte situasjon gir dokumentet grunnlag for en presumsjon for at transportopplysningene er riktige («prima facie» bevis), men dette hindrer ikke at transportøren fører motbevis og godtgjør annet. I forhold til tredjeperson er transportopplysningene avgjørende slik at transportøren er avskåret fra å føre motbevis. Konsekvensen av slik avskjæring av motbevis er det såkalte fingerte transportansvar.[134]

Komiteen har på ett punkt vært i tvil om hvordan Rotterdamreglenes bestemmelse skal forstås i forhold til sjøloven. Dette gjelder det nærmere innhold av bevisavskjæringsreglene 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 sjølovens forarbeider:

> «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.»[135]

[133] Se bl.a. Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utgave, Oslo 1952) side 441-442 og NOU 1993:36 side 49.

[134] Se Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 309-311.

[135] NOU 1993:36 side 48.

Et slikt innløsningskrav følger ikke direkte av Haag-Visbyreglene artikkel 3 nr. 4 som sjøloven er basert på. Et slikt krav følger heller ikke av ordlyden i Rotterdamreglene artikkel 41 nr. 2 (utkastet 306 nr. 2) som for negotiable dokumenters vedkommende er likelydende med Haag-Visbyreglene. Innløsningskravet ble ved lovendringen i 1994 begrunnet i en formodning om at et slikt krav måtte innfortolkes i Haag-Visbyreglene på bakgrunn av den engelske «estoppel»-lære, som Haag-Visbyreglene ble antatt å være utslag av.[136]

Komiteen stiller seg noe tvilende til om daværende Sjølovkomites antagelse 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-Visbyreglene internasjonalt å være forstått uten noe slikt innløsningskrav.[137]

Under konvensjonsforhandlingene ble det reist spørsmål om å supplere teksten med tilleggskrav om «reliance» hos dokumenterverver, men forslaget fikk ikke gjennomslag.[138] Siden Rotterdamreglene på dette punkt viderefører Haag-Visbyreglenes 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 tredjeperson (dokumenterverver) har lidt tap ved å stole på transportopplysningene. Det kreves ikke at tredjeperson må ha betalt eller på annen måte disponert i tillit til opplysningene. For eksempel kan tredjeperson ha vært ytt kreditt slik at oppgjør først skjer på et senere tidspunkt.

Bokstav (a) 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 § 301 nr. 1 og nr. 2 bokstav (a). Bevisregelen er her likevel kun en presumsjonsregel. 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.

Bokstav (b) omhandler tilfeller hvor dokumentet er overdratt fra avsender og til tredjeperson som er i god tro med hensyn til transportopplysningene påført dokumentet. Med «tredjeperson» menes her dokumentinnehaver som er en annen enn den part dokumentet opprinnelig ble utferdiget til (avsender); se forøvrig diskusjonen rundt begrepsbruken «holder»/ «consignee»/ «third party» i forarbeidene.[139] Overfor slik godtroende tredjeperson 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 tredjeperson har innløst dokumentet i tillit til opplysningene påført, jf. merknadene foran. Det er tilstrekkelig at tredjeperson er i god tro med hensyn til opplysningenes riktighet.[140]

Bestemmelsen er innholdsmessig noe utvidet i forhold til sjøloven ved at det i bokstav (b) punkt ii) inntas uttrykkelig regulering for godtroerverv ved recta-dokumenter. Bestemmelsen følger hovedtanken for ordinære omsetningsdokumenter i bokstav (a) men understreker det særlige poeng ved recta-dokumenter om at det er den utpekte mottaker og dennes gode tro ved ervervelsen av dokumentet som beskyttes gjennom bevisavskjæringsregelen. En slik likestilling av omsetningsdokumenter og recta-dokumenter hva gjelder godtroekstinksjon og bevisavskjæring avviker noe fra ordinære ekstinksjonsregler i gjeldsbrevlæren (med recta-dokumenter som «enkelt gjeldsbrev»). Regelen er imidlertid motivert i de praktiske hensyn til beskyttelse av mottaker under recta-dokumenter, og gjeldsbrevlovens ekstinksjonsregler (gjeldsbrevloven 17. februar 1939 nr. 1) gir uansett neppe en treffende parallell til reglene for bevisavskjæring.[141]

Bokstav (c) 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.[142] Bestemmelsene må ses på bakgrunn av bransjepraksis hvor sjøfraktbrev i stor utstrekning erstatter konnossementer/negotiable dokumenter.[143] Det er derfor behov for nærmere regulering av sjøfraktbrevets bevisvirkning. Bestemmelsen oppstiller en bevisavskjæ-

[136] NOU 1993:36 side 48.

[137] Jf under engelsk rett Cooke m.fl.:Voyage Charters (London 2007) side 460 og 466.

[138] UNCITRAL dokument A/CN.9/616 side 13-16, para 52 og 56.

[139] UNCITRAL dokument A/CN.9/642 para 11.

[140] For et tilfelle hvor kravet til god tro ikke ansås oppfylt, se ND 1998.84 FH, omtalt i Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 309-310.

[141] UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 53, samt ovenfor i 11.

[142] Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 318-19.

[143] UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 46.

ringsregel med et noe mindre omfang enn for negotiable dokumenter og recta-dokumenter.

Av *punkt i)* 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 § 301nr. 1. Med hensyn til slike opplysninger er tanken at transportøren har en avdempet undersøkelses- og opplysningsplikt. *Punkt ii)* gir nærmere presisering av opplysningsplikten med hensyn til detaljer ved beskrivelsen av konteinere i linjefart. *Punkt iii)* omhandler de praktisk viktige tilfeller hvor kapteinen har forsømt å gjøre anmerkning om godsets synlige tilstand, og i så måte er transportørens undersøkelse- og opplysningsplikt den samme som for negotiable dokumenter.

Bestemmelsen foranlediger enkelte tilleggsmerknader:

Når det i bestemmelsen vises til § 301/artikkel 36 nr. 2, omfatter dette ikke bare anmerkning om godsets tilstand men også opplysninger om lastedato mv. 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 § 307. Det kan synes som konvensjonens detaljarbeid på dette punkt ikke er helt tilfredsstillende.[144]

Videre oppstår spørsmål om innløsningskrav knyttet til bevisavskjæring og god tro, jf. diskusjonen foran. For negotiable dokumenter lyder konvensjonsteksten i artikkel 41 bokstav (b) (i): «... a negotiable document ... that is transferred to a third party acting in good faith». For sjøfraktbrev i artikkel 41 bokstav (c) tilføyes en passus som peker i retning av innløsningskrav: «... a consignee that in good faith has acted in reliance on … the contract particulars ...».[145] Av forarbeidene fremgår at man på et sent stadium drøftet en mulig harmonisering av de ulike formuleringene, men da unnlot å gjøre det fordi teksten 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 recta-dokumenter, men for sjøfraktbrev.[146] En slik avvikende løsning for de to dokumenttyper er etter komiteens syn uheldig, både rettsteknisk og kommersielt, men i lys av ordlyd og forarbeidsuttalelser synes løsningen likevel å måtte legges til grunn.

15.62 Til § 307 Ansvar for villedende transportopplysninger

Bestemmelsen viderefører sjøloven § 300 og er ikke konvensjonsbestemt. Den gir en alternativ måte å beregne tapet på ved gale opplysninger i konnossementet. Bestemmelsen er nødvendig for å få en effektiv sanksjon i tilfelletapet på grunn av feilbeskrivelsen har sammenheng med at en part har innrettet seg i tillit til dokumentet, f.eks. ved å betale mot det («innløse det»). Hadde opplysningene i dokumentet vært riktige, ville parten kanskje i stedet benyttet seg av en rett under rembursen eller salgsavtalen til å avvise det. Slik sett kan en ellers ubetydelig feilopplysning i konnossementet – f.eks. lastedatoen – få store konsekvenser.

Den som krever erstatning kan velge å bygge på regelen i § 306 eller regelen her. Etter § 306 skal erstatningen beregnes slik at skadelidte får det han skal etter transportdokumentet. Etter bestemmelsen her skal erstatningen beregnes slik at skadelidte blir stilt som om han aldri hadde betalt mot transportdokumentet.[147] Hva som gir best uttelling kan variere etter omstendighetene. Utkastet § 306 brukes typisk der lasten er feilbeskrevet, mens utkastet § 307 typisk brukes der transportdokumentet er feildatert.

Regelen i utkastet § 308 første ledd inneholder, som sjøloven § 300, to subjektive kriterier. For det første kreves det at transportøren ikke har oppfylt sine omsorgsplikter etter utkastet § 305 når det gjelder å varsle i transportdokumentet om at opplysningene i det er eller kan være gale.[148] Noe garantiansvar for opplysningene er det ikke tale om. For det andre kreves det at transportøren har eller burde ha innsett at transportopplysningene var villedende for tredjeperson. Det siste kriteriet kan f.eks. få selvstendig betydning dersom det for transportøren synes å være helt på det rene at

[144] Se bl.a. UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.101 note 97.

[145] Uthevingene er tilføyd her.

[146] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 140-142.

[147] Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 311-313.

[148] Falkanger og Bull l.c. side 312. I Selvig: Fra kjøpsretten og transportrettens grenseland (Oslo 1975) side 158 hevdes det at ansvar etter (forløperen for) denne bestemmelsen betinger at transportøren må ha hatt «kjennskap til at konnossementet inneholdt uriktige opplysninger av betydning for tredjemann og derfor burde ha innsett at konnossementet var villedende for ham.» Dette synet er imidlertid ikke reflektert i etterfølgende lovforarbeider. Sjølovkomiteen er kjent med at den danske sjølovkomiteen diskuterer om det skal bygge på Selvigs syn.

dokumentet ikke skal omsettes til en tredjeperson eller at en slik tredjeperson i tilfelle ville ha god kjennskap til godsets virkelige beskaffenhet.

Etter gjeldende rett er ansvaret for villedende konnossementsopplysninger etter sjøloven § 300 ubegrenset, idet det har vært antatt at det faller utenfor begrensningsfeltet etter sjøloven og konvensjonene den bygger på. Hensynet til en godtroende tredjeperson taler også for at man ikke skal kunne begrense ansvar for gale opplysninger i transportdokumentet som er gitt uten forbehold. Etter Rotterdamreglene er imidlertid alt ansvar etter konvensjonen begrenset i artikkel 59 (jf. utkastet § 282), og det er klart at ansvar for feilaktige opplysninger i transportdokumentet etter artikkel 31 og 36 (utkastet §§ 291 og 301) er ansvar etter konvensjonen som kan begrenses.[149] Gale opplysninger i seg selv vil ikke kunne medføre ubegrenset ansvar (med mindre vilkårene for ansvarsgjennombrudd foreligger etter utkastet § 284).

Brudd på en forpliktelse i tillegg til Rotterdamreglene kan imidlertid sanksjoneres med ubegrenset ansvar. Dette er bakgrunnen for at annet punktum statuerer ubegrenset ansvar når transportøren i tillegg til å ha brutt pliktene etter første punktum «ikke har gjort det som er mulig for å hindre at tap oppstår på grunn av de villedende transportopplysningene».

En forpliktelse av det siste slaget er ikke en plikt etter Rotterdamreglene, og et brudd på denne kan således sanksjoneres med ubegrenset erstatningsansvar. I formuleringen av bestemmelsen er det i tråd med dette lagt vekt på at plikten til å hindre at tredjeperson skal lide skade skal fremstå som en selvstendig plikt utover konvensjonens plikter og for så vidt også ut over det som følger av sjøloven § 300.

Har transportøren først utstedt transportdokument med uriktige opplysninger må transportøren ta alle mulige forholdsregler for å hindre tap. Blant annet må alle kjente parter som kan lide tap, varsles i tide, f.eks. avsender, mottaker og dokumentinnehaver. Det spiller ingen rolle om partene fremgår av transportdokumentet. Alternativt kan tap forhindres ved at feilen blir rettet.

Det kan hende at det ikke er mulig for transportøren å få varslet eller rettet feilen, f.eks. fordi de involverte ikke vil oppgi navn på rembursbank eller kjøpere eller på annen måte ikke vil medvirke. I så fall må det anses som umulig for transportøren å hindre tap. Vilkårene for ubegrenset ansvar er da ikke til stede; plikten etter annet punktum går ikke lenger enn til å gjøre det som er mulig. Men begrenset ansvar etter første punktum kan stadig gjøres gjeldende.

For at transportøren skal unngå ubegrenset ansvar, må det imidlertid virkelig dreie seg om et tilfelle der man anser det som umulig for transportøren å forhindre tap. Det er ikke tilstrekkelig at det er kostbart eller tungvint å hindre tap. Hva som er mulig, avgjøres etter vanlige bevisregler.

Transportørens plikt til å hindre at tap oppstår inntrer med det samme transportdokumentet er utstedt. Tiltak for å hindre tap må derfor iverksettes så snart som mulig.

Bestemmelsen er i realiteten en lovfesting av generelle erstatningsrettslige regler om ansvar ved å gi feilaktige opplysninger som hjemmelspersonen burde forstå er egnet til å påføre tredjeperson 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 § 306. Det er snarere tale om erstatning for såkalt negativ kontraktsinteresse (eller mer treffende; negativ innløsningsinteresse), dvs. tredjeperson har krav på å bli stillet som om transportørens opplysningsplikt var overholdt.[150]

Den praktiske betydning av ansvarsgrunnlaget er primært knyttet til transportørens svikaktige antedatering av lastetidspunktet påført dokumentet, jf. utkastet § 301 nr. 2 bokstav (c) og § 304 nr. 2. Tidspunktet for sluttført lasting er av sentral betydning for kjøpers/dokumenterververs betalingsplikt i den underliggende salgskontrakt, og en selger/avsender vil derfor kunne ha en 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 regelen om fingert transportansvar og avskjæring av motbevis ofte ikke være tilstrekkelig til å regulere forholdet.

Siden Rotterdamreglenes 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 f.eks. 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 erstatningsre-

[149] Se UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.101, note 169 og A/CN.9/645 para 189 og 200-203.

[150] Se nærmere Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 311-13.

gler. 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.

15.63 Til § 308 Plikt til å ta imot godset

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 § 315, eller å innhente utleveringsinstruks fra rådighetshaver etter utkastet §§ 3010, 311 og 312a.

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.[151] I stedet måtte godset mottas og oppbevares for selgers regning, jf. kjøpsloven nr. 27/1988 § 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.[152] 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»,[153] 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.[154] 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[155] 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. 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. I engelsk rett er common law- regelen om plikt for mottaker til å ta utlevering innen rimelig tid ikke blitt anvendt på mottaker i trampfart fordi transportøren (bortfrakter) her hadde befrakter å holde seg til.[156] Lignende synspunkt gjør seg gjeldende i norsk rett. En annen sak er at krav mot befrakter etter omstendighetene kan gjøres gjeldende overfor mottaker, f.eks. 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 § 316.

15.64 Til § 308a 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

[151] UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 69.
[152] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 151.
[153] Uthevingen er tilføyd her.
[154] Sturley m.fl.: The Rotterdam Rules (London 2010) side 245.
[155] NOU 1993:36 side 32.
[156] Tradigrain SA & Ors v King Diamond Marine Ltd ('The Spiros C'), [2000] Lloyd's Rep. 319.

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 nr. 27/1988 § 39 tredje ledd.[157] Bestemmelsen har videre en transportrettslig side: mottaker bør ha rimelig adgang til å undersøke godset før mottak bl.a. fordi han etter utkastet §§ 320f nr. 2 og 320g første ledd kan bli ansvarlig for frakt og andre krav ved å kreve utlevering eller ta imot godset.

Bestemmelsen har ingen direkte parallell i Rotterdamreglene, men er livfullt forenlig med disse ved at krav på undersøkelse av godset må antas å følge råderetten som omtalt i utkastet § 318 nr. 1 bokstav (a).

15.65 Til § 309 Plikt til å bekrefte mottak

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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.[158] Den svarer til sjøloven § 304 for de tilfeller hvor konnossement (negotiabelt dokument eller recta-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.[159] 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 Rotterdamreglene artikkel 3 og fastslår at bekreftelsen av mottak skal være skriftlig og at skriftlighetskravet kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

15.66 Til § 310 Utlevering uten negotiabelt transportdokument

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 45 og må ses i sammenheng med de påfølgende §§ 311–312a. 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 § 312) 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 instrukser innhentes fra rådighetshaveren, se utkastet § 318. Utlevering av godset i henhold til slik instruks anses som rettmessig utlevering (likevel med visse forbehold, se merknadene til utkastet § 312a).

Løsningen med innhenting av instruks må forstås som en valgrett 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 § 315.

Løsningen med innhenting av instruks innebærer endring av gjeldende rett for de tilfeller hvor recta-dokumenter (utkastet § 311) og negotiable dokumenter (§§ 312 og 312a) 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 § 308. 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 § 315, 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 § 319 nr. 1 bokstav (a), en løsning som svarer til sjøloven § 308 annet ledd.

[157] Se videre NOU 1993:36 side 32 og 69.
[158] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 165.
[159] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 166.

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 § 308. Formuleringen kan synes noe uheldig siden det å «kreve» i utkastet § 308 ikke har samme betydning som å «kreve» i bestemmelsen her. Tanken er at når krav på utlevering skjer etter utkastet § 308, inntrer 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 § 308) 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 sluttføre kontraktsoppfyllelsen ved å følge slik instruks. Hvem som er rådighetshaver fremgår av utkastet §§ 218 og 219.

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 § 319 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 § 251 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 instrukser siden medvirkningssvikt fra mottaker ofte vil bety at avsenderens kjøper (den utpekte mottaker) ikke har oppfylt sine kjøpsforpliktelser. Avsenderen vil da ha interesse av 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 …»[160] innebærer at utleveringen ikke fritar transportøren for andre plikter etter transportavtalen, f.eks. å svare erstatning for skade på godset.

15.67 Til § 311 Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 dette kapitlet. Som ved sjøfraktbrev (utkastet § 310) 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 recta-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.[161]

For norsk rett er stillingen at recta-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 fremvisning av dokumentet, innebærer det endring av gjeldende rett. En slik endring kan nok medføre at recta-dokumentet svekkes som lasterepresentativ (verdipapir), men det gjelder forsåvidt også til en viss grad ordredokumen-

[160] Uthevingen er tilføyd her.

[161] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 209-211 og A/CN.9/WG.III/WP.68.

ter (se utkastet § 312a). På sikt er det godt mulig at sjøfraktbrev vil fortrenge recta-dokumenters nåværende bruk, siden adgangen til alternativ utlevering under de to dokumenttyper etter utkastet er nær sammenfallende.

Verken sjøloven eller konvensjonen regulerer ikke-negotiable elektronisk innløsningsdokumenter. For fullstendighets – og enkelhets – skyld er elektroniske dokumenter og papirdokumenter likevel behandlet på samme måte i utkastet,

Det fremgår av innledningsordene i bestemmelsen at recta-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 recta-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.[162] For norsk rett er det etter sjøloven 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 § 310.

I *bokstav (a)* reguleres tidspunktet for utlevering og det krav transportøren kan stille til at mottaker legitimerer seg som rette vedkommende. En forskjell foreligger likevel ved at det her, i motsetning til utkastet § 310, 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 recta-dokument vil dokumentinnehaveren være rådighetshaver (utkastet § 319 nr. 2 bokstav (a)). 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 § 310 bokstav (c). Følgende kan likevel tilføyes: Avhengig av Rotterdamreglenes 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 recta-dokumenter ubetinget innløsningsfunksjon. Det er her verdt å bemerke at transportøren ikke har krav på sikkerhetsstillelse fra instruksgiver (se derimot utkastet §§ 312a og 320 nr. 3). Etter omstendighetene kan nok dette medføre at transportører velger å legge opp godset i henhold til utkastet § 315 snarere enn å basere seg på ansvarsfri utlevering etter innhentet instruks.

15.68 Til § 312 Utlevering ved negotiabelt transportdokument

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 47 nr. 1 mens artikkel 47 nr. 2 er skilt ut som egen bestemmelse i utkastet § 312a. Utkastet § 312 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 dokument er utstyrt med utleveringsklausul, jf. utkastet § 312a.

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 § 312a bokstav (c) til (e)) ville gi en egnet praktisk og rettslig løsning.[163] 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 § 312a), 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 frem i tide for å fungere som innløsnings-

[162] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 212-215 og A/CN.9/645 para 154-156.

[163] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 168-182.

papir, vil bransjen velge å benytte den nye konstruksjonen med negotiabelt dokument med utleveringsklausul (utkastet § 312a).

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 § 312 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 fremviser et ihendehaverdokument eller ordredokument og som i tillegg, på transportørens anmodning, legitimerer seg som rette vedkommende. Dette samsvarer med sjølovens løsning selv om sjøloven ikke like klart uttrykker pliktelementet på transportørens side; i sjøloven § 302, jf. § 304 fremgår 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.[164]

Bokstav (c) svarer til sjøloven § 302 annet ledd første punktum. Utkastet inneholder en tilføyelse i forhold 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 fremgår 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.

[164] Se nærmere NOU 1993:36 side 88.

15.69 Til § 312a Utleveringsklausul

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 §§ 310 og 311 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 § 282), mens feilutleveringsansvaret etter sjøloven er ubegrenset. Til dette kan igjen tilføyes at transportøren gis rett til skadesløsholdelse fra instruksgiveren for sitt utleveringsansvar, noe som betyr at retten til ansvarsbegrensning forsåvidt 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

§ 315. 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 innledningsordene til bestemmelsen fremgår det 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 § 310 bokstav (a) og (c), jf. § 311 bokstav (a) og (b).

Bokstav (c) gir transportøren adgang til skadesløsholdelse og sikkerhetsstillelse for den eksponeringen som det å etterkomme en 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) til (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.[165] En slik konstellasjon kan forsåvidt 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.[166] 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 den engelske Carriage of Goods by Sea Act 1992 men uten at det redegjøres nærmere for bakgrunnen for dette.[167]

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 det, også når det ikke skjer ved innløsning av originaldokument.[168] 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 1992 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 salgsavtalen eller rembursavtalen som danner grunnlaget for dokumentervervet.

Det er altså denne modellen hentet fra engelsk rett som reflekteres i Rotterdamreglene. I en norsk tradisjon kan løsningen synes noe fremmed. Hos oss er det ikke grunnlag for noen rettslig sondring rundt verdipapirets karakter ettersom dokumenterverv har skjedd før eller etter utlevering.[169] Det forutsettes 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.

Mens bokstav (d) gjelder tilfeller hvor dokumentinnehaver etter omstendighetene kan ha krav mot transportøren for annet enn feilutlevering (f.eks. 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 opp-

[165] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 179.

[166] von Ziegler m.fl.: The Rotterdam Rules 2008 (Austin 2010) side 210 og Sturley m.fl.: The Rotterdam Rules (London 2010) side 270.

[167] UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 87, se også Diamond, The Rotterdam Rules, LMCLQ 2009 side 520.

[168] Se Enichem Anic SpA v Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini), [1990] 1 Lloyd's Rep. 252 med omtale av eldre domspraksis.

[169] Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utgave, Oslo 1952) side 455.

står på dokumentinnehaverens hånd som når ervervet (unntaksvis) skjer i god tro etter at utlevering er skjedd.

Artikkel 47 nr. 2 er ikke ment å regulere erstatningskrav som ikke knytter seg til posisjonen som ihendehaver av transportdokumentet.[170] En som har betalt mot dokumentet før utleveringen av lasten er derfor ikke prinsipielt avskåret fra å kreve tapet sitt erstattet. Men dette vil være et vanlig erstatningskrav, som ikke knytter seg til dokumentet. Slike erstatningskrav kan ha mye for seg om transportøren ellers ville fått en uberettiget berikelse fordi ingen kan gjøre lasteskadekrav gjeldende etter utkastet § 312a. Dette kan være slik når en som har mottatt lasten allerede har blitt kompensert ved prisavslag av selgeren sin.

15.70 Til § 313 Flere dokumentinnehavere

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 303 og har ingen parallell i Rotterdamreglene. 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 recta-dokumenter etter utkastet § 311 og negotiable dokumenter etter utkastet §§ 312 og 312a. 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.

15.71 Til § 314 Utlevering når transportdokumentet er kommet bort

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 305 og har ingen parallell i Rotterdamreglene. Som for utkastet § 313 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-Visbyreglene. På samme måte vil mortifikasjon ha begrenset betydning etter Rotterdamreglene 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.

Bestemmelsens annet ledd er strengt tatt et avvik fra utleveringsreglene i Rotterdamreglene, men det har neppe vært mening hos konvensjonskonsipistene å hindre mortifikasjon etter nasjonal rett.

15.72 Til § 315 Uavhentet gods

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 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 §§ 310, 311 og 312a, 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 § 318 nr. 1 bokstav (b). De nærmere vilkår for transportørens adgang til opplegging følger av bokstavene (a) til (e).

Bokstav (a) gjelder tilfeller omhandlet i utkastet § 308, 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 §§ 310, 311 og 312a ikke lar seg innhente, enten fordi den instruerende part ikke lar seg oppspore eller fordi vedkommende unnlater å gi utleveringsinstruks eller ikke gir tilfredsstillende instrukser, f.eks. ved at krav til sikkerhetsstillelse etter utkastet § 312a bokstav (c) ikke oppfylles.

[170] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 179.

Bokstav (c) oppstiller som alternative vilkår «kan eller må» nekte utlevering etter utkastet §§ 309 til 312a. Alternativet «må» (nekte utlevering) er forbeholdt tilfeller av negotiable dokumenter hvor mottaker ikke legitimerer seg som rett vedkommende, jf. utkastet § 312 bokstav (b). I de øvrige tilfeller etter utkastet §§ 310, 311 og 312a oppstilles «kan»-regler. Dette betyr bl.a. at transportøren har valgretten mellom å legge opp godset eller innhente utleveringsinstruks etter systemet i utkastet §§ 310, 311 og 312a. Det betyr også at transportøren har valgretten 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 §§ 310 og 311 bokstav (a) og § 312a 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 § 273 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 § 315 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 § 315 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) til (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. Som eksempel på hva som kan være slike «andre grunner» nevner konvensjonsforarbeidene dårlig vær som forhindrer utlevering.[171] 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, så som når 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 bestå i anløp til alternativ havn for sluttføring av transporten, se utkastet § 286 annet ledd og § 318 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 §§ 316 og 320g 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 forsåvidt 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 §§ 310 og 311 bokstav (b) og 312a 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. Transpor-

[171] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 162-165.

tøren er altså ikke underlagt det ansvarsregime (skyldansvar ved omvendt bevisbyrde) som gjelder under transportørens ansvarsperiode, jf. utkastet § 273. Bakgrunnen for det lempeligere ansvarsregimet 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 Rotterdamreglene 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.

15.73 Til § 316 Tilbakeholdsrett

Paragrafen er en direkte videreføring av sjøloven § 270 og har ingen parallell i Rotterdamreglene som overlater spørsmålet om transportørens sikkerhetsrett (tilbakeholdsrett) til nasjonal rett, se Rotterdamreglene artikkel 49.

Paragrafen fastslår at transportøren har tilbakeholdsrett i godset til sikkerhet for de krav som kan gjøres gjeldende mot mottaker etter utkastet §§ 320f og 320g 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 § 315 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 omfattes av mottakers ansvar etter utkastet §§ 320f og 230g. Etter omstendighetene kan derimot slik lien-rett gis virkning for de krav som sikres ved tilbakeholdsrett etter paragrafen her.

15.74 Til § 317 Avsenderens ansvar for frakt mv

Bestemmelsen er en direkte videreføring av sjøloven § 273 og har ingen parallell i Rotterdamreglene, som ikke omhandler avsenderens betalingsplikt for frakt og andre krav; se også merknadene til utkastet § 296.

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 § 317 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.[172]

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 § 316.

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 § 315 forblir avsenderen ansvarlig i den

[172] NOU 1993:36 side 33-34.

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 salgsproveny, se utkastet § 315 nr. 5.

15.75 Til Rådighetshaverens rettigheter (§§ 318–320d)

Rotterdamreglene inneholder regler som åpner for at eier av godset (rådighetshaver) innenfor angitte grenser skal ha adgang til å gi instrukser 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 vefraktavtalekonvensjonen CMR. Videre er tanken å tilrettelegge for bruk av fremtidig elektronisk kommunikasjon. Råderetten vil typisk dreie seg om adgang til omdirigering av godset under transport, eller å gi instrukser 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 instrukser. Det åpnes videre for at råderetten kan begrenses eller settes til side ved avtale.[173]

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 vegfraktloven nr. 68/1974 § 17). Avsenderen kan her velge enten å utpeke mottaker (tredjepart) som rådighetshaver eller han kan beholde råderetten selv (se utkastet § 319 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 § 319 nr. 3). Ved bruk av negotiable dokumenter er det nettopp et poeng i Rotterdamreglene å bøte på de praktiske problemer ved forsinket fremskaffelse av originaldokumenter for utlevering av gods i lossehavn (utkastet §§ 310 til 312a) og de samme praktiske problemer må da forventes å oppstå ved fremskaffelse av originaldokumenter som vilkår for utøvelse av råderetten under transport. I tillegg kommer de praktiske vansker ved at skipet seiler til havs og fremvisning 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. Under utkastets system kan i prinsippet en situasjon tenkes hvor lasteeier legitimerer seg ved originaldokumenter og gir instrukser i strid med befrakters instrukser under certepartiet. Trolig er det likevel ikke grunn til å overdrive en slik konfliktsituasjon; det må antas at dagens praksis videreføres hvor lasteeiers interesse knyttet til lasten normalt først blir aktuell 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 i den grad dette er tillatt innenfor rammen av utkastet § 320d.

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. vegfraktloven nr. 68/1974 (CMR) ved under-veitransport. I hovedsak synes slikt samspill mellom ulike regelverk å være ivaretatt.[174]

[173] Se generelt om bakgrunnen for reglene bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.21 para 185 og A/CN.9/510 para 56.

[174] UNCITRAL dokument A/CN.9/510 para 55-56, A/CN.9/526 para 101 og A/CN.9/WG.III/WP.21 para 21.

15.76 Til § 318 Utøvelsen av råderett og råderettens omfang

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 instrukser vedrørende lasten under transport, slik som nedkjøling, oppvarming av temperaturømfintlig gods, eller blanding av lasteparseller (ved trampfart), 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 forholdsordrer vil nok enkeltspørsmål kunne oppstå om instrukser 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 m.a.o. ikke tale om noen deviasjon i forhold til planlagt reiserute.[175] 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 stuet på toppen av annet gods;[176] se også utkastet § 319 nr. 1 bokstav (c). Skulle instruksen likevel innebære deviasjon eller ekstraordinære ulemper vil transportøren selvsagt kunne velge å følge instruksen mot tilleggsgodtgjørelse mv., men dette betinger i prinsippet endring av transportavtalen, jf. utkastet § 320.

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.[177] Men råderetten som regulert i utkastet sammenfaller ikke fullt ut med den kjøpsrettslige stansningsretten: En selger med stansningsrett kan risikere ikke å kunne gjøre den gjeldede fordi han ikke også har råderett.

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 § 319 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 mv. Sjøloven § 261 er i sin helhet foreslått videreført som utkastet § 295. Det vil likevel være slik at § 261 tredje ledd omfattes av virkeområdet for utkastet §§ 318 og 320, slik at de sistnevnte bestemmelser vil være styrende for innholdet av utkastet § 295 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 § 319 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.[178] Se den tilsvarende diskusjonen rundt kontraktsbestemt avsenders rettslige stilling i merknadene til utkastet § 293.

Det tilføyes at formuleringen «erstatte mottakeren med en annen person» er mest treffende for

[175] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 15.

[176] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 193 og A/CN.9/594 para 15.

[177] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 14.

[178] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 24.

ikke-negotiable dokumenter (sjøfraktbrev). Her vil rådighetshaveren i utgangspunktet være avsenderen (utkastet § 319 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 recta-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 § 319 nr. 3). Ved recta-dokumenter vil for øvrig dokumentets art innebære at det ikke er tale om å endre navngitt mottaker med annen/ny mottaker (utkastet § 319 nr. 2).

Nr. 2 fastslår at råderetten tidsmessig sammenfaller med transportørens ansvarsperiode.

Under konvensjonsarbeidet ble spørsmålet om råderettens opphør diskutert og ulike løsninger lansert.[179] En løsning gikk ut på å anse råderetten opphørt ved skipets ankomst til lossehavn. En annen løsning gikk ut på å anse råderetten 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 § 320b. Videre kan hensynet til transportørens drift og utleveringspraksis utgjøre en begrensning i råderettens utøvelse, jf. utkastet § 320 nr. 1 bokstav (c).

Et visst misforhold kan imidlertid sies å foreligge ved at utkastet § 308 (Rotterdamreglene artikkel 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 § 320d, og også tilfeller av opplegging av godset (jf. utkastet § 315) ved at rådighetshaveren melder seg før godset er realisert.

15.77 Til § 319 Hvem som skal regnes som rådighetshaveren

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 dokumentinnehav, enten ved recta-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 utpeking 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 varsling av transportøren om overgang av råderetten har sin bakgrunn i at

[179] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 32-36 og 68-71.

transportøren naturlig nok må kjenne til at rådighetsoverdragelse er skjedd, som adressat for de instrukser 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.[180] 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. «Legitimering» i denne sammenheng betyr at rådighetshaveren må vise at han er rette 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 innløsningsdokumenter følger dokumentet, og at rådighetshaveren for å utøve råderetten må legitimere seg ved originaldokumentet, og ved samtlige originaler dersom mer enn en er utstedt.

15.78 Til § 320 Transportørens utførelse av instrukser

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 52 og har ingen direkte parallell i sjøloven. Bestemmelsen må leses slik at nr. 1 gjelder de tilfeller hvor transportøren plikter å etterkomme instrukser ut fra en forutsetning om at instruksen ikke innebærer uakseptable ulemper eller tilleggskostnader, mens nr. 2 etter omstendighetene kan betinge endringsavtale, dvs. transportøren gis adgang til å sette vilkår for å etterkomme instrukser.[181]

Nr. 1 oppstiller vilkårene for transportørens plikt til å utføre instrukser. 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 og på hvilke vilkår instrukser skal utføres.

I bokstav (b) pekes det på at tidspunktet for transportørens mottak av instruksen er det avgjørende ved bedømmelsen av om den med rimelighet kan utføres.

Bokstav (c) setter visse begrensninger for instruksgivingen ut fra hensynet til transportørens uforstyrrede drift.[182] Særlig i linjefart er dette aktuelt; transportøren kan ikke forventes å utføre instrukser som medfører forsinkelse av skipets tidsplan, se også merknadene til utkastet §§ 285c første ledd og 295 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 § 318 nr. 1 bokstav (b)). Utlevering av gods på bestemmelsesstedet reguleres av utkastet §§ 308 til 315.

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 instrukser (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 risikoer 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 risikosfære.

Nr. 3 gir transportøren krav på sikkerhet til dekning av slike kostnader som med rimelighet kan påregnes ved utførelse av instrukser. 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 instrukser såfremt det ikke er grunn til å betvile rådighetshaverens betalingsevne eller -vilje.

Nr. 4 fastslår at transportørens ansvar ved forsømmelig utførelse av instrukser reguleres av det

[180] UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 27-28.

[181] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 192.

[182] Se bl.a. UNCITRAL dokument A/CN.9/594 para 14-15.

ellers gjeldende ansvarsgrunnlag ved transportskader, og gir rett til beløpsbegrensning. Normalt må det imidlertid antas at forsømmelse i utførelse av instrukser vil materialisere seg enten i skade på eller forsinket utlevering av gods, slik at disse ansvarsreglene får direkte anvendelse.

15.79 Til § 320a Utlevering etter instruks

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 §§ 308 fg. er det grunn til å påpeke at selve utleveringsreglene i de to situasjoner (utlevering på bestemmelsesstedet og i mellomhavn) ikke er helt sammenfallende. Bl.a. 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 recta-dokumenter eller dokumenter med utleveringsklausul, utlevering på bestemmelsesstedet skje etter instruks (utkastet §§ 311 bokstav (c) og 312a bokstav (b)), mens utlevering i mellomhavn betinger legitimering ved originaldokumenter (utkastet § 319 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.

15.80 Til § 320b Endringer i transportavtalen

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 54.

Nr. 1 fastslår at bare rådighetshaveren har adgang til å gjøre endringer i transportavtalen med transportøren. Det følger allerede av utkastet § 318 nr. 1 bokstav (b) og (c) at slik endringsrett gjelder retten til å kreve godset utlevert i mellomhavn eller til å erstatte den mottaker som utpekes i transportavtalen med annen mottaker. Men endringsretten kan også omfatte øvrige forhold, med den selvsagte forutsetning at transportøren samtykker i endringen.

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. 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 utkastet § 303.

15.81 Til § 320c Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instrukser eller dokumenter

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 55 og pålegger rådighetshaveren å gi slik informasjon som transportøren med rimelighet trenger for å oppfylle sine plikter etter transportavtalen. Den må ses i sammenheng med øvrig regulering av informasjonsflyt mellom partene, se utkastet §§ 264 og 288. Bestemmelsen svarer til dels til sjøloven § 266 første ledd som gir regler for transportørens innhenting av informasjon eller forholdsordre ved uforutsette hendelser under transporten.

15.82 Til § 320d Fravik etter avtale

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene 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.

15.83 Til Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter (§§ 320e–320h)

Rotterdamreglenes 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.[183] 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 § 320e). Regelen kommer til uttrykk ved at dokumentet legitimerer mottaker til å kreve godset utlevert i lossehavn (utkastet §§ 312 og 312a), men også ved legitimasjonsreglene for utøvelse av råderett ved negotiable dokumenter (utkastet § 319 nr. 3 og 4).

I forhold til sjøloven innebærer reglene om overdragelse av rettigheter (utkastet § 320e) ikke noe prinsipielt nytt. Den samme tankegang er allerede er nedfelt i ulike av lovens bestemmelser, se §§ 292 annet ledd og 302 første ledd samt 299.

Rotterdamreglene gir som nevnt bare regulering av rettighetsovergang ved bruk av negotiable dokumenter. Rettighetsovergang ved bruk av ikke-negotiable dokumenter – sjøfraktbrev og recta-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.[184] En ser det videre slik at reglene for overdragelse av lastesidens råderett (utkastet § 319) nettopp angir de aktuelle prinsipper, herunder at rettighetsovergangen for å få virkning må være varslet transportøren (utkastet § 319 nr. 1 bokstav (b)). Slik varslingsplikt utgjør samtidig den rettsvernshandling som sikrer rettighetserververen bl.a. mot overdragerens kreditorer ved dennes insolvens.

Recta-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 recta-dokumenter, siden de kravsposisjonene som er aktuelle i praksis allerede er regulert (utkastet §§ 308 og 319 nr. 2).

Utover overdragelse av rettigheter inneholder Rotterdamreglene regler for inntreden av betalingsansvar på ihendehavers side, igjen begrenset til bruk av negotiable dokumenter, se utkastet § 320f. 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 § 320g, likevel slik at de negotiable dokumenter unntas ved at disse omfattes av utkastet § 320f.

Enkelte tilleggsmerknader skal gis vedrørende forholdet mellom utkastet §§ 320f og 320g.

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 mv. iht. bestemmelsene. Dette medfører vanligvis ikke at avsenderen går fri, se utkastet § 317.

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 Rotterdamreglenes og sjølovens regulering. Så sant det benyttes transportdokument er det avgjørende om ansvaret fremgår av eller kan utledes av transportdokumentet» (utkastet § 320f nr. 2 og utkastet § 320g første ledd). Det er altså ikke tale om at mottaker overtar ethvert betalingsansvar som måtte påhvile hjemmelsper-

[183] UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 128-129.

[184] Hagstrøm: Obligasjonsrett (2. utgave, Oslo 2011) side 869 fg.

sonen (avsenderen). F.eks. er visse av transportørens krav direkte knyttet til avsenders handlemåte, slik som avsenders ansvar for feilopplysning vedrørende godset (utkastet § 291), 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,[185] 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, bl.a. regelen uttrykt i sjøloven § 299 annet ledd annet punktum om at utestående demurrage-krav fra lastehavn må påføres transportdokumentet for å kunne avkreves mottaker.[186]

Når det gjelder spørsmålet om hvilke handlinger på ihendehavers/mottakers side som utløser betalingsansvar, er svaret noe mer sammensatt. Etter Rotterdamreglene (utkastet § 320f 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 inntrer ved mottak, har bl.a. vært knyttet til temaet rundt prøvetaking av gods, jf. utkastet § 308a. 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. Rotterdamreglenes formulering om å «utøve rettigheter» er ikke like entydig i retning av at mottak utgjør skjæringspunktet (se merknadene til utkastet § 320f 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» (Rotterdamreglene) 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 § 320g.

Den engelske dommen Berge Sisar[187] 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 den engelske 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 Rotterdamreglene i større grad enn sjøloven åpner for at mottaker får godset utlevert uten presentasjon av transportdokumentet, jf. særlig utkastet §§ 311 og 312a. 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 transportø-

[185] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 para 199.

[186] Se generelt Falkanger: The Incorporation of Charterparty Terms into The Bill of Lading, i Grönfors (red.): Six Lectures on the Hague Rules, Handelshögskolan i Göteborg Skrifter 1967:3 side 55-87.

[187] Borealis AB v Stargas Ltd (Bergesen DY A/S third party) (The Berge Sisar) [2001] 1 Lloyd's Rep 663.

ren og mottaker, herunder mottakers mulige betalingsansvar.

15.84 Til § 320e Overdragelse ved negotiabelt transportdokument

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 recta-dokument (til navngitt mottaker uten til ordre). Endringen er i samsvar med rådende internasjonal oppfatning og svarer også til gjeldsbrevlovens system ved recta-dokumenter, se gjeldsbrevloven 17. februar 1939 nr. 1 § 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 og 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 § 298, se merknadene til denne.

15.85 Til § 320f Ihendehaverens ansvar

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 58 og må ses i sammenheng med utkastet § 320g. Det vises videre til innledningsmerknadene foran.

Nr.1 fastslår at en ihendehaver (så sant denne ikke også er avsender) ikke blir ansvarlig for krav under dokumentet kun ved 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. Så vel praktiske som rettslige hensyn taler derfor for bestemmelsens løsning.

Når det i siste del av bestemmelsen gjøres henvisning til utkastet § 320c (en henvisning som ikke følger av konvensjonsteksten), er det for å klargjøre at en ihendehaver som i egenskap av rådighetshaver har gitt transportøren instrukser 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.[188] 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 sluttføringen av transporten, det vil i praksis si ihendehavers krav på utlevering av godset. En mener videre det er holdepunkter i forarbeidene[189] 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 § 320g.

15.86 Til § 320g Mottakerens ansvar

Paragrafen er med visse mindre endringer en videreføring av sjøloven § 269 og må ses i sammenheng med utkastet § 320f. 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 recta-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 § 320h. Vanligvis vil derfor mottakerens ansvar være begrenset til å gjelde krav oppstått under transporten, f.eks. felleshavaribidrag, eller særlige kostnader på bestemmelsesstedet.[190]

---

[188] UNCITRAL dokument A/CN.9/526 para 137-139 og A/CN.9/642 para 115-117 og 125-127.

[189] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 180.

[190] Se også NOU 1993:36 side 32.

Første ledd omhandler tilfeller hvor utlevering av godset skjer mot transportdokument, noe som omfatter dokumenttypene omtalt i utkastet §§ 310 og 311. 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.[191] 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.

Henvisningen til transportavtale i annet ledd er endret til det videre begrepet transportavtale. De krav som skal betales, kan i prinsippet være krav under certepartiet.

15.87 Til § 320h «Forskuddsbetalt frakt»

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene 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 tilkjennegivelse overfor dokumenterverver av at fraktkrav ikke utestår. Transportøren er bundet av slik tilkjennegivelse; selv om merknaden viser seg å være uriktig ved at frakten likevel ikke er betalt, kan dette etter omstendighetene være uten betydning for dokumenterververens rettsstilling.

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 § 306. I så fall 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 så fall 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 fremgår imidlertid av konvensjonsforarbeidene[192] 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.[193] I sjølovens system er en slik presisering forsåvidt overflødig idet både betalingsansvar og tilbakeholdsrett betinger at de aktuelle krav fremgår av transportdokumentet, jf. sjøloven § 269 første ledd og § 270, som videreført i utkastet §§ 316 og 317.

Annet punktum uttrykker det forsåvidt selvfølgelige at merknad om forskuddsbetalt frakt ikke har virkning overfor avsenderen som er transportørens kontraktsmotpart, og som i så fall 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 §§ 316, 320f nr. 2 og 320g. Etter komiteens syn stammer bestemmelsen fra den tid hvor såkalt cesser var vanlig i certepartipraksis (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[194] synes også behovet for bestemmelsen å være bortfalt.

[191] Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utgave, Oslo 1952) side 195.

[192] UNCITRAL dokument A/CN.9/621 para 303.

[193] UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.62 side 16-17.

[194] Se NOU 1993:36 side 33-34.

15.88 Til bestemmelsene om domsmyndighet og voldgift

Bestemmelsene i §§ 320i fg. kommer i to alternative utforminger: Alternativ A bygger på sjølovens bestemmelser og Rotterdamreglene, mens alternativ B gjennomfører Rotterdamreglene med forbehold for Luganokonvensjonens regler. Alternativ A er blitt til i samarbeid med den danske sjølovkomiteen. Bemerkningene til det ene utkastet kan være nyttige ved lesningen av det andre og omvendt.

Sjølovkomiteen anbefaler at Norge *ikke* binder seg til Rotterdamreglenes regulering på dette området, og at alternativ A legges til grunn for lovgivningen. Det vises til avsnitt 13.5 ovenfor.

15.89 Til § 320i Domsmyndighet (alternativ A)

Bestemmelsen er dels inspirert av Rotterdamreglene artikkel 66–68 og 70–72, og dels av sjøloven § 310 (som igjen bygger på Hamburgreglene artikkel 21). Bestemmelsen søker å sikre at transporter med tilknytning til Norge kan pådømmes her, slik at utkastets tvingende regler til vern av partene legges til grunn når en er innenfor Rotterdamreglenes virkeområde. Det vises til bemerkningene til utkastet § 252.

På samme måte som virkeområdebestemmelsene blir vesentlig modifiserte av lovvalgsregler, blir reglene om domsmyndighet vesentlig modifiserte av Luganokonvensjonens regler, som går foran. Formålet med reglene, slik det er beskrevet i forrige avsnitt, har derfor bare i begrenset grad kunnet få gjennomslag.

En regel i Rotterdamreglene som ikke er tatt med, er artikkel 71 nr. 2 om såkalte negative fastsettelsessøksmål. Dette er en bestemmelse som skal vanskeliggjøre at den som kan bli ansvarlig etter utkastet selv reiser søksmål på et sted som er fordelaktig for vedkommende, med påstand om at vedkommende ikke er ansvarlig. På denne måten kan kravshaveren miste muligheten til å velge det stedet for søksmål som er gunstigst for vedkommende selv. Det er liten grunn til å forsøke å tette slike hull når reglene her uansett bare har begrenset gjennomslagskraft.

Bestemmelsen er bygget opp slik at hovedregelen fremgår av nr. 2, mens de andre delene av bestemmelsen er unntak til og presiseringer av denne bestemmelsen eller av andre unntak av presiseringer.

Nr. 1 gir det generelle forbeholdet for domsmyndighet etter Luganokonvensjonen. Paragrafen viderefører sjøloven § 310 femte ledd. Bakgrunnen er at bl.a. Luganokonvensjonen artikkel 23 om anerkjennelse av eksklusive forumklausuler er til hinder for innføring av særlige regler om jurisdiksjonsklausulers gyldighet på Luganokonvensjonens område, og medfører som nevnt at de følgende bestemmelsene får begrenset praktisk betydning. Bestemmelsen har naturlig nok ingen parallell i Rotterdamreglene (jf. merknadene ovenfor i 13.5).

Nr. 2–3 svarer til Rotterdamreglene artikkel 66, men slik at reglene gjelder enten det er transportøren eller lastesiden som er saksøker. Utgangspunktet er at sak må anlegges ved en domstol i en konvensjonsstat («kompetent domstol», jf. § 251 nr. 30), slik at en ikke skal kunne unngå konvensjonslovgivning ved å velge en domstol i en ikke-konvensjonsstat. Domstolen må dessuten ligge i et av de opplistede stedene, som er steder som har tilknytning til transporten, eller på et avtalt sted. Det er saksøkeren som velge mellom disse, dog slik at transportøren ikke kan velge domstol bare på grunnlag av en avtaleklausul. Det siste er en endring av gjeldende rett.

Bestemmelsene avgrenser norske domstolers internasjonale kompetanse og fastlegger samtidig hvilken norsk domstol saken i tilfelle skal anlegges ved. Er det avtalt norsk verneting uten at domstolen er presisert, velges domstolen etter norske vernetingsregler.

Det kan som utgangspunkt ikke anlegges sak på andre steder enn de opplistede. Det følger flere unntak nedenfor, f.eks. når det er tatt arrest i skipet.

Nr. 2 bokstav (a) angir saksøktes hjemsted som et mulig verneting. Dette er i samsvar med hovedregelen i tvisteloven og Luganokonvensjonen. I utkastet er imidlertid hjemsted definert i § 251 nr. 29. Har et selskap etter denne definisjonen tilknytning til flere land, er det tilstrekkelig for å anlegge søksmål her at et av stedene er i Norge.

Nr. 2 bokstav (b) angir det avtalte laste- eller lossestedet som et mulig verneting.

Nr. 2 bokstav (c) angir det faktiske laste- eller lossestedet som et mulig verneting. Dette vernetinget vil ofte være hensiktsmessig om retten skal vurdere bevis, f.eks. i forbindelse med en laste- eller losseskade. Bestemmelsen gir imidlertid ikke rett til søksmål i omlastingshavn, heller ikke når skaden har skjedd der.

Nr. 4 fastsetter hvor sak mot den utførende maritime oppdragstakeren skal anlegges, hva

enten det er av avsenderen, dennes rettsetterfølgere eller andre. Skal den maritime utførende oppdragstaker selv anlegge sak, følges hovedregelen i nr. 2. Søksmål kan anlegges ved den maritime utførende oppdragstakerens hjemsted eller der oppdragstakeren har utørt arbeid som nevnt i § 251 nr. 7. Transportørens vernetingsavtaler eller laste- og lossestedet for transporten er irrelevant i forhold til den maritime utførende oppdragstakeren.

Sak kan bare anlegges ved «kompetent domstol». Det kan hende at ingen av de stedene som er nevnt i nr. 4 er i en konvensjonstat. Da vil det etter utkastet ikke være angitt noe verneting. Etter utkastet § 276 vil slike utførende oppdragstakere heller ikke ha ansvar etter utkastet. Men reglene her kan selvsagt ikke hindre at søksmål reises i ikke-konvensjonsstat etter de ansvarsgrunnlag som måtte være tilgjengelige der.

På liknende måte regulerer verken disse vernetingsreglene eller de materielle reglene i utkastet (jf. § 272) den ikke-maritime oppdragstakerens situasjon. Dennes situasjon må avklares etter andre rettsregler.

Nr. 5 presiserer at reglene i bestemmelsen her ikke gjelder saker internt på transportørsiden, mellom transportøren og en maritim utførende oppdragstaker eller mellom maritime utførende oppdragstakere. Her gjelder avtalefrihet og vanlige vernetingsregler i det aktuelle domstolsland.

Nr. 6 regulerer felles søksmål mot transportøren og en maritim utførende oppdragstaker om samme krav og på grunnlag av samme hendelse. Slike søksmål kan være naturlige ettersom det er solidaransvar mellom de to, jf., utkastet § 277. Hvis det finnes en gyldig eksklusiv vernetingsavtale, avgjør denne hvor felles søksmål kan reises. I motsatt fall gjelder følgende: Hvis en eller flere domstoler har kompetanse både etter nr. 2 og nr. 4, skal disse brukes. Ellers skal felles søksmål av dette slaget reises der den maritime utførende oppdragstakeren utførte sitt arbeid, jf. nr. 4 bokstav (b), dersom dette er en kompetent domstol. Er ingen av vilkårene oppfylt, må sak reises et sted der disse vernetingsreglene ikke gjelder.

Nr. 7–8 gir særregler for kvantumskontrakter. Rotterdamreglene artikkel 67 gir adgang til å inngå eksklusive vernetingsavtaler i kvantumskontraktsforhold, uten hensyn til de begrensningene som ellers gjelder etter reglenes artikkel 66. På samme måte gir nr. 7 og 8 her adgang til å avtale eksklusivt verneting uten hensyn til de begrensningene som følger av nr. 2 og 3. Den friere adgangen til å inngå vernetingsavtaler i kvantumskontraktsforhold er en forlengelse av den utvidede avtalefriheten som følger av utkastet § 256.

Etter nr. 7 er en eksklusiv vernetingsavtale i kvantumskontraktsforhold gyldig hvis den bare henviser til ett lands domstoler.[195] Henviser vernetingsavtalen til flere lands domstoler gjelder særregelen her ikke, og gyldigheten begrenses av bestemmelsene i nr. 2 og 3.

Det er videre et krav om at partenes navn og adresse skal fremgå. I tråd med Rotterdamreglene regnes dette ikke for å fremgå med mindre informasjonen er klar og tydelig. Adressekravet finnes ikke i § 256, den generelle bestemmelsen om avtalefrihet i kvantumskontraktsforhold. Men med de korte søksmålsfristene som kan gjelde, er det spesielt viktig med klare adresseopplysninger i søksmålssammenheng. Klar angivelse av navn og adresse er en betingelse for at vernetingsavtalen kan anerkjennes etter regelen her.

Endelig er det gitt regler for å hindre at slike vernetingsavtaler skjules blant mange andre klausuler i en trykt tekst. Er kvantumskontrakten individuelt fremforhandlet er ikke dette noe problem. Ellers må avtalen inneholde et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.

Bestemmelsens nr. 8 regulerer hvilke virkninger en slik vernetingsavtale som er nevnt i nr. 7 har for personer som ikke er opprinnelige parter i avtalen. Typisk er dette kjøpere av en vare som har mottatt transportdokument som viser til kvantumskontrakten. Det kan være nødvendig å beskytte slike tredjepersoner ytterligere, dels fordi de ikke har hatt mulighet for å forhandle om vernetingsavtalen, dels fordi det ikke er vanlig å sette krav om vernetingsavtaler i remburser, slik at dokumentet ved avtalen ikke kan avvises, og dels at det ikke er grunn til å regne med at disse har noen spesiell forhandlingsstyrke, slik en part i en kvantumskontrakt kan ha. Overfor slike tredjepersoner kan for det første vernetingsavtalen bare brukes til å peke ut en domstol blant dem som er nevnt i nr. 2, altså domstoler med en særlig tilknytning til transporten. For det andre skal vernetingsavtalen fremgå av transportdokumentet eller en annen transportavtale som er bindene for den det gjelder. Og endelig må vedkommende i god tid få informasjon om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet.

---

[195] Sturley m.fl.: The Rotterdam Rules (London 2010) para 12.049

Dette kravet om informasjon skal tolkes som det tilsvarende kravet i Rotterdamreglene artikkel 67, skjønt ordlyden og forarbeidene gir liten veiledning. Det kreves ikke samtykke, ulikt utkastet § 256 nr. 5. Ellers må det avhenge av omstendighetene hva som kreves. Informasjonen må være gitt senest samtidig med at et transportdokument under kvantumskontraken erverves. I prinsippet kan informasjonen stå på transportdokumentet. Men får erververen først se informasjonen etter at transportdokumentet er innløst under en ugjenkallelig remburs, er dette for sent[196] og vernetingsavtalen vil da ikke kunne gjøres gjeldende overfor ham.

Etter Rotterdamreglene artikkel 67 nr. 2 bokstav (b) er vernetingsavtaler bare bindene overfor tredjeperson når domstolslandet godtar at de er bindende overfor tredjeperson. Regelen er ikke tatt med i utkastet. At norsk rett godtar dem følger av utkastet, og om klausulen var med i den norske lovteksten ville det ikke påvirket hva en utenlandsk domstol ville gjøre. Men bestemmelsen ville innebåret at dersom den tilviste domstol avviste saken fordi den ikke er mellom partene i kvantumskontrakten, så vil de alminnelige vernetingsregler gjelde. At en norsk domstol da ville ta saken dersom det var verneting her etter de alminnelige reglene i paragrafen her trenger imidlertid neppe uttrykkelig hjemmel.

Også ellers gjelder det at bestemmelser i befraktningsavtalen som ikke er tatt inn i transportdokumentet, ikke kan gjøres gjeldende overfor en tredjeperson med mindre transportdokumentet viser til dem (utkastet § 325). Nr. 9 viderefører sjøloven § 310 tredje ledd om skjerpede krav når en slik henvisning gjelder vernetingsavtaler. Skal slike avtaler anses inkorporert i transportdokumentet, må det uttrykkelig angis at bestemmelsen er bindende for innehaveren av transportdokumentet. Vernetingsbestemmelsen skal med andre ord ikke komme som noen overraskelse når dokumentet det vises til hentes frem.

Den videreførte bestemmelsen er formulert utfra den situasjonen som er vanligst i praksis, at et transportdokument henviser til et certeparti eller en annen fraktavtale som gjelder den samme transporten. Men prinsippet må selvsagt gjelde alle typer henvisninger, selv om det unntaksvis skulle være til et annet dokument enn en fraktavtale og selv om det ikke dreier seg om et trampdokument.

Er det ikke uttrykkelig henvist til vernetingsavtalen slik nr. 9 krever, er utgangspunktet at den ikke gjelder søksmål rettighetshaveren etter transportdokumentet anlegger mot transportøren eller omvendt. Men som ellers i avtaleforhold kan man ikke påberope seg ordlyden om man vet bedre. Det er derfor gjort unntak for de tilfellene erververen av transportdokumentet ikke er i god tro. Men for å unngå vernetingsklausulen, må det være tilstrekkelig at vedkommende i aktsom god tro antar at det ikke finnes en slik vernetingsklausul eller at det ikke er meningen at den skal inkorporeres.

Regelen i nr. 9 gjelder alle transportdokumenter. Sjølovkomiteen antar at vernetingsavtaler bør være uttrykkelige uansett om transportdokumentet er negotiabelt. Skulle handelsbruk unntaksvis tillate en ikke uttrykkelig inkorporasjon av vernetingsavtaler, anerkjennes den uansett etter Luganokonvensjonen artikkel 23 nr. 1 bokstav (c), jf. nr. 1 i bestemmelsen her.

Nr. 10 fastsetter at restriksjonene vedrørende vernetingsavtaler ikke gjelder om det verken er utleverings- eller mottakssted i Norge. Regelen tilsvarer sjøloven § 310 femte ledd. I sjøloven likestilles utlevering eller mottak i Danmark, Sverige og Finland med utlevering eller mottak i Norge, og det vil være naturlig å vurdere denne regelen videreført når det er klart hvilke nordiske land som ratifiserer Rotterdamreglene.

Regelen i nr. 10 muliggjør at transportøren vil stå noe friere til å inngå vernetingsavtaler i fart mellom tredjeland, der norske (eller eventuelt nordiske) lasteinteresser vanligvis ikke er direkte involvert, og der de lokale tradisjonene kan være annerledes.

Nr. 11 fastsetter at partene fritt kan avtale verneting etter at tvist er oppstått. Reglen svarer til sjøloven § 310 annet ledd. På dette tidspunktet overskuer partene konsekvensene av handlingene sine, og forhandlingsstyrken er også ellers mer lik enn ved kontraktsslutningen.

Nr. 12 fastsetter at utkastet ikke er til hinder for at det tas arrest eller treffes annen beslutning om midlertidig sikring. Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 70 og svarer til sjøloven § 310 femte ledd. Det fremgår klarere enn i sjøloven at realitetsavgjørelse i utgangspunktet ikke skal skje ved arrestverneting. Unntakene fra dette er uttømmende oppgitt.

Et eksempel på en konvensjon som gir domstol i en arreststat myndighet til å treffe realitetsavgjørelse i saken, er arrestkonvensjonene 1952 og 1999 (begges artikkel 7). Norge er bundet av konvensjonen fra 1952.

[196] Sturley l.c. para 12.056.

15.90 Til § 320j Voldgift (alternativ A)

Bestemmelsen bygger på sjøloven § 311 og i noen grad på Rotterdamreglene artikkel 77 til 77. Formålet med bestemmelsen er å innføre liknende restriksjoner for voldgiftsavtaler som for vernetingsavtaler.

Nr. 1 fastsetter som utgangspunkt at også tvister etter kapittel 13 i sjøloven kan løses ved voldgift. Bestemmelsen for øvrig presiserer dette utgangspunktet.

Nr. 2 fastsetter at en saksøker, typisk en lasteeier, kan kreve at en voldgiftssak føres ved et sted som har nær tilknytning til transporten. Stedet kan ha praktisk betydning og betydning for prosessregler og lovvalg.

Tilknytningspunktene korresponderer med tilknytningspunktene i utkastet § 320i nr. 2. Saksøkeren kan altså velge å føre voldgiftssaken på det saksøktes hjemsted, mottaksstedet eller utleveringsstedet. I motsetning til det som er fastsatt for vernetingsavtaler i utkastet § 320i, trenger voldgiftsstedet ikke å være i et land som har sluttet seg til Rotterdamreglene.

Nr. 3 fastsetter at transportøren ikke kan påberope seg avtalte voldgiftssteder i tillegg til de stedene form er opplistet i nr.2, men at de som saksøker transportøren – lasteinteressene – kan gjøre det.

Nr. 4 og 5 om voldgiftsavtaler i kvantumskontrakter svarer til Rotterdamreglene artikkel 75 nr. 3 og 4 og utkastet § 320i nr. 7 og 8. Voldgiftsklausulen kan imidlertid tillate voldgift i flere alternative stater.

Bestemmelsen i nr. 5 bokstav (d) svarer til Rotterdamreglene artikkel 75 nr. 4 bokstav (d) og i noen grad til den tilsvarende bestemmelsen om vernetingsavtaler i Rotterdamreglene artikkel 67 nr. 2 bokstav (d). Den sistnevnte bestemmelsen er omtalt ovenfor i bemerkningene til utkastet § 320i nr. 8.

Nr. 6 fastsetter at begrensningene i avtalefriheten når det gjelder voldgift skal anses som en del av voldgiftsavtalen, og at bestemmelser i strid med begrensningene er ugyldige. Reglene vil da kunne få gjennomslagskraft i land som anerkjenner norske kontraktsregler, men ikke norske prosessregler.

Nr. 7 gir en friere adgang til å avtale voldgift i ikke-linjefart enn ellers, uansett om det dreier seg om en kvantumskontrakt. Utkastet § 320i om vernetingsavtaler gjelder for alle avtaler som omfattes av utkastet, linjefart så vel som ikke-linjefart.

En del linjefart er uansett ikke omfattet av utkastet, jf. utkastet §§ 253 og 254. Men i slik linjefart som er omfattet, gir nr. 8 en friere adgang til å avtale voldgift. Selv om reglene i utkastet ellers gjelder, gjelder restriksjonene på voldgiftsavtaler overhodet ikke.

Nr. 8 gjør unntak fra regelen i nr. 8 når det gjelder transportdokumenter utstedt i certepartiforhold, der Rotterdamreglene og utkastet bare gjelder konflikter mellom andre enn partene i certepartiet (artikkel 7 og utkastet § 254). Slike transportdokumenter inkorporerer gjerne certepartiklausulene ved en henvisning. Bestemmelsen setter krav til slike henvisninger. Er kravene ikke oppfylt, gjelder utkastet nr. 1 til 6.

For det første kreves det en viss klarhet: Henvisningen må identifisere hvilket dokument det er tale om ved at partene og datoen for det oppgis. En henvisning til «certepartiet» er ikke tilstrekkelig, fordi det kan gjelde flere certepartier for samme reise ved frembortfraktning, og fordi certepartier kan endres. Dernest kreves det at den avtalen det vises til ikke selv er undergitt Rotterdamreglene. Tankegangen her må være at når man er utenfor Rotterdamreglenes virkeområde, så har partene formodentlig jevnbyrdig forhandlingsstyrke, slik at klausulen det vises til presumtivt er rimelig.[197]

Nr. 9 svarer til utkastet § 320i nr. 10, og det vises til bemerkningene til denne bestemmelsen.

Nr. 10 svarer til utkastet § 320i nr. 11, og det vises til bemerkningene til denne bestemmelsen.

Nr. 11 svarer til utkastet § 320i nr. 12, og det vises til bemerkningene til denne bestemmelsen. Midlertidig sikring hører under domstolene selv om saken er under voldgift, se voldgiftsloven nr. 25/2004 § 8. Noen realitetsavgjørelse av voldgiftsretten basert på den midlertidige sikringen kommer ikke på tale.

15.91 Til § 320i Luganokonvensjonen (alternativ B)

Paragrafen viderefører sjøloven § 310 femte ledd. Bakgrunnen er at bl.a. Luganokonvensjonen artikkel 23 om anerkjennelse av eksklusive forumklausuler er til hinder for innføring av særlige regler om jurisdiksjonsklausulers gyldighet på Luganokonvensjonens område, og medfører som nevnt at de følgende bestemmelsene får begrenset praktisk betydning. Bestemmelsen har naturlig nok ingen parallell i Rotterdamreglene (jf. merknadene ovenfor i 13.5).

---

[197] Sturley l.c. para 12-088.

15.92 Til § 320j Søksmål mot transportøren (alternativ B)

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 66 og tilsvarer i hovedsak sjøloven § 310.

Bokstav (a) angir hvor lastesiden kan anlegge søksmål mot transportøren. Søkmål mot en maritim utførende oppdragstaker er regulert i § 320m etter alternativ B.

Formålet med vernetingsreguleringen er å hindre at lastesiden gjennom forhåndsavtale (jurisdiksjonsklausul i transportdokumentet) fratas adgang til å reise søksmål i slike stater som transporten har naturlig tilknytning til. Den aktuelle domstol skal være «kompetent», jf. utkastet § 251 nr. 30. En domstol vil være «kompetent» såfremt den befinner seg i en konvensjonsstat. Det kreves ikke i tillegg at konvensjonsstaten har valgt også å forplikte seg etter Rotterdamreglene kapittel 14 (utkastet §§ 320j fg. etter alternativ B).

Det er transportkundens søksmålsadgang som er gitt beskyttelse. Utkastet innebærer derved en viss endring i forhold til sjøloven § 310, der enhver «saksøker» er bundet til de angitte verneting.

Vernetingenes beliggenhet i bokstav (a) (ii) til (iv) svarer i noen grad til reglenes virkeområde i § 252 nr. 1.

Begrepet konvensjonslovgivning omfatter konvensjonen selv, se utkastet § 251 nr. 33. Konvensjonen varierer med å henvise til konvensjonen eller konvensjonen og dets bestemmelser. Komiteen har uansett valgt å gjøre bestemmelsene i utkastet §§ 320j, 320m, 320s og 320u anvendelige enten grunnlaget for kravet er konvensjonen, konvensjonslovgivning eller konvensjonens bestemmelser.

Bokstav (b) oppstiller forhåndsavtalt verneting som tillegg til vernetingene i bokstav (a). Vernetingsavtaler utelukker med andre ord ikke søksmål etter bokstav (a). En slik valgrett samsvarer med gjeldende rett, jf. sjøloven § 310 annet ledd, igjen med den forskjell at utkastet regulerer lastesidens søksmål mot transportøren mens sjøloven § 310 er partsnøytral.

Det kan tenkes at konvensjonen bare kommer til anvendelse på avtalegrunnlag: transporten er underlagt konvensjonens regler gjennom henvisning i transportavtalen, mens transporten ikke omfattes av reglenes virkeområde, jf. utkastet § 252. I slike tilfeller vil vernetingsreglene i bestemmelsen her (utkastet § 320j, som gjenspeiler Rotterdamreglene artikkel 66) måtte gjelde som avtalte verneting.

Regelen om skriftlighet og elektronisk kommunikasjon i bokstav (b) annet punktum gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 3.

15.93 Til § 320k Vernetingsavtaler (alternativ B)

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 67. Hovedregelen i utkastet § 320j var at transportkunden hadde rett til å saksøke transportøren på visse, angitte steder selv om annet verneting var avtalt. Etter bestemmelsen her gjøres det unntak fra hovedregelen, slik at man kan avtale verneting som ikke suppleres av utkastet § 320j (eksklusivt verneting). Bestemmelsen er forbeholdt kvantumskontrakter og må ses i sammenheng med reglene for (begrenset) avtalefrihet for slike kontrakter i utkastet § 256.

Nr. 1 fastslår de nærmere vilkår for at slik eksklusiv vernetingsavtale skal være bindende. Kravene i a) har en parallell i utkastet § 256 nr. 2.

Nr. 2 gir særskilte regler til beskyttelse av lasteier som ikke er part i kvantumskontrakten, typisk en kjøper av lasten. Overfor ham gjelder slike vernetingsavtaler bare dersom den gir rett til søksmål på steder med tilknytning til transportavtalen, vernetingsavtalen fremgår av transportdokumentet (en henvisning til et annet dokument er ikke tilstrekkelig) og vedkommende blir varslet om eventuelle søksmål. Selv da er domstolene ikke pliktige til å respektere slike avtaler; regelen gjelder bare dersom lovgivningen ved domstolen som behandler saken anerkjenner at denne personen kan være bundet av den eksklusive vernetingsavtalen.

Norske domstoler kan etter omstendighetene anerkjenne at tredjeperson er bundet av slike klausuler, se Luganokonvensjonen 2007 artikkel 23.

Det er trolig bare norske domstoler som vil anvende lovteksten her; andre lands domstoler vil neppe bruke fremmed prosesslovgivning. Man kunne derfor ha omformulert konvensjonen artikkel 67 nr. 2 bokstav (d) slik at den viste til norsk prosessrett snarere enn «lovgivningen ved domstolen som behandler saken». En har likevel valgt å beholde konvensjonens formulering av uniformitetshensyn, og fordi teksten da vil kunne gi noe informasjon om hvordan andre lands domstoler vil forholde seg til vernetingsavtalene.

Nr. 3 er basert på Rotterdamreglene artikkel 3.

15.94 Til § 320m Søksmål mot maritim utførende oppdragstaker (alternativ B)

Det er ingen § 320l (et tresifret tall og bokstaven l) i utkastet, da dette lett ville kunne forveksles med § 3201 (et firesifret tall).

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 68 og må ses i sammenheng med adgangen til å fremme direktekrav for godsskade m.m. mot den maritim utførende oppdragstaker, jf. utkastet § 276 og § 251 nr. 6.

Etter *bokstav (a)* kan den maritim utførende oppdragstaker saksøkes ved sitt hjemting eller, etter *bokstav (b)*, i den havnen hvor vedkommende mottok eller utleverte godset eller der vedkommende forøvrig utfører oppgaver vedrørende godset, f.eks. ved omlasting i en mellomhavn. Krav mot maritim utførende oppdragstaker kan altså ikke fremmes i ethvert søksmål mot transportøren, eller ved domstol i mottaks- eller utleveringssted hvor maritim utførende oppdragstaker ikke har utført tjenester. Om den maritime utførende oppdragstakeren f.eks. er et afrikansk stuerifirma, ville det nok kunne være urimelig om det måtte finne seg i søksmål i Norge bare fordi lasten skulle hit.

15.95 Til § 320n Andre grunnlag for domsmyndighet (alternativ B)

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 69 og understreker at utkastet §§ 320j og 320m skal forstås uttømmende med unntak av adgangen til forening og overføring av saker etter utkastet § 320p og adgangen til å avtale verneting etter oppstått tvist etter utkastet § 320q.

15.96 Til § 320o Arrest og midlertidig sikring (alternativ B)

Bestemmelsen fastsetter at utkastet ikke er til hinder for at det tas arrest eller treffes annen beslutning om midlertidig sikring. Den er basert på Rotterdamreglene artikkel 70 og svarer til sjøloven § 310 femte ledd. Det fremgår klarere enn i sjøloven at realitetsavgjørelse i utgangspunktet ikke skal skje ved arrestverneting. Unntakene fra dette er uttømmende oppgitt.

Et eksempel på en konvensjon som gir domstol i en arreststat myndighet til å treffe realitetsavgjørelse i saken, er arrestkonvensjonene 1952 og 1999 (begges artikkel 7). Norge er bundet av konvensjonen fra 1952.

15.97 Til § 320p Forening og overføring av saker (alternativ B)

Paragrafen er basert på Rotterdamreglene artikkel 71.

Nr. 1 gir regler om å forene saker reist mot transportøren og maritim utførende oppdragstaker i tilfelle hvor kravene springer ut av samme hendelse. Det kan f.eks. være tale om skadetilfelle i forbindelse med lasting eller lossing hvor både transportøren og maritim utførende oppdragstaker var involvert, sistnevnte f.eks. som stuerifirma med hånd om lasteoperasjonen.

For at en og samme domstol skal kunne pådømme krav mot begge parter, kreves det at det finnes felles verneting for partene etter reglene i § 320j og § 320m. Skulle slikt felles verneting ikke finnes, følger det av nr. 1 at felles krav kan reises mot begge parter ved verneting etter utkastet § 320m bokstav (b) dersom slikt verneting finnes. Det dreier seg her om verneting hvor maritim utførende oppdragstaker har hatt faktisk befatning med godset. Bl.a. bevismessige hensyn tilsier at det felles verneting etableres her. Et slikt valg innebærer samtidig ingen urimelighet for transportøren, som uansett må være forberedt på de alternative verneting som fremgår av § 320j bokstav (a).

Det fremgår av bestemmelsen at disse reglene om forening av saker ikke får anvendelse dersom det etter at tvisten er oppstått er avtalt verneting etter § 320q, eller de eksklusive vernetingsregler for kvantumskontrakter får anvendelse etter utkastet § 320k.

Nr. 2 gir regler til hindring av at litispendens skal frata lasteiers valgrett etter reglene her, ved at transportøren eller maritim utførende oppdragstaker først anlegger fastsettelsessøksmål (med påstand om ansvarsfrihet) ved annet verneting enn de som følger av §§ 320j og 320m. Skulle slikt forutgående søksmål være anlagt av transportøren eller maritim utførende oppdragstaker plikter disse på saksøktes (lasteeiers) anmodning å trekke søksmålet slik at lasteeier uten litispendens-hindring kan anlegge søksmål ved vernetingene etter §§ 320j og 320m. En slik plikt til å trekke søksmål på anmodning har transportøren eller maritim utførende oppdragstaker likevel ikke dersom deres søksmål er anlagt i henhold til avtale etter at tvist har oppstått etter utkastet

§ 320q, eller ved eksklusiv vernetingsavtale ved kvantumskontrakter etter utkastet § 320k.

15.98 Til § 320q Domsmyndighet etter at tvist har oppstått (alternativ B)

Bestemmelsen er basert på Rotterdamreglene artikkel 72 og har sin parallell i sjøloven § 310 annet ledd annet punktum.

Nr. 1 fastslår regelen om adgangen til slik vernetingsavtale etter at tvist er oppstått. På dette tidspunktet overskuer partene konsekvensene av handlingene sine, og forhandlingsstyrken er også ellers mer lik enn ved kontraktsslutningen.

Nr. 2 har en særbestemmelse om at en part taper adgangen til å bestride en kompetent domstols domsmyndighet ved å ta del i tvisten uten å bestride domsmyndigheten. Den nærmere vurdering av hva som utgjør bestridelse av domsmyndighet vil måtte avgjøres av prosessreglene ved den aktuelle domstol, jf. bl.a. tvisteloven §§ 9-3 og 9-6.

15.99 Til § 320r Anerkjennelse og fullbyrding (alternativ B)

Bestemmelsen er foranlediget av Rotterdamreglene artikkel 73. Dette er tilsynelatende en alminnelig regel om at dommer fra andre konvensjonsstater skal anerkjennes og fullbyrdes når domstolstaten selv er bundet av konvensjonens kapittel om domsmyndighet. Men bestemmelsen er slett ikke absolutt. Det gjelder en del betingelser i bestemmelsen selv, og bestemmelsen tillater at ytterligere betingelser kan oppstilles i lovgivningen i det land der det kreves anerkjennelse og fullbyrdelse.[198]

Bestemmelsen gjelder dommer, men ikke rettsforlik og voldgiftsavgjørelser. (Voldgiftsavgjørelser vil ofte anerkjennes og fullbyrdes også på dette livsområdet etter New York-konvensjonen 1958.) Den er begrenset til dommer der det er domsmyndighet etter Rotterdamreglene, dvs. utkastet §§ 320j og 320m.

I norsk rett er hovedregelen at fremmede dommer ikke anerkjennes og fullbyrdes, men det kan gjøres unntak etter tvisteloven § 19-16, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 4-1 annet ledd bokstav (g). Det ville ikke være i samsvar med norsk tradisjon med en forpliktelse til å anerkjenne og fullbyrde dommer fra en vekslende gruppe stater, stater som kan stå rettslig og kulturelt fjernt fra Norge. Sjølovkomiteen anbefaler derfor at om alternativ B overhodet skal foretrekkes, så bør det iallfall være adgang til å regulere anerkjennelse og fullbyrdelse av fremmede dommer i forskrift.

Konvensjonens artikkel 73 nr. 3 er ikke tatt med i utkastet. Meningen med denne er å sikre at f.eks. EUs regler om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer skal kunne praktiseres uberørt av Rotterdamreglene, skulle EU og EU-landene binde seg til denne delen av konvensjonen.

Norge er bundet av tilsvarende regler som EUs regler om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i Luganokonvensjonen 2007. Antakelig er det ikke et motstridsproblem mellom Rotterdamreglene og EU-reglene her, bl.a. fordi Rotterdamreglene ikke er til hinder for at dommer anerkjennes i større grad enn det artikkel 73 krever. Men skulle det være motstrid, er det nødvendige forbeholdet tatt i utkastet § 320i.

15.100 Til § 320s Voldgiftsavtaler

Bestemmelsen gjelder adgangen til å avtale at tvister skal løses ved privat voldgift i stedet for ved domstolene, og bygger på Rotterdamreglene artikkel 75. Den bygger i stor grad på formuleringer i §§ 320j og 320k om domsmyndighet, og det vises til kommentarene til disse bestemmelsene. Voldgiftsrettens kompetanse bygger imidlertid alltid på avtale, og slike avtaler utelukker i praksis alltid domstolsbehandling.

15.101 Til § 320t Voldgiftsavtale i ikke-linjefart

Bestemmelsen bygger på Rotterdamreglene artikkel 76.

På samme måte som at utkastet § 320k tillater vernetingsavtaler i større grad for kvantumskontrakter enn for andre transportavtaler, tillater utkastet § 320t voldgiftsavtaler i større grad enn ellers i noen tilfeller. Men friheten gjelder her avtaler i ikke-linjefart, uavhengig av om det dreier seg om kvantumskontrakter eller ikke. Begrepet ikke-linjefart er definert i utkastet § 251 nr. 3 og 4. Transportavtaler i ikke-linjefart faller undertiden helt utenfor Rotterdamreglenes virkeområde (se utkastet § 253 nr. 2).

Etter nr. 1 er regelen i ikke-linjefart at Rotterdamreglene og utkastet overhodet ikke begrenser

[198] Surley l.c. para 12.070, von Ziegler m.fl.: The Rotterdam Rules 2008 (Austin 2010) side 316.

adgangen til å avtale voldgift. Utkastet § 320s gjelder således ikke.

Begrepet konvensjonslovgivning omfatter konvensjonen selv, se utkastet § 251 nr. 33.

Nr. 2 gjør unntak fra denne regelen når det gjelder transportdokumenter utstedt i certepartiforhold, der Rotterdamreglene og utkastet bare gjelder konflikter mellom andre enn partene i certepartiet (artikkel 7 og utkastet § 254). Slike transportdokumenter inkorporerer gjerne certepartiklausulene ved en henvisning. Bestemmelsen setter krav til slike henvisninger. Er kravene ikke oppfylt, gjelder utkastet § 320s.

For det første kreves det en viss klarhet: Henvisningen må identifisere hvilket dokument det er tale om ved at partene og datoen for det oppgis. En henvisning til «certepartiet» er ikke tilstrekkelig, fordi det kan gjelde flere certepartier for samme reise ved frembortfraktning, og fordi certepartier kan endres. Dernest kreves det at den avtalen det vises til ikke selv er undergitt Rotterdamreglene. Tankegangen her må være at når man er utenfor Rotterdamreglenes virkeområde, så har partene formodentlig jevnbyrdig forhandlingsstyrke, slik at klausulen det vises til presumtivt er rimelig.[199]

15.102 § Til 320u. Avtale om voldgift etter at en tvist er oppstått

Bestemmelsen bygger på Rotterdamreglene artikkel 77. Den svarer til utkastet § 320q nr. 1, og det vises til bemerkningene til den bestemmelsen.

Begrepet konvensjonslovgivning omfatter konvensjonen selv, se utkastet § 251 nr. 33.

En bestemmelse for voldgift som svarer til utkastet § 320q nr. 2 om domsmyndighet finnes i voldgiftsloven nr. 14/2004 nr. 25 § 4.

15.103 Til § 501 Foreldelsesfrister

Foreldelsesreglene i nr. 7 og 8 om foreldelse av krav etter sjøloven kapittel 13 er foreslått fjernet. De erstattes av utkastet §§ 501a til 501d, som bygger på Rotterdamreglene artikkel 61 til 65. Det danske utkastet synes å bli noe ulikt det norske.

[199] Sturley l.c. para 12-088.

15.104 Til § 501a Frist for søksmål etter kapittel 13

Bestemmelsen her utvider foreldelsesfristen fra ett til to år, i samsvar med Rotterdamreglene artikkel 61. Dette er også fristen etter Hamburgreglene artikkel 20. Søksmålsfristen avbrytes selvsagt ved søksmål av ulike slag.

Nr. 1 gir hovedregelen om en toårsfrist. I forarbeidene til konvensjonen er det lagt vekt på at det her dreier seg om en frist for søksmål, som i motsetning til en foreldelsesfrist gir adgang til motregning etter fristutløp.[200] Dette har kommet til uttrykk i artikkel 61 nr. 3 og utkastet § 501a nr. 3. Lengre foreldelsesfrister må derfor supplere søksmålsfristene for så vidt de kan avskjære motregningsadgang. Men i norsk rett er det uansett en viss adgang til motregning også etter foreldelse (foreldelsesloven nr. 18/1979 § 26).

Toårsfristen gjelder selv om det ikke er reklamert for lasteskade etter utkastet § 281 og bevis derfor ikke er sikret.[201]

Fristen gjelder både søksmål mot transportøren, den maritime utførende oppdragstakeren, avsenderen og andre.[202]

Den særlige søksmålsfristen gjelder i utgangspunktet bare krav etter konvensjonen. Fraktkrav foreldes således bare etter de vanlige reglene. I utkastet er virkeområdet for de særlige reglene negativt avgrenset mot krav omhandlet i følgende regler:

- § 260 Felleshavari mv
- § 271 Tiltak på lasteierens vegne
- § 286 Transportavbrudd og avstandsfrakt
- § 295 Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden
- § 296 Frakt
- § 317 Avsenderens ansvar for frakt mv
- § 320g Mottakerens ansvar

Noe liknende følger av den positive avgrensingen i sjøloven § 501 nr. 7 og 8.

Nr. 2 fastsetter at toårsfristen regnes fra den dagen transportøren har utlevert godset eller fra den dagen godset senest skulle vært utlevert. Tidligere praksis er her relevant, og ikke bare bestemmelsene om utlevering i konvensjonen og utkastet.[203] Avgjørelsen av når godset skal anses utlevert må bero på en konkret vurdering. I de fleste tilfeller vil det være avgjørende når godset

[200] UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 131.
[201] UNCITRAL dokument A/CN.9/645 para 209.
[202] UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 125.
[203] UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 134-137.

er overgitt til mottakeren, mottakerens representant eller offentlig myndighet, såsom tollvesenet. Når godset er utlevert, begynner fristen å løpe og beregnes fra dagen etter utleveringsdagen.

Om godset ikke (kan) utleveres, gjelder fristen fra den dagen godset etter avtalen skulle vært utlevert. Gir avtalen et tidsintervall, løper fristen fra slutten av tidsintervallet[204]

Nr. 3 stadfester motregningsadgangen som er omtalt ovenfor. Etter bestemmelsen kan f.eks. et lasteskadekrav dekkes ved å motregnes med transportørens fraktkrav selv om søksmålsfristen for lasteskadekravet er ute. Er lasteskadekravet større enn frakten som kreves, kan resten av lasteskadekravet falle bort. Motregningen reguleres av alminnelige obligasjonsrettslige regler.

15.105 Til § 501b Forlenget frist etter kapittel 13

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 63. Annet ledd reflekterer Rotterdamreglene artikkel 3.

Søksmålsfristen kan bare avbrytes ved søksmål av forskjellige slag, og suspenderes f.eks. ikke etter foreldelsesloven nr. 18/1979 §§ 10 fg. Fristen kan forlenges ved en ensidig erklæring fra den kravet rettes mot. En erkjennelse av kravet er verken nødvendig eller tilstrekkelig i denne sammenhengen.

15.106 Til § 501c Regress etter kapittel 13

Rotterdamreglene artikkel 64 tillater at domstolslandet bruker sine egne regler for å avgjøre om et regresskrav er foreldet, og denne muligheten anbefales brukt. For så vidt norsk rett kommer til anvendelse etter § 504 brukes da foreldelseslovens regler. Også det danske utkastet bruker nasjonal rett, men foreslår en særskilt ettårsfrist for slike regressøksmål.

15.107 Til § 501d Søksmål mot den som navngis som transportør etter kapittel 13

Bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 65. Bestemmelsen gir forlenget søksmålsfrist i noen tilfeller der det kan være grunn til tvil om hvem som er transportøren og derved rett saksøkt.[205] På samme måte som i foregående bestemmelse anbefales foreldelseslovens regler brukt.

15.108 Til § 504 Lovvalg

Endringene er rene henvisningsendringer på grunn av de nye §§ 501a til 501d som foreslås.

15.109 Bemerkninger til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven

15.109.1 Til kommisjonsloven § 31

Dette er en terminologisk endring fra konnossement til transportdokument.

15.109.2 Til kommisjonsloven § 37

Henvisningen til sjøloven § 307 om stansningsrett er fjernet, da bestemmelsen ikke videreføres (se om dette ovenfor i 11.8).

15.109.3 Til vegfraktloven § 35

Erstatningsbeløpet for forsinkelse for innenriks befordring er justert etter prinsippet om at ansvarsgrensene skal være omtrent like uansett transportmiddel i innenriks befordring, og at beløpene skal legges på det høyeste nivået av det som gjelder for noe transportmiddel, jf. merknadene til utkastet § 282 nr. 4. I dette tilfelle er nivået etter utkastet § 283 det høyeste.

Ansvarsgrensen for tingsskade etter vegfraktloven er enda ikke oppjustert etter samme prinsipp etter at ansvarsgrensen i luftfartsloven ble økt fra 17 til 19 SDR pr. kg. Sjølovkomiteen antar at dette vil bli justert før utkastet blir behandlet, og fremmer derfor ikke særskilt forslag om dette.

15.109.4 Til sjømannsloven § 18

Dette er en terminologisk endring for å unngå bruken av ordet uistandsettelig, jf. bemerkningene til sjøloven § 10.

15.109.5 Til kjøpsloven § 49

Dette er en terminologisk endring fra konnossement til transportdokument.

[204] UNCITRAL dokument A/CN.9/616 para 139.

[205] UNCITRAL dokument A/63/17 para 210.

15.109.6 Til jernbaneloven § 17

I transportlovgivningen har en fulgt prinsippet om at ansvarsgrensene skal være omtrent like uansett transportmiddel i innenriks befordring, og at beløpene skal legges på det høyeste nivået av det gjelder for noe transportmiddel, jf. merknadene til utkastet § 282 nr. 4. Jernbaneansvaret innenlands er ikke lovfestet, men transportvilkårene har fulgt dette prinsippet.[206] Etter dette prinsippet må imidlertid vilkårene justeres etter det nye, høyere erstatningsnivået for forsinkelse på to og en halv ganger fraktbeløpet, jf. utkastet § 283. Det er for å sikre at dette blir gjort at Sjølovkomiteen foreslår en forskriftshjemmel, slik at ansvarsnivået om nødvendig kan fastsettes i forskrift.

15.109.7 Til luftfartsloven § 10-22

Erstatningsbeløpet for forsinkelse for innenriks befordring er justert etter prinsippet om at ansvarsgrensene skal være omtrent like uansett transportmiddel i innenriks befordring, og at beløpene skal legges på det høyeste nivået av det gjelder for noe transportmiddel, jf. merknadene til utkastet § 282 nr. 4. I dette tilfelle er nivået etter utkastet § 283 det høyeste.

15.109.8 Til sjøloven § 10

Sjølovkomiteen foreslår at ord som «uistandsettelig» erstattes med et vanligere norsk uttrykk, både i de bestemmelsene som angår Rotterdamreglene og i resten av sjøloven. Uttrykket som er valgt i stedet, er at skipet «anses for ikke å kunne repareres». Definisjonen i § 10 opprettholdes.

15.109.9 Til sjøloven § 138

Dette er en ren henvisningsendring på grunn av endret paragrafnummerering.

15.109.10 Til sjøloven § 193

Ordet «sender» er endret til «avsender» i bokstav (c), i tråd med ordbruken i utkastet til kapittel 13.

15.109.11 Til sjøloven § 322

Bestemmelsen gjelder i hvilken grad det er adgang til å fravike reglene i kapittel 14 om certepartiforhold. Hovedregelen er som før avtalefrihet. Men på samme måte som en avsender som ikke er certepartibefrakter, er beskyttet av tvingende regler i kapittel 13, er en reisebefrakter beskyttet av tilsvarende tvingende regler i kapittel 14 etter bestemmelsen her. Det kan bero på tilfeldigheter om det er avtalt godssentrert transport etter kapittel 13 eller skipssentrert transport eter kapittel 14 (se om dette ovenfor i 5), og tvingende regler kan være like mye på sin plass i begge tilfeller. Reglene vil sikre en ganske lik regulering av lasteskadespørsmålene der levering skjer med skip i de tilfellene kjøperen/mottakeren skal hente varene og derfor blir reisebefrakter (FOB-kjøp) og i de tilfellene selgeren ordner transporten, slik at kjøperen/mottakeren ikke blir reisebefrakter (CIF-kjøp).

I sjøloven gjelder denne regelen preseptorisk bare nordisk fart (utenom Island) og bare for reisecertepartier (i motsetning til tidscertepartier). Sjølovkomiteen har ikke tatt opp denne avgrensingen til ny diskusjon. Selv om ikke alle de nordiske landene skulle gjennomføre Rotterdamreglene samtidig, kan det fellesnordiske prinsippet om tvingende regler i reisebefraktning opprettholdes med de reglene hvert enkelt land har.

Regelen her er et unntak fra presiseringen av Rotterdamreglenes virkeområde i utkastet §§ 253–254. En har likevel funnet det riktigst å regulere befraktningsforholdene helt og fullt i kapittel 14. I befraktningsforhold er en utenfor virkeområdet til Rotterdamreglene og kapittel 13.

Den tvingende lovgivningen til beskyttelse av reisebefrakteren gjelder bare når kapittel 13 er tvingende til fordel for mottakeren eller andre. Er det avtalefrihet i forhold til mottakeren eller andre er det ingen grunn til å ha tvingende regler til fordel for reisebefrakteren. Et viktig område for avtalefrihet i kapittel 13 er kvantumskontrakter (se utkastet § 256). Kvantumskontrakter er gjerne reisebefraktning.

Resultatet er altså at virkeområdet for de tvingende reglene i kapittel 13 *utvides* til også å gjelde reisebefraktere i nordisk fart. For sikkerhets skyld sier siste ledd at kapittel 14 ikke *innskrenker* de tvingende reglene i kapittel 13. Etter utkastet §§ 253–254 vil disse reglene også kunne gjelde transporter der en befraktningsavtale som et certeparti er involvert. Mens gjeldende sjølov kapittel 14 henviser til spesifiserte bestemmelser i kapittel 13 for disse tilfellene, har Sjølovkomiteen funnet

[206] Se Generelle Transportvilkår for CargoNet Konsern, 7. utgave, gjeldende fra 1. januar 2011. Ansvarsbeløpet for godsskade er imidlertid ikke oppjustert etter at ansvarsgrensen etter luftfartsloven ble hevet til 19 SDR pr. kg.

det mest oversiktlig og mest i samsvar med Rotterdamreglenes system å samle virkeområdebestemmelsene for kapittel 13 der, bortsett fra bestemmelser om reglenes anvendelse mellom bortfrakter og befrakter i skipssentert transport. Den danske sjølovkomiteen viderefører visstnok systemet i gjeldende sjølov.

15.109.12 Til sjøloven § 325

Bestemmelsen gjelder transportdokumenter utstedt der en befraktningsavtale som et certeparti er involvert, f.eks. når et transportdokument er utstedt til befrakteren. I tråd med Sjølovkomiteens generelle synspunkter (se bemerkningene til utkastet § 322) er reguleringen av slike dokumenter nå samlet i kapittel 13.

Utstedelse av transportdokumenter endrer ikke på avtalen mellom befrakter og bortfrakter, se utkastet §§ 338 og 382.

15.109.13 Til sjøloven § 335

Dette er en terminologisk endring fra konnossement til transportdokument.

15.109.14 Til sjøloven § 336

Dette er en ren henvisningsendring på grunn av endret paragrafnummerering.

15.109.15 Til sjøloven § 337

Bestemmelsen gjelder levering av godset, og det er henvist til de sentrale bestemmelsene i kapittel 13 om dette:

- § 263. Håndteringen av godset
- § 264. Samarbeid med avsenderen
- § 265. Undersøkelse av pakkingen
- § 268. Farlig gods
- § 288. Samarbeid med transportøren § 338
- § 289. Dokumentasjonsplikt
- § 292. Særregler om farlig gods
- § 299a. Kvittering for mottakelse av godset

15.109.16 Til sjøloven § 338

Ordlyden er endret som følge av at termen transportdokument har erstattet konnossement.

I *første ledd* er det dessuten tatt inn en uttrykkelig henvisning til kapittel 13, som regulerer transportdokumenter uansett om de er utstedt i certepartiforhold eller ikke.

I *annet ledd* er retten til å få utstedt transportdokument tillagt befrakteren i stedet for avlasteren. Dette samsvarer best med at det er avsenderen som etter Rotterdamreglene og utkastet til kapittel 13 har rett til transportdokument.

I *tredje ledd* er det tilføyd en klargjøring av at når det utstedes et transportdokument mellom befrakter og bortfrakter, skal dette ikke oppfattes som en endringsavtale til befraktningsavtalen, selv om konnossementet kanhende inneholder detaljert ansvarsregulering. Dette er forutsetningen for siste punktum, som nettopp gjelder tilfellene der ansvarsreguleringen er ulik i transportdokumentet og befraktningsavtalen. Regresspørsmålene som reguleres i siste punktum kan oppstå når et transportdokument kan påberopes av en mottaker eller andre som ikke er bundet av befraktningsavtalens bestemmelser.[207]

15.109.17 Til sjøloven § 339

Bestemmelsen gjelder omsorg for godset, og det er henvist til de sentrale bestemmelsene i kapittel 13 om dette:

- § 263. Håndteringen av godset
- § 264. Samarbeid med avsenderen
- § 271. Tiltak på lasteierens vegne
- § 272. Hva ansvarsreglene regulerer

15.109.18 Til sjøloven § 345

Dette er henvisningsendringer på grunn av endret paragrafnummerering. Bestemmelsene det vises til har til dels vesentlig endret innhold sammenliknet med sjølovens regler.

15.109.19 Til sjøloven § 346

Dette er en ren henvisningsendring på grunn av endret paragrafnummerering.

15.109.20 Til sjøloven § 347

Som i sjøloven viser *første ledd* til de sentrale ansvarsreglene i kapittel 13, som er gjort tvingende i reisebefraktningsforholdet ved bestemmelsen i utkastet § 322:

- § 257. Levende dyr og andre spesielle transporter
- § 260. Felleshavari mv
- § 267. Dekkslast
- § 272. Hva ansvarsreglene regulerer
- § 273. Ansvarsperioden

---

[207] Se nærmere om regresspørsmålene Falkanger og Bull: Sjørett (7. utgave, Oslo 2010) side 382 fg og side 418 (tidsbefraktning).

- § 274. Ansvarsgrunnlag
- § 275. Transportørens ansvar for andre
- § 276. Maritim utførende oppdragstakers ansvar
- § 277. Felles ansvar
- § 278. Forsinkelse
- § 279. Deviasjon
- § 280. Beregning av erstatning for tingskade
- § 281. Reklamasjon
- § 282. Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods
- § 283. Ansvarsgrenser ved forsinkelse
- § 284. Tap av retten til ansvarsbegrensning
- § 285. For- og ettertransport
- § 288. Samarbeid med transportøren

Annet ledd viderefører sjølovens beskyttelse av mottakeren, slik at mottakeren får en ufravikelig rett til bl.a. å gjøre lasteskadeansvar gjeldende etter reglene i kapittel 13. Men i tråd med Sjølovkomiteens generelle synspunkter (se bemerkningene til utkastet § 322) er reguleringen av mottakernes og andre tredjepersoners rettigheter nå samlet i kapittel 13, og reguleringen i kapittel 14 gjelder bare forholdet mellom befrakter og bortfrakter. Siste ledd er derfor en ren henvisningsbestemmelse.

Materielt sett gir bestemmelsene som annet ledd viser til beskyttelse av flere personer enn mottakeren, f.eks. en rådighetshaver (se utkastet §§ 253 og 254). Etter sjøloven § 347 annet ledd er mottakeren den eneste beskyttede personen.

15.109.21 Til sjøloven § 350

Dette er en terminologisk endring for å unngå bruken av ordet uistandsettelig, jf. bemerkningene til sjøloven § 10.

15.109.22 Til sjøloven § 351

Endringene er henvisningsendringer på grunn av endret paragrafnummerering.

15.109.23 Til sjøloven § 370

Endringene har sammenheng med at «transportdokument» erstatter «konnossement». Transportdokumenter kan være elektroniske, og omfatter flere dokumenttyper enn dem som i dag kalles konnossementer.

15.109.24 Til sjøloven § 382

Denne bestemmelsen i avsnittet om tidsbefrakting svarer til sjøloven § 338 i avsnittet om reisebefraktning, og det vises til bemerkningene til endringene i denne. I *tredje ledd* er det vist til utleveringsreglene i kapittel 13, siden disse reguler langt mer enn utlevering i strid med konnossement, som sjøloven referer til.

15.109.25 Til sjøloven § 383

Denne bestemmelsen i avsnittet om tidsbefrakting svarer til sjøloven § 347 i avsnittet om reisebefraktning, og det vises til bemerkningene til endringene i denne.

15.109.26 Til sjøloven § 384

Dette er en terminologisk endring for å unngå bruken av ordet uistandsettelig, jf. bemerkningene til sjøloven § 10.

15.109.27 Til sjøloven § 391

Endringen har sammenheng med at «transportdokument» erstatter «konnossement».

15.109.28 Til sjøloven § 393

Dette er en terminologisk endring for å unngå bruken av ordet uistandsettelig, jf. bemerkningene til sjøloven § 10.

15.109.29 Til sjøloven § 401

Endringen har sammenheng med at «transportdokument» erstatter «konnossement». At certeparti nå brukes i stedet for konnossement som et eksempel på typisk dokument ved godsbefordring innebærer ingen realitetsendring.

15.109.30 Til sjøloven § 413

Dette er en terminologisk endring for å unngå bruken av ordet uistandsettelig, jf. bemerkningene til sjøloven § 10.

15.109.31 Til sjøloven § 414

Dette er en terminologisk endring for å unngå bruken av ordet uistandsettelig, jf. bemerkningene til sjøloven § 10. Bestemmelsen er noe omskrevet for å tilpasse den til den nye begrepsbruken.

15.110 Bemerkning til utkastet til vedtak om ratifikasjonssamtykke

Oppsigelsen av eldre stykkgodskonvensjoner er nødvendig etter Rotterdamreglene artikkel 89.

Kapittel 16
Utkast til endringer i sjøloven kapittel 13 og 19

I

I lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39 skal kapittel 13 lyde:

Innledende bestemmelser

§ 251. Terminologi

I dette kapitlet menes med

1. *Transportavtale*, avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet såfremt avtalen omfatter sjøtransport. Avtalen kan i tillegg til sjøtransporten omfatte transport med andre transportmidler.
2. *Kvantumskontrakt*, 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. *Linjefart*, transportytelse som tilbys allmennheten ved offentliggjøring eller på liknende måte; omfatter transport med skip etter en fast seilingsplan mellom nærmere bestemte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige ruteplaner over avganger.
4. *Ikke-linjefart*, enhver transport som ikke er linjefart.
5. *Transportør*, den som inngår en transportavtale med avsenderen.
6. *Utførende oppdragstaker*, (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 denne 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.
7. *Maritim utførende oppdragstaker*, 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.
8. *Avsender*, Den som inngår en transportavtale med transportøren.
9. *Kontraktsbestemt avsender*, den som aksepterer å være angitt som «avsender» i transportdokumentet uten å ha inngått transportavtalen med transportøren.
10. *Ihendehaver*,
    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 fremstår som berettiget ved en sammenhengende rekke av påtegninger om overdragelser, eller (ii) dokumentet er utferdiget til ordre uten angivelse av hvem som er berettiget, eller det er et ihendehaverdokument, eller
    b) den som et elektronisk negotiabelt transportdokument er utstedt eller overdratt til etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.
11. *Mottaker*, den som har rett til å få godset utlevert etter en transportavtale eller et transportdokument.
12. *Råderett*, retten etter transportavtalen til å gi transportøren instrukser vedrørende godset i samsvar med §§ 318 til 320d.
13. *Rådighetshaver*, den som etter § 319 har rett til å utøve råderett.
14. *Transportdokument*, elektronisk eller ikke-elektronisk dokument utstedt av transportøren etter en transportavtale og som

a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og
b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.

15. *Negotiabelt transportdokument*, 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».
16. *Ikke-negotiabelt transportdokument*, et transportdokument som ikke er negotiabelt.
17. Elektronisk kommunikasjon, opplysninger som fremstilles, sendes, mottas eller oppbevares elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måte slik at opplysningene er tilgjengelige for senere bruk.
18. *Elektronisk transportdokument*, informasjon i en eller flere elektroniske meldinger som en transportør sender i henhold til en transportavtale, herunder informasjon som logisk hører sammen med det elektroniske transportdokumentet, 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, og som derved
    a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og
    b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.
19. *Negotiabelt elektronisk transportdokument*, (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 samsvar med kravene i § 298 nr. 1.
20. *Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument*, elektronisk dokumentet som ikke er negotiabelt.
21. *Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument*, utstedelse av et slikt dokument etter fremgangsmåter som sikrer at dokumentet undergis eksklusiv kontroll fra det opprettes og til det opphører å ha rettsvirkning eller gyldighet.
22. *Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument*, overdragelse av den eksklusive rådighet over et slikt dokument.
23. *Transportopplysninger*, alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, signaturer og påtegninger) inntatt i transportdokumentet.
24. *Gods*, 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.
25. *Skip*, ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.
26. *Konteiner*, alle slags konteinere, transportable tanker og lasteplattformer samt ikke-maritime konteinere og lignende transportenheter som benyttes til å samle gods, og alt utstyr som hører til slike transportenheter.
27. *Kjøretøy*, transportmiddel til godstransport på vei eller med jernbane.
28. *Frakt*, det vederlag som skal betales til transportøren for transport av gods etter en transportavtale.
29. *Hjemsted*, (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.
30. *Kompetent domstol*, en domstol i en konvensjonsstat som etter vernetingsreglene i den aktuelle stat har domsmyndighet over tvisten.
31. *Sjøtransportkonvensjonen*, De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om avtaler for internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs.
32. *Konvensjonsstat*, en stat som er bundet av sjøtransportkonvensjonen.
33. *Konvensjonslovgivning*, bestemmelser i andre konvensjonsstater som inkorporerer eller gjennomfører forpliktelser etter sjøtransportkonvensjonen, samt bestemmelsene i sjøtransportkonvensjonen selv.
34. *Bestemmelsene i dette kapitlet*, bestemmelsene i dette kapitlet med de tilhørende foreldelsesbestemmelsene i §§ 501A til 501d.

Anvendelsesområde

§ 252. Virkeområde

1. Bestemmelsene i dette kapitlet 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:
   a) mottaksstedet,
   b) lastehavnen,
   c) utleveringsstedet eller
   d) lossehavnen.
2 Dette kapitlet får anvendelse uten hensyn til nasjonaliteten til skipet, transportøren, de utførende oppdragstakere, avsenderen, mottakeren eller andre berørte parter.

§ 253. Certepartifart mv

1. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart.
2. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument, og de aktuelle partene ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip.

§ 254. Spesielle partsforhold

Bestemmelsene i dette kapitlet får, uten hensyn til § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og en mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen transportavtale som er unntatt dette kapitlets anvendelsesområde. Bestemmelsene i dette kapitlet får likevel ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som er unntatt etter § 253.

Fravikelighet

§ 255. Avtalefrihet

1. Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den
   a) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter etter dette kapitlet,
   b) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet, eller
   c) utnevner transportøren, eller en person nevnt i § 275, som begunstiget til forsikringserstatning for godset.
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 plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter etter dette kapitlet.
3. Bestemmelsene i nr. 1 og 2 ovenfor gjelder ikke avvik fra § 271, § 285c, § 286, § 295, § 296, § 299a, § 317 og § 320g.
4. Er transportavtalen undergitt konvensjonslovgivning, skal transportopplysningene (jf. § 301) inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler er ugyldige i den utstrekning de direkte eller indirekte i strid med nr. 1 eller 2 utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens, den kontraktsbestemte avsenderens, transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter.

§ 256. Avtalefrihet i kvantumskontrakter

1. En kvantumskontrakt som er regulert av bestemmelsene i dette kapitlet kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen uten hensyn til § 255 fastsette rettigheter, plikter og ansvar av større eller mindre omfang enn hva som er bestemt i dette kapitlet.
2. En avtale om avvik etter nr. 1 er bindende bare hvis:
   a) kvantumskontrakten inneholder et fremtredende utsagn om at den avviker fra bestemmelsene i dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning,
   b) kvantumskontrakten er individuelt fremforhandlet 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 oppfyller bestemmelsene i dette kapitlet eller annen konvensjonslovgining uten slike

avvik som det ellers er adgang til etter bestemmelsen her, og er underrettet om denne muligheten, og
   d) avviket verken er (i) inkorporert ved henvisning fra et annet dokument eller (ii) nedfelt i en standardkontrakt som ikke er åpen for forhandling.
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 kontraktsvilkår.
4. Bestemmelsen i nr. 1 gjelder ikke for rettigheter og plikter etter §§ 266 bokstav a) og b), 289 og 292 eller for erstatningsansvar som oppstår ved manglende oppfyllelse av disse bestemmelsene, eller for ansvar for handlinger eller unnlatelser som nevnt i § 284.
5. Vilkår i kvantumskontrakten som avviker fra dette kapitlet, får anvendelse mellom transportøren og andre enn avsenderen dersom kvantumskontrakten oppfyller vilkårene i nr. 2, og
   a) den andre personen klart og tydelig har fått opplyst at kvantumskontrakten avviker fra dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, og vedkommende har gitt uttrykkelig samtykke til å være bundet av disse avvikene, og
   b) et slikt samtykke ikke utelukkende er oppført i transportørens offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser eller transportdokument.
6. Den part som påberoper seg avvikende vilkår har bevisbyrden for at betingelsene for avviket er oppfylt.
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.

§ 257. Levende dyr og andre spesielle transporter

Transportavtalen kan også utelukke eller begrense så vel transportørens som en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar i følgende tilfeller:

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 § 275 dersom tapet ved dette er voldt forsettlig, eller grovt uaktsomt med forståelse av at det sannsynligvis ville oppstå.
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 transportdokument for transporten.

Andre regelsett

§ 258. Luft- og landtransport

Bestemmelsene i dette kapitlet berører ikke anvendelsen av internasjonale konvensjoner omfattet av noen av bokstavene a) til d) nedenfor, med eventuelle fremtidige endringer, dersom konvensjonene er i kraft når sjøtransportkonvensjonen trer i kraft og regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset. Dette gjelder:

a) konvensjoner som regulerer lufttransport av gods i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på noen del av transportavtalen.
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.
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 supplement til jernbanetransport.
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.

§ 259. Globalbegrensning og passasjeransvar

Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for global ansvarsbegrensning for redere.

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

§ 260. Felleshavari mv

Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for felleshavarioppgjør eller bestemmelser i transportavtalen om felleshavarioppgjør.

Reglene om transportørens ansvar for tap av eller skade på gods i §§ 272 til 285a 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.

Tolkning

§ 261. Tolkning av dette kapitlet

Ved tolkning av dette kapitlet skal det tas hensyn til reglenes internasjonale karakter, og til behovet for å fremme rettsenhet og sikre tillit i internasjonal handel. Det skal legges til grunn at transporten skal planlegges og gjennomføres med tilbørlig hensyn til miljøet.

Transportørens plikter

§ 262. Transportforpliktelsen

Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og utlevere det til mottakeren i samsvar med transportavtalen og i henhold til bestemmelsene i dette kapitlet.

§ 263. Håndteringen av godset

1. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset, jf § 273, og i samsvar med § 285, med tilbørlig aktsomhet og på egnet måte motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, dra omsorg for, losse og utlevere godset.
2. 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 avtale skal være angitt i transportopplysningene.

§ 264. Samarbeid med avsenderen

Transportøren skal på avsenderens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instrukser 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 gi instruksene, og avsenderen ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe opplysningene.

§ 265. Undersøkelse av pakkingen

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 konteiner 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.

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.

§ 266. Sjødyktighet mv

Transportøren skal forut for, ved begynnelsen av og under reisen med tilbørlig aktsomhet sørge for at:

a) skipet er sjødyktig og at sjødyktigheten opprettholdes,
b) skipet har tilstrekkelig bemanning, utstyr og forsyninger før og under hele reisen, og
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.

§ 267. Dekkslast

1. Gods kan bare transporteres på dekk dersom:
   a) slik transport kreves i henhold til lov,
   b) godset transporteres i eller på konteinere eller kjøretøy som er egnet til transport på dekk, og skipets dekk er beregnet på transport av slike konteinere eller kjøretøy, eller
   c) slik transport er i samsvar med transportavtalen eller følger av handelsbruk eller annen sedvane i den aktuelle fart.
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. Transportøren er likevel ikke ansvarlig om 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).
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 § 274.

4. Transportøren kan ikke påberope seg bestemmelsen i nr. 1 bokstav c) overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et negotiabelt transportdokument, med mindre det i transportopplysningene er anført at godset kan transporteres på dekk.
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.

§ 268. Farlig gods

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 §§ 262 til 263 nekte å motta eller laste godset og kan treffe andre rimelige tiltak, herunder losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset.

§ 269. Fjerning av gods under sjøreisen

Transportøren eller en utførende oppdragstaker kan uten hensyn til §§ 262, 263 og 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.

§ 270. Transportørens underretningsplikt

Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som avsenderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, avsenderen underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.

§ 271. Tiltak på lasteierens vegne

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.

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.

Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 270.

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.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning

§ 272. Hva ansvarsreglene regulerer

Alle bestemmelser i dette kapitlet som kan gi transportøren rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning får anvendelse overfor

a) transportøren og en maritim utførende oppdragstaker,
b) skipsføreren, besetningen eller andre personer som utfører tjenester om bord på skipet og
c) transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansatte.

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 kapitlet, uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt.

§ 273. Ansvarsperioden

1 Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar godset til transport og til det tidspunktet godset utleveres.
2. Krever lover eller regler på
   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
   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.

§ 274. Ansvarsgrunnlag

1. Transportøren er ansvarlig for tap av eller 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 §§ 262, 263, 266, 268, 269 og 273.
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 § 275.
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
   a) naturkatastrofer,
   b) sjøens farer eller ulykker,
   c) krig, fiendtligheter, væpnede konflikter, sjørøveri, terrorisme, opprør og sivile uroligheter,
   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 § 275,
   e) streik, lockout, arbeidsstans eller arbeidshindringer,
   f) brann om bord på skipet,
   g) iboende mangler som ikke kan oppdages ved tilbørlig aktsomhet,
   h) handling eller forsømmelse begått av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller andre personer som avsender eller kontraktsbestemt avsender svarer for etter §§ 293 og 294,
   i) lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset i henhold til en avtale i samsvar med § 263 nr. 2, med mindre transportøren eller en utførende oppdragstaker gjør dette på vegne av avsender, kontraktsbestemt avsender eller mottaker,
   j) svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en iboende mangel, egenskap eller feil ved godset,
   k) utilstrekkelig eller mangelfull pakking eller merking som ikke er utført av eller på vegne av transportøren,
   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 ved §§ 268 og 269.
4. Transportøren er ellers ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom kravshaveren godtgjør, at en
   a) feil eller forsømmelse begått av transportøren eller av en person nevnt i § 275 har forårsaket eller bidratt til de begivenheter eller omstendigheter som transportøren påberoper seg, eller
   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 § 275.
5. Transportøren er uansett ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen, hvis
   a) kravshaveren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen var eller sannsynligvis var helt eller delvis forårsaket av (i) skipets usjødyktighet, (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
   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.
6. Når transportøren delvis fritas for ansvar i henhold til denne bestemmelse, er transportøren bare ansvarlig for den del av tapet, ska-

den eller forsinkelsen som kan tilskrives den aktuelle begivenhet eller omstendighet.

§ 275. Transportørens ansvar for andre

Transportøren er ansvarlig etter dette kapitlet når tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes handling eller unnlatelse foretatt av

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 plikter etter transportavtalen i den grad denne direkte eller indirekte handler etter transportørens anmodning eller under transportørens tilsyn eller kontroll.

§ 276. Maritim utførende oppdragstakers ansvar

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
   a) den maritime utførende oppdragstakeren 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
   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 oppdragstakeren hadde godset i sin varetekt, eller (iii) på ethvert annet tidspunkt i den grad den maritime utførende oppdragstakeren utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen.
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 kapitlet, 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.
3. En maritim utførende oppdragstaker er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter bestemmelser i dette kapitlet 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 i nr. 1.
4. Ingen bestemmelse i dette kapitlet medfører ansvar for skipets fører eller besetning eller en ansatt hos transportøren eller hos en maritim utførende oppdragstaker.

§ 277. Felles ansvar

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.
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 § 284.

§ 278. Forsinkelse

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.

§ 279. Deviasjon

En deviasjon begrenser ikke i seg selv transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning etter dette kapitlet med mindre annet følger av § 284, selv når den innebærer at transportøren har brutt sine plikter bedømt etter anvendelig rett.

§ 280. Beregning av erstatning for tingskade

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 fremgår av § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrensene som fremgår av §§ 282 til 284.
2. Godsets verdi bestemmes etter børsprisen, eller etter markedsprisen om det ikke finnes en børspris. Finnes verken børs- eller mar-

kedspris, 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.

§ 281. Reklamasjon

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.
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 § 274.
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.
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.
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.
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.
7. Meldingene nevnt i nr. 1 til 4 skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 282. Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods

1. Transportørens ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter i henhold til dette kapitlet er begrenset til 875 SDR for hvert kolli 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.
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.
3. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.
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 til 3.

§ 283. Ansvarsgrenser ved forsinkelse

Erstatning for tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse skal beregnes i samsvar med § 280. Ansvar for økonomisk tap som skyldes forsinkelse 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 § 284. Det samlede beløpet som skal betales etter denne bestemmelsen og § 282 nr. 1 skal ikke overstige den ansvarsgrensen etter § 282 nr. 1 som ville gjeldt ved totaltap av det aktuelle godset.

§ 284. Tap av retten til ansvarsbegrensning

1. Verken transportøren eller personer nevnt i § 275 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 282 eller etter transportavtalen dersom kravshaveren godtgjør at tap som skyldes transportørens manglende oppfyllelse av

sine plikter etter dette kapitlet 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.

2. Verken transportøren eller personer nevnt i § 275 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 283 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.

Transporter i flere steg

§ 285. For- og ettertransport

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 dette kapitlet ikke forrang for de bestemmelsene i andre internasjonale regelverk som på tidspunktet for tapet, skaden eller begivenheten eller omstendigheten som medførte forsinkelsen

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 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,
b) uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, og
c) er ufravikelige, enten fullt ut eller til vern av avsenderen etter det aktuelle regelverket.

§ 285a. Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten

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.

Forbehold etter første ledd kan likevel ikke gjøres gjeldende dersom sak ikke kan reises mot den utførende oppdragstaker ved domstol som er kompetent i samsvar med reglene om domsmyndighet i dette kapitlet.

§ 285b. Gjennomgangsdokument

Den som utsteder gjennomgangskonnossement eller et annet gjennomgangsdokument, skal sørge for at særskilt dokument utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangsdokument.

Med gjennomgangsdokument forstås et transportdokument der det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn én transportør.

Transportavbrudd

§ 285c. Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevingsrett

Avsenderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan avsenderen ikke heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre avsendere.

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 hevingsretten tapt.

§ 286. Transportavbrudd og avstandsfrakt

Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller kan det ikke repareres, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten.

Inntrer 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.

Om heving av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360.

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 kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.

Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren

§ 287. Levering av godset til transportøren

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 § 263 nr. 2.
3. Når en konteiner pakkes eller et kjøretøy lastes av avsenderen, skal denne på egnet måte og med aktsomhet stue, surre og sikre innholdet i eller på konteiner en eller kjøretøyet slik at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom.

§ 288. Samarbeid med transportøren

Avsenderen skal på transportørens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instrukser 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 gi instruksene, og transportøren ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe opplysningene.

§ 289. Dokumentasjonsplikt

1. Avsenderen skal i god tid gi transportøren de opplysninger, instrukser og dokumenter vedrørende godset som transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe til veie på annen måte, og som etter et rimelig skjønn er nødvendige
   a) for å håndtere og transportere godset på forsvarlig måte, herunder opplysninger om hvilke forholdsregler transportøren eller utførende oppdragstakere skal ta, og
   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, instrukser og dokumenter denne trenger.
2. Denne bestemmelsen fritar ikke for særskilte forpliktelser som følger av gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter til å fremskaffe opplysninger, instrukser og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transporten.

§ 290. Grunnlaget for avsenderansvar

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 kapitlet.
2. Med unntak av tap eller skade som skyldes avsenderens manglende oppfyllelse av de plikter som følger av § 291 nr. 2 og § 292, 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 § 294.
3. Enhver bestemmelse i dette kapitlet 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 kontrakt, om saken er anlagt mot avsender, kontraktsbestemt avsender eller deres underleverandører, medhjelpere eller ansatte.

§ 291. Transportopplysninger

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 § 301 nr. 1, navnet på den som skal stå som avsender i transportopplysningene og eventuelt mottakerens navn og navnet på den som skal stå som rådighetshaver.
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.

§ 292. Særregler om farlig gods

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:

a) Avsenderen skal underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhet eller egen-

skaper 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.

b) Avsenderen skal merke farlig gods i 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.

§ 293. Vedtakelse av avsenderens rettigheter og plikter

1. En kontraktsbestemt avsender har tilsvarende plikter og ansvar som avsenderen etter §§ 287 til 294 og § 320c. Bestemmelsene om avsenderens innsigelser og ansvarsbegrensninger i §§ 287 til 294 og §§ 501a til 504 gjelder tilsvarende.
2. Bestemmelsen i nr. 1 berører ikke avsenderens plikter, ansvar, rettigheter eller innsigelser.

§ 294. Avsenderens ansvar for andre

Avsenderen er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet 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.

§ 295. Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden

Trer avsenderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

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 hevingsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

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.

Reglene i § 352 nr. 2 til 4 gjelder tilsvarende.

§ 296. Frakt

Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.

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 eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det etter § 268.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.

Transportdokumenter

§ 297. Elektroniske transportdokumenter

a) Alt som skal inntas i eller påføres et transportdokument etter dette kapitlet kan nedfelles i et elektronisk transportdokument, dersom utstedelsen og bruken av det skjer med transportørens og avsenderens samtykke.
b) Utstedelsen av, den eksklusive rådigheten over eller overføringen av et elektronisk transportdokument har samme virkning som utstedelse, besittelse eller overdragelse av andre transportdokumenter.

§ 298. Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter

1. Bruk av negotiable elektroniske transportdokumenter skal skje i samsvar med regler om:
   a) fremgangsmåten 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 § 299 nr. 2 og § 312 bokstav a) ii) og bokstav c).

2. Transportopplysningene skal vise til reglene nevnt i nr. 1, og de skal være lett tilgjengelige.
3. Departementet kan gi forskrifter om elektroniske transportdokumenter.

§ 299. Ombytting av transportdokumenter

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:
   a) Ihendehaveren skal levere det negotiable transportdokumentet til transportøren, eller samtlige transportdokumenter om det er utstedt mer enn ett.
   b) Transportøren skal utstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihendehaveren, med erklæring om at det erstatter det andre negotiable transportdokumentet.
   c) Etter dette opphører det ikke-elektroniske negotiable transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.
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:
   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.
   b) Etter dette opphører det negotiable elektroniske transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.

§ 299a. Kvittering for mottakelse av godset

Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.

§ 300. Utstedelse av transportdokument

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:

a) et ikke-negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 297 bokstav a) kan være elektronisk, eller
b) et egnet negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 297 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.

§ 301. Transportopplysninger

1. Transportdokumentet nevnt i § 300 skal inneholde følgende opplysninger fra avsenderen:
   a) en beskrivelse av godset, som er tilpasset den aktuelle transport,
   b) nødvendige merker til identifisering av godset,
   c) antall kolli eller enheter, eller godsets mengde, og
   d) godsets vekt, dersom avsenderen har opplyst om dette.
2. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 300 skal også inneholde:
   a) en erklæring om godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar det til transport,
   b) transportørens navn og adresse,
   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
   d) dersom transportdokumentet er negotiabelt, antall originaleksemplarer av det negotiable transportdokumentet når det er utstedt mer enn én original.
3. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 300 skal videre inneholde:
   a) mottakerens navn og adresse, dersom navnet er oppgitt av avsenderen,
   b) skipets navn, dersom det er oppgitt i transportavtalen,
   c) mottaksstedet og, dersom det er kjent for transportøren, utleveringsstedet,
   d) lastehavnen og lossehavnen, dersom det er oppgitt i transportavtalen, og

e) opplysning om at transporten er undergitt konvensjonen, jf § 255 nr. 4

4. Uttrykket «godsets synlige tilstand og forfatning» i nr. 2 betyr for formålene her godsets tilstand og forfatning basert på:
   a) en rimelig, utvendig besiktigelse av godset slik det er emballert på det tidspunktet avsenderen leverer det til transportøren eller en utførende oppdragstaker, og
   b) enhver ytterligere besiktigelse som transportøren eller en utførende oppdragstaker faktisk gjennomfører før transportdokumentet utstedes.

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.

§ 302. Hvem som skal regnes som transportøren

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 § 301 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 bareboatvilkår (skipsleievilkår) og oppgir bareboatbefrakterens navn og adresse. I så fall formodes bareboatbefrakteren å være transportøren. I stedet kan den registrerte eieren avkrefte formodningen om at han er transportøren ved å oppgi transportørens navn og adresse. Bareboatbefrakteren kan på samme måte avkrefte at han er transportøren.
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.
4. Et transportdokument som er undertegnet av skipsføreren på et skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.

§ 303. Signering

1. Et ikke-elektronisk transportdokument skal undertegnes av transportøren eller en person som handler på vedkommendes vegne.
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.

§ 304. Mangler i transportopplysningene

1. Dersom en eller flere av transportopplysningene nevnt i § 301 nr. 1, 2 eller 3 mangler eller er uriktige, berører ikke det i seg selv transportdokumentets rettslige karakter eller gyldighet.
2. Dersom transportopplysningene inneholder en dato, men uten å angi hva den betyr, anses datoen å være:
   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
   b) datoen da transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok godset, dersom transportopplysningene ikke gir holdepunkter for at godset er blitt lastet om bord i et skip.
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.

§ 305. Merknader om godsopplysningene

1. Transportøren skal i følgende tilfeller ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1 for å frasi seg ansvar for riktigheten av avsenderens opplysninger:
   a) Om transportøren har kjennskap til at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende, eller
   b) Om transportøren har rimelig grunn til å tro at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende.
2. Transportøren kan dessuten ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 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.

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 besiktiger det, kan transportøren ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1 i følgende tilfeller:
   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.
   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.
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:
   a) § 301 nr. 1 bokstav a), b), eller c), men bare dersom:
      i) godset i konteiner en eller kjøretøyet ikke er faktisk besiktiget av transportøren eller en utførende oppdragstaker, og
      ii) verken transportøren eller en utførende oppdragstaker på annen måte har kjennskap til innholdet før transportdokumentet utstedes.
   b) § 301 nr. 1 bokstav d), men bare dersom:
      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, eller
      ii) det ikke var mulig å kontrollere konteiner ens eller kjøretøyets vekt på en fysisk gjennomførbar eller kommersielt fornuftig måte.
5. Forbeholdet nevnt i nr. 4 bokstav b) skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 305a. Regressavtaler

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 erklæringen.

Har avlasteren eller avsenderen påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at transportdokument utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er de likevel ikke ansvarlige dersom dette ble gjort for å villede erverver av transportdokumentet. I så fall hefter avsenderen heller ikke etter § 291.

§ 306. Transportopplysningenes beviskraft

For så vidt det ikke er tatt forbehold vedrørende transportopplysningene under de omstendighetene og på den måten som følger av § 305, gjelder følgende:

a) Et transportdokument er bevis på at transportøren har mottatt godset slik det er oppgitt i transportopplysningene.
b) Motbevis tillates ikke ført fra transportørens side vedrørende kontraktsopplysninger som er oppført i:
   i) et negotiabelt transportdokument som er overført til en tredjeperson i god tro, eller
   ii) et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, og som er overført til en mottaker i god tro.
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:
   i) De transportopplysningene som er nevnt i § 301 nr. 1, dersom de er gitt av transportøren.
   ii) Konteinernes antall, type og identifikasjonsnummer, men ikke konteiner forseglingenes identifikasjonsnummer.
   iii) De transportopplysningene som er nevnt i § 301 nr. 2.

§ 307. Ansvar for villedende transportopplysninger

Påføres en tredjeperson tap ved å innløse et transportdokument i tillit til at opplysningene i det er riktige, er transportøren ansvarlig for tap som følger av innløsningen dersom transportøren har eller burde ha innsett at transportopplysningene var villedende for tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapitlet faller bort om transportøren ikke har gjort det som er mulig for å hindre at tap oppstår på grunn av de villedende transportopplysningene.

Utlevering av gods

§ 308. Plikt til å ta imot godset

Når godset er kommet frem 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 omstendighetene rundt transporten.

§ 308a. Undersøkelse av godset

Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.

§ 309. Plikt til å bekrefte mottak

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.

Bekreftelsen skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 310. Utlevering uten negotiabelt transportdokument

Når det ikke er utstedt negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:

a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte.
b) Dersom mottakerens navn og adresse ikke er oppgitt i transportopplysningene, skal rådighetshaveren før eller ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet opplyse transportøren om dette.
c) I tillegg til reglene i § 315 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 § 308 etter at det er kommet frem 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 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.
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.

§ 311. Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument

Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende:

a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på stedet som er nevnt i § 308, etter at mottakeren på anmodning fra transportøren har legitimert seg på behørig måte og har levert tilbake det ikke-negotiable dokumentet. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg på 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.

b) I tillegg til reglene i § 315 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 § 308 etter at det er kommet frem 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 har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.

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.

§ 312. Utlevering ved negotiabelt transportdokument

Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:

a) Ihendehaveren av det negotiable dokumentet har rett til å kreve at godset utleveres av transportøren etter at godset er kommet frem til bestemmelsesstedet. I så fall skal transportøren utlevere godset til ihendehaveren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308 såfremt,
   (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
   (ii) ihendehaveren har godtgjort at vedkommende er ihendehaveren av det negotiable elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

b) Transportøren skal nekte utlevering av godset dersom vilkårene i bokstav (a) (i) eller (a) (ii) ikke er oppfylt.

c) Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable 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 fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

§ 312a. Utleveringsklausul

Dersom det er uttrykkelig oppgitt i et negotiabelt transportdokument at godset kan utleveres uten at transportdokumentet leveres tilbake, gjelder følgende regler i tillegg til § 312 og § 315 nr. 1:

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 § 308 etter at det er kommet frem 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.

b) En transportør som utleverer gods etter instruks fra avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen i samsvar med bokstav a), er fritatt fra sin plikt under transportavtalen til å utlevere godset til ihendehaveren, uavhengig av om det negotiable dokumentet er levert tilbake, eller om den som krever godset utlevert på grunnlag av et negotiabelt elektronisk transportdokument har vist at vedkommende er ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

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 ihendehaveren etter bokstav e). Transportøren kan nekte å følge slike instrukser dersom vedkommende ikke stiller slik egnet sikkerhet som transportøren med rimelighet krever.

d) Den som blir ihendehaver av et negotiabelt 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 ihendehavelsen er en kontrakt eller annet fra før utleveringen.

e) En ihendehaver som blir ihendehaver etter slik utlevering, får uavhengig av bokstav b) og d) de rettighetene som følger av det negotiable transportdokumentet, såfremt vedkommende ikke hadde eller med rimelighet kunne ha hatt kjennskap til utleveringen på det tidspunktet vedkommende ble ihendehaver. Dersom det fremgår av transportopplysningene hvilket tidspunkt godset forventes å komme frem, 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.

§ 313. Flere dokumentihendehavere

Melder det seg flere som legitimerer seg som berettiget til godset, skal transportøren legge opp godset etter bestemmelsen i § 315. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.

§ 314. Utlevering når transportdokumentet er kommet bort

For begjæring om mortifikasjon av et bortkommet transportdokument gjelder reglene i lov 18. desember 1959 nr. 1 om mortifikasjon av skuldbrev m v.

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.

§ 315. Uavhentet gods

1. I denne bestemmelsen anses gods bare for å være uavhentet om det er kommet frem til bestemmelsesstedet og:
   a) mottakeren ikke tar imot godset i samsvar med bestemmelsene i dette kapitlet på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308,
   b) rådighetshaveren, ihendehaveren, avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen ikke kan finnes, eller ikke gir transportøren nødvendige instrukser som nevnt i §§ 310 til 312,
   c) transportøren kan eller må nekte utlevering etter §§ 309 til 312,
   d) lover eller regler på stedet der utlevering kreves forbyr transportøren å utlevere godset til mottakeren, eller
   e) det av andre grunner er umulig for transportøren å utlevere godset.
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 rettigheter som transportøren måtte ha overfor avsenderen, rådighetshaveren eller mottakeren, og omfatter:
   a) å legge opp godset på egnet sted,
   b) å pakke ut godset dersom det er pakket i konteiner eller kjøretøy, eller treffe andre tiltak så som å flytte godset, og
   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.
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.
4. Dersom godset selges etter nr. 2 bokstav c), skal transportøren oppbevare 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.

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.
6. Varselet etter nr. 3 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 316. Tilbakeholdsrett

Har transportøren krav etter § 320g 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.

§ 317. Avsenderens ansvar for frakt m v

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.

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.

Rådighetshaverens rettigheter

§ 318. Utøvelsen av råderett og råderettens omfang

1. Råderetten kan bare utøves av rådighetshaveren og er begrenset til:
   a) rett til å gi eller endre instrukser 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.
2. Råderetten består under hele ansvarsperioden slik denne er fastsatt i § 273, og opphører med denne perioden.

§ 319. Hvem som skal regnes som rådighetshaveren

1. Med mindre særreglene i nr. 2–4 får anvendelse, gjelder følgende:
   a) Avsenderen er rådighetshaver, med mindre vedkommende har utpekt mottakeren, den kontraktsbestemte avsenderen eller en annen person som rådighetshaver da transportavtalen ble inngått.
   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 skriftlig men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.
   c) Rådighetshaveren skal legitimere seg på behørig måte ved utøvelse av råderetten.
2. Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende:
   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.
   b) For å kunne utøve sin råderett må rådighetshaveren fremvise dokumentet og legitimere seg på behørig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene fremvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.
3. Når det er utstedt et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:
   a) Ihendehaveren er rådighetshaver. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable transportdokumentet, er ihendehaveren av alle originaleksemplarene rådighetshaver.
   b) Ihendehaveren kan overdra råderetten ved å overlevere det negotiable transportdokumentet til en annen person i samsvar med § 320e. Dersom det er utstedt mer enn ett

originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene overleveres til vedkommende om overdragelsen av råderetten skal få virkning.

c) Ihendehaveren må fremvise det negotiable transportdokumentet 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 fremvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.

4. Når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, gjelder følgende:
   a) Ihendehaveren er rådighetshaver.
   b) Ihendehaveren kan overdra råderetten til en annen person ved å overføre det negotiable elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.
   c) For å kunne utøve råderetten må ihendehaveren godtgjøre at vedkommende er ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

§ 320. Transportørens utførelse av instrukser

1. Transportøren skal utføre slike instrukser som er omtalt i § 318 dersom:
   a) den som gir instruksene er berettiget til å utøve råderetten,
   b) instruksene etter sitt innhold med rimelighet kan utføres, bedømt på det tidspunktet transportøren mottar dem, og
   c) instruksene ikke griper forstyrrende inn i transportørens vanlige drift, herunder transportørens utleveringspraksis.
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.
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 ikke stilles.
4. Transportøren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 278 og §§ 280 til 281 for tap av, skade på eller forsinket utlevering av gods som skyldes transportørens unnlatelse av å følge rådighetshaverens instrukser i strid med plikter etter nr. 1. Det erstatningsbeløpet transportøren skal betale, reguleres av bestemmelsene i §§ 282 til 284.

§ 320a. Utlevering etter instruks

Gods som utleveres etter instruks gitt i samsvar med § 320 nr. 1, anses for å være utlevert på bestemmelsesstedet, og bestemmelsene om utlevering i §§ 308 til 317 får anvendelse på godset.

§ 320b. Endringer i transportavtalen

1. Bare rådighetshaveren kan avtale endringer i transportavtalen med transportøren, bortsett fra de endringene som er nevnt i § 318 nr. 1 bokstav b) og c).
2. Endringer i transportavtalen, herunder de endringene som er nevnt i § 318 nr. 1 bokstav b) og c), skal påføres negotiable transportdokumenter og ikke-negotiable innløsningsdokumenter, og de skal påføres ikke-negotiable transportdokumenter om rådighetshaveren ber om det. Endringene som påføres, skal signeres i samsvar med § 303.

§ 320c. Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instrukser eller dokumenter

1. Rådighetshaveren skal, på anmodning fra transportøren eller en utførende oppdragstaker, i god tid gi slike opplysninger, instrukser 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.
2. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne rådighetshaveren, eller rådighetshaveren ikke er i stand til å gi tilstrekkelige opplysninger, instrukser 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, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. Fravik etter avtale

Partene i transportavtalen kan fravike § 318 nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 2 samt § 320. Partene kan også innskrenke eller utelukke adgangen til overdragelse av råderetten som nevnt i § 319 nr. 1 bokstav b).

Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter

§ 320e. Overdragelse ved negotiabelt transportdokument

1. Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, kan ihendehaveren overdra rettighetene i det ved å overdra det til en annen på følgende måte:
   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
   b) uten påtegning om overdragelse, dersom det er: (i) et 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.
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 fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

§ 320f. Ihendehaverens ansvar

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 § 320c.
2. En ihendehaver som ikke er avsender, og som utøver rettigheter etter transportavtalen, har ansvar etter transportavtalen i den grad dennes ansvar fremgår av eller kan utledes av det negotiable transportdokumentet.
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:
   a) avtale med transportøren, i henhold til § 299 å erstatte et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument med et elektronisk, eller å erstatte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et ikke-elektronisk, eller
   b) overdra sine rettigheter etter § 320e.

§ 320g. Mottakerens ansvar

Utleveres godset mot transportdokument, blir mottakeren da ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge dokumentet med mindre annet følger av § 320f.

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.

§ 320h. «Forskuddsbetalt frakt»

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 mottakeren også er avsenderen.

ALTERNATIV A

Domsmyndighet og voldgift

§ 320i. Domsmyndighet

1. Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder søksmål etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning med mindre annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf. tvisteloven § 4-8.
2. Sak kan bare anlegges ved kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder, etter saksøkers valg:
   a) saksøktes hjemsted,
   b) mottaks- eller utleveringsstedet, som fastsatt i transportavtalen, eller
   c) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.
3. Sak mot transportøren kan likevel anlegges ved en kompetent domstol angitt i transportavtalen.
4. En avsender kan likevel bare anlegge sak mot en maritim utførende oppdragstaker ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:

a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller
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.

5. Nr. 2 ovenfor gjelder ikke for saker mellom transportøren og en maritim utførende oppdragstaker eller mellom maritime utførende oppdragstakere.
6. Dersom sak om samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både nr. 2 og nr. 4. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er bindende etter nr. 7, 8 eller 11. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter nr. 4 bokstav b), dersom en slik domstol finnes.
7. Partene i en kvantumskontrakt kan avtale at tvister bare skal behandles ved en eller flere kompetente domstoler dersom om avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten er individuelt fremforhandlet eller som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.
8. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 7 bare dersom:
   a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i nr. 2,
   b) avtalen fremgår av transportdokumentet, og
   c) vedkommende i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet.
9. Er transportdokument utstedt i henhold til en fraktavtale som inneholder bestemmelse om avgjørelse av tvister ved søksmål uten at transportdokumentet uttrykkelig angir at bestemmelsen er bindende for innehaveren av transportdokumentet, kan transportøren ikke gjøre bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av transportdokumentet som har ervervet det i god tro.
10. Bestemmelsene i nr. 2 til 8 gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringsstedet eller det avtalte utleveringsstedet ligger i Norge.
11. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal bringes inn for hvilken som helst kompetent domstol.
12. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører en domstols kompetanse til å treffe avgjørelse om midlertidig sikring, herunder arrest. Er det besluttet slik midlertidig sikring, kan norsk domstol bare treffe realitetsavgjørelse i saken dersom:
    a) vilkårene i denne bestemmelsen er oppfylt, eller
    b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i Norge.

§ 320j. Voldgift

1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, skal henvises til voldgift etter denne bestemmelsen.
2. Voldgiftssak kan bare anlegges på et av følgende steder, etter saksøkers valg:
   a) saksøktes hjemsted,
   b) mottaks- eller utleveringsstedet, som fastsatt i transportavtalen, eller
   c) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.
3. Voldgiftssak mot transportøren kan likevel anlegges på et sted som er angitt i transportavtalen.
4. Har partene i en kvantumskontrakt avtalt voldgiftssted, er dette bindende om avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten er individuelt fremforhandlet eller som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.
5. En person som ikke er part i en kvantumskontrakt med voldgiftsavtale, er bundet av voldgiftsstedet avtalt i samsvar med nr. 4 dersom:
   a) voldgiftsstedet befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i nr. 2,
   b) avtalen fremgår av 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 som får anvendelse på voldgiftsavtalen, anerkjenner at den får bindende virkning.
6. Bestemmelsene i nr. 1 til 5 gjelder som en del av voldgiftsavtalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsavtalen er ugyldig i den grad den er uforenlig med bestemmelsene i nr. 1 til 5.
7. Etter at en tvist er oppstått, kan partene uten hensyn til § 320i og nr. 1 til 6 avtale at tvisten skal løes ved voldgift på et hvilket som helst sted.
8. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller konvensjonslovgivning får anvendelse i henhold til § 254 eller fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt den.
9. Bestemmelsene i nr. 2 til 8 gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringsstedet eller det avtalte utleveringsstedet ligger i Norge.
10. 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 her om domsmyndighet og voldgift.
11. Ingen bestemmelse i dette kapitlet er til hinder for at det treffes avgjørelse om midlertidig sikring, herunder arrest.

ALTERNATIV B

Domsmyndighet

§ 320i. Luganokonvensjonen

Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder ikke dersom annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf tvisteloven § 4-8.

§ 320j. Søksmål mot transportøren

Med mindre transportavtalen inneholder en eksklusiv vernetingsavtale som er i samsvar med § 320k eller § 320q, kan søksmål mot transportøren etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning reises ved:
a) en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:
   i) transportørens hjemsted,
   ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen,
   iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller
   iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip, eller
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 dette kapitlet. En slik avtale skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 320k. Vernetingsavtaler

1. En domstol som er avtalt i samsvar med § 320j bokstav b), har eksklusiv domsmyndighet i tvister mellom avtalepartene bare dersom partene er enige om det, og dersom vernetingsavtalen
   a) er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten (i) er individuelt fremforhandlet eller (ii) som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale, og
   b) utpeker domstolene i en konvensjonsstat eller én eller flere konkrete domstoler i en konvensjonsstat.
2. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 1 bare dersom:
   a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i § 320j 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.
3. En avtale etter nr. 2 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 320m. Søksmål mot maritim utførende oppdragstaker

Sak kan reises mot en maritim utførende oppdragstaker etter dette kapitlet ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:

a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller
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.

§ 320n. Andre grunnlag for domsmyndighet

Sak kan ikke sak reises etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning mot transportøren eller en maritim utførende oppdragstaker ved en domstol som ikke har myndighet henhold til §§ 320j og 320m, med mindre annet følger av §§ 320p og 320q.

§ 320o. Arrest og midlertidig sikring

Ingen bestemmelse i dette kapitlet 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:

a) kravene i dette kapitlet er oppfylt, eller
b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i vedkommende stat.

§ 320p. Forening og overføring av saker

1. Dersom samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både § 320j og § 320m. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er bindende etter § 320k eller § 320q. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter § 320m bokstav b), dersom en slik domstol finnes.
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 verneting etter § 320j og § 320m, skal på saksøktes anmodning trekke søksmålet tilbake når saksøkte har valgt en domstol som har domsmyndighet etter § 320j eller eventuelt § 320m, der saken kan fortsette. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er inngått i samsvar med § 320k eller § 320q.

§ 320q. Domsmyndighet etter at tvist har oppstått

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 frem for en kompetent domstol uten å bestride dens domsmyndighet i samsvar med reglene der, har den domsmyndighet.

§ 320r. Anerkjennelse og fullbyrding

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 rettsregler eller virke støtende på rettsordenen.

Voldgift

§ 320s. Voldgiftsavtaler

1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, skal henvises til voldgift etter disse reglene om voldgift.
2. Den som gjør et krav gjeldende overfor transportøren, skal velge ett av følgende steder til voldgiftsbehandlingen:
   a) et sted som for dette formål er utpekt i voldgiftsavtalen, eller
   b) et annet sted i en stat der ett av følgende steder befinner seg:
      i) transportørens hjemsted,
      ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen,
      iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller
      iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.

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 enten:
   a) er individuelt fremforhandlet, eller
   b) som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes 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, 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 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 vedkommende kan være bundet av voldgiftsavtalen.
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.
6. En avtale etter nr. 4 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 320t. Voldgiftsavtale i ikke-linjefart

1. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning får anvendelse
   a) i henhold til § 254 eller
   b) fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt sjøtransportkonvensjonen.
2. Disse reglene om voldgift gjelder likevel en voldgiftsavtale i et transportdokument der dette kapitlet får anvendelse i henhold til § 254, med mindre transportdokumentet
   a) angir partene i certepartiet eller en annen kontrakt som ikke faller inn under sjøtransportkonvensjonen etter § 253, og daterer denne kontrakten, og
   b) ved en særlig henvisning tar inn den klausulen i certepartiet eller den andre kontrakten som inneholder vilkårene i voldgiftsavtalen.

§ 320u. 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 her om domsmyndighet og voldgift.

II

I lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39 skal kapittel 19 lyde:

§ 501. Foreldelsesfrister

Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:
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 tvangsfullbyrdelsesloven § 11-16 annet ledd, den samme frist som gjelder for sjøpanteretten.

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 reist, likevel slik at ved regress i anledning av personskadekrav regnes fristen for regresskravet alltid fra den dag da erstatningskravet ble betalt.

§ 501a. Frist for søksmål etter kapittel 13

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 § 260, § 271, § 286, § 295, § 296, § 317 og § 320g.
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.

§ 501b. Forlenget frist etter kapittel 13

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.

Erklæring etter første ledd skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 501c. Regress etter kapittel 13

Om foreldelse av regresskrav gjelder lov 18 mai 1978 nr. 18 om foreldelse av fordringer § 8.

§ 501d. Søksmål mot den som navngis som transportør etter kapittel 13

Sak mot bareboatbefrakteren eller den som navngis som transportøren etter § 302 nr. 2 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.

§ 504. Lovvalg

Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som er *regulert* i § 501 *til § 501d* reises her i riket.

III

Denne loven trer i kraft fra den tiden Kongen bestemmer.

Kapittel 17
Utkast til endringer i andre lover og andre deler av sjøloven

Fra den tid loven trer i kraft gjøres også disse endringene:

17.1 Lov 30. juni 1916 nr. 1 om kommisjon (kommisjonsloven)

§ 31 skal lyde:
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 transportdokument av saadan art, at avsenderen ikke uten at forevise det kan raade over godset.

§ 37 første ledd skal lyde:
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. Har* kommisjonæren gjort bruk av denne rett, kan han gjøre sin panterett i godset gjeldende etter §§ 33 og 34.

17.2 Lov om vegfraktavtaler 20. desember 1974 nr. 68

§ 35 første ledd skal lyde:
Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden, dog ikke utover *et beløp som svarer til to og en halv ganger* fraktbeløpet. *Ved internasjonal befordring skal erstatningen likevel ikke overstige fraktbeløpet.*

17.3 Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18

§ 18 nr 1 første ledd skal lyde:
Når skipet går tapt ved sjøulykke, eller *når det etter en sjøulykke er blitt ødelagt slik at det ikke kan repareres*, 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.

17.4 Lov om kjøp 13. mai 1988 nr. 27

§ 49(3) skal lyde:
(3) Dersom det brukes transportdokument 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 transportdokument eller annet bevis for at tingen blir transportert på slike vilkår. Dette gjelder selv om tingen ikke er kommet frem eller kjøperen ikke har hatt høve til å undersøke den.

17.5 Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

Ny § 17 i kapittel V skal lyde:
Departementet kan gi forskrift om transportvilkår for jernbanetransport innen Norge.

Kapitteloverskriften endres til:

Kapittel V. *Transportvilkår*

17.6 Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven)

§ 10–22 fjerde ledd skal lyde:

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 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.

17.7 Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39

§ 10 skal lyde:

§ 10. Kondemnasjon

Et skip anses for ikke å kunne repareres

1) når det ikke kan repareres der det er, eller på et sted det kan flyttes til,
2) 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 stand.

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 tvangsfullbyrdelsesloven § 11–20 om det minste bud som kan stadfestes, gjelder ikke.

§ 138 skal lyde:

§ 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 *§ 271*, jf § 339.

§ 193 annet ledd skal lyde:

Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:

a) medlem av besetningen, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for,
b) losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet,
c) rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, *avsender*, avlaster, eier eller mottaker av lasten,
d) noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet,
e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av § 191, eller
f) 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.

unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

§ 322 skal lyde:

§ 322. Avtalefrihet

Bestemmelsene i dette *kapitlet* 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.

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 mv til skade for reisebefrakteren for så vidt kapittel 13 gjelder tvingende i forhold til mottaker eller andre*. Om begrensninger i avtalefriheten i innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.

Reglene i dette kapitlet innskrenker ikke det tvingende virkeområdet til kapittel 13 og de tilhørende foreldelsesbestemmelsene.

§ 325 skal lyde:
§ 325. Trampkonnossementer og andre transportdokumenter under befraktningsavtaler

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.

§ 335 tredje ledd skal lyde:
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.

§ 336 tredje ledd skal lyde:
Om dekkslast gjelder § 267 tilsvarende.

§ 337 annet ledd skal lyde:
Bestemmelsene i *§ 263, § 264, § 265, § 268, § 288, § 289, § 292 og § 299a* gjelder tilsvarende.

§ 338 skal lyde:
§ 338. Transportdokument

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.*

Befrakteren kan kreve særskilte *transportdokumenter* for de enkelte deler av godset med mindre dette vil medføre vesentlig ulempe.

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.

§ 339 skal lyde:
§ 339. Reisebortfrakterens omsorgsplikt
Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet og for øvrig på forsvarlig måte. Bestemmelsene i §§ *263, 264, 271 og 272* gjelder tilsvarende.

§ 345 skal lyde:
§ 345. Mottakerens og reisebefrakterens ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett

Mottakeren blir ansvarlig for frakt og andre krav etter reglene i *§§ 320f til 320h*.

Reisebortfrakteren kan i alle tilfelle kreve betaling av reisebefrakteren etter reglene i *§ 317*.
Reisebortfrakteren har tilbakeholdsrett etter reglene i *§ 316*.

§ 346 tredje ledd skal lyde:
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 § *315*.

§ 347 skal lyde:
Sjøl. § 347. Lasteskader. Forsinket utlevering

Reisebortfrakteren er ansvarlig etter reglene i *§§ 257, 260, 267, 272 til 275, 277 til 285 og 288* for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i reisebortfrakterens varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i *§ 282 nr. 4* gjelder ikke. Reglene i *§ 276* gjelder tilsvarende.

Om mottakerens og andres rett til å påberope seg reglene i kapittel 13 gjelder §§ 253 og 254.

§ 350 skal lyde:
§ 350. Tap av skipet

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.

§ 351 skal lyde:
§ 351. Reisebortfrakterens erstatningsansvar

Oppstår det som følge av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfrakterens side tap som ikke omfattes av § 347, gjelder § *274* og *275* tilsvarende.

§ 370 tredje ledd skal lyde:

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 *transportdokument* utstedt av bortfrakteren, gjelder dette bare hvis kravet er ført på *dokumentet*, jf § 325.

§ 382 skal lyde:

§ 382. Transportdokument

Tidsbortfrakteren plikter å utstede *transportdokument* for lastet gods for den reise skipet skal utføre, med de vilkår som er vanlige i den fart det gjelder. *Bestemmelsene i kapittel 13 om transportdokumenter gjelder tilsvarende.*

Transportdokumentet endrer ikke avtalen mellom tidsbortfrakteren og tidsbefrakteren Pådrar tidsbortfrakteren *seg ansvar* overfor innehaveren av *transportdokumentet* som går ut over ansvaret etter befraktningsavtalen, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs.

Tidsbortfrakteren plikter ikke å følge krav fra tidsbefrakteren om å utlevere godset *i strid med reglene i kapittel 13* 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.

§ 383 skal lyde:

§ 383. Lasteskader. Forsinket utlevering

Tidsbortfrakteren er overfor tidsbefrakteren ansvarlig etter reglene i §§ *257, 260, 267, 272 til 275, 277 til 285 og 288* for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i tidsbortfrakterens varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i *§ 282 nr. 4* gjelder ikke. Reglene i *§ 276* gjelder tilsvarende.

Om mottakerens og andres rett til å påberope seg reglene i kapittel 13 gjelder § 253 og § 254.

§ 384 annet ledd skal lyde:

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.

§ 391 annet ledd skal lyde:

Blir tidsfrakten ikke betalt i tide, skal tidsbortfrakteren underrette tidsbefrakteren om dette. Når underretningen er avsendt, kan tidsbortfrakteren stanse oppfyllelsen av befraktningsavtalen, herunder nekte å laste gods eller utstede *transportdokument*. Er betalingen ikke mottatt innen 72 timer etter at underretningen ble avsendt, kan tidsbortfrakteren heve avtalen.

§ 393 første ledd skal lyde:

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.

§ 401 tredje ledd skal lyde:

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 *certeparti 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.

§ 413 første ledd skal lyde:

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.

§ 414 første ledd skal lyde:

Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjeren skal *vente, 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. *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.* Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjeren heve avtalen.

Kapittel 18
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, og til oppsigelse av Den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer undertegnet i Brussel 25. august 1924, endringsprotokollene av 1968 og 1979.

Kapittel 19
Lovspeil

Utkastet	Konvensjonen	Sjøloven
265		256
299a		259
296		260
295		261
270		262
285c		264
286		265
271		266
271		267
308a		268
320g		269
317		273
285b		293
305a		300
307		300
305a		301
313		303
314		305
–		306
–		307
251	1	251
261	2	–
spredt	3	–
272	4	282
252	5	252
253	6	253
254	7	–
297	8	–
298	9	–
299	10	–

Utkastet	Konvensjonen	Sjøloven
262	11	–
273	12	274
285a	12	285
263	13	262
266	14	262
268	15	257
268	15	291
269	16	291
274	17	275
274	17	276
275	18	285
276	19	286
277	20	287
278	21	278
280	22	279
281	23	288
279	24	–
267	25	263
267	25	284
285	26	–
287	27	255
264	28	–
288	28	258
289	29	257
289	29	258
290	30	290
291	31	301
292	32	257
292	32	291
293	33	–
294	34	290
300	35	294
301	36	296
301	36	309
302	37	285
302	37	295
303	38	296
304	39	297

Utkastet	Konvensjonen	Sjøloven
304	39	298
304	39	299
305	40	298
305	40	299
306	41	299
306	41	309
320h	42	299
308	43	268
309	44	304
310	45	308
311	46	302
312a	47	–
312	47	302
315	48	271
315	48	272
316	49	270
318	50	
319	51	–
320	52	–
320a	53	–
320b	54	–
320c	55	280
320d	56	–
320e	57	–
320f	58	269
320f	58	292
282	59	280
282	59	281
283	60	280
284	61	283
501a	62	501
501b	63	501
501c	64	501
501d	65	501
320j	66	310
320k	67	310
320m	68	310
320n	69	310

Utkastet	Konvensjonen	Sjøloven
320o	70	310
320p	71	310
320q	72	310
320r	73	310
–	74	–
320s	75	311
320t	76	311
320u	77	311
–	78	–
255	79	254
256	80	–
257	81	254
257	81	277
258	82	–
259	83	–
260	84	254
260	84	289
259	85	–
152	86	152
259	83	–
260	84	254
260	84	289
259	85	–
152	86	152

Kapittel 20
Konvensjonen på engelsk

Resolution adopted by the General Assembly

[on the report of the Sixth Committee (A/63/438)]

63/122. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

The General Assembly,

Recalling its resolution 2205 (XXI) of 17 December 1966, by which it established the United Nations Commission on International Trade Law with a mandate to further the progressive harmonization and unification of the law of international trade and in that respect to bear in mind the interests of all peoples, in particular those of developing countries, in the extensive development of international trade,

Concerned that the current legal regime governing the international carriage of goods by sea lacks uniformity and fails to adequately take into account modern transport practices, including containerization, door-to-door transport contracts and the use of electronic transport documents,

Noting that the development of international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the adoption of uniform rules to modernize and harmonize the rules that govern the international carriage of goods involving a sea leg would enhance legal certainty, improve efficiency and commercial predictability in the international carriage of goods and reduce legal obstacles to the flow of international trade among all States,

Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding and balanced universal regime to support the operation of contracts of carriage involving various modes of transport,

Recalling that, at its thirty-fourth and thirty-fifth sessions, in 2001 and 2002, the Commission decided to prepare an international legislative instrument governing door-to-door transport operations that involve a sea leg,

Recognizing that all States and interested international organizations were invited to participate in the preparation of the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea and in the forty-first session of the Commission, either as members or as observers, with a full opportunity to speak and make proposals,

Noting with satisfaction that the text of the draft Convention was circulated for comment to all States Members of the United Nations and intergovernmental organizations invited to attend the meetings of the Commission as observers, and that the comments received were before the Commission at its forty-first session,

Taking note with satisfaction of the decision of the Commission at its forty-first session to submit the draft Convention to the General Assembly for its consideration,

Taking note of the draft Convention approved by the Commission,

Expressing its appreciation to the Government of the Netherlands for its offer to host a signing ceremony for the Convention in Rotterdam,

1. Commends the United Nations Commission on International Trade Law for preparing the draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea;
2. Adopts the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, contained in the annex to the present resolution;

3. Authorizes a ceremony for the opening for signature to be held on 23 September 2009 in Rotterdam, the Netherlands, and recommends that the rules embodied in the Convention be known as the «Rotterdam Rules»;
4. Calls upon all Governments to consider becoming party to the Convention.

67th plenary meeting
11 December 2008

Annex

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

The States Parties to this Convention,

Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,

Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Have agreed as follows:

Chapter 1

General provisions

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

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 addition 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 of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
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.
4. «Non-liner transportation» means any transportation that is not liner transportation.
5. «Carrier» means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
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, 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.
   (*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.
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 within a port area.

8. «Shipper» means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.
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.
10. «Holder» means:
    (*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 thereof; or
    (*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.
11. «Consignee» means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.
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.
13. «Controlling party» means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.
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.
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».
16. «Non-negotiable transport document» means a transport document that is not a negotiable transport document.
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.
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:
    (*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.
19. «Negotiable electronic transport record» means an electronic transport record:
    (*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
    (*b*) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.
20. «Non-negotiable electronic transport record» means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.
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.
22. The «transfer» of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.
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.
24. «Goods» means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any

equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. «Ship» means any vessel used to carry goods by sea.
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.
27. «Vehicle» means a road or railroad cargo vehicle.
28. «Freight» means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.
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 administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.
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.

Article 2

Interpretation of this Convention

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.

Article 3

Form requirements

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

Article 4

Applicability of defences and limits of liability

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 breach of any other obligation under this Convention against:
   (*a*) The carrier or a maritime performing party;
   (*b*) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
   (*c*) Employees of the carrier or a maritime performing party.
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.

Chapter 2

Scope of application

Article 5

General scope of application

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:
   (*a*) The place of receipt;
   (*b*) The port of loading;
   (*c*) The place of delivery; or
   (*d*) The port of discharge.
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.

Article 6

Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:
   (*a*) Charter parties; and
   (*b*) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.
2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:
   (*a*) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
   (*b*) A transport document or an electronic transport record is issued.

Article 7

Application to certain parties

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.

Chapter 3

Electronic transport records

Article 8

Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention:

(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

(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Article 9

Procedures for use of negotiable electronic transport records

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:
   (*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, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.
2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Article 10

Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

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:
   (*a*) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;
   (*b*) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and
   (*c*) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.
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:
   (*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
   (*b*) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

Chapter 4

Obligations of the carrier

Article 11

Carriage and delivery of the goods

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.

Article 12

Period of responsibility of the carrier

1. The period of responsibility of 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.
2. (*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.
   (*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 collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.
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:
   (*a*) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or
   (*b*) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 13

Specific obligations

1. 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.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 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.

Article 14

Specific obligations applicable to the voyage by sea

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:
(*a*) Make and keep the ship seaworthy;
(*b*) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and
(*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.

Article 15

Goods that may become a danger

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.

Article 16

Sacrifice of the goods during the voyage by sea

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.

Chapter 5

Liability of the carrier for loss, damage or delay

Article 17

Basis of liability

1. The carrier is liable for loss of or 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.
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.
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, or delay:
   (*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;
   (*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;
   (*e*) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
   (*f*) Fire on the ship;
   (*g*) Latent defects not discoverable by due diligence;
   (*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;
   (*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;
   (*j*) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
   (*k*) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
   (*l*) Saving or attempting to save life at sea;
   (*m*) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
   (*n*) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or
   (*o*) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.
4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:
   (*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
   (*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.
5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:
   (*a*) The claimant proves that 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
   (*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 obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.
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.

Article 18

Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

(*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 extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

Article 19

Liability of maritime performing parties

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:
   (*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
   (*b*) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) 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.
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.
3. A maritime performing party is 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.
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.

Article 20

Joint and several liability

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.
2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Article 21

Delay

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.

Article 22

Calculation of compensation

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 carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

Article 23

Notice in case of loss, damage or delay

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.
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 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.
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.
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.
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 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.

Chapter 6

Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 24

Deviation

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 61.

Article 25

Deck cargo on ships

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:
   (*a*) Such carriage is required by law;
   (*b*) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or
   (*c*) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.
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.
3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to 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.
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.
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 from their carriage on deck.

Article 26

Carriage preceding or subsequent to sea carriage

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:

(*a*) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any 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;
(*b*) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and
(*c*) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

Chapter 7

Obligations of the shipper to the carrier

Article 27

Delivery for carriage

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 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.

Article 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.

Article 29

Shipper's obligation to provide information, instructions and documents

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:
   (*a*) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and
   (*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.
2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

Article 30

Basis of shipper's liability to the carrier

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 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.

Article 31

Information for compilation of contract particulars

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 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.

Article 32

Special rules on dangerous goods

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(*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

(*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.

Article 33

Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper

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.
2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

Article 34

Liability of the shipper for other persons

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.

Chapter 8

Transport documents and electronic transport records

Article 35

Issuance of the transport document or the electronic transport record

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 carrier, at the shipper's option:

(*a*) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(*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 doc-

ument or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 36

Contract particulars

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:
   (*a*) A description of the goods as appropriate for the transport;
   (*b*) The leading marks necessary for identification of the goods;
   (*c*) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
   (*d*) The weight of the goods, if furnished by the shipper.
2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:
   (*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;
   (*b*) The name and address of the carrier;
   (*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
   (*d*) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.
3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:
   (*a*) The name and address of the consignee, if named by the shipper;
   (*b*) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;
   (*c*) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and
   (*d*) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.
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:
   (*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
   (*b*) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

Article 37

Identity of the carrier

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 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.
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.

Article 38

Signature

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.
2. An electronic transport record 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.

Article 39

Deficiencies in the contract particulars

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.
2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:
   (*a*) The date on which all of the goods indicated in the transport document 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
   (*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.
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.

Article 40

Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

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:
   (*a*) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or
   (*b*) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.
2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred 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.
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:
   (*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 unable to check; or
   (*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.
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:
   (*a*) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:
      (i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and
      (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
   (*b*) Article 36, subparagraph 1 (d), if:
      (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 vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or
      (ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Article 41

Evidentiary effect of the contract particulars

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

(*a*) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;
(*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:
  (i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or
  (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;
(*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 of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:
  (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;
  (ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and
  (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

Article 42

«Freight prepaid»

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 if the holder or the consignee is also the shipper.

Chapter 9

Delivery of the goods

Article 43

Obligation to accept delivery

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 circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

Article 44

Obligation to acknowledge receipt

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.

Article 45

Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:
(*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;
(*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;
(*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 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 the delivery of the goods;

(*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.

Article 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. 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;

(*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 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;

(*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.

Article 47

Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:
   (*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:
      (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
      (ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;
   (*b*) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;
   (*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.
2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport 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:

(*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, 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;

(*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;

(*c*) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being 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;

(*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;

(*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 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.

Article 48

Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:
   (*a*) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;
   (*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;
   (*c*) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;
   (*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
   (*e*) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.
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:
   (*a*) To store the goods at any suitable place;
   (*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

(*c*) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

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.
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 amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.
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.

Article 49

Retention of goods

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.

Chapter 10

Rights of the controlling party

Article 50

Exercise and extent of right of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:
   (*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.
2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

Article 51

Identity of the controlling party and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:
   (*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;
   (*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 transferee becomes the controlling party; and
   (*c*) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.
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:
   (*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
   (*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.
3. When a negotiable transport document is issued:
   (*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;

(*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 document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(*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.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(*a*) The holder is the 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.

Article 52

Carrier's execution of instructions

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(*a*) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(*b*) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(*c*) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.

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.
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.
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.

Article 53

Deemed delivery

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

Article 54

Variations to the contract of carriage

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.

Article 55

Providing additional information, instructions or documents to carrier

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.
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 provide such information, instructions or documents

Article 56

Variation by agreement

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).

Chapter 11

Transfer of rights

Article 57

When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:
   (*a*) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or
   (*b*) Without endorsement, if: (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.
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.

Article 58

Liability of holder

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 a holder.
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.
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:
   (*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 transport document; or
   (*b*) It transfers its rights pursuant to article 57.

Chapter 12

Limits of liability

Article 59

Limits of liability

1. Subject to articles 60 and 61, 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.

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 shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.
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 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.

Article 60

Limits of liability for loss caused by delay

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 exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

Article 61

Loss of the benefit of limitation of liability

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.
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 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.

Chapter 13

Time for suit

Article 62

Period of time for suit

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.

Article 63

Extension of time for suit

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

Article 64

Action for indemnity

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:

(*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.

Article 65

Actions against the person identified as the carrier

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:

(*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.

Chapter 14

Jurisdiction

Article 66

Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(*a*) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
  (i) The domicile of the carrier;
  (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
  (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
  (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

(*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 carrier that may arise under this Convention.

Article 67

Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:
   (*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
   (*b*) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.
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:
   (*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
   (*d*) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

Article 68

Actions against the maritime performing party

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:

(*a*) The domicile of the maritime performing party; or
(*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.

Article 69

No additional bases of jurisdiction

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.

Article 70

Arrest and provisional or protective measures

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:
(*a*) The requirements of this chapter are fulfilled; or
(*b*) An international convention that applies in that State so provides.

Article 71

Consolidation and removal of actions

1. Except when there is an exclusive choice of court 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.
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 defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

Article 72

Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

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.

Article 73

Recognition and enforcement

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 States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
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.

Article 74

Application of chapter 14

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 15

Arbitration

Article 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.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:
   (*a*) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or
   (*b*) Any other place situated in a State where any of the following places is located:
      (i) The domicile of the carrier;
      (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
      (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
      (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.
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:
   (*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.
4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:
   (*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;
   (*b*) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
   (*c*) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and
   (*d*) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.
5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are 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

Article 76

Arbitration agreement in non-liner transportation

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:
   (*a*) The application of article 7; or
   (*b*) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport 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:
   (*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
   (*b*) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77

Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

Article 78

Application of chapter 15

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 16

Validity of contractual terms

Article 79

General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
   (*a*) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
   (*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
   (*c*) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.
2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
   (*a*) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
   (*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.

Article 80

Special rules for volume contracts

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 rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.
2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:
   (*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 under this article; and
   (*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.
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.
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 article 61.
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:
   (*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
   (*b*) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.
6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81

Special rules for live animals and certain other goods

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:

(*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

(*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.

Chapter 17

Matters not governed by this convention

Article 82

International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport

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:

(*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;

(*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;

(*c*) Any convention governing the 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

(*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 transshipment both by inland waterways and sea.

Article 83

Global limitation of liability

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

Article 84

General average

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

Article 85

Passengers and luggage

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

Article 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 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

(*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 as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

Chapter 18

Final clauses

Article 87

Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 88

Signature, ratification, acceptance, approval or accession

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89

Denunciation of other conventions

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

Article 90

Reservations

No reservation is permitted to this Convention.

Article 91

Procedure and effect of declarations

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.
2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month fol-

lowing the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.

5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92

Effect in domestic territorial units

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.
2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.
3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.
4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 93

Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.
2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.
3. Any reference to a «Contracting State» or «Contracting States» in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

Article 94

Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 95

Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations

shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 96

Denunciation of this Convention

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

[Fotnoter utelatt. Samtlige originaltekster finnes på http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/CTC_xi_d_8.pdf]

Kapittel 21
Konvensjonen i norsk oversettelse

Dette er Justisdepartementet oversettelse som fulgte med høringsbrevet av 24. februar 2009.

Utkast til konvensjon om transportavtaler for internasjonal godstransportsom 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, ivaretakelse, 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 enga-

sjert 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 innlands 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.
11. «mottaker»; den som har rett til å få godset utlevert i henhold til en transportavtale eller et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
12. Med «rett til kontroll» over godset; retten, i henhold til transportavtalen, til å gi transportøren instrukser om godset i samsvar med kapittel 10.
13. «kontrollerende part»; den som i henhold til artikkel 51 er berettiget til å utøve retten til kontroll.
14. «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.
15. «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.
16. «ikke-omsettelig transportdokument»; et transportdokument som ikke er et omsettelig transportdokument.
17. «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.
18. «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.
20. «ikke-omsettelig elektronisk transportdokument»; et elektronisk transportdokument som ikke er et omsettelig transportdokument.
21. «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.
22. «overdragelse» av et omsettelig elektronisk transportdokument; overdragelse av den eksklusive kontrollen over dokumentet.

23. «avtaleopplysninger»; alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, underskrifter og påtegninger) som står i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
24. «gods»; 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.
25. «skip»; ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.
26. «container»; enhver type container, transportabel tank eller pall, eller tilsvarende lasteenhet som benyttes til å stue gods, samt alt utstyr som hører til enheten.
27. «kjøretøy»; et kjøretøy til godstransport på vei eller med jernbane.
28. «frakt»; den godtgjørelse som transportøren skal ha for godstransport i henhold til en transportavtale.
29. «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.
30. «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 innehave-

ren 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 forpliktelser

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 sender bli enige om at senderen, 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 men-

neskeliv 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, stuing eller lossing av godset etter avtale inngått i samsvar med artikkel 13 nr. 2, med mindre senderen eller en utførende part gjør dette på vegne av sender, 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 ansvarsgrense 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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 børs- 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

5. 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, ansvarsbegrensing eller søksmålsfrister, og
c) er ufravikelig, enten fullt ut eller til vern av sender.

Kapittel 7

Senderens forpliktelser 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 instrukser

Transportøren og senderen skal besvare hverandres anmodninger om nødvendige opplysninger og instrukser 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, instrukser og dokumenter

1. Senderen skal i rett tid gi transportøren opplysninger, instrukser 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, instrukser og dokumenter vedkommende trenger.
2. Denne artikkel berører ikke en eventuell særlig forpliktelse til å legge fram bestemte opplysninger, instrukser 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.
2. 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.
3. 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 sender 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 kon-

trollere 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 ikke-omsettelig 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 orginaleksemplar, 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 orginaleksemplar, 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 instrukser 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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 instrukser 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 dokumen-

tet 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 instrukser

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.
2. Under enhver omstendighet skal den kontrollerende part med rimelighet erstatte de ekstrautgifter 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.
3. Transportøren kan kreve at den kontrollerende part stiller sikkerhet som dekker ekstrautgifter, 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.
4. Transportørens ansvar for tap av, skade på eller forsinket levering av godset som oppstår fordi vedkommende unnlater å følge den kontrollerende parts instrukser, 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 ikkeomsettelig transportdokument eller inntas i et ikkeomsettelig elektronisk transportdokument. Endringer som inntas på denne måten, skal undertegnes i samsvar med artikkel 38.

Artikkel 55

Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instrukser eller dokumenter

1. Den kontrollerende part skal, på anmodning fra transportøren eller en utførende part, legge fram i rett tid opplysninger, instrukser 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, instrukser 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, instrukser 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 transport-

dokument 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 regressøksmål 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 regressøksmål, enten har godtatt kravet, eller er stevnet i saken mot seg, alt etter hva som skjer først.

Artikkel 65

Søksmål motden 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 hjemsted,
   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 hjemsted, 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 verneting 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, ogdomsmyndighet 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 hjemsted,
      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 unnlatelse 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 virk-

ning 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

Depositar

De forente nasjoners generalsekretær utpekes med dette til å være depositar 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 depositar 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.

Vedlegg 1

Parallelloppstilling av dansk og norsk lovutkast med konvensjonen

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Innledende bestemmelser	**Chapter 1 General provisions**	**Definitioner**
§ 251. *Terminologi* I dette kapitlet menes med 1. Transportavtale, avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet såfremt avtalen omfatter sjøtransport. Avtalen kan i tillegg til sjøtransporten omfatte transport med andre transportmidler.	**Art 1.** *Definitions* For the purposes of this Convention: 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 addition to the sea carriage.	**§ 251.** I dette kapitel forstås ved 1. Transportaftale En aftale, hvor en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte transport med andre transportmidler.
2. Kvantumskontrakt, 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.	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 of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.	2. Volumenkontrakt En transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et aftalt tidsrum. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt interval.
3. Linjefart, transportytelse som tilbys allmennheten ved offentliggjøring eller på liknende måte; omfatter transport med skip etter en fast seilingsplan mellom nærmere bestemte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige ruteplaner over avganger.	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.	3. Linjefart En transportydelse, som omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgange, og som udbydes offentligt.
4. *Ikke-linjefart*, enhver transport som ikke er linjefart.	4. «Non-liner transportation» means any transportation that is not liner transportation.	4. Ikke-linjefart Enhver transport, der ikke er linjefart.
5. *Transportør*, den som inngår en transportavtale med avsenderen.	5. «Carrier» means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.	5. Transportør Den, som indgår transportaftale med afsenderen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Innledende bestemmelser	**Chapter 1 General provisions**	**Definitioner**
6. *Utførende oppdragstaker*, (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 denne 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.	*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, 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. (*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.	6. Udførende part Den, som uden at være transportøren udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale med hensyn til modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang den udførende part handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Den, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en kontraktsbestemt afsender, af en rådighedshaver eller af en modtager i stedet for af en transportør, er ikke en udførende part.
7. *Maritim utførende oppdragstaker*, 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.	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 within a port area.	7. Maritim udførende part Den udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden, fra godset ankommer til skibets lastehavn, til det forlader skibets lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part, hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine tjenester udelukkende i et havneområde.
8. *Avsender:* Den som inngår en transportavtale med transportøren.	8. «Shipper» means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.	8. Afsender Den, som indgår en transportaftale med transportøren.
9. *Kontraktsbestemt avsender*, den som aksepterer å være angitt som «avsender» i transportdokumentet uten å ha inngått transportavtalen med transportøren.	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.	9. Kontraktsbestemt afsender Den, som accepterer at være angivet som «afsender» i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument uden at være den, der har indgået en transportaftale med transportøren.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Innledende bestemmelser	**Chapter 1 General provisions**	**Definitioner**
10. *Ihendehaver*, 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 fremstår som berettiget ved en sammenhengende rekke av påtegninger om overdragelser, eller (ii) dokumentet er utferdiget til ordre uten angivelse av hvem som er berettiget, eller det er et ihendehaverdokument eller, b) den som et elektronisk negotiabelt transportdokument er utstedt eller overdratt til etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.	10. «Holder» means: (*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 thereof; or (*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.	10. Ihændehaver a) Den, som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, og i) hvis dokumentet er udstedt til ordre, ihændehaveren er angivet som afsender eller modtager eller er den, til hvem dokumentet er korrekt transporteret, eller ii) hvis dokumentet er udstedt til ordre og overdrages in blanco eller er et ihændehaverdokument eller b) den, som i eget navn har fået udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med § 298, stk. 1.
11. *Mottaker*, den som har rett til å få godset utlevert etter en transportavtale eller et transportdokument.	11. «Consignee» means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.	11. Modtager Den, som er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
12. *Råderett*, retten etter transportavtalen til å gi transportøren instrukser vedrørende godset i samsvar med §§ 318 til 320d.	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.	12. Råderet Retten til i medfør af transportaftalen, at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med §§ 318-320d.
13. *Rådighetshaver*, den som etter § 319 har rett til å utøve råderett.	13. «Controlling party» means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.	13. Rådighedshaver Den, som i medfør af § 319 er berettiget til at udøve råderetten.
14. *Transportdokument*, elektronisk eller ikke-elektronisk dokument utstedt av transportøren etter en transportavtale og som a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.	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.	14. Transportdokument Et dokument udstedt af transportøren i henhold til en transportaftale, der a) beviser eller indeholder en transportaftale og b) er bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Innledende bestemmelser	**Chapter 1 General provisions**	**Definitioner**
15. *Negotiabelt transportdokument*, 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».	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».	15. Negotiabelt transportdokument Et transportdokument, som ved at angive at være «til ordre», «negotiabelt» eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være «ikke til ordre» eller «ikke-negotiabelt».
16. *Ikke-negotiabelt transportdokument*, et transportdokument som ikke er negotiabelt.	16. «Non-negotiable transport document» means a transport document that is not a negotiable transport document.	16. Ikke-negotiabelt Et transportdokument, som ikke er negotiabelt.
17. *Elektronisk kommunikasjon*, opplysninger som fremstilles, sendes, mottas eller oppbevares elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måte slik at opplysningene er tilgjengelige for senere bruk.	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.	17. Elektronisk kommunikation Oplysninger, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde, så oplysningerne er tilgængelige til senere brug.
18. *Elektronisk transportdokument*, informasjon i en eller flere elektroniske meldinger som en transportør sender i henhold til en transportavtale, herunder informasjon som logisk hører sammen med det elektroniske transportdokumentet, 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, og som derved a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.	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: (*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.	18. Elektronisk transportdokument Oplysninger, som en transportør i henhold til en transportaftale kommunikerer elektronisk i en eller flere beskeder, herunder oplysninger, som er vedhæftet til, eller som på anden måde logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument, samtidigt med eller efter transportøren har udstedt det elektroniske transportdokument, så oplysningen indgår som en del af det elektroniske transportdokument, og som derved a) beviser eller indeholder en transportaftale og b) beviser, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Innledende bestemmelser	**Chapter 1 General provisions**	**Definitioner**
19. *Negotiabelt elektronisk transportdokument*, (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 samsvar med kravene i § 298 nr. 1.	19. «Negotiable electronic transport record» means an electronic transport record: (*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 (*b*) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.	19. Negotiabelt elektronisk transportdokument Et elektronisk transportdokument, som ved at angive at være «til ordre», «negotiabelt» eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være «ikke til ordre» eller «ikke-negotiabelt», og hvis anvendelse opfylder kravene i § 299, stk. 1.
20. *Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument*, elektronisk dokumentet som ikke er negotiabelt.	20. «Non-negotiable electronic transport record» means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.	20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument Et elektronisk transportdokument, som ikke er negotiabelt.
21. *Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument*, utstedelse av et slikt dokument etter fremgangsmåter som sikrer at dokumentet undergis eksklusiv kontroll fra det opprettes og til det opphører å ha rettsvirkning eller gyldighet.	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.	21. Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument Udstedelsen af et dokument efter procedurer, der tilsikrer, at dokumentet undergives eksklusiv kontrol fra dokumentets oprettelse, til det ophører med at have retsvirkning eller gyldighed.
22. *Overdragelse av negotiabel elektronisk transportdokument*, overdragelse av den eksklusive rådighet over et slikt dokument.	22. The «transfer» of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.	22. Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument Overdragelsen af den eksklusive kontrol over dokumentet.
23. *Transportopplysninger*, alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, signaturer og påtegninger) inntatt i transportdokumentet.	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.	23. Transportoplysninger Oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, der vedrører transportaftalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemærkninger, underskrifter og påtegninger.
24. *Gods*, 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.	24. «Goods» means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.	24. Gods De varer, handelsvarer og genstande af enhver type, som en transportør har påtaget sig at transportere i henhold til transportaftalen, herunder alt udstyr, emballage og container, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.
25. *Skip*, ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.	25. «Ship» means any vessel used to carry goods by sea.	25. Skib Ethvert fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Innledende bestemmelser	**Chapter 1 General provisions**	**Definitioner**
26. *Konteiner*, alle slags konteinere, transportable tanker og lasteplattformer samt ikke-maritime konteinere og lignende transportenheter som benyttes til å samle gods, og alt utstyr som hører til slike transportenheter.	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.	26. Container Enhver type container eller beholder, transportabel tank eller flad lasteindretning, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at samle gods, og det udstyr, der hører til sådanne lasteenheder.
27. *Kjøretøy*, transportmiddel til godstransport på vei eller med jernbane.	27. «Vehicle» means a road or railroad cargo vehicle.	27. Køretøj Et transportmiddel til godstransport på vej eller med jernbane.
28. *Frakt*, det vederlag som skal betales til transportøren for transport av gods etter en transportavtale.	28. «Freight» means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.	28. Fragt Det vederlag, som skal betales transportøren for transport af gods i henhold til en transportaftale.
29. *Hjemsted*, (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.	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 administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.	29. Hjemsted Det sted, hvor et selskab, en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har det vedtægtsmæssige sæde, stiftelsesadresse eller registrerede hovedkontor, alt efter hvad der måtte være relevant, har hovedkontor eller hovedvirksomhed eller det sted, hvor en fysisk person har sædvanligt opholdssted.
30. *Kompetent domstol*, en domstol i en konvensjonsstat som etter vernetingsreglene i den aktuelle stat har domsmyndighet over tvisten.	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.	30. Kompetent domstol En domstol i en konventionsstat, som i henhold til værnetingsregler i den pågældende stat har retlig kompetence.
31. *Sjøtransportkonvensjonen*, De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om avtaler for internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs.		31. Konvention De Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs.
32. *Konvensjonsstat*, en stat som er bundet av sjøtransportkonvensjonen.		32. Konventionsstat En stat, som er bundet af konventionen.
33. *Konvensjonslovgivning*, bestemmelser i andre konvensjonsstater som inkorporerer eller gjennomfører forpliktelser etter sjøtransportkonvensjonen, samt bestemmelsene i sjøtransportkonvensjonen selv.		33. Enkeltdokument Et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at det skal overdrages mod udlevering af godset.
34. Bestemmelsene i dette kapitlet, bestemmelsene i dette kapitlet med de tilhørende foreldelsesbestemmelsene i §§ 501A til 501d.		

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Anvendelsesområde	**Chapter 2 Scope of application**	**Anvendelsesområde**
§ 252. *Virkeområde* 1. Bestemmelsene i dette kapitlet 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: a) mottaksstedet, b) lastehavnen, c) utleveringsstedet eller d) lossehavnen. 2 Dette kapitlet får anvendelse uten hensyn til nasjonaliteten til skipet, transportøren, de utførende oppdragstakere, avsenderen, mottakeren eller andre berørte parter.	**Art 5.** *General scope of application* 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: (*a*) The place of receipt; (*b*) The port of loading; (*c*) The place of delivery; or (*d*) The port of discharge. 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.	**§ 252.** Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på: 1) Aftaler om søtransport af gods i indenrigsfart i Danmark. 2) Aftaler om transport af gods, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en konventionsstat a) modtagelsesstedet, b) lastehavnen, c) udleveringsstedet eller d) lossehavnen.
§ 253. *Certepartifart mv* 1. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart. 2. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument, og de aktuelle partene ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip.	**Art 6.** *Specific exclusions* 1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation: (*a*) Charter parties; and (*b*) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon. 2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (*a*) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and (*b*) A transport document or an electronic transport record is issued.	**§ 253.** Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib i linjefart. *Stk. 2.* Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på transportaftaler i ikke-linjefart, medmindre der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har indgået certeparti eller anden aftale om hel- eller delbefragtning af skib.
§ 254. *Spesielle partsforhold* Bestemmelsene i dette kapitlet får, uten hensyn til § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og en mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen transportavtale som er unntatt dette kapitlets anvendelsesområde. Bestemmelsene i dette kapitlet får likevel ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som er unntatt etter § 253.	**Art 7.** *Application to certain parties* 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.	**§ 254.** Bestemmelserne i dette kapitel finder, uanset § 253, anvendelse i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, forudsat at denne ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som er undtaget dette kapitels anvendelsesområde. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse i retsforholdet mellem de oprindelige parter til en transportaftale, som er undtaget i medfør af § 253.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Fravikelighet	**Chapter 16 Validity of contractual terms**	**Fravigelighed**
§ 255. *Avtalefrihet* 1. Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den a) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter etter dette kapitlet, b) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet, eller c) utnevner transportøren, eller en person nevnt i § 275, som begunstiget til forsikringserstatning for godset. 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 plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter etter dette kapitlet. 3. Bestemmelsene i nr. 1 og 2 ovenfor gjelder ikke avvik fra § 271, § 285c, § 286, § 295, § 296, § 299a, § 317 og § 320g. 4. Er transportavtalen undergitt konvensjonslovgivning, skal transportopplysningene (jf. § 301) inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler er ugyldige i den utstrekning de direkte eller indirekte i strid med nr. 1 eller 2 utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens, den kontraktsbestemte avsenderens, transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter.	**Art 79.** *General provisions* 1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: (*a*) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention; (*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 (*c*) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18. 2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it: (*a*) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or (*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. **§ 254.** *Avtalebestemmelser* Bestemmelse i transportavtale eller transportdokument er ugyldig for så vidt den avviker fra reglene i dette kapittel eller fra § 501 første ledd nr 7 og annet ledd første punktum. Ugyldigheten medfører ikke at andre bestemmelser i avtalen eller dokumentet blir ugyldige. Bestemmelse som gir transportøren rett til forsikringserstatning for godset, eller liknende vilkår, er ugyldig. Første ledd gjelder ikke reglene i §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273 og er heller ikke til hinder for at det inntas bestemmelser om felleshavari i transportavtalen. Transportøren kan også påta seg ansvar eller forpliktelser utover det som følger av reglene i dette kapittel.	**§ 255.** Medmindre andet er bestemt i dette kapitel, er enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig i den udstrækning den 1) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser efter dette kapitel, 2) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, 3) udpeger transportøren eller en person nævnt i § 275 som begunstiget under den tegnede forsikring af godset, 4) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders forpligtelser efter dette kapitel eller 5) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Fravikelighet	**Chapter 16 Validity of contractual terms**	**Fravigelighed**
	Er transportavtalen undergitt konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat, skal transportdokumentet inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler til skade for senderen, avlasteren eller mottakeren, er ugyldige. …	
§ 256. *Avtalefrihet i kvantumskontrakter* 1. En kvantumskontrakt som er regulert av bestemmelsene i dette kapitlet kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen uten hensyn til § 255 fastsette rettigheter, plikter og ansvar av større eller mindre omfang enn hva som er bestemt i dette kapitlet.	**Art 80.** *Special rules for volume contracts* 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 rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.	**§ 256.** En volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, kan i forholdet mellem transportøren og afsenderen, uanset § 255, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang, end hvad der er bestemt i dette kapitel.
2. En avtale om avvik etter nr. 1 er bindende bare hvis: a) kvantumskontrakten inneholder et fremtredende utsagn om at den avviker fra bestemmelsene i dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, b) kvantumskontrakten er individuelt fremforhandlet 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 oppfyller bestemmelsene i dette kapitlet eller annen konvensjonslovgining uten slike avvik som det ellers er adgang til etter bestemmelsen her, og er underrettet om denne muligheten, og d) avviket verken er (i) inkorporert ved henvisning fra et annet dokument eller (ii) nedfelt i en standardkontrakt som ikke er åpen for forhandling.	2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when: (*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 under this article; and (*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.	*Stk. 2.* En aftale om fravigelse i henhold til stk. 1 er kun bindende, hvis 1) volumenkontrakten særligt fremhæver, at den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel, 2) volumenkontrakten er forhandlet individuelt eller særligt fremhæver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder de pågældende afvigelser, 3) afsenderen har fået mulighed for og er underrettet om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der uden forbehold eller afvigelser opfylder bestemmelserne i dette kapitel, og 4) afvigelsen hverken er inkorporeret ved henvisning fra et andet dokument eller er medtaget i en standardkontrakt, som ikke er undergivet særskilt forhandling.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Fravikelighet	**Chapter 16 Validity of contractual terms**	**Fravigelighed**
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 kontraktsvilkår.	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.	*Stk. 3.* En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokument, elektroniske transportdokument eller lignende dokument udgør ikke en volumenkontrakt i henhold til stk. 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter.
4. Bestemmelsen i nr. 1 gjelder ikke for rettigheter og plikter etter §§ 266 bokstav a) og b), 289 og 292 eller for erstatningsansvar som oppstår ved manglende oppfyllelse av disse bestemmelsene, eller for ansvar for handlinger eller unnlatelser som nevnt i § 284.	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 article 61.	*Stk. 4.* Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser i henhold til §§ 266, nr. 1–2, 289 og 292 eller for erstatningsansvar for manglende opfyldelse heraf eller for ethvert ansvar for handlinger eller undladelser som nævnt i § 284.
5. Vilkår i kvantumskontrakten som avviker fra dette kapitlet, får anvendelse mellom transportøren og andre enn avsenderen dersom kvantumskontrakten oppfyller vilkårene i nr. 2, og a) den andre personen klart og tydelig har fått opplyst at kvantumskontrakten avviker fra dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, og vedkommende har gitt uttrykkelig samtykke til å være bundet av disse avvikene, og b) et slikt samtykke ikke utelukkende er oppført i transportørens offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser eller transportdokument.	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: (*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 (*b*) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.	*Stk. 5.* Bestemmelserne i volumenkontrakten, der afviger fra dette kapitel, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder stk. 2, og 1) denne anden person har modtaget oplysninger, hvori det særligt er fremhævet, at volumenkontrakten afviger fra dette kapitel, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser, og 2) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument.
6. Den part som påberoper seg avvikende vilkår har bevisbyrden for at betingelsene for avviket er oppfylt.	6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.	*Stk. 6.* Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har bevisbyrden for, at betingelserne for afvigelsen er opfyldt.
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.		*Stk. 7.* En aftale som nævnt i stk. 2 og oplysninger som nævnt i stk. 5 skal være skriftlige. Hvis aftalens afsender og modtager samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Fravikelighet	**Chapter 16 Validity of contractual terms**	**Fravigelighed**
§ 257. *Levende dyr og andre spesielle transporter* Transportavtalen kan også utelukke eller begrense så vel transportørens som en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar i følgende tilfeller: 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 § 275 dersom tapet ved dette er voldt forsettlig, eller grovt uaktsomt med forståelse av at det sannsynligvis ville oppstå. 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 transportdokument for transporten.	**Art 81.** *Special rules for live animals and certain other goods* 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: (*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 (*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.	**§ 257.** Uanset §§ 255-256 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis 1) godset består af levende dyr, dog således at en sådan udelukkelse eller begrænsning ikke er gyldig, hvis den berettigede godtgør, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller undladelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 med det forsæt at forårsage et sådant tab af eller en sådan skade på godset eller et sådant tab pga. forsinkelse eller er begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade eller et sådant tab pga. forsinkelse sandsynligvis ville indtræde, eller 2) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådanne, at en særlig aftale med rimelighed kan retfærdiggøres, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument for transport af godset.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Andre regelsett	**Chapter 17 Matters not governed by this convention**	**Forholdet til internationale konventioner**
§ 258. *Luft- og landtransport* Bestemmelsene i dette kapitlet berører ikke anvendelsen av internasjonale konvensjoner omfattet av noen av bokstavene a) til d) nedenfor, med eventuelle fremtidige endringer, dersom konvensjonene er i kraft når sjøtransportkonvensjonen trer i kraft og regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset. Dette gjelder: a) konvensjoner som regulerer lufttransport av gods i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på noen del av transportavtalen. 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. 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 supplement til jernbanetransport. 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.	**Art 82.** *International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport* 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: (*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; (*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; (*c*) Any convention governing the 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 (*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.	**§ 258.** Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af følgende internationale konventioner, som allerede er i kraft, med evt. fremtidige ændringer, som regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset, hvis den pågældende konvention regulerer 1) lufttransport af gods, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på en hvilken som helst del af transportaftalen, 2) transport af gods på vej, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på gods, der transporteres på lastvogn om bord på et skib, 3) transport af gods på bane, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der som supplement til banetransport transporteres til søs, eller 4) transport af gods ad indre vandveje, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der uden omladning transporteres såvel ad indre vandveje som til søs.
§ 259. *Globalbegrensning og passasjeransvar* Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for global ansvarsbegrensning for redere. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på avtaler om transport av passasjerer og deres bagasje.	**Art 83.** *Global limitation of liability* Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners. **Art 85.** *Passengers and luggage* This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.	**§ 259.** Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for redere. *Stk. 2.* Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Andre regelsett	**Chapter 17 Matters not governed by this convention**	**Forholdet til internationale konventioner**
§ 260. *Felleshavari mv* Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for felleshavarioppgjør eller bestemmelser i transportavtalen om felleshavarioppgjør. Reglene om transportørens ansvar for tap av eller skade på gods i §§ 272 til 285a 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.	**Art 84.** *General average* Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general 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.	**§ 260.** Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari. *Stk. 2.* Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 257, 267, 273-278 og 280-284 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til fælleshavari og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Andre regelsett	**Chapter 17 Matters not governed by this convention**	**Forholdet til internationale konventioner**
[Se § 152]	**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 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 (*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 as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.	**§ 261.** Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til nedenstående konventioner med evt. senere ændringer 1) Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen), 2) Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved fællesprotokollen om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988 og protokollen til ændring af 1963 Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 12. september 1997 (Wienkonventionen) og 3) konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (Tillægserstatningskonventionen), samt evt. fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskade. *Stk. 2.* Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller potentielle skadelidte som efter Paris- eller Wienkonventionen eller Tillægserstatningskonventionen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Tolkning		
§ 261. *Tolkning av dette kapitlet* Ved tolkning av dette kapitlet skal det tas hensyn til reglenes internasjonale karakter, og til behovet for å fremme rettsenhet og sikre tillit i internasjonal handel. Det skal legges til grunn at transporten skal planlegges og gjennomføres med tilbørlig hensyn til miljøet.	**Art 2.** *Interpretation of this Convention* 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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens plikter	**Chapter 4 Obligations of the carrier**	**Transportørens pligter**
§ 262. *Transportforpliktelsen* Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og utlevere det til mottakeren i samsvar med transportavtalen og i henhold til bestemmelsene i dette kapitlet.	**Art 11.** *Carriage and delivery of the goods* 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.	**§ 262.** Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og udlevere det til modtageren i overensstemmelse med transportaftalen og i henhold til bestemmelserne i dette kapitel.
§ 263. *Håndteringen av godset* 1. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset, jf § 273, og i samsvar med § 285, med tilbørlig aktsomhet og på egnet måte motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, dra omsorg for, losse og utlevere godset. 2. 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 avtale skal være angitt i transportopplysningene.	**Art 13.** *Specific obligations* 1. 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. 2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 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.	**§ 263.** Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset i henhold til §§ 273 og 285, på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset. *Stk. 2.* Transportøren og afsenderen kan uanset stk. 1, og uden at anvendelsen af §§ 262, 264, 266–269, 273–285 og 287–294 i øvrigt berøres, aftale, at lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset skal udføres af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren. Transportoplysningerne skal indeholde en henvisning til en sådan aftale.
§ 264. *Samarbeid med avsenderen* Transportøren skal på avsenderens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instrukser 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 gi instruksene, og avsenderen ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe 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.	**§ 264.** Transportøren skal besvare afsenderens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i transportørens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis afsenderen ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens plikter	**Chapter 4 Obligations of the carrier**	**Transportørens pligter**
§ 265. *Undersøkelse av pakkingen* 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 konteiner 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. 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.	**§ 256.** *Undersøkelse av pakkingen* 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. 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.	**§ 265.** Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller på køretøj, er transportøren ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket. *Stk. 2.* Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette rådighedshaveren. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.
§ 266. *Sjødyktighet mv* Transportøren skal forut for, ved begynnelsen av og under reisen med tilbørlig aktsomhet sørge for at: a) skipet er sjødyktig og at sjødyktigheten opprettholdes, b) skipet har tilstrekkelig bemanning, utstyr og forsyninger før og under hele reisen, og 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.	**Art 14.** *Specific obligations applicable to the voyage by sea* The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (*a*) Make and keep the ship seaworthy; (*b*) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (*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.	**§ 266.** Transportøren skal forud for, ved begyndelsen af og under rejsen med tilbørlig omhu sørge for, at 1) skibet, der benyttes til transporten, er sødygtigt, 2) skibet er tilstrækkeligt bemandet, udrustet og forsynet før og under hele rejsens forløb, og 3) lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og at alle containere, som er leveret af transportøren, hvor godset transporteres i eller på, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.
§ 267. *Dekkslast* 1. Gods kan bare transporteres på dekk dersom: a) slik transport kreves i henhold til lov, b) godset transporteres i eller på konteinere eller kjøretøy som er egnet til transport på dekk, og skipets dekk er beregnet på transport av slike konteinere eller kjøretøy, eller c) slik transport er i samsvar med transportavtalen eller følger av handelsbruk eller annen sedvane i den aktuelle fart.	**Art 25.** *Deck cargo on ships* 1. Goods may be carried on the deck of a ship only if: (*a*) Such carriage is required by law; (*b*) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or (*c*) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.	**§ 267.** Gods kan kun transporteres på dæk, hvis 1) en sådan transport kræves i henhold til lov, 2) godset transporteres i eller på container eller køretøj, som er egnet til transport på skibets dæk, og forudsat at skibets dæk er særligt egnet til at transportere sådanne containere eller køretøjer, eller 3) dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens plikter	**Chapter 4 Obligations of the carrier**	**Transportørens pligter**
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. Transportøren er likevel ikke ansvarlig om 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).	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.	*Stk. 2.* Bestemmelserne i dette kapitel om transportøransvar finder anvendelse på tab af, skade på eller forsinket levering af godset, der transporteres på dæk i overensstemmelse med stk. 1. Transportøren er dog ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes de særlige risici, der er forbundet med transporten på dæk, når godset er transporteret i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller nr. 3.
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 § 274.	3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to 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.	*Stk. 3.* Transporteres gods på dæk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, hvis tabet, skaden eller forsinkelsen udelukkende skyldes transporten på dæk, og transportøren har ikke ret til at påberåbe sig de i § 274 nævnte indsigelser.
4. Transportøren kan ikke påberope seg bestemmelsen i nr. 1 bokstav c) overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et negotiabelt transportdokument, med mindre det i transportopplysningene er anført at godset kan transporteres på dekk.	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.	*Stk. 4.* Transportøren kan ikke påberåbe sig stk. 1, nr. 3, over for en tredjemand, som i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i transportoplysningerne er angivet, at godset kan transporteres på dæk.
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.	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 from their carriage on deck.	*Stk. 5.* Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale mellem transportøren og afsenderen om transport under dæk, har transportøren ikke ret til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes transporten på dæk.
§ 268. *Farlig gods* 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 §§ 262 til 263 nekte å motta eller laste godset og kan treffe andre rimelige tiltak, herunder losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset.	**Art 15.** *Goods that may become a danger* 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.	**§ 268.** Udgør godset i løbet af transportørens ansvarsperiode en reel fare for personer, ejendom eller miljø, eller ville godset med rimelighed kunne anses for at udgøre en sådan fare, kan transportøren eller en udførende part, uanset §§ 262–263, nægte at modtage eller laste godset og kan tage sådanne andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, som måtte være rimelige.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens plikter	**Chapter 4 Obligations of the carrier**	**Transportørens pligter**
§ 269. *Fjerning av gods under sjøreisen* Transportøren eller en utførende oppdragstaker kan uten hensyn til §§ 262, 263 og 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.	**Art 16.** *Sacrifice of the goods during the voyage by sea* 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.	**§ 269.** Transportøren eller en udførende part kan, uanset §§ 262-263 og § 266 , opofre gods til søs, når dette med rimelighed foretages til fælles frelse eller for at undgå fare for tab af menneskeliv eller for at redde værdier, der under den fælles søtransport er udsat for fare.
§ 270. *Transportørens underretningsplikt* Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som avsenderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, avsenderen underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.	**§ 262.** *Transportørens plikt til å ivareta lasteierens interesser* … 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.	**§ 270.** Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal rådighedshaveren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.
§ 271. *Tiltak på lasteierens vegne* 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. 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. Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 270. 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.	**§ 266.** *Tiltak på lasteierens vegne* 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. 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. Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd. **§ 267.** *Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner* 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.	**§ 271.** Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage afsenderens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne. *Stk. 2.* Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på vegne af afsenderen træffe de nødvendige dispositioner vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende, hvis tredjemand var i god tro. *Stk. 3.* Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 270. *Stk. 4.* Ejeren af godset hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
§ 272. *Hva ansvarsreglene regulerer* Alle bestemmelser i dette kapitlet som kan gi transportøren rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning får anvendelse overfor a) transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, b) skipsføreren, besetningen eller andre personer som utfører tjenester om bord på skipet og c) transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansatte.	**Art 4.** *Applicability of defences and limits of liability* 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 breach of any other obligation under this Convention against: (*a*) The carrier or a maritime performing party; (*b*) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or (*c*) Employees of the carrier or a maritime performing party.	**§ 272.** Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give transportøren ret til indsigelser eller ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, og som er reguleret i en transportaftale, eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse i henhold til dette kapitel mod 1) transportøren eller en maritim udførende part, 2) skibsføreren, besætningen eller evt. andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet, eller 3) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte.
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 kapitlet, uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt.	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.	*Stk. 2.* Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ret til indsigelser, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt mod afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller deres underleverandører, agenter eller ansatte. *Stk. 3.* Stk. 1–2 gælder, uanset om sagen vedrører ansvar i eller uden for kontrakt.
§ 273. *Ansvarsperioden* 1 Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar godset til transport og til det tidspunktet godset utleveres.	**Art 12.** *Period of responsibility of the carrier* 1. The period of responsibility of 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.	**§ 273.** Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt, hvor denne eller en udførende part modtager godset til transport og til det tidspunkt, hvor godset er udleveret.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
2. Krever lover eller regler på 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 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.	2. (*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. (*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 collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.	*Stk. 2.* Kræver loven eller reglerne på 1) modtagelsesstedet, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller anden tredjemand, eller 2) udleveringsstedet, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til myndigheden eller anden tredjemand.
	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: (*a*) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or (*b*) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.	*Stk. 3.* Ved fastsættelse af transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale tid og sted for godsets modtagelse og udlevering. En sådan bestemmelse i transportaftalen er ugyldig, hvis tidspunktet for godsets 1) modtagelse ligger efter, den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller 2) udlevering ligger før, den afsluttende losning i henhold til transportaftalen er fuldført.
§ 274. *Ansvarsgrunnlag* 1. Transportøren er ansvarlig for tap av eller 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 §§ 262, 263, 266, 268, 269 og 273.	**Art 17.** *Basis of liability* 1. The carrier is liable for loss of or 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.	**§ 274.** Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket levering, hvis den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted i transportørens ansvarsperiode som defineret i § 273.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
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 § 275.	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.	*Stk. 2.* Transportøren er helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne godtgør, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes fejl eller forsømmelse begået af transportøren selv eller af en person nævnt i § 275.
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 a) naturkatastrofer, b) sjøens farer eller ulykker, c) krig, fiendtligheter, væpnede konflikter, sjørøveri, terrorisme, opprør og sivile uroligheter, 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 § 275, e) streik, lockout, arbeidsstans eller arbeidshindringer, f) brann om bord på skipet, g) iboende mangler som ikke kan oppdages ved tilbørlig aktsomhet, h) handling eller forsømmelse begått av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller andre personer som avsender eller kontraktsbestemt avsender svarer for etter §§ 293 og 294, i) lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset i henhold til en avtale i samsvar med § 263 nr. 2, med mindre transportøren eller en utførende oppdragstaker gjør dette på vegne av avsender, kontraktsbestemt avsender eller mottaker,	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, or delay: (*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; (*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; (*e*) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; (*f*) Fire on the ship; (*g*) Latent defects not discoverable by due diligence; (*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; (*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;	*Stk. 3.* Transportøren er ligeledes helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne i stedet for at bevise i henhold til stk. 2, at der ikke er begået fejl eller forsømmelse, godtgør, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen 1) ekstraordinære naturhændelser, 2) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande, 3) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder, 4) karantænerestriktioner, indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275, 5) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, 6) brand om bord på skibet, 7) skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu, 8) handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-294, 9) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 263, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren,

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
j) svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en iboende mangel, egenskap eller feil ved godset, k) utilstrekkelig eller mangelfull pakking eller merking som ikke er utført av eller på vegne av transportøren, 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 ved §§ 268 og 269.	(*j*) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods; (*k*) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier; (*l*) Saving or attempting to save life at sea; (*m*) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea; (*n*) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or (*o*) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.	10) svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed, 11) utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren, 12) redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs, 13) rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs, 14) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet eller 15) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268–269.
4. Transportøren er ellers ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom kravshaveren godtgjør, at en a) feil eller forsømmelse begått av transportøren eller av en person nevnt i § 275 har forårsaket eller bidratt til de begivenheter eller omstendigheter som transportøren påberoper seg, eller 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 § 275.	4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (*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 (*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.	*Stk. 4.* Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis den berettigede godtgør, at 1) en fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig, eller 2) en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i stk. 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, medmindre transportøren godtgør, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 275.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
5. Transportøren er uansett ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen, hvis a) kravshaveren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen var eller sannsynligvis var helt eller delvis forårsaket av (i) skipets usjødyktighet, (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 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.	5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (*a*) The claimant proves that 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 (*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 obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.	*Stk. 5.* Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis 1) den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvist var eller sandsynligvis var forårsaget af (i) skibets usødygtighed, (ii) utilstrækkelig bemanding, udrustning eller forsyning af skibet, eller (iii) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller containere udleveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset, og 2) transportøren ikke godtgør, (i) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i stk. 5, nr. 1, nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller (ii) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.
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 eller omstendighet.	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.	*Stk. 6.* Når transportøren delvist fritages for ansvar i medfør af denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan tilskrives den for transportøren ansvarspådragende begivenhed eller omstændighed.
§ 275. *Transportørens ansvar for andre* Transportøren er ansvarlig etter dette kapitlet når tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes handling eller unnlatelse foretatt av 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 transportørens tilsyn eller kontroll.	**Art 18.** *Liability of the carrier for other persons* The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of: (*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 extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.	**§ 275.** Transportøren er ansvarlig efter dette kapitel, når tabet, skaden eller forsinkelsen skyldes handlinger eller undladelser foretaget af 1) enhver udførende part, 2) skibets fører eller besætning, 3) transportørens eller en udførende parts ansatte eller 4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang denne direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
§ 276. *Maritim utførende oppdragstakers ansvar* 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 a) den maritime utførende oppdragstakeren 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 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 oppdragstakeren hadde godset i sin varetekt, eller (iii) på ethvert annet tidspunkt i den grad den maritime utførende oppdragstakeren utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen.	**Art 19.** *Liability of maritime performing parties* 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: (*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 (*b*) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) 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.	**§ 276.** En maritim udførende part er underlagt samme forpligtelser og ansvar og er berettiget til samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren efter dette kapitel, hvis 1) en maritim udførende part modtog godset til transport i en kontraherende stat, udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og 2) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted (i) i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn, og til godset forlod skibets lossehavn, (ii) mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller (iii) på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.
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 kapitlet, 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.	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.	*Stk. 2.* En maritim udførende part er ikke bundet af, at transportøren har påtaget sig forpligtelser eller accepteret en højere ansvarsgrænse, som ikke følger af dette kapitel, medmindre den maritime udførende part udtrykkeligt har accepteret at være bundet af sådanne forpligtelser eller en sådan ansvarsgrænse. En maritim udførende parts accept skal foreligge skriftlig. Hvis acceptens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
3. En maritim utførende oppdragstaker er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter bestemmelser i dette kapitlet 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 i nr. 1.	3. A maritime performing party is 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.	*Stk. 3.* En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel, når dette skyldes handlinger eller undladelser hos personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.
4. Ingen bestemmelse i dette kapitlet medfører ansvar for skipets fører eller besetning eller en ansatt hos transportøren eller hos en maritim utførende oppdragstaker.	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.	*Stk. 4.* Intet i dette kapitel skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.
§ 277. *Felles ansvar* 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.	**Art 20.** *Joint and several liability* 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.	**§ 277.** Er både transportøren og en eller flere maritime udførende parter ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, hæfter de solidarisk inden for de i dette kapitel fastsatte ansvarsgrænser.
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 § 284.	2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.	*Stk. 2.* Det samlede ansvar for de i stk. 1 nævnte personer kan, medmindre andet følger af § 284, ikke overstige den maksimale ansvarsgrænse inden for dette kapitel.
§ 278. *Forsinkelse* 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.	**Art 21.** *Delay* 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.	**§ 278.** Forsinket levering foreligger, når godset ikke inden for aftalt tid er udleveret på det sted, som følger af transportaftalen.
§ 279. *Deviasjon* En deviasjon begrenser ikke i seg selv transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning etter dette kapitlet med mindre annet følger av § 284, selv når den innebærer at transportøren har brutt sine plikter bedømt etter anvendelig rett.	**Art 24.** *Deviation* 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 61.	**§ 279.** En deviation under søtransport, som efter den lov, der finder anvendelse, udgør en manglende opfyldelse af transportørens forpligtelser, begrænser ikke i sig selv transportørens eller en maritim udførende parts ret til at gøre enhver indsigelse eller ansvarsbegrænsning efter dette kapitel gældende, medmindre andet følger af § 284.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
§ 280. *Beregning av erstatning for tingskade* 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 fremgår av § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrensene som fremgår av §§ 282 til 284.	**Art 22.** *Calculation of compensation* 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.	**§ 280.** Erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på det sted og det tidspunkt, der fremgår af § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 282.
2. Godsets verdi bestemmes etter børsprisen, eller etter markedsprisen om det ikke finnes en børspris. Finnes verken børs- eller markedspris, bestemmes verdien etter gjengs verdi av gods av samme art og kvalitet på utleveringsstedet.	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.	*Stk. 2.* Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet på udleveringsstedet.
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.	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 carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.	*Stk. 3.* Transportøren er ikke forpligtet til at betale erstatning ud over den, der beregnes i medfør af stk. 1–2, medmindre transportøren og afsenderen med respekt af §§ 255–257 har aftalt at beregne erstatningen på anden vis.
§ 281. *Reklamasjon* 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.	**Art 23.** *Notice in case of loss, damage or delay* 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.	**§ 281.** Når andet ikke godtgøres, anses transportøren for at have udleveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i transportoplysningerne, medmindre der til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, er givet meddelelse om tab af eller skade på godset med angivelse af tabets eller skadens almindelige karakter, og denne meddelelse er givet senest samtidig med udleveringstidspunktet. Hvis tabet eller skaden ikke var synlig, gælder det samme, hvis meddelelsen ikke er givet inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet regnet fra udleveringstidspunktet.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
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 § 274.	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 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.	*Stk. 2.* Manglende afgivelse af den i stk. 1 nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part påvirker ikke retten til at kræve erstatning efter dette kapitel for tab af eller skade på godset, ligesom det heller ikke påvirker, hvem bevisbyrden efter § 274 påhviler.
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.	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.	*Stk. 3.* Skriftlig meddelelse i henhold til stk. 1 kræves ikke, hvis tabet eller skaden er påvist ved en fælles besigtigelse af godset mellem godsets modtager og den, som ansvaret gøres gældende over for, hvad enten det er transportøren eller en maritim udførende part.
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.	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.	*Stk. 4.* Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering.
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.	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 notice given to a maritime performing party.	*Stk. 5.* Meddelelse efter denne bestemmelse til den udførende part, der udleverede godset, anses også for at være givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren anses også for at være givet til en maritim udførende part.
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.	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.	*Stk. 6.* Ved faktisk eller formodning for tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og fastslå mængden af godset og skal give adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.
7. Meldingene nevnt i nr. 1 til 4 skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.		*Stk. 7.* De i stk. 1–4 nævnte meddelelser skal være skriftlige. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
§ 282. *Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods* 1. Transportørens ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter i henhold til dette kapitlet er begrenset til 875 SDR for hvert kolli 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. 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.	**Art 59.** *Limits of liability* 1. Subject to articles 60 and 61, 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. 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 shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.	**§ 282.** Med forbehold for §§ 283-284, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel begrænset til 875 SDR for hvert kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb, medmindre godsets værdi er angivet af afsenderen og medtaget i transportoplysningerne, eller hvis et højere beløb end den nævnte ansvarsbegrænsning er aftalt mellem transportøren og afsenderen. *Stk. 2.* Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at samle gods i eller på, eller i eller på et køretøj, skal ethvert kollo eller enhver anden lasteenhed, der i transportoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses som et kollo eller en lasteenhed. Hvis det ikke er specificeret på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed. Er selve transportenheden gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
3. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505. 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 til 3.	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 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.	*Stk. 3.* Den i stk. 1 nævnte aftale skal være skriftlig. Hvis aftalens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
§ 283. *Ansvarsgrenser ved forsinkelse* Erstatning for tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse skal beregnes i samsvar med § 280. Ansvar for økonomisk tap som skyldes forsinkelse 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 § 284. Det samlede beløpet som skal betales etter denne bestemmelsen og § 282 nr. 1 skal ikke overstige den ansvarsgrensen etter § 282 nr. 1 som ville gjeldt ved totaltap av det aktuelle godset.	**Art 60.** *Limits of liability for loss caused by delay* 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 exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.	**§ 283.** Erstatning for tab af eller skade på godset som følge af forsinkelse skal med forbehold for § 284, stk. 2, beregnes i overensstemmelse med § 280. Ansvar for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse, er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Det maksimale beløb, der skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 282, stk. 1, skal ikke overstige den ansvarsgrænse, som ville være gældende efter § 282, stk. 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning		**Transportørens erstatningsansvar og ansvars-begrænsning**
§ 284. *Tap av retten til ansvarsbegrensning* 1. Verken transportøren eller personer nevnt i § 275 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 282 eller etter transportavtalen dersom kravshaveren godtgjør at tap som skyldes transportørens manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet 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.	**Art 61.** *Loss of the benefit of limitation of liability* 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.	**§ 284.** Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 282 eller i henhold til transportaftalen, hvis den berettigede godtgør, at tabet er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel og er forårsaget af en personlig handling eller undladelse af den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde sådant tab eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.
2. Verken transportøren eller personer nevnt i § 275 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 283 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.	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 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.	*Stk. 2.* Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 283, hvis den berettigede godtgør, at den forsinkede levering er opstået som følge af en personlig handling eller undladelse hos den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde tab som følge af forsinkelse eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transporter i flere steg		**Multimodale transporter**
§ 285. *For- og ettertransport* 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 dette kapitlet ikke forrang for de bestemmelsene i andre internasjonale regelverk som på tidspunktet for tapet, skaden eller begivenheten eller omstendigheten som medførte forsinkelsen 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 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, b) uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, og c) er ufravikelige, enten fullt ut eller til vern av avsenderen etter det aktuelle regelverket.	**Art 26.** *Carriage preceding or subsequent to sea carriage* 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: (*a*) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any 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; (*b*) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and (*c*) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.	**§ 285.** Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket levering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog udelukkende før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har bestemmelserne i dette kapitel ikke forrang for bestemmelser i andre internationale instrumenter, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen 1) i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det specifikke transportled, hvor tabet eller skaden på godset opstod, eller hvor en begivenhed eller omstændighed forårsagede forsinket levering, 2) fastsætter regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller forældelse, og 3) i henhold til et sådant instrument ikke kan fraviges eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen.
§ 285a. *Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten* 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. Forbehold etter første ledd kan likevel ikke gjøres gjeldende dersom sak ikke kan reises mot den utførende oppdragstaker ved domstol som er kompetent i samsvar med reglene om domsmyndighet i dette kapitlet.	**§ 285.** *Transportørens ansvar for undertransportør* … 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 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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transporter i flere steg		**Multimodale transporter**
§ 285b. *Gjennomgangsdokument* Den som utsteder gjennomgangskonnossement eller et annet gjennomgangsdokument, skal sørge for at særskilt dokument utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangsdokument. Med gjennomgangsdokument forstås et transportdokument der det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn én transportør.	**§ 293.** *Gjennomgangskonnossement* Med gjennomgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn en transportør. Den som utsteder gjennomgangskonnossement, skal sørge for at særskilt konnossement utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangskonnossementet.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportavbrudd		
§ 285c. *Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevingsrett* Avsenderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan avsenderen ikke heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre avsendere. 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 hevingsretten tapt.	**§ 264.** *Transportørens kontraktsbrudd* 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 heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre sendere. 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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
		Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar
§ 286. *Transportavbrudd og avstandsfrakt* Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller kan det ikke repareres, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten. Inntrer 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. Om heving av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360. 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 kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.	**§ 265.** *Transportavbrudd og avstandsfrakt* Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller blir uistandsettelig, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten. Inntrer 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. Om hevning av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360. 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 kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.	**§ 286.** Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten. *Stk. 2.* Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn. *Stk. 3.* Når transportaftalen hæves pga. krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende. *Stk. 4.* Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	**Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier**	**Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar**
§ 287. *Levering av godset til transportøren* 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.	**Art 27.** *Delivery for carriage* 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.	**§ 287.** Afsenderen skal, medmindre andet er aftalt i transportaftalen, levere godset klar til transporten. Afsenderen skal under alle omstændigheder levere godset i en sådan stand, at det tåler den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring og sikring og losning, og således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.
2. Avsenderen skal på egnet måte og med aktsomhet oppfylle de pliktene vedkommende har påtatt seg etter avtale inngått etter § 263 nr. 2.	2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.	*Stk. 2.* Afsenderen skal på behørig og omhyggelig vis opfylde de forpligtelser, denne har påtaget sig ved aftale i henhold til § 263, stk. 2.
3. Når en konteiner pakkes eller et kjøretøy lastes av avsenderen, skal denne på egnet måte og med aktsomhet stue, surre og sikre innholdet i eller på konteiner en eller kjøretøyet slik at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom.	3. When a container is packed or a 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.	*Stk. 3.* Når afsenderen pakker en container eller laster et køretøj, skal denne på behørig og omhyggelig vis stuve, surre og sikre indholdet i eller på containeren eller køretøjet, således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	**Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier**	**Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar**
§ 288. *Samarbeid med transportøren* Avsenderen skal på transportørens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instrukser 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 gi instruksene, og transportøren ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe 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.	**§ 288.** Afsenderen skal besvare transportørens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i afsenderens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis transportøren ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.
§ 289. *Dokumentasjonsplikt* 1. Avsenderen skal i god tid gi transportøren de opplysninger, instrukser og dokumenter vedrørende godset som transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe til veie på annen måte, og som etter et rimelig skjønn er nødvendige a) for å håndtere og transportere godset på forsvarlig måte, herunder opplysninger om hvilke forholdsregler transportøren eller utførende oppdragstakere skal ta, og 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, instrukser og dokumenter denne trenger.	**Art 29.** *Shipper's obligation to provide information, instructions and documents* 1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary: (*a*) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and (*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.	**§ 289.** Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som rimeligvis er nødvendige for at 1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder oplyse hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage, og 2) transportøren kan opfylde gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rimelig tid underretter afsenderen om, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker.
2. Denne bestemmelsen fritar ikke for særskilte forpliktelser som følger av gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter til å fremskaffe opplysninger, instrukser og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transporten.	2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.	*Stk. 2.* Denne bestemmelse påvirker ikke specifikke forpligtelser, der følger af gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne, til at give oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	**Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier**	**Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar**
§ 290. *Grunnlaget for avsenderansvar* 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 kapitlet.	**Art 30.** *Basis of shipper's liability to the carrier* 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.	**§ 290.** Afsenderen er ansvarlig for tab eller skade, der rammer transportøren, hvis denne godtgør, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen har undladt at opfylde sine forpligtelser efter dette kapitel.
2. Med unntak av tap eller skade som skyldes avsenderens manglende oppfyllelse av de plikter som følger av § 291 nr. 2 og § 292, 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 § 294.	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.	*Stk. 2.* Afsenderen fritages helt eller delvist for ansvar, hvis tabet eller skaden ikke er forårsaget af fejl eller forsømmelse begået af afsenderen eller af en person nævnt i § 294. Dette gælder dog ikke, hvis årsagen til tabet eller skaden er afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til §§ 291, stk. 2 og 292.
3. Enhver bestemmelse i dette kapitlet 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 kontrakt, om saken er anlagt mot avsender, kontraktsbestemt avsender eller deres underleverandører, medhjelpere eller ansatte.	3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to 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.	*Stk. 3.* Når afsenderen fritages delvist for ansvar i henhold til denne bestemmelse, ifalder denne kun ansvar for den del af tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 294.
§ 291. *Transportopplysninger* 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 § 301 nr. 1, navnet på den som skal stå som avsender i transportopplysningene og eventuelt mottakerens navn og navnet på den som skal stå som rådighetshaver.	**Art 31.** *Information for compilation of contract particulars* 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.	**§ 291.** Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren korrekte oplysninger til brug for udarbejdelse af transportoplysninger og udstedelse af transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, samt navnet på 1) den, der skal fremstå som afsender i transportoplysningerne, 2) den, der skal modtage godset, hvis en sådan er angivet, og 3) den, til hvis ordre et transportdokument eller et elektronisk transportdokument skal udstedes, hvis en sådan er angivet.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	**Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier**	**Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar**
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.	2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the 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.	*Stk. 2.* Afsenderen anses for at indestå for, at de i stk. 1 nævnte oplysninger er korrekte, når disse er modtaget af transportøren. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes, at sådanne oplysninger er urigtige.
§ 292. *Særregler om farlig gods* 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: 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. b) Avsenderen skal merke farlig gods i 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.	**Art 32.** *Special rules on dangerous goods* When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment: (*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 (*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.	**§ 292.** Afsenderen skal ved gods, der pga. dets beskaffenhed eller egenskab udgør eller med rimelighed kan antages at ville kunne udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet, underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rimelig tid, før godset leveres til transportøren eller til den udførende part. Har afsenderen leveret farligt gods uden at oplyse herom, og har hverken transportøren eller den udførende part kendskab til dets farlige beskaffenhed eller egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende orientering. *Stk. 2.* Afsenderen skal mærke farligt gods som nævnt i stk. 1 i overensstemmelse med gældende love, forskrifter eller myndighedskrav, der finder anvendelse på ethvert led af den planlagte transport af godset. Har afsenderen undladt at mærke sådant farligt gods, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende mærkning.
§ 293. *Vedtakelse av avsenderens rettigheter og plikter* 1. En kontraktsbestemt avsender har tilsvarende plikter og ansvar som avsenderen etter §§ 287 til 294 og § 320c. Bestemmelsene om avsenderens innsigelser og ansvarsbegrensninger i §§ 287 til 294 og §§ 501a til 504 gjelder tilsvarende.	**Art 33.** *Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper* 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.	**§ 293.** En kontraktsbestemt afsender er underlagt forpligtelser og ansvar som afsenderen i henhold til §§ 287–292, 294 og 320c og kan påberåbe sig rettigheder og indsigelser som afsenderen i henhold til §§ 287–292, 294 og 504.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	**Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier**	**Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar**
2. Bestemmelsen i nr. 1 berører ikke avsenderens plikter, ansvar, rettigheter eller innsigelser.	2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.	*Stk. 2.* Stk. 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.
§ 294. *Avsenderens ansvar for andre* Avsenderen er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet 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.	**Art 34.** *Liability of the shipper for other persons* 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.	**§ 294.** Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, når tabet eller skaden skyldes handlinger eller undladelser foretaget af personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til. Afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser begået af transportøren eller en udførende part, som handler på vegne af transportøren, og som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til.
§ 295. *Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden* Trer avsenderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. 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 hevingsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. 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. Reglene i § 352 nr. 2 til 4 gjelder tilsvarende.	**§ 261.** *Senderens kontraktsbrudd og tilbaketreden* Trer senderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. 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 senest når godset mottas til transport. Gjør transportøren ikke det, går hevningsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. 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. Reglene i § 352 annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende.	**§ 295.** Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. *Stk. 2.* Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. *Stk. 3.* Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere. *Stk. 4.* Reglerne i § 352, stk. 2–4, gælder tilsvarende.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren	**Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier**	**Afsenderens pligter og erstatnings-ansvar**
§ 296. *Frakt* Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas. 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 eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det etter § 268. Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.	**§ 260.** *Frakt* Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas. 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 solgt det for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i henhold til § 291. Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.	**§ 296.** Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages. *Stk. 2.* For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 268. *Stk. 3.* Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Elektronisk transportdokument**
§ 297. *Elektroniske transportdokumenter* a) Alt som skal inntas i eller påføres et transportdokument etter dette kapitlet kan nedfelles i et elektronisk transportdokument, dersom utstedelsen og bruken av det skjer med transportørens og avsenderens samtykke. b) Utstedelsen av, den eksklusive rådigheten over eller overføringen av et elektronisk transportdokument har samme virkning som utstedelse, besittelse eller overdragelse av andre transportdokumenter.	**Art 8.** *Use and effect of electronic transport records* Subject to the requirements set out in this Convention: (*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 (*b*) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.	**§ 297.** Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav 1) kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument i henhold til dette kapitel, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk transportdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke, og 2) har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Elektronisk transportdokument**
§ 298. *Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter* 1. Bruk av negotiable elektroniske transportdokumenter skal skje i samsvar med regler om: a) fremgangsmåten 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 § 299 nr. 2 og § 312 nr. 1 bokstav a) ii) og bokstav c).	**Art 9.** *Procedures for use of negotiable electronic transport records* 1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for: (*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, subparagraphs 1 (*a*) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.	**§ 298.** Anvendelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument skal ske i henhold til procedurer, der fastsætter 1) metoden for udstedelse og overdragelse af dette dokument til en efterfølgende ihændehaver, 2) en sikkerhed for, at dette dokument bevarer sin ægthed, 3) måden, hvorpå ihændehaveren kan godtgøre, at vedkommende er ihændehaveren, og 4) måden, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihændehaveren er sket, eller at et elektronisk transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til §§ 299, stk. 2, eller 312, stk. 1, nr. 1, litra b, og nr. 2.
2. Transportopplysningene skal vise til reglene nevnt i nr. 1, og de skal være lett tilgjengelige.	2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.	*Stk. 2.* Der skal være henvist til de i stk. 1 nævnte procedurer i transportoplysningerne, og disse procedurer skal være lettilgængelige.
3. Departementet kan gi forskrifter om elektroniske transportdokumenter.		
§ 299. *Ombytting av transportdokumenter* 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: a) Ihendehaveren skal levere det negotiable transportdokumentet til transportøren, eller samtlige transportdokumenter om det er utstedt mer enn ett. b) Transportøren skal utstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihendehaveren, med erklæring om at det erstatter det andre negotiable transportdokumentet. c) Etter dette opphører det ikke-elektroniske negotiable transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.	**Art 10.** *Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record* 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: (*a*) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier; (*b*) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and (*c*) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.	**§ 299.** Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal 1) ihændehaveren udlevere det negotiable transportdokument eller, hvis der er udstedt mere end ét, samtlige negotiable transportdokumenter til transportøren, 2) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihændehaveren, indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument og 3) det negotiable transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Elektronisk transportdokument**
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: 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. b) Etter dette opphører det negotiable elektroniske transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.	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: (*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 (*b*) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.	*Stk. 2.* Hvis der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt transportdokument, skal 1) transportøren, i stedet for det elektroniske transportdokument, udstede et negotiabelt transportdokument til ihændehaveren, indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument og 2) det negotiable elektroniske transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.
§ 299a. *Kvittering for mottakelse av godset* Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.	**§ 259.** *Kvittering for mottakelse av godset* Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres. Regler om utstedelse av konnossement og andre transportdokumenter finnes i §§ 292 til 309.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
§ 300. *Utstedelse av transportdokument* 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: a) et ikke-negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 297 bokstav a) kan være elektronisk, eller b) et egnet negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 297 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.	**Art 35.** *Issuance of the transport document or the electronic transport record* 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 carrier, at the shipper's option: (*a*) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or (*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.	**§ 300.** Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller hvis det følger sædvane eller branchepraksis, at et sådant ikke benyttes, har afsenderen eller, hvis denne samtykker, den kontraktsbestemte afsender, når godset udleveres til transport hos transportøren eller den udførende part, ret til efter afsenderens valg at få udstedt 1) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument eller 2) et egnet negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, eller hvis det følger af sædvane eller branchepraksis, at et sådant ikke benyttes.
§ 301. *Transportopplysninger* 1. Transportdokumentet nevnt i § 300 skal inneholde følgende opplysninger fra avsenderen: a) en beskrivelse av godset, som er tilpasset den aktuelle transport, b) nødvendige merker til identifisering av godset, c) antall kolli eller enheter, eller godsets mengde, og d) godsets vekt, dersom avsenderen har opplyst om dette.	**Art 36.** *Contract particulars* 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: (*a*) A description of the goods as appropriate for the transport; (*b*) The leading marks necessary for identification of the goods; (*c*) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and (*d*) The weight of the goods, if furnished by the shipper.	**§ 301.** Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som nævnt i § 300 skal indeholde følgende oplysninger fra afsenderen: 1) En beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport, 2) nødvendig mærkning til identificering af godset, 3) antal kolli eller enheder eller godsets mængde og 4) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom. De i nr. 2–4 nævnte oplysninger skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af de skriftlige oplysninger samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
2. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 300 skal også inneholde: a) en erklæring om godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar det til transport, b) transportørens navn og adresse, 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 d) dersom transportdokumentet er negotiabelt, antall originaleksemplarer av det negotiable transportdokumentet når det er utstedt mer enn én original.	2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include: (*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; (*b*) The name and address of the carrier; (*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 (*d*) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.	*Stk. 2.* Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal også indeholde 1) en erklæring om godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport, 2) transportørens navn og adresse, 3) datoen, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, da godset blev lastet om bord på skibet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt, og 4) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antallet af originaleksemplarer af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar.
3. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 300 skal videre inneholde: a) mottakerens navn og adresse, dersom navnet er oppgitt av avsenderen, b) skipets navn, dersom det er oppgitt i transportavtalen, c) mottaksstedet og, dersom det er kjent for transportøren, utleveringsstedet, d) lastehavnen og lossehavnen, dersom det er oppgitt i transportavtalen, og e) opplysning om at transporten er undergitt konvensjonen, jf § 255 nr. 4	3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include: (*a*) The name and address of the consignee, if named by the shipper; (*b*) The name of a ship, if specified in the contract of carriage; (*c*) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and (*d*) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.	*Stk. 3.* Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal yderligere indeholde 1) modtagerens navn og adresse, hvis afsenderen har oplyst herom, 2) skibets navn, hvis det er angivet i transportaftalen, 3) modtagelsesstedet og udleveringsstedet, hvis transportøren har kendskab hertil, og 4) lastehavn og lossehavn, hvis denne er angivet i transportaftalen.
4. Uttrykket «godsets synlige tilstand og forfatning» i nr. 2 betyr for formålene her godsets tilstand og forfatning basert på: a) en rimelig, utvendig besiktigelse av godset slik det er emballert på det tidspunktet avsenderen leverer det til transportøren eller en utførende oppdragstaker, og b) enhver ytterligere besiktigelse som transportøren eller en utførende oppdragstaker faktisk gjennomfører før transportdokumentet utstedes.	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: (*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 (*b*) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.	*Stk. 4.* I denne bestemmelse henviser udtrykket «godsets synlige tilstand» i stk. 2, nr. 1, til godsets tilstand baseret på 1) en rimelig ekstern besigtigelse af godset i emballeret stand på det tidspunkt, hvor afsenderen leverer det til transportøren eller en udførende part, og 2) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk gennemfører, før der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
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.		
§ 302. *Hvem som skal regnes som transportøren* 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.	**Art 37.** *Identity of the carrier* 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.	**§ 302.** Hvis en transportør er angivet ved navn i transportoplysningerne, skal øvrige oplysninger om transportørens identitet, som måtte være i strid med denne angivelse i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, ikke have retsvirkning.
2. Dersom ingen transportør er navngitt i transportopplysningene (slik det kreves etter § 301 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 bareboatvilkår (skipsleievilkår) og oppgir bareboatbefrakterens navn og adresse. I så fall formodes bareboatbefrakteren å være transportøren. I stedet kan den registrerte eieren avkrefte formodningen om at han er transportøren ved å oppgi transportørens navn og adresse. Bareboatbefrakteren kan på samme måte avkrefte at han er transportøren.	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 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.	*Stk. 2.* Hvis der ikke ud fra transportoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i henhold til § 301, stk. 2, nr. 2, men hvor transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et navngivet skib, antages skibets registrerede ejer at være transportøren, medmindre vedkommende godtgør, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og transportøren kan identificere bareboatbefragteren og oplyse dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer godtgøre, at denne ikke er transportøren ved at identificere transportøren og oplyse dennes adresse. Bareboatbefragteren kan på samme måde godtgøre, at denne ikke er transportøren.
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.	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.	*Stk. 3.* Intet i denne bestemmelse er til hinder for, at den berettigede godtgør, at en anden end den, der er angivet i transportoplysningerne eller er identificeret i overensstemmelse med stk. 2, er transportøren.
4. Et transportdokument som er undertegnet av skipsføreren på et skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.	**§ 295.** *Skipsførerkonnossement* Et konnossement som er undertegnet av skipsføreren på det skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
§ 303. *Signering* 1. Et ikke-elektronisk transportdokument skal undertegnes av transportøren eller en person som handler på vedkommendes vegne.	**Art 38.** *Signature* 1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.	**§ 303.** Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren.
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.	2. An electronic transport record 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.	*Stk. 2.* Et elektronisk transportdokument skal påføres elektronisk signatur af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren. Den elektroniske signatur skal identificere den, som underskriver i henhold til et elektronisk transportdokument, og skal gengive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.
§ 304. *Mangler i transportopplysningene* 1. Dersom en eller flere av transportopplysningene nevnt i § 301 nr. 1, 2 eller 3 mangler eller er uriktige, berører ikke det i seg selv transportdokumentets rettslige karakter eller gyldighet.	**Art 39.** *Deficiencies in the contract particulars* 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.	**§ 304.** Hvis en eller flere af transportoplysningerne som nævnt i § 301, stk. 1–3, mangler eller ikke er korrekte, berører det ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.
2. Dersom transportopplysningene inneholder en dato, men uten å angi hva den betyr, anses datoen å være: 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 b) datoen da transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok godset, dersom transportopplysningene ikke gir holdepunkter for at godset er blitt lastet om bord i et skip.	2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be: (*a*) The date on which all of the goods indicated in the transport document 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 (*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.	*Stk. 2.* Hvis transportoplysningerne indeholder en dato uden at angive dens betydning, anses datoen at være, da 1) alt gods, som er angivet i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, blev lastet om bord på skibet, hvis transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et skib, eller 2) transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis transportoplysningerne ikke angiver, at godset er lastet om bord på et skib.
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.	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.	*Stk. 3.* Hvis transportoplysningerne ikke angiver godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller den udførende part modtog det, anses transportoplysningerne for at angive, at godsets synlige tilstand var god på tidspunktet, hvor transportøren eller en udførende part modtog dette.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
§ 305. *Merknader om godsopplysningene* 1. Transportøren skal i følgende tilfeller ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1 for å frasi seg ansvar for riktigheten av avsenderens opplysninger: a) Om transportøren har kjennskap til at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende, eller b) Om transportøren har rimelig grunn til å tro at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende.	**Art 40.** *Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars* 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: (*a*) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or (*b*) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.	**§ 305.** Transportøren skal tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvar for rigtigheden af afsenderens oplysninger, hvis 1) transportøren ved, at enhver væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende, eller 2) transportøren har rimelig grund til at antage, at en væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende.
2. Transportøren kan dessuten ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 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.	2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred 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.	*Stk. 2.* Transportøren kan, uden at dette berører stk. 1, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den måde, som er angivet i stk. 3–4, som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af afsenderens oplysninger.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
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 besiktiger det, kan transportøren ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1 i følgende tilfeller: 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. 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.	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: (*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 unable to check; or (*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.	*Stk. 3.* Hvis godset ikke udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, eller hvis det udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis 1) transportøren ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde har kunnet kontrollere afsenderens oplysninger; er dette tilfældet kan transportøren oplyse, hvilke oplysninger det ikke har været muligt at kontrollere, eller 2) transportøren har rimelig grund til at tro, at afsenderens oplysninger er urigtige; er dette tilfældet kan transportøren tilføje en anmærkning om, hvad der med rimelighed må anses for værende rigtige oplysninger.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
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: a) § 301 nr. 1 bokstav a), b), eller c), men bare dersom: i) godset i konteiner en eller kjøretøyet ikke er faktisk besiktiget av transportøren eller en utførende oppdragstaker, og ii) verken transportøren eller en utførende oppdragstaker på annen måte har kjennskap til innholdet før transportdokumentet utstedes. b) § 301 nr. 1 bokstav d), men bare dersom: 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, eller ii) det ikke var mulig å kontrollere konteiner ens eller kjøretøyets vekt på en fysisk gjennomførbar eller kommersielt fornuftig måte.	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: (*a*) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if: (i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and (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 (*b*) Article 36, subparagraph 1 (d), if: (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 vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or (ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.	*Stk. 4.* Hvis godset udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 1–3, nævnte oplysninger, hvis 1) godset i containeren eller køretøjet ikke faktisk er besigtiget af transportøren eller den udførende part, og 2) hverken transportøren eller den udførende part på anden måde har kendskab til indholdet, før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument udstedes.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
5. Forbeholdet nevnt i nr. 4 bokstav b) skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.		*Stk. 5.* Transportøren kan ligeledes, hvis godset udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj til transportøren eller den udførende part, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 4, nævnte oplysninger, hvis 1) hverken transportøren eller den udførende part har vejet containeren eller køretøjet, og afsenderen og transportøren ikke forud for forsendelsen er blevet enige om, at containeren eller køretøjet skulle vejes, og vægten opgives i transportoplysningerne, eller 2) det ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde var muligt at kontrollere containerens eller køretøjets vægt. Et sådant forbehold skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af det skriftlige forbehold samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
§ 305a. *Regressavtaler* 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 erklæringen. Har avlasteren eller avsenderen påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at transportdokument utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er de likevel ikke ansvarlige dersom dette ble gjort for å villede erverver av transportdokumentet. I så fall hefter avsenderen heller ikke etter § 291.	**§ 300.** *Ansvar for villedende konnossementsopplysninger* … 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. **§ 301.** *Avlasterens garantiansvar* Avlasteren er ansvarlig overfor transportøren for riktigheten av de opplysninger om godset som etter krav fra avlasteren er tatt inn i konnossementet. 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 villede erverver av konnossementet. I så fall hefter avlasteren heller ikke etter første ledd.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
§ 306. *Transportopplysningenes beviskraft* For så vidt det ikke er tatt forbehold vedrørende transportopplysningene under de omstendighetene og på den måten som følger av § 305, gjelder følgende: a) Et transportdokument er bevis på at transportøren har mottatt godset slik det er oppgitt i transportopplysningene. b) Motbevis tillates ikke ført fra transportørens side vedrørende kontraktsopplysninger som er oppført i: i) et negotiabelt transportdokument som er overført til en tredjeperson i god tro, eller ii) et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, og som er overført til en mottaker i god tro. 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: i) De transportopplysningene som er nevnt i § 301 nr. 1, dersom de er gitt av transportøren. ii) Konteinernes antall, type og identifikasjonsnummer, men ikke konteiner forseglingenes identifikasjonsnummer. iii) De transportopplysningene som er nevnt i § 301 nr. 2.	**Art 41.** *Evidentiary effect of the contract particulars* Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40: (*a*) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars; (*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: (i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or (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; (*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 of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record: (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier; (ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.	**§ 306.** I den udstrækning, der ikke er taget forbehold i henhold til § 305 over for transportoplysninger, gælder følgende: 1) Et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er bevis for, at transportøren har modtaget godset som beskrevet i transportoplysningerne, medmindre modbevis føres. 2) Modbevis i henhold til nr. 1 er ikke tilladt i forhold til transportoplysninger, som er angivet i et a) negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, der er overdraget til en tredjepart i god tro, eller b) enkeltdokument, der er overdraget til en modtager i god tro. 3) Transportøren er afskåret fra at føre modbevis i henhold til nr. 1 over for en modtager, der i god tro har handlet i tillid til en eller flere af følgende oplysninger, som er indeholdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument: a) Transportoplysninger angivet i § 301, stk. 1, når sådanne data er givet af transportøren, b) angivelse af antallet af containere, type og identifikationsnummer, men dog ikke identifikationsnummer for forsegling af containerne og c) transportoplysninger som angivet i § 301, stk. 2.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Transportdokumenter	**Chapter 3 Electronic transport records**	**Transportdokument og elektronisk transportdokument**
§ 307. *Ansvar for villedende transportopplysninger* Påføres en tredjeperson tap ved å innløse et transportdokument i tillit til at opplysningene i det er riktige, er transportøren ansvarlig for tap som følger av innløsningen dersom transportøren har eller burde ha innsett at transportopplysningene var villedende for tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel faller bort om transportøren ikke har gjort det som er mulig for å hindre at tap oppstår på grunn av de villedende transportopplysningene.	**§ 300.** *Ansvar for villedende konnossementsopplysninger* 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 at konnossementet var villedende for tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel foreligger ikke.	**§ 307.** Påføres en tredjemand tab ved at indløse et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i tillid til, at oplysningerne i dokumentet er rigtige, er transportøren ansvarlig, hvis denne har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel falder bort, hvis transportøren ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår pga. de vildledende oplysninger. *Stk. 2.* Svarer godset ikke til oplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
§ 308. *Plikt til å ta imot godset* Når godset er kommet frem 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 omstendighetene rundt transporten.	**Art 43.** *Obligation to accept delivery* 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 circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.	**§ 308.** Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, skal den, der kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, tage imod godset på det tidspunkt eller i det tidsrum og på det sted, som fremgår af transportaftalen, eller i mangel af en sådan aftale på det tidspunkt og sted, hvor udlevering med rimelighed kan forventes i henhold til de aftalte vilkår, handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart og omstændighederne ved transporten.
§ 308a. *Undersøkelse av godset* Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.	**§ 268.** *Transportørens utlevering av godset* … Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
§ 309. *Plikt til å bekrefte mottak* 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. Bekreftelsen skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.	**Art 44.** *Obligation to acknowledge receipt* 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.	**§ 309.** Modtageren skal på anmodning fra transportøren eller den udførende part, der udleverer godset, bekræfte på den for udleveringsstedet sædvanlige måde, at godset er modtaget fra transportøren eller den udførende part. Transportøren kan nægte at udlevere godset, hvis modtageren ikke vil bekræfte, at godset er modtaget. Bekræftelse på, at godset er modtaget, skal foreligge skriftligt. Hvis bekræftelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
§ 310. *Utlevering uten negotiabelt transportdokument* Når det ikke er utstedt negotiabelt transportdokument, gjelder følgende: a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte. b) Dersom mottakerens navn og adresse ikke er oppgitt i transportopplysningene, skal rådighetshaveren før eller ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet opplyse transportøren om dette.	**Art 45.** *Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued* When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued: (*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; (*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;	**§ 310.** Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes: 1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. 2) Rådighedshaver skal, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i transportoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til udleveringsstedet underrette transportøren om modtagerens navn og adresse.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
c) I tillegg til reglene i § 315 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 § 308 etter at det er kommet frem 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 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. 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.	(*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 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 the delivery of the goods; (*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.	3) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for det i § 308 nævnte tidsrum kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet, b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager, eller c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser, kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette rådighedshaver herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaver, kan transportøren underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. 4) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 3 fra rådighedshaver, afsender eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
§ 311. *Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument* Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende: a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på stedet som er nevnt i § 308, etter at mottakeren på anmodning fra transportøren har legitimert seg på behørig måte og har levert tilbake det ikke-negotiable dokumentet. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg på 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. b) I tillegg til reglene i § 315 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 § 308 etter at det er kommet frem 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,	**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. 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; (*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 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;	**§ 311.** Når der er udstedt et enkeltdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes: 1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, hvis modtageren på transportørens anmodning legitimerer sig og overgiver enkeltdokumentet til transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. Transportøren skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltdokumentet. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af enkeltdokumentet, er det tilstrækkeligt med overgivelse af ét eksemplar, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. 2) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet, b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver enkeltdokumentet, eller c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
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. 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.	(*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.	kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instrukser vedrørende godsets udlevering. 3) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 2 fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om enkeltdokumentet er overgivet til transportøren.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
§ 312. *Utlevering ved negotiabelt transportdokument* Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, gjelder følgende: a) Ihendehaveren av det negotiable dokumentet har rett til å kreve at godset utleveres av transportøren etter at godset er kommet frem til bestemmelsesstedet. I så fall skal transportøren utlevere godset til ihendehaveren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308 såfremt, (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 (ii) ihendehaveren har godtgjort at vedkommende er ihendehaveren av det negotiable elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1. b) Transportøren skal nekte utlevering av godset dersom vilkårene i bokstav (a) (i) eller (a) (ii) ikke er oppfylt. c) Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable 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 fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.	**Art 47.** *Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued* 1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued: (*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: (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 (ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record; (*b*) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met; (*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.	**§ 312.** Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument skal følgende fremgangsmåde anvendes: 1) Ihændehaveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument er berettiget til efter godset ankomst til udleveringsstedet, at kræve det udleveret fra transportøren, der skal udlevere godset på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted til ihændehaveren a) mod overgivelse af det negotiable transportdokument, og hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, når ihændehaveren legitimerer sig behørigt, eller b) når ihændehaveren, i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer har godtgjort, at denne er ihændehaver af det negotiable elektroniske transportdokument. 2) Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, og antallet af originaleksemplarer er angivet i dokumentet, vil overgivelse af ét eksemplar være tilstrækkeligt, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. Hvis der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, ophører dette med at have retsvirkning eller gyldighed i henhold til de i § 298, stk. 1, krævede procedurer ved godsets udlevering til ihændehaveren.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
§ 312a. *Utleveringsklausul* Dersom det er uttrykkelig oppgitt i et negotiabelt transportdokument at godset kan utleveres uten at transportdokumentet leveres tilbake, gjelder følgende regler i tillegg til § 312 og § 315 nr. 1: 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 § 308 etter at det er kommet frem 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. b) En transportør som utleverer gods etter instruks fra avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen i samsvar med bokstav a), er fritatt fra sin plikt under transportavtalen til å utlevere godset til ihendehaveren, uavhengig av om det negotiable dokumentet er levert tilbake, eller om den som krever godset utlevert på grunnlag av et negotiabelt elektronisk transportdokument har vist at vedkommende er ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.	**Art 47.** *forts.* 2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport 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: (*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, 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; (*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;	**§ 312** *forts.* *Stk. 2.* Transportøren skal nægte at udlevere godset, hvis kravene i stk. 1, nr. 1, ikke opfyldes. Angiver det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument imidlertid udtrykkeligt, at godset kan udleveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og 1) kan godset ikke udleveres, fordi a) ihændehaveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret efter dets ankomst til udleveringsstedet fra transportøren, b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være ihændehaver, ikke legitimerer sig behørigt som værende en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, eller c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med ihændehaveren for at få udleveringsinstrukser, kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. 2) Den transportør, der i henhold til stk. 2, nr. 1, udleverer godset efter instruks fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort fra sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det negotiable transportdokument er overgivet til transportøren, eller den, der kræver levering i henhold til et negotiabelt elektronisk transportdokument i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, har godtgjort, at denne er ihændehaveren.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
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 ihendehaveren etter bokstav e). Transportøren kan nekte å følge slike instrukser dersom vedkommende ikke stiller slik egnet sikkerhet som transportøren med rimelighet krever. d) Den som blir ihendehaver av et negotiabelt 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 ihendehavelsen er en kontrakt eller annet fra før utleveringen. e) En ihendehaver som blir ihendehaver etter slik utlevering, får uavhengig av bokstav b) og d) de rettighetene som følger av det negotiable transportdokumentet, såfremt vedkommende ikke hadde eller med rimelighet kunne ha hatt kjennskap til utleveringen på det tidspunktet vedkommende ble ihendehaver. Dersom det fremgår av transportopplysningene hvilket tidspunkt godset forventes å komme frem, 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.	(*c*) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being 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; (*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; (*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 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.	3) Den, der i henhold til stk. 2, nr. 1, giver instruks om udlevering af godset, skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihændehaveren i henhold til stk. 2, nr. 5. Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis den, der giver instruks, ikke stiller en passende sikkerhed, som med rimelighed kan kræves af transportøren. 4) Den, der, efter at transportøren har udleveret godset i henhold til stk. 2, nr. 2, men som i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering bliver ihændehaver af et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, opnår rettigheder over for transportøren i henhold til transportaftalen, men opnår ikke retten til at kræve godset udleveret. 5) Uanset stk. 2, nr. 2 og nr. 4, får en ihændehaver, som bliver ihændehaver, efter godset er udleveret, og som hverken havde kendskab til eller kunne have kendskab til en sådan udlevering på det tidspunkt, hvor denne blev ihændehaver, de rettigheder, der følger af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument. Er godsets forventede ankomsttidspunkt angivet i transportoplysningerne, eller er det heri angivet, hvordan oplysninger om, hvorvidt godset er udleveret, kan fremskaffes, er der en formodning for, at ihændehaveren, da denne blev ihændehaver, havde kendskab til eller burde have kendskab til godsets udlevering.
§ 313. *Flere dokumentihendehavere* Melder det seg flere som legitimerer seg som berettiget til godset, skal transportøren legge opp godset etter bestemmelsen i § 315. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.	**§ 303.** *Flere konnossementsinnehavere* 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.	**§ 313.** Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige originaleksemplarer af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring i henhold til § 315, stk. 2–5, for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
§ 314. *Utlevering når transportdokumentet er kommet bort* For begjæring om mortifikasjon av et bortkommet transportdokument gjelder reglene i lov 18 desember 1959 nr 1 om mortifikasjon av skuldbrev m v. 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.	**§ 305.** *Utlevering når konnossementet er kommet bort* 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. 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.	**§ 314.** Om mortifikation af et bortkommet transportdokument gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne transportdokument måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.
§ 315. *Uavhentet gods* 1. I denne bestemmelsen anses gods bare for å være uavhentet om det er kommet frem til bestemmelsesstedet og: a) mottakeren ikke tar imot godset i samsvar med bestemmelsene i dette kapitlet på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308, b) rådighetshaveren, ihendehaveren, avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen ikke kan finnes, eller ikke gir transportøren nødvendige instrukser som nevnt i §§ 310 til 312, c) transportøren kan eller må nekte utlevering etter §§ 309 til 312, d) lover eller regler på stedet der utlevering kreves forbyr transportøren å utlevere godset til mottakeren, eller e) det av andre grunner er umulig for transportøren å utlevere godset.	**Art 48.** *Goods remaining undelivered* 1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination: (*a*) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43; (*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; (*c*) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47; (*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 (*e*) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.	**§ 315.** Gods, der er ankommet til bestemmelsesstedet, anses for ikke at kunne udleveres, når 1) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til §§ 308–312 og 316 på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, 2) rådighedshaveren, ihændehaveren, afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ikke kan findes eller undlader at give transportøren de nødvendige instrukser i henhold til §§ 310–312, 3) transportøren kan eller skal nægte at udlevere godset i henhold til §§ 309–312, 4) loven eller reglerne på det sted, hvor udlevering skal ske, ikke tillader, at transportøren udleverer godset til modtageren, eller 5) godset af andre grunde ikke kan udleveres af transportøren.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
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 rettigheter som transportøren måtte ha overfor avsenderen, rådighetshaveren eller mottakeren, og omfatter: a) å legge opp godset på egnet sted, b) å pakke ut godset dersom det er pakket i konteiner eller kjøretøy, eller treffe andre tiltak så som å flytte godset, og 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.	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: (*a*) To store the goods at any suitable place; (*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 (*c*) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.	*Stk. 2.* Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, rådighedshaveren eller modtageren, når godset ikke har kunnet udleveres, kan transportøren for regning og risiko af den, der er berettiget til godset, træffe forholdsregler vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder, 1) opbevare godset på et passende sted, 2) pakke godset ud, hvis det er pakket i container eller på køretøj, eller træffe andre forholdsregler vedrørende godset, herunder at flytte godset, og 3) foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til loven eller reglerne på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.
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.	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.	*Stk. 3.* Transportøren kan kun træffe de i stk. 2 nævnte forholdsregler, hvis der forinden med rimeligt varsel er givet meddelelse om de forholdsregler, der påtænkes truffet, til den, der i transportoplysningerne evt. er angivet som den, der skal underrettes om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en i nævnte rækkefølge, hvis vedkommende er kendt af transportøren: modtageren, rådighedshaveren eller afsenderen. Transportørens meddelelse skal foreligge skriftligt. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
4. Dersom godset selges etter nr. 2 bokstav c), skal transportøren oppbevare 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.	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 amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.	*Stk. 4.* Transportøren skal, hvis godset sælges i henhold til stk. 2, nr. 3, tilbageholde salgssummen med fradrag for evt. omkostninger, som denne har afholdt, samt evt. andre tilgodehavender opstået i forbindelse med transport af godset til fordel for den, der er berettiget til godset.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Utlevering av gods	**Chapter 9 Delivery of the goods**	**Udlevering af godset**
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. 6. Varselet etter nr. 3 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.	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.	*Stk. 5.* Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på godset, som er opstået i den periode, hvor godset i henhold til denne bestemmelse ikke kan udleveres, medmindre den berettigede kan bevise, at sådant tab eller skade er opstået, fordi transportøren har undladt at træffe forholdsregler, der efter omstændighederne ville være rimelige for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå som følge af en sådan undladelse.
§ 316. *Tilbakeholdsrett* Har transportøren krav etter § 320g 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.	**§ 270.** *Tilbakeholdsrett* 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. **Art 49.** *Retention of goods* 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.	**§ 316.** Bestemmelserne i dette kapitel påvirker ikke transportørens eller den udførende parts ret til i henhold til transportaftalen eller efter gældende ret at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.
§ 317. *Avsenderens ansvar for frakt mv* 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. 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.	**§ 273.** *Senderens ansvar for frakt mv* 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. 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.	**§ 317.** Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette. *Stk. 2.* Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Rådighetshaverens rettigheter	**Chapter 10 Rights of the controlling party**	**Rådighedshavers rettigheder**
§ 318. *Utøvelsen av råderett og råderettens omfang* 1. Råderetten kan bare utøves av rådighetshaveren og er begrenset til: a) rett til å gi eller endre instrukser 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. 2. Råderetten består under hele ansvarsperioden slik denne er fastsatt i § 273, og opphører med denne perioden.	**Art 50.** *Exercise and extent of right of control* 1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to: (*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. 2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.	**§ 318.** Råderetten kan kun udøves af rådighedshaveren og er begrænset til retten til at 1) give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen, 2) få godset udleveret i en planlagt anløbshavn eller ved en indlandstransport på et hvilket som helst sted langs transportruten og 3) erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren. *Stk. 2.* Råderetten eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i § 273 og ophører ved periodens udløb.
§ 319. *Hvem som skal regnes som rådighetshaveren* 1. Med mindre særreglene i nr. 2–4 får anvendelse, gjelder følgende: a) Avsenderen er rådighetshaver, med mindre vedkommende har utpekt mottakeren, den kontraktsbestemte avsenderen eller en annen person som rådighetshaver da transportavtalen ble inngått. 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 skriftlig men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon. c) Rådighetshaveren skal legitimere seg på behørig måte ved utøvelse av råderetten.	**Art 51.** *Identity of the controlling party and transfer of the right of control* 1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article: (*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; (*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 transferee becomes the controlling party; and (*c*) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.	**§ 319.** Med undtagelse af de i stk. 2–4 nævnte tilfælde 1) er afsenderen rådighedshaver, medmindre afsenderen ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, den kontraktsbestemte afsender eller en anden som værende rådighedshaver, 2) kan rådighedshaveren overdrage råderetten til en anden person. Overdragelsen får virkning over for transportøren, når den, som overdrager råderetten, underretter transportøren om overdragelsen, hvorefter den, som råderetten overdrages til, bliver ny rådighedshaver, og 3) skal rådighedshaveren legitimere sig på behørig vis ved udøvelse af råderetten.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Rådighetshaverens rettigheter	**Chapter 10 Rights of the controlling party**	**Rådighedshavers rettigheder**
2. Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende: 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. b) For å kunne utøve sin råderett må rådighetshaveren fremvise dokumentet og legitimere seg på behørig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene fremvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.	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: (*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 (*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.	*Stk. 2.* Når der er udstedt et enkeltdokument 1) er afsenderen rådighedshaver og kan overdrage råderetten til den i enkeltdokumentet nævnte modtager ved at overlevere dokumentet til denne uden påtegning. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres for at overdragelse af råderetten effektueres, og 2) skal rådighedshaveren for at udøve sin råderet fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarer fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Rådighetshaverens rettigheter	**Chapter 10 Rights of the controlling party**	**Rådighedshavers rettigheder**
3. Når det er utstedt et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, gjelder følgende: a) Ihendehaveren er rådighetshaver. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable transportdokumentet, er ihendehaveren av alle originaleksemplarene rådighetshaver. b) Ihendehaveren kan overdra råderetten ved å overlevere det negotiable transportdokumentet til en annen person i samsvar med § 320e. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene overleveres til vedkommende om overdragelsen av råderetten skal få virkning. c) Ihendehaveren må fremvise det negotiable transportdokumentet 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 fremvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.	3. When a negotiable transport document is issued: (*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; (*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 document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and (*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.	*Stk. 3.* Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, 1) er ihændehaveren rådighedshaver. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, er rådighedshaveren den ihændehaver, der har alle originalerne, 2) kan ihændehaveren overdrage råderetten ved at overlevere det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med § 320e. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af råderetten, og 3) skal ihændehaveren for at udøve råderetten fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte personer, skal ihændehaveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.
4. Når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, gjelder følgende: a) Ihendehaveren er rådighetshaver. b) Ihendehaveren kan overdra råderetten til en annen person ved å overføre det negotiable elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1. c) For å kunne utøve råderetten må ihendehaveren godtgjøre at vedkommende er ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.	4. When a negotiable electronic transport record is issued: (*a*) The holder is the 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.	*Stk. 4.* Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, 1) er ihændehaveren rådighedshaver, 2) kan ihændehaveren overdrage råderetten til en anden ved at overføre det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, og 3) skal ihændehaveren for at kunne udøve råderetten godtgøre, at denne er ihændehaver i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer. *Stk. 5.* Den, der i henhold til stk. 1, nr. 2, overdrager råderetten, skal underrette transportøren skriftligt. Hvis underretningens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Rådighetshaverens rettigheter	**Chapter 10 Rights of the controlling party**	**Rådighedshavers rettigheder**
§ 320. *Transportørens utførelse av instrukser* 1. Transportøren skal utføre slike instrukser som er omtalt i § 318 dersom: a) den som gir instruksene er berettiget til å utøve råderetten, b) instruksene etter sitt innhold med rimelighet kan utføres, bedømt på det tidspunktet transportøren mottar dem, og c) instruksene ikke griper forstyrrende inn i transportørens vanlige drift, herunder transportørens utleveringspraksis.	**Art 52.** *Carrier's execution of instructions* 1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if: (*a*) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control; (*b*) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and (*c*) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.	**§ 320.** Transportøren skal med forbehold for stk. 2–3 udføre de i § 318 nævnte instrukser, hvis 1) den, der giver instrukserne, er berettiget til at udøve råderetten, 2) instrukserne på rimelig vis kan udføres i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor transportøren modtager dem, og 3) instrukserne ikke griber forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.
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.	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.	*Stk. 2.* Rådighedshaveren skal i alle tilfælde erstatte transportøren for de rimelige tillægsudgifter, som denne måtte have afholdt, og skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der følger af, at transportøren med rimelig omhu har udført enhver instruks meddelt i henhold til denne bestemmelse, herunder det erstatningsansvar som transportøren måtte blive pålagt som følge af tab eller skade på andet gods, der transporteres.
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 ikke stilles.	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.	*Stk. 3.* Transportøren kan kræve, at rådighedshaveren stiller sikkerhed til dækning af tillægsudgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med udførelse af instrukser i henhold til denne bestemmelse. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis rådighedshaveren ikke stiller sådan sikkerhed.
4. Transportøren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 278 og §§ 280 til 281 for tap av, skade på eller forsinket utlevering av gods som skyldes transportørens unnlatelse av å følge rådighetshaverens instrukser i strid med plikter etter nr. 1. Det erstatningsbeløpet transportøren skal betale, reguleres av bestemmelsene i §§ 282 til 284.	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.	*Stk. 4.* Transportørens ansvar for tab af, skade på eller for forsinket udlevering af godset, som skyldes dennes undladelse af at efterleve rådighedshaverens instrukser i strid med transportørens forpligtelser i henhold til stk. 1, reguleres af §§ 274–279 og §§ 280–281, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af §§ 282–284.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Rådighetshaverens rettigheter	**Chapter 10 Rights of the controlling party**	**Rådighedshavers rettigheder**
§ 320a. *Utlevering etter instruks* Gods som utleveres etter instruks gitt i samsvar med § 320 nr. 1, anses for å være utlevert på bestemmelsesstedet, og bestemmelsene om utlevering i §§ 308 til 317 får anvendelse på godset.	**Art 53.** *Deemed delivery* Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.	**§ 320a.** Gods, der udleveres i henhold til en instruks givet i overensstemmelse med § 320, stk. 1, anses for at være udleveret på bestemmelsesstedet, og §§ 308–317 om udlevering finder anvendelse på sådant gods.
§ 320b. *Endringer i transportavtalen* 1. Bare rådighetshaveren kan avtale endringer i transportavtalen med transportøren, bortsett fra de endringene som er nevnt i § 318 nr. 1 bokstav b) og c). 2. Endringer i transportavtalen, herunder de endringene som er nevnt i § 318 nr. 1 bokstav b) og c), skal påføres negotiable transportdokumenter og ikke-negotiable innløsningsdokumenter, og de skal påføres ikke-negotiable transportdokumenter om rådighetshaveren ber om det. Endringene som påføres, skal signeres i samsvar med § 302.	**Art 54.** *Variations to the contract of carriage* 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.	**§ 320b.** Rådighedshaveren er den eneste, der kan indgå aftale med transportøren om andre ændringer i transportaftalen end de i § 318, stk. 1, nr. 2–3, nævnte. *Stk. 2.* Ændringer i transportaftalen, herunder de i § 318, stk. 1, nr. 2–3, nævnte, skal påføres et negotiabelt transportdokument eller et enkeltdokument eller skal indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på rådighedshaverens anmodning påføres et ikke-negotiabelt transportdokument eller skal indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument. Ændringer, som påføres eller indarbejdes, skal signeres eller påføres elektronisk signatur i overensstemmelse med § 303.
§ 320c. *Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instrukser eller dokumenter* 1. Rådighetshaveren skal, på anmodning fra transportøren eller en utførende oppdragstaker, i god tid gi slike opplysninger, instrukser 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.	**Art 55.** *Providing additional information, instructions or documents to carrier* 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.	**§ 320c.** Rådighedshaveren skal på transportørens eller den udførende parts anmodning i rimelig tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter om godset, som ikke allerede er tilvejebragt af afsenderen eller på anden rimelig måde er tilgængelige for transportøren, og som med rimelighed er nødvendige for, at transportøren kan opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Rådighetshaverens rettigheter	**Chapter 10 Rights of the controlling party**	**Rådighedshavers rettigheder**
2. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne rådighetshaveren, eller rådighetshaveren ikke er i stand til å gi tilstrekkelige opplysninger, instrukser 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, instrukser eller dokumenter.	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 provide such information, instructions or documents	*Stk. 2.* Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaveren, eller hvis rådighedshaveren ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de tilvejebringes af afsenderen. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, skal den kontraktsbestemte afsender tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller dokumenter.
§ 320d. *Fravik etter avtale* Partene i transportavtalen kan fravike § 318 nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 2 samt § 320. Partene kan også innskrenke eller utelukke adgangen til overdragelse av råderetten som nevnt i § 319 nr. 1 bokstav b).	**Art 56.** *Variation by agreement* 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).	**§ 320d.** Transportaftalens parter kan aftale at fravige § 318, stk. 1, nr. 2–3, stk. 2, og § 320. Parterne kan ligeledes aftale at indskrænke eller udelukke adgangen til at overdrage råderetten som nævnt i § 319, stk. 1, nr. 2.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter	**Chapter 11 Transfer of rights**	**Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav**
§ 320e. *Overdragelse ved negotiabelt transportdokument* 1. Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, kan ihendehaveren overdra rettighetene i det ved å overdra det til en annen på følgende måte: 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 b) uten påtegning om overdragelse, dersom det er: (i) et 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.	**Art 57.** *When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued* 1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person: (*a*) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or (*b*) Without endorsement, if: (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.	**§ 320e.** Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder ved at overdrage dokumentet til en anden 1) med behørig påtegning enten til vedkommende modtager eller in blanco, hvis det er et ordredokument, eller 2) uden påtegning, hvis det er et a) ihændehaverdokument eller et dokument påtegnet in blanco eller b) dokument udstedt til en navngiven persons ordre, og overdragelsen sker mellem den første ihændehaver og den, som er angivet ved navn i dokumentet.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter	**Chapter 11 Transfer of rights**	**Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav**
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 fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.	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.	*Stk. 2.* Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om dokumentet er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.
§ 320f. *Ihendehaverens ansvar* 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 § 320c.	**Art 58.** *Liability of holder* 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 a holder.	**§ 320f.** Med forbehold for § 320c er en ihændehaver, som ikke er afsender, og som ikke udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, ikke ansvarlig i henhold til transportaftalen blot ved at være ihændehaver.
2. En ihendehaver som ikke er avsender, og som utøver rettigheter etter transportavtalen, har ansvar etter transportavtalen i den grad dennes ansvar fremgår av eller kan utledes av det negotiable transportdokumentet.	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.	*Stk. 2.* En ihændehaver, som ikke er afsender, og som udøver enhver rettighed i henhold til transportaftalen, ifalder ethvert ansvar, som er pålagt denne i medfør af transportaftalen, i det omfang forpligtelser, som er pålagt denne, er inkorporeret i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.
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: a) avtale med transportøren, i henhold til § 299 å erstatte et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument med et elektronisk, eller å erstatte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et ikke-elektronisk, eller b) overdra sine rettigheter etter § 320e.	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: (*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 transport document; or (*b*) It transfers its rights pursuant to article 57.	*Stk. 3.* For så vidt angår stk. 1 og 2, udøver en ihændehaver, som ikke er afsender, ikke rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at denne 1) indgår aftale med transportøren i henhold til § 299 om at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller om at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument eller 2) overdrager sine rettigheder i henhold til § 320e.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter	**Chapter 11 Transfer of rights**	**Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav**
§ 320g. *Mottakerens ansvar* Utleveres godset mot transportdokument, blir mottakeren da ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge dokumentet med mindre annet følger av § 320f. 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.	**§ 269.** *Mottakerens plikt til å betale frakt mv* Utleveres godset mot konnossement, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet. 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.	**§ 320g.** Er godset udleveret på anden måde end i henhold til et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.
§ 320h. *«Forskuddsbetalt frakt»* 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 mottakeren også er avsenderen.	**Art 42.** *«Freight prepaid»* 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 if the holder or the consignee is also the shipper. **§ 299.** *Konnossementets bevisvirkning* … 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.	**§ 320h.** Hvis transportoplysningerne indeholder udtrykket «forudbetalt fragt» (Freight Prepaid) eller tilsvarende, kan transportøren ikke over for ihændehaveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis ihændehaveren eller modtageren også er afsenderen.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV A		
Domsmyndighet og voldgift		**Domstol og voldgift**
§ 320i. *Domsmyndighet* 1. Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder søksmål etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning med mindre annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf. tvisteloven § 4-8. 2. Sak kan bare anlegges ved kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder, etter saksøkers valg: a) saksøktes hjemsted, b) mottaks- eller utleveringsstedet, som fastsatt i transportavtalen, eller c) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip. 3. Sak mot transportøren kan likevel anlegges ved en kompetent domstol angitt i transportavtalen. 4. En avsender kan likevel bare anlegge sak mot en maritim utførende oppdragstaker ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder: a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller 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. 5. Nr. 2 ovenfor gjelder ikke for saker mellom transportøren og en maritim utførende oppdragstaker eller mellom maritime utførende oppdragstakere.	**§ 310.** *Jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler* 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 søksmål ved domstol for det sted der: 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. 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. 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 bindende for innehaveren av konnossementet, kan transportøren ikke gjøre bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av konnossementet som har ervervet det i god tro. Her i riket kan søksmål vedrørende avtale om transport av stykkgods 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. 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.	**§ 320i.** Medmindre andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love, finder stk. 2–12 anvendelse på søgsmål efter dette kapitel. *Stk. 2.* Sager om transport af gods kan, medmindre andet følger af stk. 3–6 og 12, efter sagsøgers valg kun anlægges ved en kompetent domstol på det sted, hvor 1) sagsøgte har hjemsted, 2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller 3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib. *Stk. 3.* Sag mod transportøren kan ud over på de i stk. 2 nævnte steder anlægges ved en i transportaftalen angivet kompetent domstol. *Stk. 4.* En afsender kan kun anlægge sag mod den maritime udførende part ved en kompetent domstol på det sted, hvor 1) den maritime udførende part har hjemsted, eller 2) havnen, hvor den maritime udførende part modtog, udleverede eller udførte sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, er beliggende. *Stk. 5.* Stk. 2 gælder ikke for sager mellem transportøren og maritime udførende parter eller mellem de sidstnævnte indbyrdes.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV A		
Domsmyndighet og voldgift		**Domstol og voldgift**
	Bestemmelsene i paragrafen her er ikke til hinder for at det besluttes midlertidig sikring her i riket.	
6. Dersom sak om samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både nr. 2 og nr. 4. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er bindende etter nr. 7, 8 eller 11. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter nr. 4 bokstav b), dersom en slik domstol finnes.		*Stk. 6.* Medmindre der er indgået en eksklusiv værnetingsaftale, der er bindende i henhold til stk. 7–8 eller 11, kan sagen, hvis der anlægges en enkelt sag mod såvel transportøren som den maritime udførende part på baggrund af en enkelt hændelse, kun anlægges ved en domstol, hvor sagen i henhold til både stk. 2 og 4 kan anlægges. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan sagen anlægges ved den domstol, der i henhold til stk. 4, nr. 2, er kompetent.
7. Partene i en kvantumskontrakt kan avtale at tvister bare skal behandles ved en eller flere kompetente domstoler dersom om avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten er individuelt fremforhandlet eller som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.		*Stk. 7.* En mellem en volumenkontrakts parter indgået aftale om, at en eller flere kompetente domstole har eksklusiv kompetence til at behandle tvisten, er bindende, hvis værnetingsaftalen er indeholdt i en volumenkontrakt, der tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en værnetingsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf aftalen fremgår.
8. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 7 bare dersom: a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i nr. 2, b) avtalen fremgår av transportdokumentet, og c) vedkommende i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet.		*Stk. 8.* Den, der ikke er part i en volumenkontrakt, er alene omfattet af det i stk. 7 aftalte værneting, hvis 1) domstolen er beliggende på et af de i stk. 2 nævnte steder, 2) værnetingsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument og 3) den pågældende i rimelig tid og på passende måde underrettes om stedet, hvor søgsmålet skal anlægges og underrettes om, at værnetinget er eksklusivt.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV A		
Domsmyndighet og voldgift		**Domstol og voldgift**
9. Er transportdokument utstedt i henhold til en fraktavtale om inneholder bestemmelse om avgjørelse av tvister ved søksmål uten at transportdokumentet uttrykkelig angir at bestemmelsen er bindende for innehaveren av transportdokumentet, kan transportøren ikke gjøre bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av transportdokumentet som har ervervet det i god tro.		*Stk. 9.* Hvis et transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at dokumentet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af dokumentet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af dokumentet, som har erhvervet det i god tro.
10. Bestemmelsene i nr. 2 til 8 gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringsstedet eller det avtalte utleveringsstedet ligger i Norge.		*Stk. 10.* Stk. 2–8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.
11. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal bringes inn for hvilken som helst kompetent domstol.		*Stk. 11.* Parterne kan uanset stk. 2–8, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken kompetent domstol der skal afgøre tvisten.
12. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører en domstols kompetanse til å treffe avgjørelse om midlertidige sikring, herunder arrest. Er det besluttet slik midlertidig sikring, kan norsk domstol bare treffe realitetsavgjørelse i saken dersom: a) vilkårene i denne bestemmelsen er oppfylt, eller b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i Norge.		*Stk. 12.* Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der tages foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest. Er der iværksat sådanne foreløbige retsskridt, kan en dansk domstol kun træffe afgørelse om sagens materielle forhold, hvor 1) kravene i denne bestemmelse er opfyldt, eller 2) dette følger af en international konvention, som er gældende i Danmark.
§ 320j. *Voldgift* 1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, skal henvises til voldgift etter denne bestemmelsen.	**§ 311.** *Voldgift* Uavhengig av § 310 kan partene skriftlig avtale at tvister skal avgjøres ved voldgift. Som en del av voldgiftsavtalen gjelder at voldgiftssak etter saksøkerens valg kan reises i en av de stater der sted som nevnt i § 310 første ledd ligger, og at voldgiftsretten skal anvende reglene i dette kapittel.	**§ 320j.** Parterne kan aftale, at sager om transport af gods i medfør af dette kapitel skal afgøres ved voldgift efter reglerne i denne bestemmelse.
2. Voldgiftssak kan bare anlegges på et av følgende steder, etter saksøkers valg: a) saksøktes hjemsted, b) mottaks- eller utleveringsstedet, som fastsatt i transportavtalen, eller c) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.	§ 310 annet, tredje og sjette ledd gjelder tilsvarende. Bestemmelsene i første 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	*Stk. 2.* Voldgiftssagen kan, medmindre andet følger af stk. 3–5, 7 og 10, efter sagsøgers valg kun rejses på det sted, hvor 1) indklagede har hjemsted, 2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller 3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.
3. Voldgiftssak mot transportøren kan likevel anlegges på et sted som er angitt i transportavtalen.		*Stk. 3.* Voldgiftssag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder rejses på et i transportaftalen angivet sted.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV A		
Domsmyndighet og voldgift		**Domstol og voldgift**
4. Har partene i en kvantumskontrakt avtalt voldgiftssted, er dette bindende om avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten er individuelt fremforhandlet eller som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.		*Stk. 4.* Har parterne til en volumenkontrakt aftalt et voldgiftssted, er dette bindende, hvis aftalen er indeholdt i volumenkontrakten og tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om at der er indgået en voldgiftsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf voldgiftsaftalen fremgår.
5. En person som ikke er part i en kvantumskontrakt med voldgiftsavtale, er bundet av voldgiftsstedet avtalt i samsvar med nr. 4 dersom: a) voldgiftsstedet befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i nr. 2, b) avtalen fremgår av 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 som får anvendelse på voldgiftsavtalen, anerkjenner at den får bindende virkning.		*Stk. 5.* Den, der ikke er part i en volumenkontrakt med en voldgiftsaftale, er alene bundet af det i stk. 4 aftalte voldgiftssted, hvis 1) voldgiftsstedet er beliggende på et af de steder, der er angivet i stk. 2, 2) voldgiftsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, 3) den, som voldgiftsaftalen har bindende virkning for, i rimelig tid og på passende måde underrettes om voldgiftsstedet, og 4) den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at voldgiftsaftalen har bindende virkning for denne.
6. Bestemmelsene i nr. 1 til 5 gjelder som en del av voldgiftsavtalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsavtalen er ugyldig i den grad den er uforenlig med bestemmelsene i nr. 1 til 5.		*Stk. 6.* Stk. 1–5 gælder som en del af voldgiftsaftalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsaftalen er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med stk. 1–5.
7. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller konvensjonslovgivning får anvendelse i henhold til § 254 eller fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt den.		*Stk. 7.* Med forbehold for stk. 8 er bestemmelserne i dette kapitel ikke til hinder for håndhævelsen af en voldgiftsaftale, der fremgår af en transportaftale i ikke-linjefart, som dette kapitel gælder for enten i henhold til § 254 eller som følge af parternes frivillige inkorporering af konventionen i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af bestemmelserne i dette kapitel.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV A		
Domsmyndighet og voldgift		**Domstol og voldgift**
8. Nr. 1 til 6 gjelder likevel gjelder likevel en voldgiftsavtale i et transportdokument når dette kapitlet får anvendelse i henhold til § 254, med mindre transportdokumentet a) angir partene i og datoen for et certeparti eller en annen kontrakt som ikke faller inn under sjøtransportkonvensjonen etter § 253, og b) ved en særlig henvisning tar inn den klausulen i certepartiet eller den andre kontrakten som inneholder vilkårene i voldgiftsavtalen.		*Stk. 8.* En voldgiftsaftale i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som i henhold til § 254 er underlagt bestemmelserne i dette kapitel er, uanset stk. 7 dog undergivet bestemmelserne i stk. 1–6, medmindre et sådant transportdokument eller et elektronisk transportdokument angiver parterne til og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som i henhold til § 253 er undtaget fra dette kapitels anvendelsesområde og specifikt henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.
9. Bestemmelsene i nr. 2 til 8 gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringsstedet eller det avtalte utleveringsstedet ligger i Norge.		*Stk. 9.* Stk. 2–8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.
10. 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 her om domsmyndighet og voldgift.		*Stk. 10.* Parterne kan uanset § 320i og stk. 1–6, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken voldgift der skal afgøre tvisten.
11. Ingen bestemmelse i dette kapitlet er til hinder for at det treffes avgjørelse om midlertidige sikring, herunder arrest.		*Stk. 11.* Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der træffes foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Domsmyndighet	**Chapter 14 Jurisdiction**	
§ 320i. *Luganokonvensjonen* Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder ikke dersom annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf tvisteloven § 4-8.		
§ 320j. *Søksmål mot transportøren* Med mindre transportavtalen inneholder en eksklusiv vernetingsavtale som er i samsvar med § 320k eller § 320q, kan søksmål mot transportøren etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning reises ved: a) en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder: i) transportørens hjemsted, ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen, iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip, eller 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 dette kapitlet. En slik avtale skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.	**Art 66.** *Actions against the carrier* Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier: (*a*) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places: (i) The domicile of the carrier; (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage; (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or (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 (*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 carrier that may arise under this Convention.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Domsmyndighet	**Chapter 14 Jurisdiction**	
§ 320k. *Vernetingsavtaler* 1. En domstol som er avtalt i samsvar med § 320j bokstav b), har eksklusiv domsmyndighet i tvister mellom avtalepartene bare dersom partene er enige om det, og dersom vernetingsavtalen a) er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten (i) er individuelt fremforhandlet eller (ii) som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale, og b) utpeker domstolene i en konvensjonsstat eller én eller flere konkrete domstoler i en konvensjonsstat.	**Art 67.** *Choice of court agreements* 1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction: (*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 (*b*) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.	
2. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 1 bare dersom: a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i § 320j 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.	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: (*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 (*d*) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.	
3. En avtale etter nr. 2 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.		

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Domsmyndighet	**Chapter 14 Jurisdiction**	
§ 320m. *Søksmål mot maritim utførende oppdragstaker* Sak kan reises mot en maritim utførende oppdragstaker etter dette kapitlet ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder: a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller 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.	**Art 68.** *Actions against the maritime performing party* 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: (*a*) The domicile of the maritime performing party; or (*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.	
§ 320n. *Andre grunnlag for domsmyndighet* Sak kan ikke sak reises etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning mot transportøren eller en maritim utførende oppdragstaker ved en domstol som ikke har myndighet henhold til §§ 320j og 320m, med mindre annet følger av §§ 320p og 320q.	**Art 69.** *No additional bases of jurisdiction* 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.	
§ 320o. *Arrest og midlertidig sikring* Ingen bestemmelse i dette kapitlet 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: a) vilkårene i dette kapitlet er oppfylt, eller b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i vedkommende stat.	**Art 70.** *Arrest and provisional or protective measures* 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: (*a*) The requirements of this chapter are fulfilled; or (*b*) An international convention that applies in that State so provides.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Domsmyndighet	**Chapter 14 Jurisdiction**	
§ 320p. *Forening og overføring av saker* 1. Dersom sak om samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både § 320j og § 320m. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er bindende etter § 320k eller § 320q. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter § 320m bokstav b), dersom en slik domstol finnes. 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 verneting etter § 320j og § 320m, skal på saksøktes anmodning trekke søksmålet tilbake når saksøkte har valgt en domstol som har domsmyndighet etter § 320j eller eventuelt § 320m, der saken kan fortsette. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er inngått i samsvar med § 320k eller § 320q.	**Art 71.** *Consolidation and removal of actions* 1. Except when there is an exclusive choice of court 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. 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 defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.	
§ 320q. *Domsmyndighet etter at tvist har oppstått* 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 frem for en kompetent domstol uten å bestride dens domsmyndighet i samsvar med reglene der, har den domsmyndighet.	**Art 72.** *Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance* 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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Domsmyndighet	**Chapter 14 Jurisdiction**	
§ 320r. *Anerkjennelse og fullbyrding* 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 rettsregler eller virke støtende på rettsordenen.	**Art 73.** *Recognition and enforcement* 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 States have made a declaration in accordance with article 74. 2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law. 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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Voldgift	**Chapter 15 Arbitration**	
§ 320s. *Voldgiftsavtaler* 1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapitlet 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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Voldgift	**Chapter 15 Arbitration**	
2. Den som gjør et krav gjeldende overfor transportøren, skal velge ett av følgende steder til voldgiftsbehandlingen: a) et sted som for dette formål er utpekt i voldgiftsavtalen, eller b) et annet sted i en stat der ett av følgende steder befinner seg: i) transportørens hjemsted, ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen, iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.	2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at: (*a*) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or (*b*) Any other place situated in a State where any of the following places is located: (i) The domicile of the carrier; (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage; (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.	
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 enten: a) er individuelt fremforhandlet, eller b) som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en voldgiftsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.	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: (*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.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Voldgift	**Chapter 15 Arbitration**	
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 voldgiftsavtalen bare dersom: 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 vedkommende kan være bundet av voldgiftsavtalen.	4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if: (*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; (*b*) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record; (*c*) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and (*d*) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.	
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.	5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are 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	
6. En avtale etter nr. 4 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.		
§ 320t. *Voldgiftsavtale i ikke-linjefart* 1. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller konvensjonslovgivning får anvendelse a) i henhold til § 254 eller b) fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt den.	**Art 76.** *Arbitration agreement in non-liner transportation* 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: (*a*) The application of article 7; or (*b*) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
ALTERNATIV B		
Voldgift	**Chapter 15 Arbitration**	
2. Disse reglene om voldgift gjelder likevel en voldgiftsavtale i et transportdokument der dette kapitlet får anvendelse i henhold til § 254, med mindre transportdokumentet a) angir partene i og datoen for et certeparti eller en annen kontrakt som ikke faller inn under sjøtransportkonvensjonen etter § 253, og b) ved en særlig henvisning tar inn den klausulen i certepartiet eller den andre kontrakten som inneholder vilkårene i voldgiftsavtalen.	2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport 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: (*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 (*b*) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.	
§ 320u. *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 her om domsmyndighet og voldgift.	**Art 77.** *Agreement to arbitrate after a dispute has arisen* Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Foreldelse	**Chapter 13 Time for suit**	**Forældelse og søgsmålsfrist**
§ 501a. *Frist for søksmål etter kapittel 13* 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 § 260, § 271, § 286, § 295, § 296, § 317 og § 320g.	**Art 62.** *Period of time for suit* 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.	**§ 504.** Fristen for anlæggelse af søgsmål for krav nævnt i kapitel 13 er to år fra den dag, da godset blev udleveret, eller, hvis godset ikke er udleveret, eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret. Den dag, hvor fristen begynder at løbe, medregnes ikke.
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.	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.	*Stk. 2.* Uanset udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, kan en part gøre sit krav gældende som indsigelse eller til modregning over for krav fremsat af modparten.

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Foreldelse	**Chapter 13 Time for suit**	**Forældelse og søgsmålsfrist**
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.	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.	*Stk. 3.* Den i stk. 1 nævnte frist kan ikke afbrydes på anden måde end som nævnt i stk. 1 og kan ikke suspenderes. Den, mod hvem der gøres krav gældende, kan dog forlænge fristen en eller flere gange ved en skriftlig erklæring til den, der gør et krav gældende. Hvis erklæringens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation. *Stk. 4.* Den, der holdes erstatningsansvarlig, kan anlægge regressøgsmål efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor den, der har anlagt søgsmålet, har betalt fordringen eller har fået forkyndt en stævning, alt efter hvilken hændelse der indtræder først. *Stk. 5.* Et søgsmål mod en bareboatbefragter eller den, der er identificeret som transportør i henhold til § 302, stk. 2, kan anlægges efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor det er identificeret, hvem transportøren er, eller hvor den registrerede ejer eller bareboatbefragter har godtgjort, at denne ikke er transportør i henhold til § 302, stk. 2. *Stk. 6.* § 501, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for krav nævnt i kapitel 13. *Stk. 7.* Stk. 1–5 gælder ikke for krav i henhold til §§ 260, stk. 2, 271, 286, 295–296, 307, 317 og 320g.
§ 501b. *Forlenget frist etter kapittel 13* 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. Erklæring etter første ledd skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.	**Art 63.** *Extension of time for suit* 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	

Norsk tekst	Konvensjonen/sjøloven	Dansk tekst
Foreldelse	**Chapter 13 Time for suit**	**Forældelse og søgsmålsfrist**
§ 501c. *Regress etter kapittel 13* Om foreldelse av regresskrav gjelder lov 18 mai 1978 nr 18 om foreldelse av fordringer § 8.	**Art 64.** *Action for indemnity* 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: (*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.	
§ 501d. *Søksmål mot den som navngis som transportør etter kapittel 13* Sak mot bare-boat-befrakteren eller den som navngis som transportøren etter § 302 nr. 2 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.	**Art 65.** *Actions against the person identified as the carrier* 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: (*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 er regulert 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.	

Vedlegg 2

Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon

Professor Erling Eide

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 etterspørrerne gjerne vil at tilbyderne skal påta seg mest mulig ansvar, f.eks. for lasteskader, mens tilbyderne (bortfraktere, transportører) ønsker at etterspørrerne 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 markeder hvor aktørene opptrer. Mange vil vel hevde at hvis det er noe markedsaktører gjør, så er det å analysere sine egne markeder. 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 deklaratoriske og/eller preseptoriske regler vil bidra til å få ønskene oppfylt.[1]

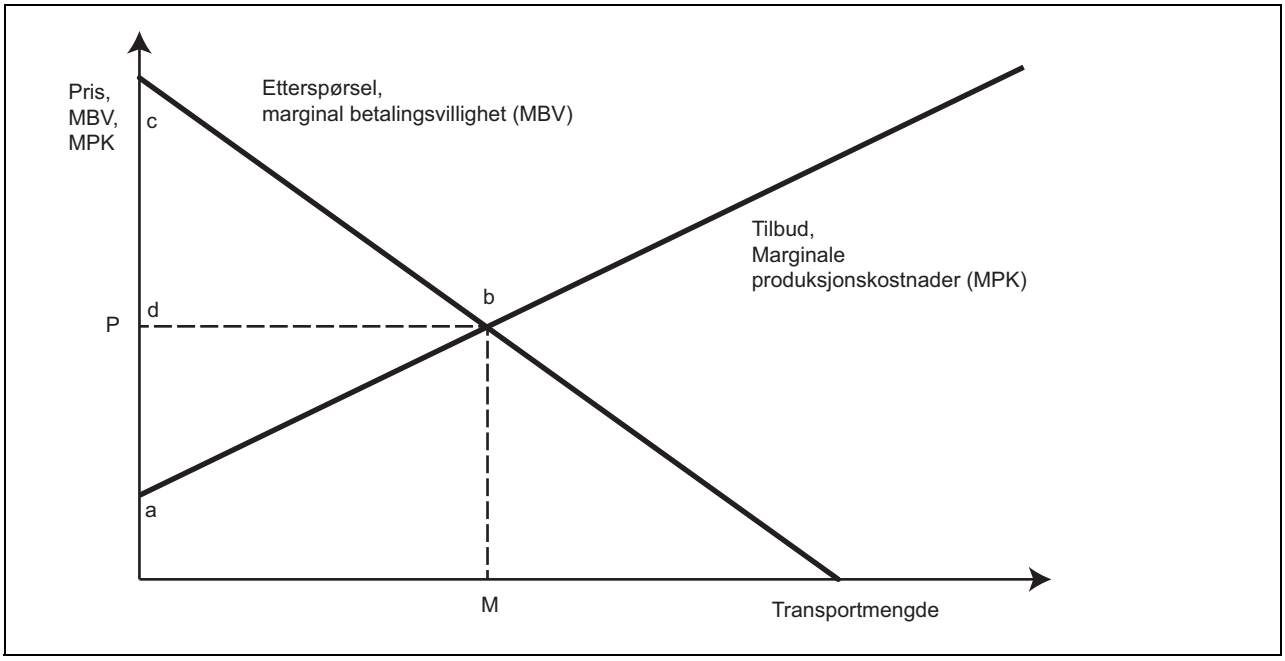
2 Kort teorirepetisjon

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.

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. 2.1 måles transportmengde pr. tidsenhet langs den horisontale aksen, og pris, marginal betalingsvillighet (MBV) og marginale produksjonskostnader (MPK) langs den vertikale. De to

[1] 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.



Figur 2.1 Transportmarked

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*.

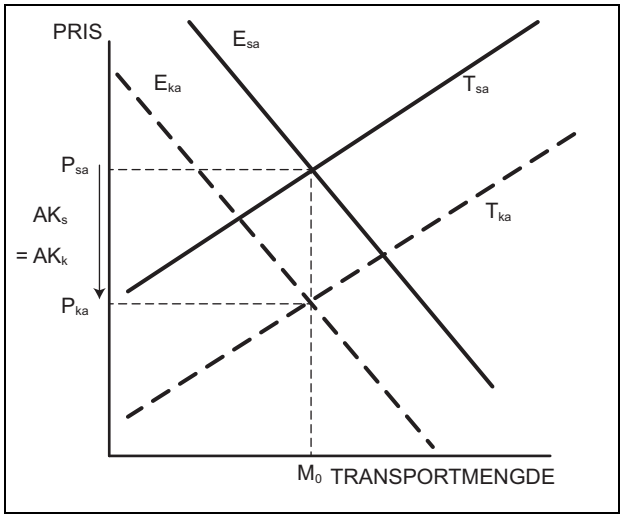
Bortfrakternes samlede fordel av transportvirksomheten, det såkalte bortfrakteroverskuddet, representeres av arealet av trekanten abd. Befrakternes samlede fordel av å få sine varer transportert, det såkalte befrakteroverskuddet, representeres av arealet av trekanten bcd.[2] Summen av disse arealer er 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 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

[2] 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.

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 deklaratorisk 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.



Figur 2.2 Selger- eller kjøperansvar, alle aktører har like ansvarskostnader

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 deklaratorisk 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 AKk og ansvarskostnadene AKs 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. 2.2.

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.

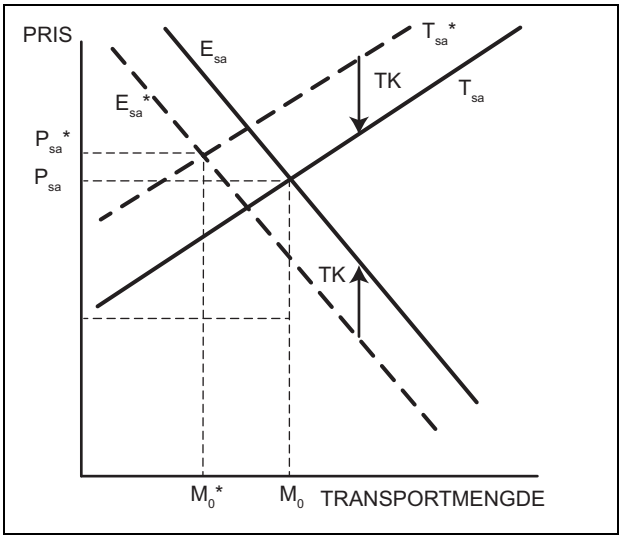
I tilfellet med fullstendig befrakterrisiko må kjøperne selv dekke risikokostnadene. Dette reduserer kjøpernes marginale betalingsvillighet med AK_k, og etterspørselskurven (som er sammenfallende med den underliggende kurve for marginal betalingsvillighet) får et negativt skift (forflytning), til E_{ka}. (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 etterpørsels- og tilbudskurven blir halvparten av det som er skissert i figur 2.2. Prisreduksjonen blir i så fall halvparten så stor som ved full befrakterrisiko. Tilsvarende resultater finnes lett for andre fordelinger.[3]

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 deklaratoriske eller preseptoriske regler være uten betydning.



Figur 2.3 Selger- eller kjøperansvar, alle aktører har like transportkostnader

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 deklaratoriske som preseptoriske regler kan gjøre nytten. Selv om dette kan virke selvsagt, skal vi likevel se på sammenhengene noe i detalj.

I fig. 2.3 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 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 deklaratorisk 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. 2.2).

Slik kurvene er tegnet i fig. 2.3, 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] Analyser av andre fordelinger enn fullt 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 parters interesse at risiko og ansvar fordeles slik at de samlede risiko- og ansvarskostnader blir minimalisert.

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. 2.4

En slik overgang vil i dette tilfelle være en fordel for begge parter. Vi ser at

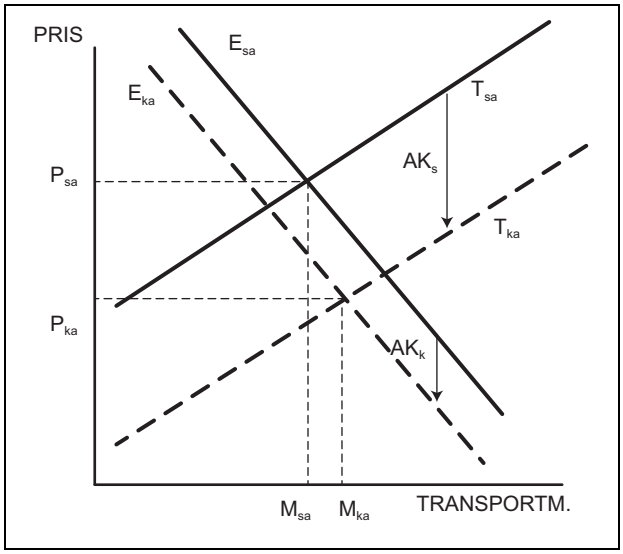
$AK_k < P_{sa} - P_{ka} < AK_s$.

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 ansvarethos 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 2.4 illustrerer. Et slikt alternativ er vist i figur 2.5, 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



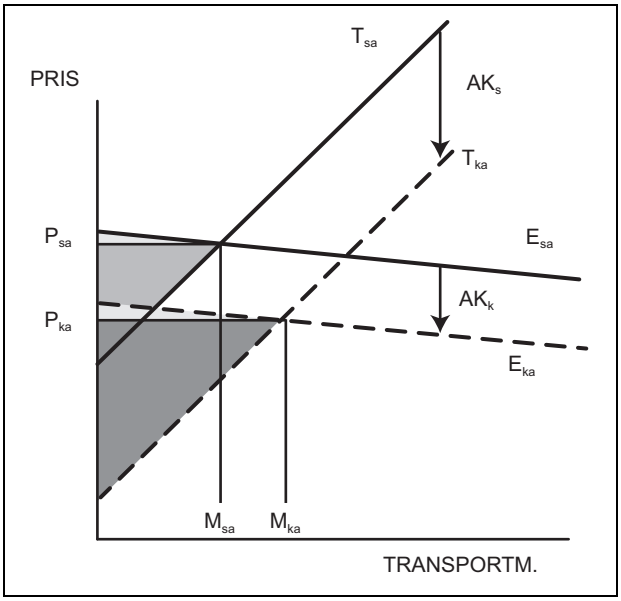
Figur 2.4 Selger- eller kjøperansvar når selger har høyest ansvarskostnader

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 ulastisk etterspørsel (bratte etterspørselskurver) og samme tilbudskurver som i figur 2.5, vil det være befrakterne som får den største absolutte fordelen av at befrakterne bærer risikoen. Det er kun elastisiteten i etterspørsel og tilbud (helningen på kurvene) som avgjør hvilken part som får den største fordelen 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



Figur 2.5 Selger- eller kjøperansvar når selger har høyest transportkostnader

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 ansvarskostnader, vil det være lønnsomt for partene å forhandle seg rundt en deklaratorisk regel om bortfrakteransvar. I dette tilfelle vil regelen påføre hver av partene samme kostnad TK som ville ha oppstått *uten* den deklaratoriske regel. Regelen fører til samme fordeling av risiko og ansvar som spontant ville ha oppstått (befrakterrisiko). Partene forhandler, og risikoen plasseres hos befrakter. Den deklaratoriske regel 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 deklaratorisk regel om bortfrakteransvar. Men det ville det heller ikke ha vært uten den deklaratoriske regel, og regelen får derfor ingen betydning i dette tilfellet heller.

Vi ser at deklaratorisk 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 ansvarskostnadene er høyere enn risikokostnadene.

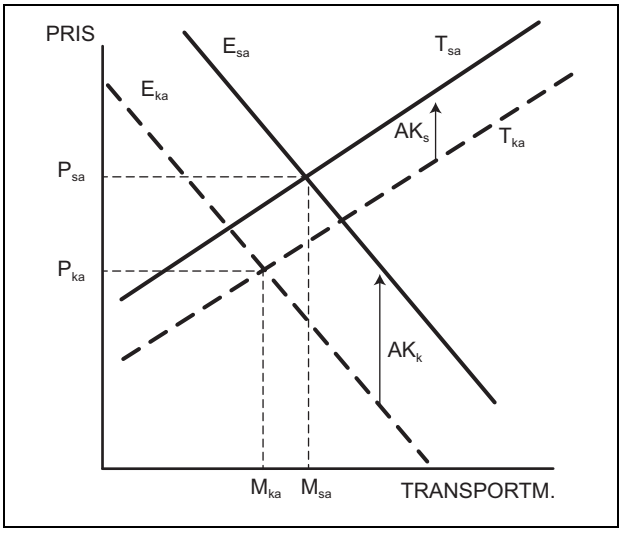
Denne drøftelsen leder også frem til problemet med preseptoriske regler. En preseptorisk regel om bortfrakteransvar vil i tilfelle (i) forhindre at begge parters ønsker blir oppfylt. Så vel befrakteroverskudd som bortfrakteroverskudd blir mindre enn det som faktisk er mulig å oppnå. I tilfelle (ii) vil preseptorisk bortfrakteransvar være uten betydning, idet transaksjonskostnadene uansett vil forhindre forhandlinger.

3.5 Tilfelle 5. Risikokostnader høyere enn ansvarskostnader, ingen transaksjonskostnader

Hvis risikokostnadene for befrakteren er høyere enn ansvarskostnadene for bortfrakteren, kan vi finne den effektive løsning ved samme fremgangsmåse som i tilfellene 3 og 4. Vi nøyer oss her med illustrasjonen i figur 2.6 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 bort-



Figur 2.6 Ansvaret når befrakter har høyest transportkostnader

frakternes ansvarskostnader 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 ansvarskostnadene, d.v.s. $AK_{k1} < AK_s$,
- risikokostnader for gruppe 2 er høyere enn ansvarskostnadene, 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 deklaratorisk regel være fordelaktig for alle. Befrakterrisiko 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 oppstår to delmarkeder.

For å avgjøre om deklaratorisk bortfrakteransvar i dette tilfelle 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 deklaratoriske regel eliminerer transaksjonskostnadene for den største gruppen.

Altså: Når noen befraktere har lavere risikokostnader enn bortfrakternes ansvarskostnader, og noen har høyere, bør den deklaratoriske regel være befrakterrisiko 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.

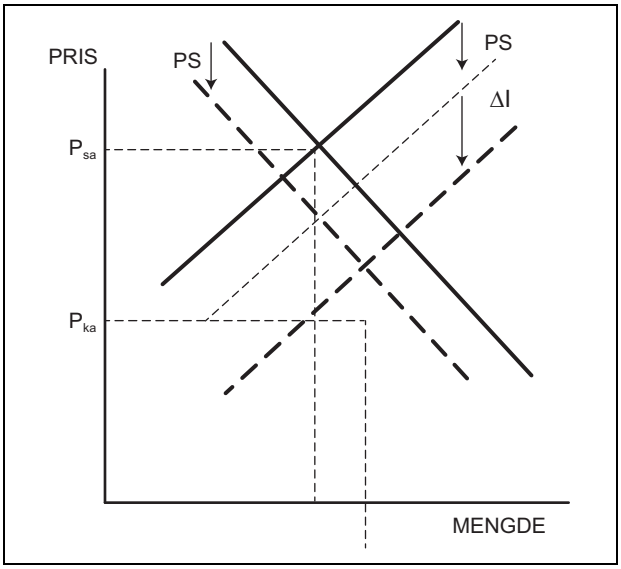
Partene kan imidlertid foretrekke å beholde en del av risikoen eller ansvaret for å slippe forsikringspremie og de transaksjonskostnader som oppstår i den forbindelse. I dette tilfelle må partenes holdning til risiko drøftes nærmere.

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 risikouvillig. 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 risikouvillig. (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 alvoret 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 risikouvillige. Sikkerhetsekvivalenten for alle bortfraktere antas å være ΔI kroner pr (tusen) tonn.

De heltrukne kurvene i fig. 2.7 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



Figur 2.7 Risikouvillige befraktere, risikonøytrale bortfraktere

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 risikouvillige, 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 2.7 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 deklaratorisk 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.

Deklaratorisk rett 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.

Norges offentlige utredninger 2011 og 2012

Statsministeren:

Arbeidsdepartementet:
Grunnlaget for inntektsoppgjørene 2011. NOU 2011: 5.
Arbeidsrettede tiltak. NOU 2012: 6.

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet:
Velferd og migrasjon. NOU 2011: 7.
Bedre integrering. NOU 2011: 14.
Struktur for likestilling. NOU 2011: 18.
Ungdom, makt og medvirkning. NOU 2011: 20.
Bedre beskyttelse av barns utvikling. NOU 2012: 5.

Finansdepartementet:
Bedre rustet mot finanskriser. NOU 2011: 1.
Ny finanslovgivning. NOU 2011: 8.
Fripoliser og kapitalkrav. NOU 2012: 3.

Fiskeri- og kystdepartementet:

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet:
Mer effektiv konkurranselov. NOU 2012: 7.

Forsvarsdepartementet:

Helse- og omsorgsdepartementet:
Økt selvbestemmelse og rettssikkerhet. NOU 2011: 9.
Innovasjon i omsorg. NOU 2011: 11.
Når sant skal sies om pårørendeomsorg. NOU 2011: 17.
Når døden tjener livet. NOU 2011: 21.

Justis- og beredskapsdepartementet:
Trygg hjemme. NOU 2012: 4.
Ny utdanning for nye utfordringer. NOU 2012: 8.
Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven. NOU 2012: 10.

Justis- og politidepartementet:
I velferdsstatens venterom. NOU 2011: 10.
Juryutvalget. NOU 2011: 13.
Standardisert personskadeerstatning. NOU 2011: 16.
Ny våpenlov. NOU 2011: 19.

Kommunal- og regionaldepartementet:
Kompetansearbeidsplasser – drivkraft for vekst i hele landet. NOU 2011: 3.
Rom for alle. NOU 2011: 15.

Kulturdepartementet:
Ytringsfrihet og ansvar i en ny mediehverdag. NOU 2011: 12.

Kunnskapsdepartementet:
Et åpnere forskningssystem. NOU 2011: 6.
Til barnas beste. NOU 2012: 1.

Landbruks- og matdepartementet:
Mat, makt og avmakt. NOU 2011: 4.

Miljøverndepartementet:

Nærings- og handelsdepartementet:
Mellomlagerløsning for brukt reaktorbrensel og langlivet mellomaktivt avfall. NOU 2011: 2.

Olje- og energidepartementet:
Energiutredningen – verdiskaping, forsyningssikkerhet og miljø. NOU 2012: 9.

Samferdselsdepartementet:

Utenriksdepartementet:
Utenfor og innenfor. NOU 2012: 2.

Bestilling av publikasjoner

Offentlige institusjoner:
Departementenes servicesenter
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Privat sektor:
Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub
E-post: offpub@fagbokforlaget.no
Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på
www.regjeringen.no

Trykk: 07 Aurskog 04/2012

MILJØMERKET
241 Trykksak 379