

**TRANSPORTØRENS ANSVAR FOR SKADE PÅ
STYKKGODS VED SJØTRANSPORT
- i lys av Rotterdamreglene**



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 667
Leveringsfrist: 25.11.2011

Til sammen 17 914 ord

24.11.2011

Innholdsfortegnelse

<u>DEL I INNLEDNING</u>	<u>2</u>
<u>1 TEMA FOR AVHANDLINGEN</u>	<u>2</u>
<u>2 DEN RETTSLIGE REGULERINGEN AV TRANSPORTRETTE</u>	<u>3</u>
2.1 Generelt	3
2.2 Veitransport	4
2.3 Jernbanetransport	5
2.4 Sjøtransport	6
2.4.1 Bakgrunnen for dagens regler om sjøtransport	6
2.4.2 Sjølovens anvendelsesområde	8
<u>3 ROTTERDAMREGLENE</u>	<u>10</u>
3.1 En multimodal konvensjon og dens virkeområde	10
3.2 Gjennomføring i norsk rett	13
<u>4 BEGREPSAVKLARINGER</u>	<u>14</u>
4.1 Stykkgodstransport	14
4.2 Aktørene	15
4.2.1 Oversikt over aktørene	15
4.2.2 Medhjelperansvaret	16
4.2.3 Undertransportøren	19
4.2.4 Maritim utførende part	21
4.2.5 Den utførende part	24

<u>DEL II TRANSPORTØRENS PLIKTER OG ANSVAR VED SKADE PÅ STYKKGODS</u>	26
<u>5 DEN VIDERE FREMSTILLINGEN</u>	26
<u>6 TRANSPORTØRENS ANSVARSPERIODE</u>	26
6.1 Någjeldende ansvarsperiode	26
6.2 Ansvarsperioden i Rotterdamreglene	30
<u>7 PLIKTER</u>	31
7.1 Generelle plikter	31
7.2 Sjødyktighet	34
7.2.1 Oversikt over den rettslige reguleringen	34
7.2.2 Tidspunktet for utførelse av plikten	36
7.2.3 Aktsomhetskravet	38
7.2.4 Sjødyktighetsplikten i forhold til skipet	41
<u>8 ANSVARFRASKRIVELSE VED FIO- OG FIOS-KLAUSULER</u>	42
<u>9 ANSVARET</u>	45
9.1 Ansvarsgrunnlaget	45
9.2 Unntak fra ansvar ved nautisk feil og brann	49
9.2.1 Problemstillingen	49
9.2.2 Nautisk feil	49
9.2.3 Brann	52
<u>10 ANSVAR VED USJØDYKTIGHET</u>	55
<u>11 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u>	58

12	LITTERATURLISTE	60
12.1	Kommentar	60
12.2	Bøker	60
12.3	Artikler	61
12.4	Forarbeider	62
12.4.1	Norske	62
12.4.2	Forarbeider til Rotterdamreglene	63
12.5	Lover	65
12.6	Høringsbrev	66
12.7	Avgjørelser	66
12.7.1	Norsk Retstidende (Rt)	66
12.7.2	Høyesterett	66
12.7.3	Engelske avgjørelser	66
12.7.4	Danske avgjørelser	67
12.7.5	Nordiske domme I sjøfartsanliggender (ND)	67
12.8	Sjølovkomiteens notater	68
12.9	Nettartikler	69
12.10	Koder for sikkerhet	70
12.11	Konvensjoner	70

DEL I INNLEDNING

1 Tema for avhandlingen

Tema for denne avhandlingen er *transportørens ansvar for skade på stykkogods ved sjøtransport.*

I dag reguleres transportørens ansvar i sjøloven¹ del 4 om fraktavtaler, kapittel 13² om stykkogodstransport, som er utarbeidet i overenstemmelse med Haag-Visby-konvensjonen. Dagens stadig økende bruk av flere transportmetoder under ett transportoppdrag, nødvendiggjør et regelsett som tar hensyn til det.³ Den 11. desember 2008 vedtok derfor FNs generalforsamling⁴ en ny transportkonvensjon som ikke bare gjelder sjøtransport, men også andre transportmetoder i kombinasjon med sjøtransport: *Konvensjonen om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs.*⁵ Konvensjonen ble undertegnet i Rotterdam og er senere derfor blitt betegnet Rotterdam-konvensjonen og Rotterdamreglene.⁶ Hensikten med avhandlingen er å gi en

¹ Lov om sjøfarten 24. juni nr. 39 av 1994 (heretter "sjøl.").

² Kap.13 gjelder ikke certeparti for hel eller del-befraktning av skip.

³ Falkanger og Bull (2010) s. 258.

⁴ Et av hovedorganene i FN (De forente nasjoner) og forsamlingen består av alle FN's medlemsland.

⁵ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2009).

⁶ Heretter er konvensjonen og reglene betegnet "Rotterdamreglene". De steder i avhandlingen hvor det likevel brukes betegnelsen "Rotterdam-konvensjonen" er det fordi det er tale om den originale konvensjonsteksten. Se avhandlingen punkt 3.1 og 3.2.

fremstilling av gjeldende regler om transportørens ansvar og sammenligne disse med Rotterdamreglene.

I avhandlingen vil noen tema bli gjennomgått grundigere enn andre og atter andre vil det avgrenses mot. Av hensyn til avhandlingens omfang, skal hovedfokuset ligge på *sjøtransporten*, selv om Rotterdamreglene også gjelder for andre transportmetoder. Før reglene om transportørens ansvar behandles, er det nødvendig med en *begrepsavklaring* der det presenteres hvilken type sjøtransport avhandlingen omhandler, persongalleriet involvert i transporten og hvilke plikter de ulike aktørene har. Dette fremstilles i avhandlingens innledende del, Del I *Innledning*. I Del II skal hovedtemaet behandles og drøftes: *Transportørens plikter og ansvar ved skade på stykk gods*. I fremstillingen av hovedtemaet, legges det særlig fokus på en av transportørens mest omfattende plikter; *sjødyktighetsplikten*. Rotterdamreglene innebærer betydelige og særlig interessante endringer av denne plikten, noe det skal ses nærmere på. Sjødyktigheten ligger som en gjennomgående problemstilling i både sjøtransporten og denne avhandlingen.

2 Den rettslige reguleringen av transportretten

2.1 Generelt

Etter at containere ble ordinære oppbevaringsenheter ved transport av stykk gods, har det blitt lettere å kombinere transport på land med transport til sjøs. De er enklere å håndtere med hensyn til lossing og lasting, og godset beskyttes bedre mot potensielle skader. I dag transporteres gods ofte med flere transportmidler i såkalte multimodale transporter og betegnelsen ”dør-til-dør”- transporter brukes i den forbindelse.⁷ Begrepet kan forklares med et eksempel: Containere med datautstyr fraktes først med jernbane fra Boston til New York, med skip fra New York til Oslo og med trailer fra Oslo til Trondheim. Transporten

⁷ Jf. Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 3.

fra Boston til Trondheim betegnes som en ”dør til dør”- transport og transportavtalen regulerer ofte hele transporten.

I dag har man imidlertid ikke regler som regulerer hele transporten, fordi de ulike transportetappene i dag reguleres av *hvert sitt* regelsett. I arbeidet med Rotterdamreglene har man forsøkt å lage *et enhetlig regelsett* som regulerer hele transporten - fra Boston til Trondheim. For sammenhengens skyld skal det gis en fremstilling av reglene for de ulike transporttypene som kan være en del av en multimodal transport og som kan reguleres av Rotterdamreglene, hvis nærmere vilkår er til stede. De relevante transporttypene i kombinasjon med sjøtransport, er veitransport, lufttransport og jernbanetransport. Det avgrenses mot lufttransport i avhandlingen, da det i praksis er svært sjelden at sjøtransport og lufttransport kombineres.

2.2 Veitransport

I praksis kombineres ofte sjøtransport med veitransport. For regulering av transport av gods på vei ble det i 1956⁸ undertegnet en konvensjon med internasjonale regler. Konvensjonen heter Convention for the International Carriage of Goods by Road (heretter “CMR-konvensjonen”). CMR-konvensjonen ble ratifisert av Norge i 1969 og er gjennomført gjennom vegfraktavtaleloven (“veifrl.”).⁹ Reglene i konvensjonen gjelder internasjonal transport, mens reglene i veifraktloven gjelder nasjonal og internasjonal transport.¹⁰ Ansvarsreglene ved landeveistransport er ansett for å være noe strengere enn reglene om dette i sjøloven.¹¹ Veifrl. § 27 har et ubetinget objektivt ansvar og transportøren kan bare bli ansvarsfri hvis han beviser at skaden skyldes force majeure eller feil på vareeiersiden.

⁸ I Geneve 19. mai 1956.

⁹ Lov om vegfraktavtaler av 1974 nr. 68.

¹⁰ Jf. Veifrl. § 1.

¹¹ Falkanger og Bull (2010) s. 261.

CMR-konvensjonen gjelder etter art. 1 ”*every contract for the carriage of goods by road*”. For at CMR-konvensjonen skal komme til anvendelse, må det foreligge en avtale om *internasjonal* veifrakt mot betaling. Transporten karakteriseres som *internasjonal* hvis transporten skjer mellom stater hvor en eller flere av statene er medlem i CMR-konvensjonen. Etter CMR-konvensjonen art. 2 nr. 1 får reglene anvendelse hvis lasten blir transportert med både trailer, ferge og jernbane, så lenge lasten ikke blir lastet av traileren på de ulike transportmidlene.

Det er en skjønnsmessig avgjørelse å bestemme hvorvidt en fraktavtale om kombinert transport skal karakteriseres som en veifraktavtale etter veifrl. § 1, eller om det skal karakteriseres som en annen type fraktavtale. Hvis det for eksempel skal transporteres sykler fra Norge til Italia, er det en avtale som reguleres av veifrl. hvis syklene ikke forlater traileren under fergetransporten over Øresund. Bestemmelsen er bygget på et ”nettverksprinsipp”¹² som gjør at konvensjonens ansvarsregler må vike for andre ansvarsregler som regulerer den transportmetoden som ble brukt når skaden skjedde. Det er imidlertid en regel i veifrl. § 4 som gir unntak hvis det godtgjøres at skaden er ”typisk” for sjøtransport, for eksempel hvis det under veitransporten oppdages at varene har vannskader som sannsynligvis stammer fra den forutgående sjøtransporten.

2.3 Jernbanetransport

For internasjonal jernbanetransport reguleres ansvarsspørsmålene i COTIF-loven¹³ som bygger på COTIF-CIM-konvensjonen.¹⁴ Konvensjonen er gjennomført gjennom COTIF-loven, jf. § 1.¹⁵ Innenriks jernbanetransport reguleres av egne transportvilkår, som for

¹² Prinsipp som avgjør regelkonflikter.

¹³ Lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 10. desember 2004 nr. 82.

¹⁴ Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk/The Convention concerning International Carriage by Rail.

¹⁵ Etter COTIF-loven § 1 er det mulig å fravike loven ved avtale hvis ”forholdene ved transporten gjør det rimelig”.

eksempel de som er utarbeidet av CargoNet.¹⁶ I dag er ansvarsreguleringen i internasjonal veitransport og jernbanetransport like på mange punkter, mens sjøtransportreglene skiller seg en del fra disse. Felles for veitransport og jernbanetransport er at transportøren har et objektivt ansvar med unntak for force majeure.¹⁷

2.4 Sjøtransport

2.4.1 Bakgrunnen for dagens regler om sjøtransport

Norge har verdens lengste sammenhengende kyststripe og skipsbefraktning er således en naturlig del av det å gjennomføre import og eksport mest mulig effektivt. I dag har Norge vært en ledende skipsfartsnasjon i over 150 år og står for ca. 15 prosent av den totale handelsflåten.¹⁸ Reglene om sjøtransport får derfor stor betydning for oss som nasjon¹⁹ og for de transportører som seiler under norsk flagg.²⁰

For å gjøre reglene for sjøtransport mest mulig enhetlige, har sjøloven blitt endret for å være i overensstemmelse med internasjonale konvensjoner. De viktigste av disse konvensjonene er Haag-reglene,²¹ Haag-Visby-reglene²² og Hamburgreglene.²³ Ett av hovedmålene for arbeidet med Haag-Visby-reglene og Hamburgreglene, var å utarbeide

¹⁶ Eies og datterselskap av NSB AS. Generelle Transportvilkår for CargoNet for 2011 er tilgjengelig på <http://www.cargonet.no/no/Tjenester--terminalnett/Transportvilkar/>

¹⁷ Se veifrl. § 27 med unntak i §§ 28 og 29, COTIF-CIM art 40, 42.

¹⁸ Se; <http://www.maritimkarriere.no/101-ting-du-ikke-visste-om-den-maritime-naeringen.4961720-163921.html>.

¹⁹ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 257.

²⁰ Skip registrert i NIS (Norsk Internasjonalt Skipsregister) og undergitt norsk jurisdiksjon. Se; http://no.wikipedia.org/wiki/Norsk_Internasjonalt_Skipsregister.

²¹ *International Convention of the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading.*

²² Den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer som endret ved protokollene 1968 og 1979.

²³ *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.* Se Fortalen I Rotterdamreglene avsnitt tre som erkjenner de to konvensjonene.

regler for transportørens ansvar ved skade på gods og gi vareeier et minimum av beskyttelse mot tap ved lasteskade.²⁴

På 1800-tallet var det i stor grad transportøren selv som utarbeidet konnossementer med bestemmelser om lasteansvar. Disse måtte vareeieren godta hvis han ville ha varene transportert, og det er av den grunn blitt sagt at konnossementene ”*had become a document of irresponsibility*”.²⁵ Haag-reglene²⁶ og senere Haag-Visby reglene ble således utarbeidet som en reaksjon på transportørens omfattende ansvarsfraskrivelser og for å erstatte konnossementene.

Haag-reglene²⁷ er et sett regler om krav til konnossementers innhold og ansvar under dette. Mange land reagerte på at reglene hadde svakheter med hensyn til rettsteknikk og utforming og reglene ble derfor revidert.²⁸ Etter revisjonen²⁹ ble reglene hetende Haag-Visby reglene og i 1973 ble sjøloven av 1893 brakt i overenstemmelse med konvensjonen.³⁰ Noen land³¹ mente at reglene for stykkgodstransport fremdeles ikke var optimale og det ble derfor vedtatt et nytt regelsett i 1978; Hamburgreglene.³² Det var vesentlige forskjeller mellom Haag-Visby reglene og Hamburgreglene både innholdsmessig og med hensyn til utforming.³³ Hamburgreglene lå innholdsmessig nærmere de ”nyere” transportkonvensjonene, særlig CMR-konvensjonen.³⁴

²⁴ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 254, 255, 292.

²⁵ Thomas (2010) s. 122. Falkanger og Bull (2010) s. 253, 254.

²⁶ Bestemmelser om ansvaret ble utarbeidet etter inspirasjon fra US Harter Act fra 1893. Falkanger og Bull (2010) s. 254.

²⁷ Vedtatt i Haag, 1921.

²⁸ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 254, 255.

²⁹ Endret ved protokollene 1968 og 1979. Falkanger og Bull (2010) s. 255.

³⁰ Jf. NOU 1993: 36 ”Godsbefordring til sjøs”.

³¹ Først og fremst utviklingsland. Falkanger og Bull (2010) s. 255.

³² Basert på utkast fra UNCITRAL. Falkanger og Bull (2010) s. 255 og 256.

³³ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 255 og 257.

³⁴ Ansvaret var objektivt. jf. NOU 1993:36. Avsnitt 2.3.2.

Hamburgreglene fikk imidlertid liten oppslutning - bare 30 land ratifiserte den.³⁵ Norge har undertegnet konvensjonen med forbehold om ratifikasjon. Reglene er imidlertid tatt inn i sjøloven kapittel 13, så langt de ikke er i strid med Norges forpliktelser etter Haag-Visby reglene. Bestemmelser som lå innenfor ”kjerneområde” til Haag-Visby reglene kunne ikke endres, blant annet reglene om transportørens ansvarsgrunnlag og unntak fra ansvar.³⁶

2.4.2 Sjølovens anvendelsesområde

Kapittel 13 i sjøloven får anvendelse på ”*avtaler om sjøtransport*” når transporten foregår innenriks i Norge eller til og fra de nordiske landene; Norge, Sverige, Danmark og Finland, jf. sjøl. § 252. Kapittel får dessuten anvendelse på annen internasjonal sjøtransport hvis lastehavnen er i en konvensjonsstat eller lossehavnen er i enten Norge, Sverige, Danmark eller Finland.³⁷ Dette gjelder også hvis den *faktiske* lossehavnen er i et av de nevnte landene.³⁸ Hvis fraktavtalen er utstedt i en konvensjonsstat, får kapittelet anvendelse uansett lossehavn.³⁹ Det kan også avtales at reglene skal gjelde uavhengig av de forannevnte geografiske reglene – i praksis betyr dette at kapittel 13 regulerer transporter hvor det i fraktavtalen er tatt inn en ”Paramount-klausul”.⁴⁰ Klausulen gjør at en bestemt konvensjon eller lov blir en del av transportavtalen.

Det vil i enkelte tilfeller bli konflikt mellom sjølovens anvendelsesområde og andre reglers anvendelsesområde. Det kan for eksempel skje hvis en ”dør til dør”- transport gjennomføres ved bruk av flere transportmidler og regler for begge/alle transportmetodene i utgangspunktet får anvendelse. Hvordan man skal løse slike konflikter, står det ingenting

³⁵ Falkanger og Bull (2010) s. 255, 258.

³⁶ Det ble tatt inn nye regler om bl.a. ansvarsperiode, dekklast og erstatning for bergning og felleshavari. Selvig (1995) s. 2.

³⁷ Jf. sjøl. § 252 nr. 1 og nr. 2.

³⁸ Jf. sjøl. § 252 nr. 3.

³⁹ Jf. Sjøl. § 252 nr. 4.

⁴⁰ Se sjøl. § 252 nr. 5. Har sin parallell til Hamburgreglene art. 23 nr. 3. Moderne linjekonnossementer inneholder nesten utelukkende slike klausuler. Jf. 1993: 36 s. 23. Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 295.

uttrykkelig om i sjøloven. Loven har heller ingen bestemmelser om hvordan sjøloven forholder seg til multimodale transport. I Norge og ellers i Norden er det i rettspraksis ofte tatt utgangspunkt i transportdokumentet for å avgjøre hvilket regelsett som skal komme til anvendelse. I ”Rejesaken”⁴¹ gikk den danske⁴² domstolen langt i å tillegge dette momentet vekt, noe dommen senere er blitt kritisert for. Faktum i saken var at det skulle fraktes reker med trailer fra Hirtshals til Århus og videre derfra til Middlesbrough med ferje. Da traileren kom frem til London ble det klart at det var 27 kartonger reker som manglet. Domstolen la vekt på at det var utstedt et *gjennomgangskonnossement* (transportdokument for sjøfrakt) og den danske sjøloven fikk derfor anvendelse. Hvis det hadde vært utstedt et *speditørkonnossement* (typisk for veitransport) hadde det gitt grunn til å se det hele som en veitransportavtale.⁴³

Samtidig som *transportavtalen* har en avgjørende betydning for hvilke regler som skal komme til anvendelse, er det andre momenter som kan være relevante. Et viktig moment kan være å se på hvordan transporten *faktisk* ble utført og hvor stor del av den totale transporten som var sjøtransport. I ”Aluminumsdommen”⁴⁴ ble det uttalt at, når det var utstedt et konnossement og sjøtransporten var den dominerende transporten, så skulle sjøloven anvendes.

Da konvensjonsforpliktelsene bare gjelder internasjonale transport, står Norge fritt til å vedta bestemmelser om innenriksfart.⁴⁵ Norge har derfor valgt særregler for innenrikstransport, som avviker fra de andre nordiske landene. Bakgrunnen for dette var at Sjølovkomiteen anså det uheldig med ulike regler for nasjonal luft-, sjø-, jernbane-, og veitransport.⁴⁶ Det går frem av § 276 tredje ledd at unntak ved nautisk feil og brann og

⁴¹ UfR 1984 s. 577.

⁴² Det er en dansk dom, men den har likevel betydning for norske domstoler, da de nordiske sjølovene er ensartede.

⁴³ Sjølovkomiteen; ”tekst om art. 82 og 26” (2011).

⁴⁴ ND 1984 s. 292

⁴⁵ Falkanger og Bull (2010) s. 257. Jf. sjøl. § 252 første ledd.

⁴⁶ Falkanger og Bull (2010) s. 257.

ansvaret ved opprinnelig usjødyktighet, ikke gjelder innenriksfart i Norge.⁴⁷ Det finnes ikke slike unntak verken i CMR eller i COTIF-CIM⁴⁸ og reglene i sjøloven for innenrikstransport, ble derfor brakt mer i overensstemmelse med disse konvensjonene.⁴⁹ Beløpet for ansvarsbegrensning er også brakt i overensstemmelse med de som gjelder for vei og jernbane, jf. § 280 annet ledd.

3 Rotterdamreglene

3.1 En multimodal konvensjon og dens virkeområde

Samtidig med at arbeidet med Hamburgreglene ble gjennomført, ble det i USA lagt frem forslag til revisjon av lovgivningen om lasteskadeansvar. Den internasjonale sjørettsforeningen, CMI,⁵⁰ startet arbeidet med et utkast til en ny transportkonvensjon.⁵¹ Konvensjonen ble utarbeidet ferdig av FNs handelsorganisasjons organ UNCITRAL⁵² og resulterte i at Rotterdamreglene ble undertegnet av 23 land⁵³ i 2009.

⁴⁷ Reglene ble etter hvert gjennomført ved lov av 2. august 1996 nr. 61. Unntakene behandles mer inngående i avhandlingen punkt 9.2.2 og 9.2.3. Kort sagt gjelder unntaket ved nautisk feil tilfeller hvor transportøren blir ansvarsfri for lasteskade på grunn av feil behandling av skipet eller feil i navigasjonen. Opprinnelig usjødyktighet behandles i avhandlingen punkt 10.

⁴⁸ Se avhandlingen punkt 2.2 og 2.3.

⁴⁹ Unntak for nautisk feil er ikke være aktuelt for vei- eller jernbanetransport, da unntaket spesifikt gjelder lasteskade på grunn av feil i behandling av *skipet* og navigasjonsfeil. Usjødyktighet er også spesifikt knyttet til *skipet*. (Se avhandlingen punkt 7.2.4).

⁵⁰ Comité Maritime International, forkortet CMI. FN's sjøsikkerhetsorganisasjon. Opprettet i 1948 for å ivareta sikkerheten til sjøs og hindre forurensning.

Jf. http://no.wikipedia.org/wiki/Den_internasjonale_skipsfartorganisasjonen

⁵¹ Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" (2011) s. 3.

⁵² United Nations Commission on International Trade Law. The UNCITRAL Working Group III. Første møte ble holdt i New York i 2002. Gruppen er ledet under Professor Sturley og Professor Gert Jan van der Ziel. Se Thomas (2010) s. 119.

⁵³ 23 land inkludert Norge.

For UNCITRAL var det særlig viktig å utforme regler som USA, Kina og landene i EU vil kunne bygge sine transportregler på.⁵⁴ USA og Kina står for en stor del av det totale transportvolumet i verden⁵⁵ og landene er derfor av betydelig betydning for å nå Rotterdamreglernes målsetning om å skape enhetlige regler internasjonalt. Hovedmotivet for UNCITRAL ved utarbeidelsen av Rotterdamreglene var å finne et felles ”møtepunkt” for de eksisterende regelsettene. Formålet har derfor ikke vært å endre risikobalansen og ansvarsfordelingen mellom transportøren og lastesiden.⁵⁶

Noe av det innovative og moderne ved Rotterdamreglene er at de imøtekommer kommersielle interesser i transportbransjen. Interessegrupper fra ulike deler av transportmarkedet har vært til stede under arbeidet med reglene og Rotterdamreglene er således utarbeidet for å avhjelpe og løse industriens praktiske utfordringer.⁵⁷ Reglene er også moderne på den måten at de tar hensyn til dagens teknologi og forholder seg til at de fleste av nåtidens transportdokumenter er elektroniske.⁵⁸ Selv om konvensjonen er innovativ på mange vis, er det adoptert mange juridiske løsninger både fra Haag-Visby reglene og Hamburgreglene.

Rotterdam-konvensjonen er først og fremst en konvensjon om sjøtransport. Det er derfor ikke tale om en fullstendig multimodal-konvensjon, men en ”maritime plus”- konvensjon.⁵⁹ Forklaringen bak denne betegnelsen er at det er en konvensjon om sjøtransport, som i tillegg regulerer andre transportmetoder, jf. konvensjonens fulle navn; *“United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”*. For at konvensjonen skal komme til anvendelse, er det altså en forutsetning at en del

⁵⁴ Falkanger og Bull (2010) s. 258. Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 3.

⁵⁵ Jf. Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 12.

⁵⁶ Jf. Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 9.

⁵⁷ Rhidian Thomas (2009) s. 24.

⁵⁸ Jf. Rotterdamreglene art. 1 nr. 17-21 og kapittel 3.

⁵⁹ Begrepet anvendes i juridisk litteratur og av UNCITRAL i deres forarbeider. Se Sturley m.fl. (2010) s. 61, Lorenzon m.fl. (2009) s. 1, 16.

av transporten skal skje med skip, men hvor stor del av den totale transporten som er sjøtransport er det imidlertid ingen krav til.⁶⁰

Ifølge Rotterdamreglene art. 5 nr. 1 kommer reglene til anvendelse hvis enten mottakshavnen, lastehavnen, utleveringsstedet eller lossehavnen etter transportavtalen finnes i en konvensjonsstat.⁶¹ Om Rotterdamreglene får anvendelse ved en konkret transport beror, som etter praksis under sjøloven, av transportavtalens karakter.

Da Rotterdamreglene har et nokså vidt anvendelsesområde, kan det overlappe med andre transportkonvensjoners anvendelsesområde. I UNCTRAL's forarbeider fra 2006 går det frem at *"the draft convention should not go so far as attempting to replace all unimodal transport regimes by a single multimodal system"*.⁶² Av art. 82 fremgår det derfor at Rotterdamreglene skal vike for eksisterende transportkonvensjoner⁶³ hvis disse ansvarsreglene får anvendelse på lasteskaden.⁶⁴ Bestemmelsen unngår dermed at Rotterdamreglene kommer i konflikt med andre konvensjoner.

En tilsvarende regel finnes i Rotterdamreglene art. 26. Bestemmelsen uttrykker et "modifisert nettverksprinsipp"⁶⁵ som gjør at ansvarsreglene i Rotterdamreglene bare får anvendelse når skaden *ikke* kan lokaliseres⁶⁶ til å ha oppstått på den delen av den multimodale transporten, som *ikke* var med skip. Hvis den kan lokaliseres til andre deler av

⁶⁰ Jf. art. 1 nr. 1. Jf. Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 7

⁶¹ Dette gjelder uansett skipets nasjonalitet. Statene kan imidlertid avtale at konvensjonen skal få anvendelsesområde ut over det som fremgår av art. 5.

⁶² Se A/CN.9/WGIII/WP.78 para 13.

⁶³ Jf. CMR-konvensjonen art. 2, CIM-konvensjonen art. 1, Montreal-konvensjonen (Overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, 1999) art. 18, samt CMNI (Budapestkonvensjonen om avtaler om godsbeholdning på inlands vannveier, 2000) art. 2. Jf. Sjølovkomiteen; "Konvensjonsklausuler det er vist til i art. 82" (2011).

⁶⁴ Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 104.

⁶⁵ Se A/CN.9/WGIII/WP.78.

⁶⁶ Lokalisering av skade kan være vanskelig ved transport av stykk gods, hvor containerne som regel ikke blir åpnet før utlevering.

en multimodal transport skal den konvensjonen som regulerer denne transportmetoden få anvendelse.

Rotterdamreglenes forhold til andre transportmetoder og konvensjoner behandles ikke ytterligere, da denne avhandlingen konsentrerer seg om *sjøtransporten*.

3.2 Gjennomføring i norsk rett

Norge har undertegnet Rotterdamreglene, men det er ikke i seg selv en *folkerettslig forpliktelse* til å gjennomføre konvensjonen. Norge er imidlertid forpliktet til ikke å handle i strid med konvensjonens formål.⁶⁷ Etter Rotterdamreglene art. 88 nr. 2 ”*skal konvensjonen ratifiseres, godtas eller godkjennes*” for at staten skal bli part i konvensjonen.⁶⁸ Hittil er det bare Spania som har ratifisert og ifølge Rotterdamreglene art. 94 trer den ikke i kraft for avtalepartene før den 20. staten ratifiserer. Det er dermed ikke gitt at Norge i fremtiden blir bundet av reglene, men hvis det skjer, må Norge følge det dualistiske prinsipp⁶⁹ og implementere Rotterdamreglene i sjøloven. Sjølovkomiteen anbefaler, av hensyn til internasjonal rettsenhet, at Norge ratifiserer Rotterdamreglene, hvis det viser seg at den får betydelig tilslutning.⁷⁰ Sjølovkomiteen⁷¹ har blant annet utarbeidet et utkast til et nytt kapittel 13 i den norske sjøloven, i tilfelle Rotterdamreglene trår i kraft for Norge.⁷²

⁶⁷ Se Wien-konvensjonen om traktatretten art. 18. Norge er ikke forpliktet etter denne konvensjonen, men den har likevel så stor oppslutning at man kan se på den som uttrykk for folkerettslig sedvanerett. Jf.

Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 12.

⁶⁸ Etter art. 89 er Norge også forpliktet til å si opp medlemskap i Haag-Visby-reglene, ved tiltredelse av Rotterdam-konvensjonen.

⁶⁹ Det dualistiske prinsipp bestemmer forholdet mellom nasjonal rett og folkeretten. Internasjonale regler og konvensjoner må tas inn i norsk rett for å bli bindende. Dualismen modifiseres av presumsjonsprinsippet som sier at norske regler presumeres å være i samsvar med våre folkerettslige forpliktelser.

⁷⁰ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 12.

⁷¹ Sjølovkomiteens arbeid er tilgjengelig på <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

⁷² Se Sjølovkomiteen; ”sjøl. kap. 13” (2011).

4 Begrepsavklaringer

4.1 Stykkgodstransport

Tema for avhandlingen er skade på *stykkgods* ved sjøtransport og det kan derfor være hensiktsmessig å gi en fremstilling av hva som er karakteristisk ved denne typen lastetransport. Stykkgodset er last som er pakket i containere, på paller eller som andre enheter, i motsetning til bulklast hvor lasten fraktes ”løst” i lasterommene.⁷³

Det sondres mellom stykkgodsbefordring og hel- eller delbefraktning av *skip*.⁷⁴ For å kunne avgjøre om man har å gjøre med en avtale om stykkgodsbefordring eller en avtale om skipsbefraktning, må man se på avtalens *karakter*.⁷⁵ Stykkgodsavtaler er ”godsentrert” i motsetning til ”skipssentrert”⁷⁶ og det anses derfor å være en avtale om stykkgodset hvis avtalen gjelder enkelte enheter og konsentrerer seg om godset. Det er således en avtale om befraktning av skip hvis avtalen gjelder hele eller deler av skipet. Avtale om stykkgodstransport har ofte sin bakgrunn i en kjøpsavtale og kommer til uttrykk i et konnossement eller i et sjøfraktbrev.⁷⁷

Det er stykkgodsbefordring i linjefart avhandlingen omhandler.⁷⁸ Slik transport foregår i praksis slik at transportøren annonserer at hans skip kommer til å gå fra havn A til havn B

⁷³ For eksempel transport av sekker med kaffe, olje i tank m.v. Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 4.

⁷⁴ Jf. § 253. Avhandlingen avgrenses mot reisecepartier for hel- eller delbefraktning av skip. (sjøl. kap.14) Jf. sjøl. § 253 og Rotterdamreglene art. 6.

⁷⁵ Jf. NOU 1993: 36 s. 57, 58 om betydningen av fraktavtalens karakter.

⁷⁶ Jf. Sjølovkomiteen; ”Generelle motiver” (2011) s. 4.

⁷⁷ Konnossementet er i motsetning til sjøfraktbrevet (”Seaway Bill”. Se sjøl. § 308 og § 309), negotiabelt (kan omsettes). Mottakeren har rett til å motta godset ved utlevering av konnossementet (varerepresentativt). I Rotterdamreglene er det arbeidet for at transportdokumentene i større grad kan være elektroniske (jf. Rotterdamreglene art. 1 nr. 14-21) slik at nødvendig informasjon om godset kommer elektronisk til lossehavnen. Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 252, 253. Se Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” (2011) s. 3. Se også fortalen i Rotterdamreglene avsnitt 4.

⁷⁸ Se Rotterdamreglene art. 1 nr. 3.

og den som vil ha varene sine fraktet mellom disse havnene, tar kontakt med transportøren for frakt av varene. Det motsatte av linjefart er løsfart, hvor skipet seiler uten fast rute.

4.2 Aktørene

4.2.1 Oversikt over aktørene

I en fraktavtale er det aktører både på vareeiersiden og på transportørsiden. I denne avhandlingen rettes fokuset på *transportørsiden*. For å fastslå innhold av transportørens plikter og ansvar, er det viktig å identifisere hvem de ulike aktørene er. Klargjøring av hvilke medhjelpere som må anses å høre til transportørsiden, er essensielt for å avgjøre når transportørens *ansvarsperiode* begynner. Perioden starter, etter både sjøloven og Rotterdamreglene, når lasten mottas av noen på transportørsiden.⁷⁹

Den som inngår transportavtale med en "*sender*" defineres som "*kontraherende transportør*" i sjøl. § 251. I Rotterdamreglene er betegnelsen endret til "*transportør*", men det innebærer ingen realitetsforskjell.⁸⁰ I praksis har transportøren medhjelpere som tar seg av alle de faktiske oppgavene og ytelsene som en transport innebærer. Utgangspunktet i både sjøloven og Rotterdamreglene er at transportøren hefter for alle sine medhjelpers feil eller forsømmelser.⁸¹ Transportøren har som regel en eller flere undertransportører som tar seg av den fysiske utførelsen av transporten og for disse kan transportøren bli ansvarsfri på visse vilkår.

Transportørens forhold til medhjelpere kompliseres i Rotterdamreglene. Ved gjennomføring av en multimodal transport er det flere typer medhjelpere og flere ulike

⁷⁹ Jf. Sjøl. § 274 og Rotterdamreglene art. 12. Ansvarsperioden skal behandles nærmere i avhandlingen punkt 6.

⁸⁰ Selv om det er ulikt begrep i Sjøloven og Rotterdamreglene omtales den "*kontraherende transportør*" som "*transportør*" i avhandlingen.

⁸¹ Falkanger og Bull (2010) s. 266, 267.

arbeidsoppgaver enn ved en ren sjøtransport.⁸² I tillegg må man ved multimodale transporter forholde seg til konvensjoner som regulerer andre transportmetoder. I Rotterdamreglene var det nødvendig å skille mellom de ulike undertransportørene og de er derfor delt opp i *"utførende part"* og *"maritimt utførende part"*.⁸³ Den sistnevnte tilsvarer i stor grad den aktøren som i dag er definert som *"undertransportør"* i sjøl. § 251. Det som skiller dagens *"undertransportør"* og Rotterdamreglens *"maritimt utførende part"* fra andre av transportørens medhjelpere, er at lastesiden kan rette direktekrav mot disse.

4.2.2 Medhjelperansvaret

Hvis lasteskade oppstår i løpet av transportørens ansvarsperiode⁸⁴ fremgår det av sjøl. § 275 første ledd, at transportøren må bevise at lasteskaden ikke skyldes feil eller forsømmelser av han selv eller *"noen han svarer for"* for å unngå ansvar. Bestemmelsen lovfester at transportøren blir ansvarlig for sine medhjelpers feil eller forsømmelser, men bestemmelsen uttrykker ikke konkret hvem av transportørens aktører det gjelder. Imidlertid er det enighet i teorien⁸⁵ om at de medhjelpere som rederen hefter for etter § 151 første ledd (utenfor kontraktsforhold), er minst like omfattende som de transportøren hefter for i § 275 første ledd. Denne bestemmelsen kan derfor brukes som veiledning for å fastslå hvem transportøren svarer for. Etter § 151 svarer rederen for lasteskade forårsaket av *"skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste"*. For sammenhengens skyld kan en se hen til at det er de samme medhjelperne som går under unntaket for nautisk feil i § 276 første ledd nr. 1; *"dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste."*⁸⁶

⁸² Lorenzon m.fl. (2009) s. 3.

⁸³ Jf. Rotterdamreglene art. 1.6 og 1. 7.

⁸⁴ Blir behandlet nærmere i avhandlingen punkt 6.2.

⁸⁵ Falkanger og Bull (2010) s. 160.

⁸⁶ Falkanger og Bull (2010) s. 266. Unntak ved nautisk feil; transportøren blir ansvarsfri for medhjelpers feil eller forsømmelser ved behandling av skipet, blir nærmere behandlet i avhandlingen punkt 9.2.2.

Av disse bestemmelsene kan det utledes at de transportøren svarer for, er hans ansatte herunder fører av skipet, mannskap, stevedorer⁸⁷ og andre under transportørens instruks. Transportøren identifiseres med medhjelperen selv om ikke tjenesteforholdet er langvarig, for eksempel havnearbeidere.⁸⁸ Det kan også være en selvstendig oppdragstaker som arbeider i skipets tjeneste, for eksempel aktører som er leid inn for å ta seg av rengjøring, reparasjoner eller slepning av skipet.⁸⁹

Den siste kategorien medhjelpere åpner for tolkning og omfatter i praksis mange av transportørens medhjelpere. Transportøren er ansvarlig for alle aktører som tar seg av arbeid i forbindelse med sjøtransporten med den forutsetning at de utfører arbeidet ”i skipets tjeneste”. Ordlyden setter krav til årsakssammenheng mellom medhjelperens arbeid og den feil han har begått som førte til lasteskaden. I praksis tolkes ikke dette strengt og transportøren må bære de påregnelige konsekvenser det innebærer å ha medhjelpere. Det er transportøren som er nærmest til å bære tapet.⁹⁰ Det trekkes imidlertid en grense mot strafferettslig ulovlige handlinger, som ikke kan ses som påregnelige for transportøren.

Det har vist seg i rettspraksis at transportøren også til en viss grad kan bli ansvarlig for medhjelpere han er ”påtvunget”. For eksempel verksteder eller kontrollører av skipets navigasjonssystem. I ”Muncaster Castle-saken”⁹¹ ble transportøren ansvarlig for lasteskaden da et verksted forsømte å skru igjen mutrene på tilstrekkelig måte etter reparasjon, slik av vann kunne trenge inn. Transportøren ble identifisert med verkstedet og stod ansvarlig for lasteskaden ovenfor lastesiden. Imidlertid vil ansvaret sannsynligvis ikke kunne trekkes like langt i skandinavisk rett.⁹²

⁸⁷ Arbeidere som tar seg av lasting og lossing. Men se om FIO-klausuler i avhandlingen punkt. 8.

⁸⁸ Transportøren blir også ansvarlig for de han ikke selv har leid inn, men som er leid inn av andre han er i tjenesteforhold med. Transportøren er ikke ansvarlig for Kartverkets og Kystverkets feil, selv om de også kan sies å utføre arbeid ”i skipets tjeneste”. Se Falkanger og Bull (2010) s. 159, 266.

⁸⁹ Falkanger og Bull (2010) s. 154.

⁹⁰ Falkanger og Bull (2010) s. 157.

⁹¹ ”Muncaster Castle” (1961) 1 Lloyd’s Rep 57.

⁹² Jf. ND 1979 s. 383. Falkanger og Bull (2010) s. 267.

Utgangspunktet om at transportøren hefter for alle sine medhjelpere, videreføres i Rotterdamreglene. I Rotterdamreglene er det uttrykkelig uttrykt hvem av aktørene transportøren identifiseres med; *”transportøren er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter denne konvensjon når det skyldes handlinger eller unnlater begått av”* utførende parter,⁹³ ansatte hos transportøren, skipsføreren og mannskap og *”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”*, jf. art. 18 litra a til d.

Transportøren er ansvarlig for de samme medhjelpere som etter dagens regler. Da Rotterdamreglene også gjelder andre transportmetoder enn sjøtransport, omfatter bestemmelsen også medhjelpere som ikke er i befatning med sjøtransporten. De er betegnet som utførende parter og omfatter blant annet veifraktførere.⁹⁴

Det er også under Rotterdamreglene krav til årsakssammenheng mellom oppdrag fra transportøren og medhjelperens handling som forårsaket lasteskaden, for at transportøren skal bli ansvarlig. Vilkåret etter art. 18 er at medhjelperen forårsaket lasteskade i forbindelse med utførelse av plikter i henhold til fraktavtalen og at transportøren har påvirkningsmulighet ved tilsyn eller kontroll. Hvis medhjelperen handler utenfor det transportøren har gitt instruks eller anmodning om, kan det være argument for at transportøren ikke skal identifiseres med medhjelperen.⁹⁵ Hvor strengt dette tolkes, vil vise seg hvis Rotterdamreglene får anvendelse.

⁹³ *”En utførende part”* i art. 18 a) omfatter *”utførende part”* og *”maritimt utførende part”*, men sistnevnte behandles i avhandlingen punkt 4.2.4 og etter egne regler i Rotterdamreglene; art. 19 og art. 20.

⁹⁴ Utførende parter behandles i avhandlingen punkt 4.2.5.

⁹⁵ Jf. ordlyden *”i den grad vedkommende”* jf. art. 18. d.

4.2.3 Undertransportøren

I praksis gjennomfører ikke transportøren selv den fysiske sjøtransporten, men anvender undertransportører for å utføre hele eller deler av den. I hvilken grad transportøren har rett til å bruke undertransportør, beror på en tolkning av fraktavtalen og retten er ofte uttrykt i såkalte Liberty-klausuler.⁹⁶ Sjøloven regulerer undertransportørens rettsstilling i §§251 og 285-287.⁹⁷ Bestemmelsene er preseptoriske og det er derfor ingen adgang til å avtale seg bort fra disse.⁹⁸ Det som skiller undertransportører fra andre av transportørens medhjelpere, er lastesidens adgang til å rette direktekrav mot dem.

En *”undertransportør”* er i § 251 definert som; *”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne.”*

Da sjøloven bare regulerer sjøtransport og ikke andre transportmetoder, er en *”undertransportør”* naturlig begrenset til de som tar seg av hele eller deler av sjøtransporten. Hvor stor del av transporten aktøren er del av, er det ingen krav om så lenge personen utføre sine ytelser innenfor transportørens ansvarsperiode.⁹⁹ Det er imidlertid krav til at undertransportøren handler på grunnlag av *”oppdrag”* fra kontraherende transportør og således mottar instruksjoner fra denne. Tilsvarende som overfor øvrige medhjelpere, hefter i utgangspunktet transportøren for undertransportørens forsømmelser, jf. § 285 første ledd; *”Utføres transport helt eller delvis av en undertransportør, forblir transportøren ansvarlig etter reglene i dette kapittel som om transportøren selv hadde utført hele transporten.”*

⁹⁶ Transportøren forbeholder seg retten til å sette bort utførelsen av transporten eller deler av den til en undertransportører. Et eksempel er i Visconbill kl.9. Falkanger og Bull (2010) s. 326.

⁹⁷ Reglene har sin parallell til Hamburgreglene art. 10 og 11. Haag-Visby-reglene har ikke tilsvarende regler. Ved revisjon av de nordiske sjølover i 1970-årene var det et behov, på bakgrunn av rettspraksis, for å lovregulere forholdet mellom transportør og undertransportør. Jf. NOU 1993: 36 s. 39. De nordiske sjølover ble senere brukt som modell for Hamburgreglene art. 10 og 11.

⁹⁸ Jf. § 254 Falkanger og Bull (2010) s. 327.

⁹⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 40.

At transportøren er ansvarlig for sine undertransportører, er naturlig da det er transportøren som har påtatt seg transportløfte ovenfor lastesiden og dermed har godtatt de risiki det innebærer. Transportøren må ved hjelp av instruksjoner overfor sine medhjelpere og undertransportører påse at transporten skjer uten lasteskader. Hvis undertransportøren likevel forsømmer de pliktene denne er pålagt av transportøren, blir transportøren ansvarlig etter reglene i kapittel 13 og da av særlig betydning er transportansvaret i § 275. I tillegg til det alminnelige transportansvaret kan transportøren få et omfattende ansvar hvis undertransportøren ikke har overholdt reglene om dekklast¹⁰⁰ i § 284. I slike tilfeller får ikke unntak for nautisk feil og brann anvendelse¹⁰¹ og undertransportørens forsømmelser kan derfor få store konsekvenser for transportøren. Hvem som skal bære det endelige tapet mellom transportør og undertransportør, er ikke avklart og det går frem av § 287 tredje ledd at partene kan gjøre avtale om regress.

Det som gjør undertransportøren spesiell, i forhold til andre av transportørens medhjelpere, er at det under visse vilkår er adgang for transportøren å fraskrive seg ansvar for dennes forsømmelser.¹⁰² Lastesiden kan i slike tilfeller rette direktekrav mot undertransportøren uten at disse partene er i et kontraktsforhold. Etter sjøloven § 285 annet ledd fremgår det at; *”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.”*

Undertransportørens ansvarsperiode er begrenset til den perioden han har godset i sin varetekt. Det må *uttrykkelig avtales* på forhånd hvilken *navngitt* undertransportør som skal ta seg av transporten eller en *bestemt* del av denne. Regelen er begrunnet i at lasteeieren skal bli opplyst om bruken av undertransportør slik at han kan vurdere de risiki som

¹⁰⁰ Jf. sjøl. § 263. Se også A/CN.9/WG.III/WP.102 hvor det var spørsmål om de samme ansvarsreglene skulle gjelde for dekklast som for ordinær last, da dekklast er nokså vanlig i dag. Se Rotterdamreglene art. 25 om særlige regler for dekklast.

¹⁰¹ Falkanger og Bull (2010) s. 327.

¹⁰² NOU 1993: 36 s. 40.

ansvarsfraskrivelsen innebærer.¹⁰³ Hvis vilkårene er oppfylt, bærer undertransportøren selv ansvaret for lasteskaden og dennes ansvar tilsvarer da transportørens ansvar, jf. § 286 første ledd.¹⁰⁴ Reglene i kapittel 13 får tilsvarende anvendelse på undertransportøren og det er denne som må godtgjøre at lasteskaden ikke skyldtes hans feil eller forsømmelser etter § 275 første ledd. Undertransportøren kan i tillegg påberope seg unntakene om nautisk feil og brann etter § 276 og de øvrige reglene i kapittelet.

4.2.4 Maritim utførende part

I Rotterdamreglene benyttes ikke begrepet undertransportør, men det skilles mellom *utførende parter* som tar seg av sjøtransporten; *"maritimt utførende part"* og de som tar seg av andre deler av den multimodale transporten; *"utførende part"*. Av transportørens medhjelpere som er utførende parter skiller *"maritimt utførende part"* seg fra de øvrige ved at lastesiden etter Rotterdamreglene art. 19 har rett til direktekrav.¹⁰⁵ Reglene har sin parallell til sjøl. § 286 som etablerer rett til direktekrav mot undertransportører.¹⁰⁶ Det skal i det følgende gjøres rede for hva som karakteriserer en *"maritimt utførende part"*.

I Rotterdamreglene art. 1.7 er *"maritimt utførende part"* definert som en som *"utfører eller påtar seg å utføre noen av transportørens forpliktelser i tidsrommet fra godset kommer til skipets lastehavn og til det forlater skipets lossehavn"*.

Den maritime parts ansvarsperiode er uttrykkelig definert fra lastehavn til lossehavn. Det følger også av vilkårene i art. 19 nr.1 litra b at skaden må skje i tidsrommet fra lasten ankommer lastehavnen til den forlater lossehavnen, for at parten skal bli ansvarlig. I praksis

¹⁰³ Falkanger og Bull (2010) s. 329.

¹⁰⁴ Sjøl. § 282 og 283 gjelder da tilsvarende for undertransportøren, jf. § 286 første ledd. For at undertransportøren skal bli ansvarlig må i tillegg søksmål kunne rettes mot kompetent domstol etter § 310. Hvis både transportøren og undertransportøren er skyld i lasteskaden skal de bære den delen av lasteskaden de er årsak til og partene blir da solidarisk ansvarlig ovenfor lastesiden. Jf. Sjøloven § 287.

¹⁰⁵ Jf. Lorenzon m.fl (2009) s. 64, 65. Sjølovkomiteen: "Maritimt utførende part" s. 1.

¹⁰⁶ Sjøl. § 285 annet ledd har imidlertid ingen parallell i Rotterdamreglene.

vil den maritime medhjelperen ta seg av mottakelse¹⁰⁷ av lasten i lastehavnen, lasting, stuing, sjøtransporten, lossing og utlevering av godset i mottakshavnen.¹⁰⁸ Blir lasten skadet under lasting av godset inn på skipet, er derfor løsningen klar; den maritime parten blir ansvarlig og lasteeieren kan rette direktekrav mot denne. Den maritime medhjelperen har da de ”samme forpliktelser og det samme ansvar som transportøren”.¹⁰⁹

I tillegg til at lasteskaden må skje innenfor den maritim utførende parts ansvarsperiode, er det krav til at parten utfører sine ytelser i et havneområde i en konvensjonsstat, enten ytelsen består i mottagelse, utlevering eller omlasting av lasten.¹¹⁰ Utenfor den maritime medhjelperens ansvarsperiode er parten også ansvarlig hvis den, når lasteskaden skjer, har godset i sin besittelse eller utfører ”oppgave i henhold til transportavtalen.”¹¹¹ Regelen har sin parallell til sjøl. § 286 hvor undertransportørens ansvar er begrenset til “den del av transporten som denne utfører”.¹¹²

Ansvarsperioden, fra havn til havn, innebærer at det avgrenses mot andre transportører, som for eksempel veitransportører. Disse er utførende parter, men ikke *maritimt* utførende parter.¹¹³ Hvis rett til direktekrav også skulle gjelde for veitransportører, ville dette bli komplisert i forhold til CMR-konvensjonen.¹¹⁴ Imidlertid kan en innenriks landtransportør være en ”maritimt utførende part” hvis ”vedkommende utfører eller påtar seg å utføre

¹⁰⁷ Mottagelse av lasten fra ”avlaster”.

¹⁰⁸ Lorenzon m.fl (2009) s. 14.

¹⁰⁹ Jf. Rotterdamreglene art. 19 nr.1. Transportøren og den maritime medhjelperen kan også bli solidarisk ansvarlig for lasteskaden, hvis vilkårene for ansvar foreligger for begge parter, jf. art 20 som har sin parallell til sjøl. § 287.

¹¹⁰ Jf. Art. 19 nr. 1 a.

¹¹¹ Jf. Art. 19 nr. 1 b). Jf. Prof. D. Thomas m.fl (2010) s. 16.

¹¹² Jf. Sjøl. § 286 første ledd.

¹¹³ Dette gjelder også de som utfører lufttransport og jernbanetransport.

¹¹⁴ Tilsvarende gjelder COTIF-CIM. Se avhandlingen punkt. 2.3.

*tjenester utelukkende innenfor et havneområde.*¹¹⁵ En veifraktfører som frakter lasten til en lastehavnen hvor skipet skal transportere lasten videre, faller utenfor definisjonen da veitransportørens ytelser ikke var ”*utelukkende*” innenfor havneområde.¹¹⁶ Den geografiske avgrensingen i ordlyden gjelder også for havnearbeidere, men sontringen er enklere i forhold til disse, da deres oppgave først og fremst er knyttet til nettopp havnen.

Transportøren kan påta seg flere og mer omfattende plikter enn de som er oppstilt i Rotterdamreglene, fordi reglene er preseptoriske til fordel for vareeier.¹¹⁷ En ”*maritim utførende part*” har imidlertid ikke tatt på seg de samme omfattende pliktene som transportøren overfor lastesiden, med mindre han uttrykkelig godtar det, jf. art. 19 nr. 2.¹¹⁸

Det kan være spørsmål knyttet til tolkningen av definisjonen i art. 1.7; ”*vedkommende utfører eller påtar seg å utføre*¹¹⁹ *noen av transportørens forpliktelser*”. Ordlyden åpner for tilfeller hvor den ”*maritimt utførende part*” påtar seg transportørens plikter, men ikke i realiteten utfører dem eller setter bort utførelsen til andre medhjelpere. I begge tilfeller er

¹¹⁵ Jf. Rotterdamreglene art. 1.7. A/CN.9/621 para 148; Hvor langt strekker ”*havneområde*” seg? Dette er ikke definert i Rotterdamreglene, det er derfor opp til hvert enkelt land å fastlegge dette. Det ble referert til at Hamburgreglene heller ikke hadde definisjon og avgrensning av havneområde. Sjølovkomiteen: ”Maritimt utførende part” s. 3.

¹¹⁶ Lorenzon m.fl.(2009) s. 65. Rhidian Thomas (2009) s. 57. I forarbeidene til Rotterdamreglene var det diskutert hvordan man skulle sondre mellom utførende parter som utfører arbeid i havn og maritimt utførende parter (art.1.7), se A/CN.9/WG.III/WP.84 der det kommer forslag fra amerikansk hold om sontringen mot jernbanetransportører. The International Road Transport Union deler USA’s syn på saken, men mener at det også uttrykkelig bør sondres mot veitransportører i definisjonen i art.1.7 se A/CN.9/WG.III/WP.90. (A/CN.9/621 para 128-152) Se Rotterdamreglene art. 1.7 der ingen av disse er uttrykkelig nevnt.

¹¹⁷ Jf. Rotterdamreglene art. 79.

¹¹⁸ Tilsvarende regel i sjøloven § 286 annet ledd og Hamburgreglene art. 10.3.

¹¹⁹ Oversettelse fra ”*undertakes to perform*” i den engelske konvensjonsteksten. I et tidligere konvensjonsutkast het det ”*physically performs*”, men da en slik ordlyd kunne bli uklar ved flere oversettelser, ble det endret til ”*performs*”. A/CN.9/WG.III/WP.56.

den maritim utførende part ansvarlig ovenfor lasteier.¹²⁰ De medhjelperne som den maritime aktøren ansetter eller engasjerer for å oppfylle sine plikter, hefter denne for, jf. art. 19 nr. 4. Av ordlyden fremgår det at dette gjelder mannskap på skipet og skipsføreren og selv om det ikke går uttrykkelig frem, omfatter regelen også andre utførende parter, agenter og selvstendige kontraktsmedhjelpere.¹²¹ Det er således bare transportøren og maritimt utførende part som lastesiden kan rette krav mot. Krav kan imidlertid rettes mot øvrige utførende parter og medhjelpere etter andre regler.¹²²

4.2.5 Den utførende part

De utførende parter som tar seg av andre deler av den multimodale transporten, enn sjøtransport, er *"utførende part"* jf. art. 1 nr. 6 litra a og b. Benevnelsen er en oversettelse av ordlyden i den engelske konvensjonsteksten *"performing party"*.

Parten er i Rotterdamreglene art. 1 nr. 6 definert som en annen enn transportøren, som *"utfører eller påtar seg å utføre noen av transportørens plikter i henhold til en transportavtale, med hensyn til mottak, lasting, håndtering, stuing, transport, ivaretagelse, lossing eller levering av gods i den grad vedkommende, direkte eller indirekte gjør dette på anmodning fra transportøren eller under transportørens tilsyn eller kontroll."*

I begrepet *"utførende part"* ligger at personen er med på den fysiske utførelsen av de delene av den multimodale transporten som ikke er sjøtransport, enten som agent, sjåfør, selvstendig kontraktsmedhjelpere og eller som engasjert av transportøren for å yte tjenester.¹²³ Art. 1 nr. 6 beskriver de ulike arbeidsoppgavene som en *"utførende part"* kan

¹²⁰ Sjølovkomiteen: "Maritimt utførende part" s. 2. Med for FIO-klausuler hvor lasteier har ansvaret, art. 13.2.

¹²¹ Rhidian Thomas (2009) s. 69.

¹²² Av nasjonal rett, se sjøloven §282 annet ledd og veifraktavtaleloven. Jf. Sjølovkomiteen: "Maritimt utførende part" s. 4.

¹²³ Rhidian Thomas (2009) s. 57.

ha i løpet av den multimodale transporten. Forutsetningen for at aktøren karakteriseres som en utførende part er at han utfører sine arbeidsoppgaver under transportørens kontroll og instruksjonsmyndighet.¹²⁴ Er det uavhengige lastesjåfører som transportøren ikke har instruksmyndighet ovenfor, er dette ikke en *"utførende part"*. Art. 1 nr. 6 litra b understreker det i tilfeller hvor det er lastesiden som har engasjert arbeideren.

Transportøren er ansvarlig med hjemmel i art. 18 litra a for utførende parter og transportøren hefter for disse, på lik linje som ovenfor andre medhjelpere. Ovenfor lastesiden er altså transportøren ansvarlig for lasteskade som er forårsaket av sine utførende parter og identifiseres med disse. Hvem som må bære det endelige tapet mellom transportør og *"utførende part"*, kan imidlertid avgjøres på grunnlag av kontrakt eller nasjonale regler.¹²⁵

¹²⁴ Hvis det er *"sender"*, *"formell sender"* eller *"mottaker"* som har engasjert medhjelperen, karakteriseres ikke vedkommende som en *"utførende part"*, jf. art. 1. 6 (b). De hefter ikke transportøren for etter art 17. nr. 3 litra h.

¹²⁵ For eksempel sjøl. § 282 annet ledd.

DEL II TRANSPORTØRENS PLIKTER OG ANSVAR VED SKADE PÅ STYKKGODS

5 Den videre fremstillingen

I denne delen av avhandlingen skal hovedtemaet behandles; *transportørens ansvar for skade på stykkgoods ved sjøtransport*. Transportørens plikter danner grunnlag for dennes ansvar og det er derfor nødvendig å først presentere disse, før det går nærmere inn på ansvaret. Selv om Rotterdamreglene gjelder for hele den multimodale transporten, skal fremstillingen ha hovedfokuset på de plikter som gjelder sjøtransporten; sjødyktighetsplikten. For å få et fullstendig bilde av hva som leder til transportørens ansvar, skal det innledningsvis fastlegges hvilken tidsperiode transportøren skal utføre sine plikter i; ansvarsperioden. Unntak fra ansvar i sjøloven, ved nautisk feil og brann, sammenlignes med hvordan dette er regulert i Rotterdamreglene. Avslutningsvis skal det presenteres hvordan de to regelsettene regulerer transportørens ansvar ved forsømmelse av sjødyktighetsplikten.

6 Transportørens ansvarsperiode

6.1 Någjeldende ansvarsperiode

Selv om ansvarsperioden reguleres uttrykkelig i internasjonale konvensjoner og nasjonale lover, har dens konkrete utstrekning i mange tilfeller vært gjenstand for vurdering. Den lovfestede ansvarsperioden har dessuten utvidet seg siden den første gang ble lovfestet, og utvides også under de nye Rotterdamreglene. Partene kan gyldig avtale at ansvarsperioden skal vare lengre enn det som er lovfestet, men i denne fremstillingen tas det utgangspunkt i den deklarasjonelle ansvarsperioden etter sjøloven § 274 og Rotterdamreglene art. 12.

Haag-Visby-reglene gjorde i sin tid transportørens ansvarsperiode begrenset til det man kalte en ”tackle-to-tackle”-periode, jf. art. 1 litra e. Perioden var særlig knyttet opp mot *skipet* og det ble sagt at denne perioden begynte og sluttet ”when the goods cross the ship’s rail”.¹²⁶ Transportøren hadde omsorgsplikt overfor lasten i perioden fra mottak til utlevering av godset, men kunne fraskrive seg ansvaret for lasten i periodene før lasting og etter lossing.¹²⁷ Transportøren var dermed ansvarlig for lasteskader i perioden fra lasten ble lastet om bord på skipet til det ble losset av i mottakshavnen. Bruk av kran¹²⁸ var en del av lastingen og lossingen og således også en del av ansvarsperioden.¹²⁹

I rettspraksis¹³⁰ ble ansvarsperioden imidlertid utvidet noe i forhold til ordlyden. I en dom fra 1990¹³¹ ble lasten skadet i havn da en kasse med gasturbiner ble løftet på en trailer, som senere skulle lastes på skipet. Lastingen på trailer ble ansett som lasting på skipet, på tross av at skipet ikke ankom lastehavnen før dagen etter skaden skjedde. Avgjørende for retten var at traileren med kassen skulle trilles inn på skipet og dermed på et vis var ”ferdig lastet”. Dessuten var det transportøren som eide traileren og hadde instruert havnearbeiderne om hvordan de skulle laste kassen med godset. Lastingen var således under transportørens kontroll og retten la til grunn at lasteskaden skjedde i transportørens ansvarsperiode.

På bakgrunn av Hamburgreglene art. 4 ble ansvarsperioden i sjøloven endret¹³² og utvidet

¹²⁶ Jf. Force m.fl. (2006) s. 213.

¹²⁷ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 297. Lorenzon m.fl. (2009) s. 35.

¹²⁸ Ved transport av stykkgoods er skipene ofte spesialtilpasset slik last og har kraner som plasserer containerne på skipet.

¹²⁹ ND 1990 s. 423.

¹³⁰ I ”Godown-saken”, ND 1956 s. 178 og ”Vinterland”, ND 1960 s. 480 ble ansvarsperioden utvidet ved lossing når lasten ikke i tilstrekkelig grad har blitt forsvarlig losset. I sistnevnte dom ble kjøleromsvarene skadet ved at temperaturen i et oppbevaringsrom på kaien var for høy og transportøren ble ansvarlig. Jf. NOU 1993: 36 s. 35.

¹³¹ ND 1990 s. 423.

¹³² NOU 1993: 36 s. 34.

til å gjelde fra havn til havn, derfor ofte kalt ”port-to-port”-perioden, jf. § 274 første ledd.¹³³ Transportøren er, etter någjeldende regel, ansvarlig for godset ”mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen”. Ansvarsperioden er av den grunn også betegnet som ”varetektsprinsippet”. En naturlig språklig fortolkning av begrepet ”varetekt” tilsier at transportøren har lasten i sin besittelse og har kontrollmyndighet over den.¹³⁴ Perioden er således ikke lenger like knyttet til skipet, men til lasten.

På hvilket tidspunkt man skal anse lasten for å være i transportørens ”varetekt” er spesifisert i § 274 annet ledd. Etter bestemmelsens ordlyd begynner ansvarsperioden når transportøren ”mottar det fra avlasteren¹³⁵ eller fra myndighet eller annen tredjeperson som godset må leveres til etter lov eller regler i lastehavnen”. Når lasten tas hånd om av uavhengige havnearbeidere eller tollmyndighet er dermed ikke lasten i transportørens ansvarsperiode.¹³⁶ Ansvarsperioden avsluttes når transportøren har ”utlevert godset til mottakeren” jf. § 274 tredje ledd nr. 1.¹³⁷ En naturlig forståelse av ordene ”mottar” og ”utlevert” henspiller til en fysisk overlevering av godset. I stykkgodstransport er det imidlertid underskrivelse og overlevering av konnossementet det refereres til og ansvarsperioden avsluttes dermed ved at mottakeren gir transportøren konnossementet og får godset utlevert.¹³⁸

Overlevering av godset i mottakshavnen krever at mottakeren er tilstede og mottar godset, samt overleverer konnossementet. Hvis mottakeren ikke tar i mot godset innen *rimelig tid*

¹³³ Hamburgreglene art. 4: ”The period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and the port of discharge”. Perioden er preseptorisk, jf. § 254.

¹³⁴ Sjølovkomiteen; ”Rotterdamreglene og forholdet til sjøloven” (2010).

¹³⁵ Om avlaster er sender eller ikke, har ingen betydning i denne sammenheng. Falkanger og Bull (2010) s. 297.

¹³⁶ Ordlyden 274 annet ledd; ”myndighet” kan være tollarbeidere.

¹³⁷ Se sjøloven § 274 tredje ledd nr. 2.

¹³⁸ Jf. sjøl. § 304 om utlevering av godset mot utlevering konnossement.

eller ikke har de nødvendige papirer for utlevering, har ikke transportøren plikt til å vente og fortsatt være innenfor sin ansvarsperiode. Sjøl. § 274 tredje ledd nr. 2 gir derfor en regel om at transportøren kan "legge opp"¹³⁹ godset for mottakers regning. Til denne rettigheten er det et krav om at transportøren setter fra seg godset på forsvarlig vis, jf. sjøl. § 271. Hva som ligger i dette kravet, varierer fra last til last og må ses i forhold til varenes beskaffenhet og eventuelle særlige behov. Her må transportøren forholde seg til godsets merking¹⁴⁰ og ved behov plassere varene i en havnebygning. For eksempel må last som ikke tåler regn, bli skånet fra det. Transportørens ansvarsperiode er ikke avsluttet før lasten er lagt opp i sikker forvaring.¹⁴¹

I utgangspunktet er transportøren bare ansvarlig for de lasteskader som skjer i ansvarsperioden. Imidlertid kan transportøren bli ansvarlig selv om ikke handlingen som førte til skaden, kan tidfestes til innenfor "varetektsperioden".¹⁴² For eksempel er transportøren ansvarlig for riktige og tilstrekkelige forberedelser til sjøtransporten, selv før lasten har kommet til lastehavnen. Transportøren må sørge for tilstrekkelig rengjøring av lasterom hvor lasten skal stues og det skjer som regel før lasten ankommer lastehavnen.¹⁴³ Tilsvarende vil han være ansvarlig hvis skaden på godset først viser seg etter overlevering av godset i mottakshavnen. For eksempel om lasteskaden kan føres tilbake til feil temperatur i lasterommet under sjøreisen, når temperaturen skulle vært justert før lasten ankom havnen. Skaden realiserer seg ikke i løpet av ansvarsperioden, men forsømmelsen er

¹³⁹ Hjemmel for å "legge opp" godset kan være sjøloven § 271, eller det kan skje i henhold til praksis eller avtale. Jf. Honka (1997) s. 33. Etter § 271 annet ledd skal lasteeieren varsles om at lasten er lagt opp, jf. § 262 tredje ledd.

¹⁴⁰ Merking skal skje i henhold til regelverk og for farlig gods er det egne regelverk. For eksempel IMDG-koden; International Maritime Dangerous Goods Code. Hvis merking er mangelfull og lasten skades på grunn av det, kan transportøren bli ansvarsfri etter reglene i Rotterdamreglene art. 17.

¹⁴¹ Det ble for første gang lagt til grunn i en svensk høyesterettsdom; ND 1950 s. 527. Denne dommen er senere blitt fulgt opp i norske domstoler; ND 1961 s. 255 Eidsivating. I ND 1993 s. 304 Hålogaland hadde transportøren plassert et parti fisk på kaien, med det resultat at det blåste vekk da stormen kom; ikke forsvarlig lagt opp. Jf. Selvik (1995) s. 2.

¹⁴² Falkanger og Bull (2010) s. 297.

¹⁴³ Transportørens sjødyktighetsplikt med hensyn til lasterom, jf. art. 14 c. Se avhandlingen punkt 7.2.4

likevel innenfor transportørens ansvarsperiode.¹⁴⁴

6.2 Ansvarsperioden i Rotterdamreglene

Da Rotterdamreglene skal gjelde for multimodale transporter, er det igjen nødvendig å utvide ansvarsperioden. Ansvarsperioden i Rotterdamreglene art. 12 nr. 1 gjelder *”fra det tidspunkt transportøren eller en utførende part mottar godset til transport, og til det utleveres”*. Ordlyden tilsvarer sjøl. § 274, men innholdet av ansvarsperioden blir likevel annerledes da perioden mellom *”mottak”* og *”utlevering”* i Rotterdamreglene kan være lengre og inneholde flere typer transportmidler. Ordlyden *”til transport”* signaliserer at ansvarsperioden ikke er knyttet til en sjøtransport, men at den inneholder alle transportetappene i en multimodal transport.

Ansvarsperioden inkluderer ikke mottak eller overlevering til myndighet eller tredjepart i mottaksstedet og utleveringsstedet, jf. art 12 nr. 2. Bestemmelsen regulerer derfor tollarbeidere og andre tredjemenn, på samme måte som sjøl. § 274 tredje ledd nr. 3.

Rotterdamreglene er i likhet med sjøloven preseptorisk til fordel for vareeier og det kan derfor ikke avtales en ansvarsperiode som er kortere enn det art. 12 gir anvisning på.¹⁴⁵ Partene kan avtale *”tid og sted for mottak og utlevering av godset”*, jf. art. 12 nr. 3, så lenge det ikke avtales at tidspunkt for mottakelse skal være etter den *”første innlasting”*¹⁴⁶ av godset, eller at tidspunkt for utlevering settes til et tidspunkt før *”den endelige lossingen”*.¹⁴⁷ Kortere ansvarsperiode kan derfor ikke gyldig avtales. Tidspunktet for *”første innlasting”* er ikke tilknyttet sjøtransporten og betyr ikke lasting på *skipet*. Det er imidlertid en referanse til tidspunktet hvor lasten blir plassert på første transportmiddel

¹⁴⁴ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 297.

¹⁴⁵ En slik avtalebestemmelse er ugyldig etter jf. Rotterdamreglene art. 79.

¹⁴⁶ Jf. art. 12 nr. 3 litra a.

¹⁴⁷ Jf. art. 12 nr. 3 litra b.

under den multimodale transporten.¹⁴⁸ Dette gjelder uavhengig av om lasten skal lastes på trailer, skip eller jernbanevogn. Tilsvarende gjelder for avtalebestemmelser om ansvarsperiodens slutt, som ikke kan avtales å være før ”den endelige lossingen er avsluttet”.¹⁴⁹

7 Plikter

7.1 Generelle plikter

I både sjøloven og Rotterdamreglene er det plikter av ulik karakter. De som er knyttet til spesifikke deler av transporten og plikter som er spesielt tilknyttet lasten. Felles for pliktene er at de setter krav til transportørens aktsomhet. I praksis er det ikke transportøren selv, men hans medhjelpere som utfører pliktene og disse identifiseres med transportøren.¹⁵⁰ Transportør-begrepet omfatter de transportøren svarer for av sine medhjelpere og for oversiktens skyld brukes ”transportøren” som samlebetegnelse på alle de aktører som kan utføre plikter på transportørsiden.

Av hensyn til at Rotterdamreglene regulerer multimodale transporter, er det i art. 11 en bestemmelse som en ikke finner i sjøloven. Etter art. 11 har transportøren en generell plikt til å ”transportere godset til bestemmelsesstedet og levere det til mottakeren” i henhold til transportavtalen og Rotterdamreglene.¹⁵¹ Det settes fokus på at ”bestemmelsesstedet” ikke nødvendigvis er lossehavnen, men i enden av en annen transportmetode enn sjøtransport.¹⁵²

¹⁴⁸ Lorenzon m.fl. (2009) s. 35.

¹⁴⁹ Hvis transportavtalen er en avtale om sjøtransporten og ikke en multimodale transport, er det naturligvis lasting på og lossing av skipet art. 12 nr. 3 litra a og b refererer til.

¹⁵⁰ Se om aktørene i avhandlingen punkt 4.2.

¹⁵¹ Art. 11 inneholdt tidligere et krav om at transporten måtte skje med omhu og aktsomhet, men UNCITRAL valgte senere å ta det ut, da de mente dette uansett var krav i andre bestemmelser i konvensjonen.

A/CN.9/WG.III/WP.56 s. 90.

¹⁵² Lorenzon m.fl. (2009) s. 29 og A/CN.9/621 para 50.

Transportøren har dermed plikt til å transportere godset helt frem til stedet hvor partene har avtalt at mottakeren skal få godset utlevert; bestemmelsesstedet.¹⁵³

Både i sjøloven og i Rotterdamreglene¹⁵⁴ er det regler om transportørens aktsomhet i forhold til håndtering av *lasten*, jf. sjøl. § 262 og Rotterdamreglene art. 13 nr. 1. Plikten til tilstrekkelig aktsomhet gjelder gjennom hele transportørens ansvarsperiode - den er *kontinuerlig*.¹⁵⁵ Plikten blir imidlertid noe annerledes og kan være lengre under Rotterdamreglene. En må også forholde seg til andre transportmetoder og andre transportkonvensjoner.¹⁵⁶

I sjøl. § 262 første ledd har transportøren en omsorgsplikt ved at han må *"ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser fra mottakelsen til utleveringen av godset."*

Art. 13 nr. 1 inneholder mer spesifiserte plikter, enn § 262 første ledd som gjelder for hele den multimodale transporten. Transportøren skal med *"omhu og aktsomhet motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, ivareta, losse og utlevere godset"*.¹⁵⁷ Det er ikke slik at transportøren har plikt til å ta seg av alle de ytelser som er oppramset i bestemmelsen, det må ses i forhold til hva som er avtalt.¹⁵⁸ De ytelser som etter fraktavtalen skal utføres, må utføres med *"omhu og aktsomhet"*.

¹⁵³ Ansvarsperioden avsluttes ved utlevering jf. art. 12.

¹⁵⁴ Sjøl. § 262 første ledd og Rotterdamreglene art. 13.

¹⁵⁵ Jf. ansvarsperioden i Rotterdamreglene art 12 og sjøl. § 274, samt avhandlingen punkt 6.

¹⁵⁶ Derfor er det i art. 13 en reservasjon ved at Rotterdamreglene må vike for andre transportkonvensjoner som får anvendelse, hvis skaden skjer under deler av transporten som ikke er sjøtransport, jf. art 26. Lorenzon m.fl. (2009) s. 38.

¹⁵⁷ Se Rotterdamreglene art. 3 nr. 2 *"the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried"*. Se for øvrig sjøl. § 138 hvor skipsføreren har en særlig plikt til å dra omsorg for lasten, på rederens vegne. (Transportøren kan samtidig være reder.)

¹⁵⁸ Rhidian Thomas (2009) s. 93. Se også om FIO-klasuler hvor lastesiden tar seg av lasting og lossing. Se avhandlingen punkt. 8.

Begrepet ”*omhu og aktsomhet*” er en oversettelse av ”*properly and carefully*” som er hentet fra Haag-Visby-reglene.¹⁵⁹ Selv om ordlyden i de to bestemmelsene ikke er identiske og tidsperioden er lengre i Rotterdamreglene, vil *innholdet* av plikten ikke forandre seg. Ordlyden i § 262 første ledd gir ikke uttrykkelig krav til omhu og aktsomhet, men det må innfortolkes i bestemmelsen. Ved tolkning av bestemmelsen i Rotterdamreglene, kan man derfor støtte seg til rettspraksis om tolkingen av dagens bestemmelse i sjøl. § 262 første ledd.

Transportørens plikt etter § 262 første ledd og art. 13 nr. 1 knytter seg til lasten og det er derfor naturlig at den aktuelle lastens karakter får betydning for innholdet av plikten. For at transportøren skal vite hvordan han på riktig måte tar vare på lasten, må han ha tilstrekkelig kunnskap¹⁶⁰ om varene og deres beskaffenhet. Mat, kjøle- og frysevarer er eksempler på last en må ha særlig kunnskap om for å transportere. Slik last hever derfor transportørens aktsomhetsnivå. Hvis transportøren har påtatt seg å transportere ømtålige stålplater, må han skaffe seg den kunnskap som er nødvendig for å transportere disse platene skadefritt. Herunder stue platene slik at de ikke kommer i kontakt med vann og ruster, at de ikke forskyver seg i containerne og at de ikke forøvrig kommer til skade.¹⁶¹

Transportøren må selv avgjøre om lasten krever særlig kunnskap og om det må tas forhåndsregler. Hvis transportøren ikke overholder offentligrettslige regler om behandling av lasten, for eksempel ISM-koden,¹⁶² skipssikkerhetsloven¹⁶³ eller containerloven,¹⁶⁴ vil dette være en sterk indikasjon på at han ikke har utvist tilstrekkelig aktsomhet.

¹⁵⁹ Haag-Visby-reglene art. III nr. 2. Thomas (2009) s. 99.

¹⁶⁰ Ziegler m.fl. (2008) s.83.

¹⁶¹ Rhidian Thomas (2009) s. 100.

¹⁶² Forkortelse for International Safety Management Code. Stiller krav til sikkerheten om bord på skip.

Vedtatt av IMO(International Maritime Organization) i 1993. Norge har laget sikkerhetsrutiner i henhold til koden. Omtalt i NOU 2005:14 ”på rett kjøp” s. 84: ”Tanken bak ISM-koden er at rederier skal være den primært ansvarlige for skipets sikkerhet”.

¹⁶³ Lov om skipssikkerhet av 2007 nr. 9. (Bygger på ISM-koden, jf. NOU 2005: 14 s. 106).

¹⁶⁴ Lov om sikre containere (containerloven) av 1982 nr. 84.

En multimodal transport kan skape en del problemstillinger og utfordringer med hensyn til håndtering av lasten. I den sammenheng må man ha for øyet at det her er tale om *stykkgoods* hvor varene ofte blir fraktet i containere. Transportmiddel og bytte av transportmiddel vil da ikke ha like stor betydning som ved bulklast. Det er viktig at varene blir riktig lastet, stuert og sikret i containerne ved første innlasting, for i løpet av den multimodale transporten skal sannsynligvis ikke containerne åpnes. Muligheten til å justere lasten eller kontrollere om den er skadet i løpet av transporten, er derfor liten.¹⁶⁵

Samtidig som *lasten* har betydning for innholdet av plikten, har omstendighetene rundt den aktuelle transporten også relevans for kravet til transportørens aktsomhet. De særegenheter og risiki ved sjøtransport gjør at transportøren må ha et høyt aktsomhetsnivå. Omstendigheter som årstid, værforhold, distanse og veiforhold inngår i en samlet vurdering.¹⁶⁶ Det er også av betydning om sjøtransporten skal kombineres med andre transportstrekninger og med hvilken type transportmiddel. Transportøren må vurdere hva som kreves i forhold til transporten. Det kreves for eksempel mer utstyr og forhåndsregler hvis traileren skal transportere godset fra Danmark til Tyskland på vinterstid, enn på sommerstid. På samme måte som det ikke kreves like mye hvis traileren skal fra England til Tyskland over ”skjernet” farvann, som det gjør over Nord-Atlanteren på vinterstid.¹⁶⁷

7.2 Sjødyktighet

7.2.1 Oversikt over den rettslige reguleringen

I sjøl. § 262 annet ledd og Rotterdamreglene art. 14 litra a, b og c er det regler om *sjødyktighet*. De forpliktelsene som transportøren har etter art. 14 gjelder i motsetning til de i art. 13, bare den delen av den multimodale transporten som er sjøtransport. Det ligger i

¹⁶⁵ Container-last transporteres ofte på dekk. Se særlige regler om dette; sjøl. § 263 og Rotterdamreglene art. 25. Rhidian Thomas (2009) s. 100.

¹⁶⁶ Jf. Rhidian Thomas (2009) s. 99.

¹⁶⁷ Jf. Rhidian Thomas (2009) s. 100.

begrepet sjødyktighet at det vil være vanskelig å anvende i forhold til veitransport og annen transport som ikke er til sjøs. Sjøl. § 262 ble i sin tid utarbeidet etter modell av Haag-Visby-reglene art. III. nr. 1 og Rotterdamreglene art. 14 er utarbeidet i lys av dagens regel.¹⁶⁸

Transportøren er ansvarlig for lasteskader som kan føres tilbake til at sjødyktighetsplikten ikke er overholdt. Unntakene fra ansvar får da ikke anvendelse.¹⁶⁹ En av transportørens viktigste medhjelper i forbindelse med sjødyktighetsplikten, er fører av skipet. Etter sjøl. § 131 har skipsføreren en særlig plikt til å sørge for at skipet er sjødyktig, ikke bare ved reisesens begynnelse, men også under sjøtransporten så langt det *”står i dennes makt”*. Hvis skipsføreren forsømmer sin plikt etter denne bestemmelsen, er det transportøren som i utgangspunktet står ansvarlig.¹⁷⁰

De forskjellige pliktene til transportøren i forbindelse med sjøreisen, er av ulik karakter og de kan deles opp i tre kategorier; plikter i tilknytning til skipet, plikt til å ha tilstrekkelig mannskap og utstyr om bord på skipet og plikter ved håndtering av lasten. I Rotterdamreglene er bestemmelsen om sjødyktighetsplikten mer oversiktlig da kategoriene er delt opp i litra a, b og c.

Plikten i § 262 annet ledd er at transportøren *”skal sørge for at det skip som brukes til transporten, er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset”*. Etter ordlyden kan det synes som om skipet er det sentrale ved utførelsen av plikten og i ordets snevre betydning refererer

¹⁶⁸ Begrepet sjødyktighet og pliktene rundt dette ble først introdusert i det amerikanske ”Harter Act”.

¹⁶⁹ Mer om unntak fra ansvar i avhandlingen punkt 9.2 og ansvaret ved opprinnelig usjødyktighet behandles mer inngående i punkt 10.

¹⁷⁰ Rhidian Thomas (2009) s. 101. Se om medhjelpere i avhandlingen punkt 4.2. I praksis vil det være ”maritimt utførende part” som tar seg av utførelsen av sjødyktighetsplikten og denne kan det rettes direkte krav mot. Se art 1.7 og art. 19 og 20.

begrepet også til nettopp å holde skipet sjødyktig. I dag er denne typen sjødyktighet imidlertid erstattet med regler om skipssikkerhet.¹⁷¹ Dagens begrep om sjødyktighet er knyttet til lasten og ved bruk av regelen i sjøl. § 262 er det derfor ofte brukt betegnelsen ”lastedyktighet”.¹⁷² Det sentrale er om skipet er i stand til å transportere lasten uten skader til mottakshavnen. Det er derfor naturlig at det er lastens art og karakter som er bestemmende for innholdet av plikten, tilsvarende som ved plikten i art. 13 og § 262 første ledd. Hva som kreves ved utførelsen av plikten, er en konkret skjønnsmessig vurdering, der omfanget av plikten må ses i forhold til den transporten som lasten skal bli utsatt for.¹⁷³

7.2.2 Tidspunktet for utførelse av plikten

Tidsperioden for sjødyktighetsplikten er utvidet i Rotterdamreglene i forhold til dagens regel. Transportørens plikt etter § 262 annet ledd er å sørge for at skipet ”er sjødyktig” og at lasterommene ”er i forsvarlig stand”. Plikten er tidfestet til *ett* tidspunkt og transportøren må derfor undersøke skipet og utføre plikten før skipet forlater lastehavnen.¹⁷⁴

Ordlyden i Rotterdamreglene art. 14 utvider tidsperioden for plikten ved at transportøren må ”utvise tilbørlig aktsomhet før, i begynnelsen av og under sjøreisen” ved å ”sørge for¹⁷⁵ at skipet er og holder seg sjødyktig”.¹⁷⁶ Undersøkelsene av skipet som skjer før sjøreisen, blir sannsynligvis nokså lik dagens praksis, men forskjellen ligger i at transportøren også har de samme pliktene under sjøreisen.¹⁷⁷ Plikten gjelder således fra reisens begynnelse og under reisen, i forhold til alle de tre kategoriene av plikter.

¹⁷¹ Sjødyktighetsloven av 1903 ble erstattet av skipssikkerhetsloven av 2007 nr. 9.

¹⁷² Falkanger og Bull (2010) s. 271. Rhidian Thomas (2009) s. 103.

¹⁷³ Rhidian Thomas (2009) s. 103.

¹⁷⁴ Uttalt i forbindelse med sjødyktighetsregelen i Haag-Visby-reglene art. 3.1. Se Ziegler m.fl. (2008) s. 87.

¹⁷⁵ I den Rotterdam-konvensjonens engelske versjon er transportørens plikt å; ”exercise due diligence”.

¹⁷⁶ I Rotterdamreglene sin originaltekst; ”before, at the beginning of, and during the voyage by sea”, i Haag-Visby-reglene; ”before and at the beginning of the voyage”. Art. 14 litra a.

¹⁷⁷ Rhidian Thomas (2009) s. 107. Lorenzon m.fl (2009) s. 39.

Da UNCITRAL vurderte utvidelse av perioden for sjødyktighetsplikten, var mange skeptiske til at det kunne tyngre pliktene og ansvaret til transportøren¹⁷⁸ og at det skulle forrykke balansen mellom transportørsiden og vareeiersiden.¹⁷⁹ Likevel ble plikten utvidet og mye av grunnen er at undersøkelser av skipet til sjøs er enklere med dagens teknologi enn hva det var når regelen om sjødyktighet i Haag-Visby-reglene ble utarbeidet. I dag er skipene utstyrt med måleapparater slik at transportøren til en hver tid kan følge med på hvilken tilstand skipet og lasterommene er i. Det var derfor ingen praktiske årsaker til ikke å utvide plikten til også å gjelde under sjøreisen. Plikten måtte dessuten utvides for å møte standarden i ISM-koden, som setter krav til sikkerheten på skip.¹⁸⁰

Selv om sjødyktighetsplikten er mer omfattende i utstrekning, vil plikten ha samme innhold og må utføres på tilnærmet tilsvarende måte som i dag.¹⁸¹ At plikten skal utføres til sjøs reiser særlige utfordringer. Men også i sjøloven har transportøren plikter under sjøreisen. Transportøren har i dag plikt til å ta vare på godset og ivareta lasteeierens interesser i hele ansvarsperioden, jf. sjøl. § 262 første ledd. Hvis skipet blir usjødyktig under sjøreisen er det derfor denne bestemmelsen som anvendes i dag. Hvis skipets kjølerom for eksempel slutter å fungere midt på havet, har transportøren plikt til å reparere kjølerommet, både under dagens regler og Rotterdamreglene. Plikten vil derfor ikke bli særlig forskjellig i praksis.

Sjødyktighetsplikten etter art. 14 utstrekker seg til før og under sjøreisen, men uttrykker ikke det samme i forhold til plikten i lossehavn. Kanskje blir det ikke aktuelt å utføre sjødyktighetsplikten i lossehavnen, da plikten konsentrerer seg om å sikre at lasten blir fraktet uskadet til sjøs. Når lasten har ankommet havnen, er den sannsynligvis utenfor de

¹⁷⁸ Noe som igjen kan føre til at transportøren krever mer frakt for å transportere varene. Rhidian Thomas (2009) s. 106.

¹⁷⁹ Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 161.

¹⁸⁰ Rhidian Thomas (2009) s. 105. ISM: International Safety Management Code, art 1.4.

¹⁸¹ A/CN.9/645 para 50, A/CN.9/621 para 58.

største farer. På den annen side er tanken bak art. 14 å utvide transportørens plikter og fra det synspunktet må nok resultatet bli at sjødyktighetsplikten også gjelder i lossehavnen.¹⁸² Dette har ikke avgjørende betydning, da transportøren uansett har plikt til å ta vare på godset helt frem til ansvarsperioden avsluttes ved utlevering til mottakeren, jf. art. 13.¹⁸³

7.2.3 Aktsomhetskravet

Kravet til *hvordan* transportøren skal utføre pliktene sine, refererer seg til et krav om tilstrekkelig aktsomhet. Hva som kreves av transportørens aktsomhet, varierer fra transport til transport og fra last til last.¹⁸⁴ Om transportøren har utvist tilstrekkelig grad av aktsomhet, må derfor vurderes skjønnsmessig i hver enkelt sak. Noen minstekrav kan imidlertid fastlegges.

I sjøl. § 262 annet ledd har transportøren plikt til å "*sørge for*" at skipet er sjødyktig. I Rotterdamreglene er plikten til å "*sørge for*" spesifisert i ordlyden ved at den må utføres med "*tilbørlig aktsomhet*". Ordet "*tilbørlig*" betyr etter en alminnelig språklig betydning "*tilstrekkelig*" eller "*passende*" og det setter dermed krav til nivå av aktsomhet. At transportøren må utføre plikten med tilstrekkelig aktsomhet gjelder i forhold til alle de tre kategorier av plikter. Selv om det ved en sammenligning av art. 14 og § 262 annet ledd umiddelbart kan se ut til at aktsomhetskravet er strengere i art. 14 enn i dagens regel, er ikke dette tilfellet. Kravet til å "*sørge for*", uten spesifiseringer, gir nærmest en objektiv plikt til å se til at skipet frakter lasten skadesløst til mottakshavnen. Utførelsen av plikten etter de to bestemmelsene må derfor utføres med tilsvarende grad av aktsomhet.¹⁸⁵ Plikten til å "*sørge for*" i § 262 annet ledd refererer til at transportøren skal oppfylle plikten med

¹⁸² Jf. Lorenzon m.fl (2009) s. 39. Thomas (2009) s. 107.

¹⁸³ Jf. den generelle plikten i art. 13, jf. ansvarsperioden i art. 12. Når sjødyktighetsplikten begynner og avsluttes, jf. art 14, har imidlertid betydning i forhold til om det kan rettes direkte krav mot "*maritimt utførende part*" da det er denne som tar seg av den faktiske utførelsen av sjødyktighetsplikten. se avhandlingen punkt. 4.2.4.

¹⁸⁴ Thomas (2009) s. 103.

¹⁸⁵ Se også kravet til "*tilbørlig omhu*" i § 262 første ledd.

seriøsitet, kompetanse og rimelig innsats¹⁸⁶ og det vil det også være krav om i Rotterdamreglene art. 14.

Da aktsomhetskravet varierer fra transport til transport, er det åpenbart at kravet til tilstrekkelig aktsomhet ikke kan være det samme i havn som ute på havet ved utførelsen av sjødyktighetsplikten etter art. 14. Det kan heller ikke kreves like mye av transportøren ved transport over åpent hav som ved rolig sjø. I noen tilfeller er det tilnærmet umulig for transportøren å reparere et skip som er blitt usjødyktig på havet, før det kommer inn til havn igjen.¹⁸⁷ I havnen har transportøren bedre tilgang til fagfolk, utstyr og maskiner. Det er imidlertid ikke under noen del av transporten, eller i havnene, krav til at transportøren skal ha et ”perfekt” skip. Om sjødyktighetsplikten i art. 14 er det også uttalt at; *”The carrier will, therefore, be expected to exercise only reasonable skill and care to ensure that the vessel is seaworthy”*.¹⁸⁸ Rimelige krav må imidlertid kunne stilles og et minstekrav må være at transportøren er forberedt på de utfordringer og den risiko som sjøtransport innebærer. Dette er lagt til grunn i forhold til dagens regel, i både ”Sunny Lady”¹⁸⁹ og i ”NH Høegh Heron”¹⁹⁰ og dessuten i henhold til bransjenorm. Det er krav om at transportøren må gjøre en innsats som ikke er mindre enn det en objektivt sett, kunnskapsrik og kyndig transportør ville ha gjort i tilsvarende situasjon.

Det er uttrykkelig en del av sjødyktighetsplikten at bemanningen på skipet skal være av tilstrekkelig antall og ha tilstrekkelig kunnskap. Skipet skal være *”tilstrekkelig bemannet”*, jf. § 262 annet ledd og denne ordlyden er videreført til Rotterdamreglene art. 14 b.¹⁹¹ For å ha tilstrekkelig kunnskap, må de ha opplæring og informasjon om den bestemte lasten, om den aktuelle transportreisen og om hvordan de for øvrig skal opptre under sjøreisen.

¹⁸⁶ Ziegler m.fl. (2008) s. 88.

¹⁸⁷ Thomas (2009) s. 106.

¹⁸⁸ Thomas (2009) s. 106.

¹⁸⁹ ND 1975 s. 85 eller Rt. 1975 s. 61 ”Sunny Lady” s. 91.

¹⁹⁰ ND 1976 s. 364 ”NH Høegh Heron”.

¹⁹¹ Se Rt. 1993 s. 965 (s. 968).

De som er i befatning med transporten, må ha kjennskap til de regler og forskrifter som må til for å transportere lasten uten at den kommer til skade.¹⁹² I en dom fra 2002¹⁹³ ble det lagt til grunn at transportøren ikke hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet ved utførelse av sjødyktighetsplikten, da skipet ”Liftmar” gikk ned utenfor Amerika. Retten fant det overveiende sannsynlig at malmlasten hadde et fuktighetsinnhold som var over det som var anbefalt etter BC-koden¹⁹⁴ og at lasten som følge av det, forskjøv seg og ga skipet slagside slik at det til slutt sank. Kapteinen handlet uaktsomt ved å ikke undersøke lasten nærmere og på grunn av sin manglende kunnskap om BC-koden. Retten uttalte at når internasjonale regler og forskrifter ikke er overholdt, er det en sterk presumsjon for at aktsomhetsnormen ikke var overholdt.¹⁹⁵ Når en transportør påtar seg fraktoppdrag, må denne skaffe seg de kunnskaper som kreves om lasten og det er ikke tilstrekkelig at han ”*har gjort så godt han kunne ut fra sine kunnskaper*”.¹⁹⁶

Klare indikasjoner på at aktsomhetsnormen ikke er overholdt er beruselse og sykdom hos besetningen.¹⁹⁷ I ”Faste Jarl-dommen”¹⁹⁸ ble det konstatert *usjødyktighet* og transportøren ble holdt ansvarlig, da styrmannen var beruset under sjøreisen. Det heter i dommen at kravet er at ”*mannskapet må være i stand til å gjennomføre reisen uten at skip og/eller last utsettes for større fare enn det man må regne med ved godsbeholdning til sjøs*”. Tilsvarende må nok gjelde i tilfeller hvor en av de ansatte på skipet sovner på vakt. I ”Sunnadommen”¹⁹⁹ var faktum at skipet kom ut av kurs og gikk på grunn da styrmann sovnet på

¹⁹² Jf. Thomas (2009) s. 103.

¹⁹³ ND 2002 s. 394. Saken gjelder last i bulk, men omtales likevel her for å illustrere kravet til aktsomhet hos transportøren.

¹⁹⁴ Jf. BC-koden (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes). Regler for sikker frakt av faste bulkklaster, vedtatt av IMO (International Maritime Organization).

¹⁹⁵ I dommen ble det referert fra ND 1995 s. 76 ”Åbo Ra”. Hvis slike regler ikke er kjent for skipsføreren er det en god indikasjon på at ”*godt sjømannskap*” i henhold til §131 ikke er utvist.

¹⁹⁶ ND 2002 s. 394.

¹⁹⁷ Se sjøl. kapittel 6A om pliktmessig avhold for skipsføreren.

¹⁹⁸ Rt. 1993 s. 965 (s.968).

¹⁹⁹ HR-2011-1797-A.

vakt, som eneste vakthavende ombord.²⁰⁰ Det var ikke ”tilstrekkelig bemanning” verken i forhold til antall eller aktsomhetsnivå og det utsatte lasten for ”en vesentlig forhøyet risiko”.²⁰¹

7.2.4 Sjødyktighetsplikten i forhold til skipet

Etter både sjøl. § 262 annet ledd og Rotterdamreglene art. 14 litra a er det en plikt til å holde *skipet* ”sjødyktig”. I forhold til selve skipet må transportøren se til at skroget er tett, at luker ikke er ødelagt slik at vann strømmer inn, at motoren er fri for feil, at navigasjonssystemet er i orden, at skipet er egnet for denne type transport og at skipet ellers er i tilstrekkelig god forvaring.

En viktig del av plikten, er at lasterommene er i tilstrekkelig god stand slik at lasten ikke blir skadet under transporten; lasterommene må være ”lastedyktige”.²⁰² Plikten er både i § 262 annet ledd og art. 14 c at lasterommene og kjølerommene skal kunne motta, transportere og bevare lasten, uten å volde den skade. I sjøloven er kravet at lasterommene skal være i ”forsvarlig stand”, mens i Rotterdamreglene er kravet at de skal være ”i god stand og trygge”. Omskrivingen vil sannsynligvis ikke innebære realitetsforskjeller.

Plikten i forhold til lasterommene er ofte særlig knyttet til rengjøring, selv om dette ikke er like viktig ved stykkgoods som ved bulklast. Imidlertid kan skipet ha vært brukt til bulklast tidligere og hvis skipet etter slik transport ikke er tilstrekkelig rengjort, kan lukt og væske påvirke varene på tross av at den ved stykkgoods ofte er lastet i containere.²⁰³ I tillegg til rengjøring, er det viktig at lasterommene er tilpasset den typen last som skal transporteres. De fleste skip har både fryse- og kjølerom og lasten må lastes i det rommet som gir riktig

²⁰⁰ Som for øvrig var i strid med gjeldende regler. Dommen er også omtalt i avhandlingen punkt 10.

²⁰¹ HR-2011-1797-A.

²⁰² Thomas (2009) s. 103.

²⁰³ Hvis lasten blir skadet med slikt hendelsesforløp er det et tilfellet av opprinnelig usjødyktighet og ansvaret ligger hos transportøren etter art. 17 nr. 5 litra a eller b.

temperatur for lasten. Andre varer, som for eksempel ulike matvarer, trenger lufting under sjøreisen og det må transportøren sørge for at skjer på riktig måte, under hele reisen.

Av Rotterdamreglene art. 14 litra c følger det også uttrykkelig at transportøren, i tillegg til ansvar for lasterommene, også har et ansvaret for containerne som er *”skaffet til veie av transportøren”*. Det må antas at det stilles de samme kravene til containerne som det gjør for lasterommene med hensyn til rengjøring og tilstanden ellers. Det er særlig viktig at containerne passer den typen last de skal transportere, både med hensyn til plassering, sikring, lufting og temperatur.²⁰⁴ At transportøren også i dag, etter sjøl. § 262 annet ledd, har en plikt til å sørge for at containere som blir brukt, er i tilstrekkelig stand følger av ordlyden; *”Transportøren skal sørge for..” at ”kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset”*. Det vil i tillegg følge av omsorgsplikten som transportøren har etter § 262 første ledd.

8 Ansvarsfraskrivelse ved FIO- og FIOS-klausuler

Transportørens ansvar er preseptorisk, jf. sjøl. § 254. Imidlertid har det vært hevdet at dette utgangspunktet kan fravikes hvis pliktene blir overført til lastesiden i henhold til en FIO- eller FIOS-klausul.²⁰⁵ Klausulene tas inn i fraktavtalen for at begge parter skal ha oversikt over ansvarsfordelingen og for eventuell senere bevisføring. I henhold til slike klausuler kan transportøren overføre sine plikter til å laste, losse og stue lasten. I noen tilfeller er overføring av pliktene hensiktsmessig da senderen kan ha mer inngående kunnskap og bedre tilpasset utstyr. Det er særlig aktuelt hvis det skal transporteres maskineri eller produkter som kreves kunnskap som senderen har inngående kunnskap om.

Rettstilstanden rundt ansvarsfraskrivelse ved FIO- og FIOS-klausuler er ikke avklart i norsk rett. Sjøloven forholder seg ikke uttrykkelig til klausulene og regulerer heller ikke

²⁰⁴ Thomas (2009) s. 104.

²⁰⁵ FIO; ”free-in-and-out”-klausuler gjelder lasting og lossing. FIOS; ”Free-in-and-out-stowed”-klausuler gjelder lasting, lossing og stuing. Klausulene er mest brukt i transport som ikke er linjefart. Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 298 flg.

transportørens ansvar i tilfeller hvor lasteskaden skjer under slike klausuler.²⁰⁶ En må derfor støtte seg til bestemmelsen om den preseptoriske ansvarsperioden i § 274 og avtalefrihet i § 254, for å drøfte i hvilken grad partene kan avtale ansvarsfraskrivelse ved overføring av pliktene.

I norsk rett foreligger det ingen avgjørende rettspraksis,²⁰⁷ det er lite veiledning i forarbeidene²⁰⁸ og spørsmålet er hovedsakelig berørt i juridisk litteratur. Det er lagt til grunn i teorien at FIO- og FIOS-klausuler ikke var i strid med ansvarsperioden i sjøloven av 1893 og at den heller ikke er det etter dagens regel i § 274.²⁰⁹ I sjøloven av 1893 var ansvarsperioden uttrykkelig begrenset til lasting og lossing og utenfor denne perioden var det avtalefrihet. I dag er den utvidet til å gjelde fra ”mottak” til ”utlevering” og det taler for at man ikke ønsket å innskrenke vareeiers beskyttelse, men heller utvide omfanget av transportørens ansvar.²¹⁰ I hvilken grad transportørens ansvarsperiode utvides, er ikke nødvendigvis avgjørende, da transportøren uansett ikke fraskriver seg de andre pliktene han har i ansvarsperioden.

I engelsk rett²¹¹ er det lagt til grunn at transportøren ikke fraskriver seg ansvaret for sjødyktigheten, selv om medhjelpere på lastesiden skulle ta seg av deler av de ytelsene som utgjør sjødyktighetsplikten. I tillegg til sjødyktighetsplikten har transportøren generelle omsorgs- og tilsynsplikter²¹² som ikke faller bort ved FIO- og FIOS-klausuler. Transportøren har for eksempel plikt til å se til at lastesiden håndterer lasten med aktsomhet og kan bli ansvarlig for forsømmelse av det.

²⁰⁶ Haag-Visby-reglene art 3. nr. 2 forholder seg bare til at transportøren skal utføre pliktene.

²⁰⁷ Se imidlertid ND 1992 s. 386 NH; resultatet ble ansvarsdeling da tilsynet med lastesidens stuing ikke var tilstrekkelig, skipet var usjødyktig.

²⁰⁸ Falkanger og Bull (2010) s. 298.

²⁰⁹ Selvig (1995) s. 3. Falkanger og Bull (2010) s. 299.

²¹⁰ Falkanger og Bull (2010) s. 298.

²¹¹ House of lords aksepterte en slik klausul blant annet i dommen *Renton and Co.v, Palmyra*.

²¹² For eksempel i ND 1967s. 24 NH ”Dixie” og ND 1992 s. 386 ”Garden”. Se sjøl. § 262.

Rotterdamreglene lovfester uttrykkelig at partene kan avtale at lastesiden har ansvaret for lasteskader som oppstår under en FIO- og FIOS-klausul, jf. art. 13 nr. 2. Etter bestemmelsen er det adgang for senderen og transportøren å avtale²¹³ at ”*sender, formell sender eller mottaker*” skal ”*laste, håndtere, stue og losse godset*”. Etter art. 17 nr. 3 litra i er transportøren fri fra ansvar og omkostninger ved slike klausuler. Bestemmelsen klargjør rettstilstanden nasjonalt og internasjonalt, som til nå har vært nokså uklar.²¹⁴ I forhold til den preseptoriske ansvarsperioden i art. 12²¹⁵ har UNCITRAL presisert at bestemmelsen ikke innskrenker ansvarsperioden.²¹⁶ FIO og FIOS-klausulene innskrenker derfor ikke transportørens generelle plikter etter art. 13, sjødyktighetsplikten etter art. 14 og andre tilsyn- og omsorgsplikter.²¹⁷

For at FIO-klausuler skal være hensiktsmessige, må det være lastesiden som *faktisk* tar seg av lasting og lossingen etter avtalen. For at transportøren skal bli ansvarsfri i henhold til art. 17 nr. 3 litra i forutsettes det at det ikke er senderen eller utførende part som utfører plikten på vegne av lastesiden.²¹⁸ Hvis det i realiteten er transportøren som tar seg av pliktene og klausulen bare brukes som en kontrakt om ansvarsfrihet, kan utviklingen bli uheldig og det kan bli fare for omgåelse.

²¹³ Må være skriftlig avtalt, jf. art. 1.23 jf. art 3. Lorenzon m.fl (2009) s. 36.

²¹⁴ Ziegler m.fl. (2008) s. 84.

²¹⁵ Ziegler m.fl. (2008) s. 85.

²¹⁶ A/CN.9/645 para 47. En FIO-klausul kan heller ikke innskrenke transportørens plikter i den grad det strider mot art. 79. Thomas (2009) s. 93.

²¹⁷ A/CN.9/645 para 47. Ved bruk av FIO-klasuler i dag har også transportøren en tilsyn- og omsorgsplikt. Jf. ND 1992 s. 386. Thomas (2009) s. 95.

²¹⁸ Se art. 17 nr.3 litra I; ”*på vegne av senderen, den formelle senderen eller mottakeren*”.

9 Ansvar

9.1 Ansvarsgrunnlaget

Dagens hovedregel om transportørens ansvar for lasteskade, er lovfestet i sjøl. § 275 først ledd; *”Transportøren er ansvarlig”... ”med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for”*.

Bestemmelsen gir et presumsjonsansvar hvor det er opp til transportøren å bevise at lasteskaden ikke skyldtes feil eller forsømmelse av noen transportøren svarer for, altså et culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde.²¹⁹

Transportøren har bevisbyrden²²⁰ i § 275 og må *”godtgjøre”* at tilstrekkelig aktsomhet er utvist av han selv og hans medhjelpere. I *”Pergamos-saken”*²²¹ ble det lagt til grunn at ordet *”godtgjøre”* etter en naturlig språklig forståelse krever noe mer enn at det er *”sannsynlig”*, eller at det *”må antas”* eller er *”trolig”* at transportøren opptrådte forsvarlig. Det ble videre uttalt at det *”må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar.”*²²² Nøyaktig hvor stor sannsynlighet som kreves, vil variere fra sak til sak og må avgjøres etter en konkret skjønnsmessig vurdering. Ansvar etter § 275 er nokså strengt, da transportøren er ansvarlig for skade hvis han *ikke* klarer å bevise at andre er å bebreide for den. I praksis kan konsekvensen av det være at transportøren bli ansvarlig uten skyld, som ved et objektivt ansvar.

Det kan være hensiktsmessig at det er transportøren som har bevisbyrden, da denne er nærmest til å ha oversikt over hendelsesforløpet og saken for øvrig.²²³ I praksis må transportøren først bevise når og hvordan skaden inntraff, og senere bevise at det ikke

²¹⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 35.

²²⁰ Transportøren har bevisbyrden, men det forutsetter bevismulighet, er det fastslått i rettspraksis. Har skipet sunket og en ikke finner det igjen, må retten legge til grunn transportørens ord om at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse. Falkanger og Bull (2010) s. 261. Se om medhjelpere i avhandlingen punkt 4.2.

²²¹ ND 2003 s. 374.

²²² ND 2003 s. 374. (s. 381).

²²³ Uttalt i ND 2003 s. 374.

skyldtes forsømmelser og feil på transportørsiden.²²⁴ At lasten faktisk er skadet, konstateres ved å sammenligne varebeskrivelsen i konnossementet med varenes utleveringstilstand i mottakshavnen. Hvis det ikke står spesifikt i konnossementet hvilken tilstand varen skal være i, må det ses hen til rimelighet. En last med kobberplater må antas å ikke skulle være rusten.

I Rotterdamreglene er transportørens ansvar regulert i art. 17 og den skiller seg fra dagens regel i § 275 første ledd på mange måter, spesielt på grunn av dens vekslende bevisbyrde.²²⁵

I art. 17 nr. 1 er det saksøker som har bevisbyrden og må ”godtgjøre”²²⁶ at lasteskaden eller ”hendelsen eller omstendigheten som forårsaket eller bidro til” lasteskaden, skjedde i transportørens ansvarsperiode.²²⁷ Denne regelen tilsvare § 275 1. ledd 1. punktum, selv om det ikke uttrykkelig sies i § 275 at lastesiden har bevisbyrden for at skaden skjedde i transportørens ansvarsperioden.²²⁸ Bevisføring er her utelukkende knyttet til *tidspunktet* for lasteskaden, uavhengig av om transportøren er skyldig i feil eller forsømmelser.

Transportørens første mulighet i art. 17 til å fritta seg fra ansvar, ligger i nr. 2 art. 17. Hvis saksøker fører tilstrekkelig bevis for at skaden skjedde i transportørens ansvarsperiode i nr. 1, kan transportøren likevel bli ansvarsfri hvis han beviser at ikke han selv eller noen han svarer for, etter art. 18, er skyld i ”årsaken, eller en av årsakene” til lasteskaden ved feil eller forsømmelse.²²⁹ Bestemmelsen tilsvare presumsjonsansvaret i sjøl. § 275 1. ledd 2.

²²⁴ Falkanger og Bull (2010) s. 263.

²²⁵ Utformingen av ansvarsregelen og unntakskatalogen i art. 17 var betydelig omdiskutert i forarbeidene til konvensjonen, A/CN.9/621 para 63-74.

²²⁶ En må legge til grunn at beviskravet her er det samme som i § 275.

²²⁷ Jf. Ansvarsperioden i henhold til art 12.

²²⁸ Jf. Sjølovkomiteen: ”Ansvarsregler” (2011) s. 1.

²²⁹ Det henvises i den forbindelse til avhandlingen punkt 4.2.3 flg. hvor det gis en fremstilling av de transportøren svarer for etter art. 18. Jf. Lorenzon m.fl. (2009) s. 47.

punktum.²³⁰ Det ligger krav til årsakssammenheng mellom lasteskaden og uaktsomhet, i både dagens regel og i art. 17 nr. 2, jf. ordet ”*skyldes*” i begge bestemmelser.

Transportøren har også mulighet til å gå fri fra ansvar i art. 17 nr. 3.²³¹ Selv om ikke bestemmelsen er utformet som et tradisjonelt unntak fra ansvar, er den likevel betegnet som en ”unntaks-katalog”. Katalogen ble introdusert i Haag-Visby-reglene art. IV nr. 2 og den har i all sin ”levetid” vært gjenstand for debatt. Under arbeidet med Hamburgreglene²³² ble katalogen derfor ikke tatt med, og i 1994 ble sjøloven endret slik at katalogen ble fjernet til fordel for en culperegulering med omvendt bevisbyrde, jf. § 275 første ledd. Det er fordeler og ulemper med katalogen, men UNCITRAL valgte å videreføre den til Rotterdamreglene.²³³

Transportøren kan bli ansvarsfri hvis han beviser at lasteskadens årsak skyldes en eller flere av hendelsene som er oppstilt i unntaks-katalogen i art. 17 nr. 3 litra a til o.²³⁴ Hendelsene gir grunnlag for transportørens disculpering. For å unngå ansvar, må transportøren godtgjøre ”*at en eller flere av følgende hendelser eller omstendigheter helt eller delvis forårsaket skaden*”. Felles for hendelsene er at transportøren ikke kan bebreides og at lasteskaden ikke skyldes hans feil eller forsømmelser. Brann er en av hendelsene som kan begrunne transportørens ansvarsfrihet for lasteskade. Unntak ved brann behandles i avhandlingen punkt 9.2.3.²³⁵

²³⁰ Jf. Sjølovkomiteen: ”Ansvarsregler” (2011) s. 1.

²³¹ Ordlyen; ”*transportøren fritas også.*” og ”*istedenfor å bevise uskyld som omhandlet i nr. 2*” referer til at nr. 3 er et alternativ til nr. 2 i art. 17.

²³² Se Hamburgreglene art 5.

²³³ Se Sturley m.fl. (2010) s. 94.

²³⁴ Selv om det kan virke som om det er flere unntak fra ansvar under Rotterdamreglene, vil transportøren også under sjøloven bli fri fra ansvar ved hendelser som i unntakskatalogen.

²³⁵ Av hensyn til avhandlingens avgrensede tema skal det ikke gis en mer inngående fresmtilling av de ulike hendelsene i unntaks-katalogen, som kan begrunne transportørens ansvarsfrihet.

Art. 17 tar høyde for at lasteskaden kan være forårsaket av flere samvirkende skadeårsaker.²³⁶ Enten kan det være flere av hendelsene i art. 17 nr. 3 litra a til o eller det kan være andre årsaker som ikke er oppstilt der. Transportøren er bare ansvarlig for den delen av skaden han er årsak til, jf. art. 17 nr. 6, som har sin parallell i sjøl. § 275 tredje ledd. Et eksempel kan belyse hvordan denne bestemmelsen kan anvendes i en konkret sak; Et skip på vei til USA kommer ut for en tropisk storm og lasten skades som følge av dens kraft. Transportøren kan bli ansvarsfri ved å bevise at lasten ble skadet som følge av ”sjøens farer”, jf. art. 17 nr. 3 b. Det viser seg imidlertid at skipet kunne unngått deler av stormen hvis skipsføreren hadde navigert riktig og lasten ville da ikke blitt skadet. I henholdt til nr. 6 i art. 17 blir transportøren bare ansvarlig for den delen av skaden som kan føres tilbake til feilnavigering,²³⁷ samtidig som han blir fritatt for den skaden som stormen forårsaket. For at bestemmelsen skal komme til anvendelse, må det først fastslås at det er flere årsaker til skade på godset og om transportøren er ansvarlig for disse.

Hvis transportøren har bevist at hendelser i art. 17 nr. 3 litra a til o er årsak til skaden, kan han likevel bli ansvarlig for lasteskaden etter nr. 4 litra a eller b og nr. 5 litra a og b.²³⁸ Art. 17 nr. 5 hjemler ansvar ved forsømmelse av sjødyktighetsplikten og dette temaet utskytes til punkt 10 i avhandlingen.

Etter nr. 4 litra a blir transportøren ansvarlig hvis lastesiden beviser at årsaken til skaden, som er bevist av transportøren å være en av hendelsene i katalogen, er forårsaket av uaktsomhet hos transportøren eller noen han svarer for etter art. 18.²³⁹ Et alternativ til dette ligger i litra b, der det er opp til lastesiden å bevise at en hendelse, som ikke er oppstilt i

²³⁶ Se ordlyden; ”hendelsen eller omstendigheten som forårsaket eller bidro til” jf. art. 17 nr. 1 og ” en eller flere av følgende hendelser eller omstendigheter helt eller delvis forårsaket skaden, tapet eller forsinkelsen”. Jf. art. 17 nr. 3.

²³⁷ Etter sjøl. begrunner feilnavigering unntak fra ansvar. Derfor ville transportøren være fullt og helt ansvarsfri i dette eksempelet hvis sjøloven lå til grunn for avgjørelsen. Dette er nærmere behandlet i avhandlingen punkt 9.2.2.

²³⁸ Art. 17 nr. 5 skal behandles i avhandlingen punkt 10 om usjødyktighet.

²³⁹ Se om de transportøren svarer for i avhandlingen punkt 4.2.

katalogen, ”*har bidratt*” til lasteskaden. Transportøren blir ansvarlig hvis han ikke klarer å bevise at hendelsen ikke skyldtes hans feil eller forsømmelse.²⁴⁰ Litra b henviser til hendelser utenfor katalogen og må nok forstås dithen at unntakskatalogen ikke er uttømmende, men at transportøren også kan vise til andre hendelser som kan fri han fra ansvar.²⁴¹ Regelen ligger tett opp til regelen i art. 17 nr. 2, men skiller seg fra den ved at begge parter har sin del av bevisbyrden i nr. 4 b.

Art. 17 er kompleks og detaljert i forhold til dagens regel i § 275. I praksis vil nok ikke ansvarsfordelingen i praksis bli veldig forskjellig da vurderingstemaet, uansett utforming av bestemmelsen, er om transportøren kan bebreides for lasteskaden. Den endringen som sannsynligvis kommer til å få størst konsekvenser i praksis, er at unntak for nautisk feil ikke er tatt med i unntakskatalogen.

9.2 Unntak fra ansvar ved nautisk feil og brann

9.2.1 Problemstillingen

Hvis lasteskaden skyldes feil eller forsømmelse hos noen transportøren svarer for, kan han likevel bli ansvarsfri hvis årsaken til skaden er nautisk feil eller brann, jf. sjøl. § 276 første ledd nr. 1 og 2.²⁴² Rotterdamreglene innebærer betydelig endringer i så henseende, ved at unntak for nautisk feil er fjernet og at brannunntaket er modifisert.

9.2.2 Nautisk feil

Etter sjøloven § 276 nr. 1 blir transportøren ansvarsfri ved lasteskade som skyldes såkalte *nautiske feil*. Under nautisk feil hører de tilfeller hvor lasteskaden skyldes ”*feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet*”.²⁴³ I slike tilfeller blir

²⁴⁰ Eller noen han svarer for etter art. 18.

²⁴¹ Sjølovkomiteen: ”Ansvarsregler” s. 2.

²⁴² Unntakene blir behandlet i avhandlingen punkt. 9.2.2 og 9.2.3.

²⁴³ Sjøl. § 276 nr. 1. Jf. Haag-Visby-reglene artikkel IV nr. 2 litra a.

transportøren ansvarsfri så lenge det ikke er forårsaket av transportøren selv, såkalte *egenfeil*. Dette går uttrykkelig frem av ordlyden om unntaket for brann²⁴⁴ og det samme må antas å gjelde for unntak ved nautisk feil.²⁴⁵ De feil som karakteriseres som transportørens egenfeil er de feil eller forsømmelser som transportørens nærmeste medarbeidere begår. Dette omfatter administrerende direktør, transportørens ledelse, styre og øvrige aktører med særlig beslutningsmyndighet. At det også omfatter feil eller forsømmelser hos teknisk inspektør, er lagt til grunn i ”Sunna-saken”²⁴⁶ hvor inspektøren skulle sørge for etterlevelse av skipssikkerheten.²⁴⁷

De handlinger eller unnlatelser som ligger i ”*navigering*”, vil typisk være valg og beregning av kurs, bruk av signaler, lanterner og navigasjonsutstyr, samt beregning av kurs i forhold til andre skips signaler, faste merker og fyrtårn.²⁴⁸ Unntaket ”*behandling av skipet*” gjelder bemanning og utrustning av skipet, samt tiltak i forbindelse med skipets generelle tilstand.

Siden det i praksis er fører av skipet og ikke transportøren som tar seg av den fysiske navigeringen og behandlingen av skipet, er det krav om at skipsføreren i henhold til sjøl. § 132 ser til at det utføres ”*i samsvar med godt sjømannskap*”. Hvis skipsføreren forsømmer denne plikten, kan det komme inn under unntaket for nautisk feil, så lenge det ikke konstaterer opprinnelig usjødyktighet.²⁴⁹

En må sondre mellom lasteskade som føres tilbake til feil i behandling av *skipet* og feil i behandling av *lasten*, for å kunne avgjøre om unntaket for nautisk feil får anvendelse i en konkret sak. Det kan undertiden være vanskelig å vurdere om unntaket får anvendelse hvis

²⁴⁴ Jf. ”Høegh Heron”-dommen (Rt. 1976 s. 1002).

²⁴⁵ Falkanger og Bull (2010) s. 262 og 267.

²⁴⁶ HR-2011-1797-A. Det utpekt en teknisk inspektør i henhold av ISM-koden regel 4, denne ble identifisert med transportøren.

²⁴⁷ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 268 og 270.

²⁴⁸ Falkanger og Bull (2010) s. 268.

²⁴⁹ Slik som var tilfellet i Sunna-dommen (HR-2011-1797-A).

en ikke kan føre handlingen tilbake til behandling av verken skipet eller lasten. Et holdepunkt kan være å se på i hvilken interesse handlingen ble utført, noe retten blant annet la til grunn i ”Sunny-Lady”-dommen²⁵⁰. I den saken var faktum at tømmermannen satte vannslangen i feil rør, slik at lasterommet ble fylt med vann og lasten dermed skadet. Dette ble bedømt som feil i behandlingen av skipet og ikke lasten. Det ble ansett at vannslangen ble brukt i skipets interesse og derfor var det også feil i behandling av skipet. Unntaket for nautisk feil fikk derfor anvendelse på tilfellet. I slike saker må en imidlertid være oppmerksom på at feilen kan ha vært til stede ved reises begynnelse og at det dermed kan være et tilfelle av opprinnelig usjødyktighet.²⁵¹ Opprinnelig usjødyktighet gjør at transportøren likevel blir ansvarlig på grunn av feil hos sine ansatte, fordi han ikke har overholdt sin aktsomhetsplikt med hensyn til sjødyktighet.

Regelen om ansvarsfrihet ved nautisk feil oppsto ved utarbeidelse av ”bill of lading”-klausuler på 1800-tallet, videreført i US Harter Act fra 1893 og i Haag-Visby-reglene.²⁵² Unntaket har fått en del kritikk og ved utarbeidelsen av Hamburgreglene ble det ikke tatt med.²⁵³ Da sjøloven ble revidert til å være mest mulig i samsvar med Hamburgreglene, kunne unntaket imidlertid ikke tas ut av sjøloven, da dette hadde tvunget Norge til å si opp sin konvensjonsbinding til Haag-Visby-reglene.

Da Rotterdamreglene skulle utarbeides, ble navigasjonsunntaket eliminert.²⁵⁴ Under UNCITRAL's arbeid med konvensjonen, var et av de overordnede hensynene å skape balanse mellom lastesiden og transportøren og unntaket ble av den grunn ikke med i art. 17 nr. 3.²⁵⁵ Nautisk feil i form av navigeringsfeil er dessuten mindre aktuelt på grunn av dagens moderne navigeringssystemer. At dette unntaket tas bort, vil tynge transportørens

²⁵⁰ ND 1975 s. 85 og Rt. 1975 s. 65. Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 268.

²⁵¹ Se om dette i avhandlingen punkt 10.

²⁵² Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 254. Haag-Visby-reglene art. IV nr. 2.

²⁵³ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 255. I Hamburgreglene ble brannunntaket sterkt modifisert. Jf. NOU 1993: 36 s. 35. Falkanger og Bull (2010) s. 256 og 267.

²⁵⁴ Jf. Sturley m.fl. (2010) s. 105.

²⁵⁵ Jf. A/CN.9/621 para 68.

ansvar. I praksis skjer mange lasteskader på grunn av hendelser som faller inn under kategorien nautisk feil. Transportøren kan imidlertid bli ansvarsfri ved å bevise at andre hendelser i unntakskatalogen er årsak til lasteskaden, men i så måte tynges også transportørens ansvar ved at han uansett ikke bli ansvarsfri hvis saksøker beviser at noen han svarer for er årsak til skaden, jf. art. 17 nr. 4.

Det blir imidlertid en betraktelig enklere vurdering i saker om lasteskader, når unntak for nautisk feil er tatt bort. De vanskelige sontringene mellom feil i behandling av *lasten* og feil i behandling av *skipet*, blir ikke lenger aktuelle. Vurderingstemaet blir om transportøren har utvist tilstrekkelig aktsomhet ved å sørge for sjødyktigheten i henhold til art. 14 jf. art. 17 nr. 5.

Rettstilstanden under Rotterdamreglene blir tilsvarende det vi har hatt for innenriksfart i Norge i henhold til unntaket i sjøl. § 276 tredje ledd. For internasjonal transport vil imidlertid sjøloven måtte endres i overensstemmelse med Rotterdamreglene, som innebærer at navigasjonsunntaket må fjernes.

9.2.3 Brann

Både i sjøloven og i Rotterdamreglene er det unntak fra ansvar, for transportøren, hvis lasteskaden er forårsaket av brann. I Rotterdamreglene er imidlertid unntaket noe modifisert ved at det bare er unntak for brann "*om bord*" på skipet som begrunner ansvarsfrihet. Av sjøl. § 276 første ledd nr. 2 fremgår det at transportøren ikke er ansvarlig for lasteskaden hvis han godtgjør at skaden skyldtes "*brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv*".

Etter rettspraksis²⁵⁶ er glødning omfattet av brannunntaket og tilsvarende gjelder tap ved røyk eller vannskader i forbindelse med slukningsarbeid. Unntaket spesifiserer ikke hvor

²⁵⁶ Jf. ND 1955 s. 549 "Svea" og ND 1963 s. 108 DH "Oklahoma". I ND 1950 s. 617 "Trinidad"-saken sa Oslo byrett imidlertid nei til at glødning var brann.

og når brannen skal oppstå for å gå inn under unntaket. Det må derfor legges til grunn at unntaket i utgangspunktet gjelder lasteskade på grunn av brann som oppstår når som helst i løpet av ansvarsperioden til transportøren.²⁵⁷

Transportøren er ikke ansvarlig for brann som ”ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv”.²⁵⁸ Brann som skyldes transportørens *egenfeil* blir han derfor ansvarlig for. Egenfeil i forbindelse med brannunntaket tilsvarer det som er gjeldende for unntaket for nautisk feil.²⁵⁹ Det vil imidlertid være svært få tilfeller i praksis hvor de arbeidere som omfattes av transportørens egenfeil, forårsaker en brann ombord på skipet eller i havn, da de i transportørens ledelse sjelden opptrer i forbindelse med den fysiske utførelsen av sjøtransporten. Lasteskaden kan imidlertid kunne føres tilbake til noen i transportørens ledelse, hvis en av disse ikke utviser tilstrekkelig aktsomhet ved utvelgelse av medhjelpere til å utføre sjøtransporten, og denne medhjelperen forårsaker brannen. Det kan også bli transportørens ansvar hvis årsaken til lasteskaden ligger i at ledelsen ikke har utarbeidet tilstrekkelige brannsikkerhetsforskrifter.²⁶⁰

Det mest praktiske er at andre enn ”transportøren selv” forårsaker brannen og disse blir transportøren ansvarsfri for, hvis deres feil eller forsømmelse er kilden til brann. Unntaket får anvendelse på lasteskade som for eksempel er forårsaket ved uaktsomhet ved røyking av lastearbeider eller mannskap. I slike tilfeller blir *ikke* transportøren ansvarlig. Det er en vid adgang for transportøren til å bli unntaksfri ved brann og det beskytter transportøren i betydelig grad mot forsømmelser fra sine medhjelpere.

²⁵⁷ Ansvarsperioden etter § 274. Se avhandlingen punkt 6.1.

²⁵⁸ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 270.

²⁵⁹ Se derfor avhandlingen punkt 9.2.2 om egenfeil ved nautisk feil.

²⁶⁰ Jf. Falkanger og Bull (2010) s. 270 og HR-2011-1797-A.

Ansvarsfrihet ved brann er tatt med i unntakskatalogen i Rotterdamreglene art. 17 nr. 3.²⁶¹ Det er ikke utformet som et tradisjonelt brannunntak, som i sjøloven, men et grunnlag for transportørens exculpering, jf. art. 17 nr. 3 f. Transportøren må bevise at lasteskaden skyldtes brann. Hvis saksøkeren ikke klarer å bevise at transportøren eller de han svarer for etter art. 18,²⁶² forårsaket brannen jf. 17 nr. 4 a,²⁶³ blir transportøren ansvarsfri.

Unntaket er imidlertid modifisert ved at det bare gjelder brann "*om bord*" på skipet, altså begrenset til sjøtransporten.²⁶⁴ Brann som skjer på andre deler av den multimodale transporten, blir derfor transportøren ikke ansvarsfri for etter Rotterdamreglene. I realiteten vil unntaket kanskje ikke ramme så ulikt, da brannunntaket etter sjøloven naturligvis bare gjelder sjøreisen; i havn og på skipet.²⁶⁵ Uttrykket "*om bord*" i Rotterdamreglene betyr etter en naturlig språklig betydning, brann på skipet. Om det også gjelder brann som sprer seg fra skipet og til for eksempel last som ligger nær skipet i havn, vil vise seg hvis Rotterdamreglene får anvendelse.

Ved brann må man ha for øyet at den kan ha oppstått som følge av usjødyktighet, for eksempel hvis en ledning er ødelagt allerede før avgang i lastehavnen, og denne senere forårsaker brann med lasteskade tilfølge. Ved forsømmelse av plikten til å holde skipet sjødyktig, blir transportøren likevel ansvarlig for lasteskaden, jf. art. 17 nr. 5 litra a og b.

²⁶¹ Det var lenge vurdert om unntaket skulle være med i Rotterdamreglene, men for noen av interessentene på transportør-siden var unntaket så viktig at UNCITRAL valgte å ta det med. Ziegler m.fl. (2008) s. 104.

²⁶² Den "*maritim utførende part*" kan bli ansvarlig på eget grunnlag og lastesiden kan rette direktekrav mot denne, hvis vilkårene i art 19 og art. 20 foreligger. Se avhandlingen punkt 4.2.4.

²⁶³ Jf. art.17 nr. 2.

²⁶⁴ I den engelske konvensjonsteksten; "*fire on the ship*".

²⁶⁵ Dette følger av sjølovens anvendelsesområde.

10 Ansvar ved usjødyktighet

Etter både sjøloven og Rotterdamreglene kan transportørens forsømmelser ved utførelsen av sjødyktighetsplikten begrunne at denne blir ansvarlig for lasteskader, jf. sjøl. § 262 annet ledd og Rotterdamreglene art. 17 nr. 5 litra a og b. Transportøren blir da ansvarlig selv om unntak fra ansvar får anvendelse. I sjøloven blir transportøren ansvarlig på tross av at nautisk feil og brann er årsak til lasteskaden og i Rotterdamreglene blir transportøren ansvarlig på tross av unntakene i art. 17 nr. 3. I dagens regel om ansvar for usjødyktighet er ansvaret, som plikten, begrenset til sjødyktighet som var tilstede før sjøreisen - *opprinnelig usjødyktighet*. I Rotterdamreglene er sjødyktighetsplikten spesifisert og utvidet til også å gjelde under sjøreisen.²⁶⁶ Tradisjonelt har ansvaret ved opprinnelig usjødyktighet vært en viktig del av ansvars plasseringen for lasteskade.²⁶⁷

Etter sjøl. § 276 annet ledd går det frem at transportøren er *”ansvarlig for tap som følge av sjødyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse.”*

For å avgjøre om transportøren kan bli ansvarlig for opprinnelig usjødyktighet, må denne bestemmelsen ses i sammenheng med sjødyktighetsplikten i § 262 annet ledd.²⁶⁸

Opprinnelig usjødyktighet konstateres hvis sjødyktighetsplikten ikke var tilstrekkelig utført før sjøreisen. Det er imidlertid godtatt i rettspraksis etter dagens sjølov at det ikke anses som opprinnelig usjødyktighet hvis det er sannsynlig at transportøren kan avhjelpe feilen i løpet av sjøreisen. I ”Sunna-dommen”²⁶⁹ gikk ikke retten særlig inn på spørsmålet, da det uansett ikke var *”opplyst noe som gjorde det sannsynlig at kapteinen under reisen ville legge om sin praksis*. I ”Pagensand-saken”²⁷⁰ ble det imidlertid vektlagt. Feilen ved et peilerør, slik at vann kom inn, kunne ikke avhjelpes i løpet av sjøreisen. Transportøren ble

²⁶⁶ Se om dette i avhandlingen punkt 7.2.

²⁶⁷ Se bl.a ND 1956 s. 175 SH ”Pagensand-saken” og ND 1997 s. 302 NH ”Lys-Line-saken”.

²⁶⁸ Det kan i stor grad henvises til avhandlingen punkt 7.3.

²⁶⁹ HR-2011-1797-A.

²⁷⁰ ND 1956 s. 175 SH.

ansvarlig for lasteskaden på grunnlag av opprinnelig usjødyktighet. I ”Urd II-saken”²⁷¹ kunne feilen ved at lukene ikke ble rettmessig lukket før reisen, avhjelpes i løpet av sjøreisen. Det var vanlig prosedyre å ikke lukke lukene før man kom ut i åpent farvann og transportøren ble derfor ansvarsfri.

Dagens regel om opprinnelig usjødyktighet videreføres i all hovedsak i Rotterdamreglene art. 17 nr. 5 a. Imidlertid skiller Rotterdamreglene seg fra dagens regel ved at den også gjelder under sjøreisen. Plikten er også utvidet ved at den uttrykkelig gjelder for containere som transportøren har skaffet. Ansvarer ved usjødyktighet er derfor av betydelig større omfang enn etter sjøloven i dag.

Art. 17 nr. 5 har, som ellers i art. 17, en vekslende bevisbyrde. I nr. 5 litra a er det saksøker som må bevise at usjødyktighet var årsak til skaden, mens i litra b er det transportøren som må forsvare seg ved å bevise at det ikke var tilfellet. At saksøker har nok informasjon om transportørens rutiner i forbindelse med utførelsen av sjødyktighetsplikten, virker noe usannsynlig og dette vil nok gjøre at det blir vanskeligere å få transportøren ansvarlig. Litra a skiller seg imidlertid fra litra b ved at det ikke er uttrykkelig krav til at saksøker må bevise at ”*tilbørlig omhu*” er utvist.

For at det skal konstateres opprinnelig usjødyktighet, må det være årsakssammenheng mellom usjødyktigheten og skade på godset.²⁷² Det er nok i følge ordlyden at skaden ”*skyldes, eller sannsynligvis skyldes*” at skipet var usjødyktig, jf. art 17 nr. 5 a. Hvor stor grad av sannsynlighet som kreves, er vanskelig å fastslå nøyaktig, da vurderingen blir skjønnsmessig og det ikke er noe annet enn konvensjonsteksten å ta utgangspunkt i. Hvis man ser på sammenhengen i bestemmelsen, kan man anta at ”*sannsynligvis*” betyr mindre grad av sikkerhet enn ”*skyldes*”. Ut fra en naturlig forståelse av ordet ”*sannsynligvis*”, betyr det at det må være mer sannsynlig at skaden skyldes usjødyktighet enn at den *ikke* gjorde det; *sannsynlighetsovervekt*. I arbeidet med Rotterdamreglene var det UNCITRAL's

²⁷¹ ND 1971 s. 184 ”Urd-dommen”. Samme resultat ble det i ND 1987 s. 229 Eidsivating ”Ulla Dorte”.

²⁷² Jf. Sturley m.fl. (2010) s. 113.

formål å utarbeide en lavere bevisstandard for usjødyktighet.²⁷³ Det presiseres at ”*sannsynligvis*” bare er en standard i forhold til om skaden *skyldes* usjødyktighet. Saksøker må derfor i like stor grad ”*godtgjøre*” at usjødyktighet er tilfellet og krav til bevis i forhold til det, er derfor de samme som ”*godtgjøre*” ellers i art. 17.

At unntakene for nautisk feil er fjernet i Rotterdamreglene, har stor betydning for ansvaret for usjødyktighet. Unntaket skaper særlig vanskelige vurderinger, da det må sondres mellom feil i behandling av skipet og feil i behandling av lasten. Sistnevnte begrunner ansvar for transportøren, mens feil i behandling av skipet er ansvarsfritt fordi det går under unntaket for nautisk feil.²⁷⁴ Når sontringen ikke lenger er nødvendig, blir det heller en vurdering av om transportøren har opptrådt tilstrekkelig aktsomt ved å sørge for sjødyktighet gjennom hele sjøreisen. Sjødyktighetsplikten omfatter både behandling av skipet og lasten. De ulike pliktene faller således under ett ansvar i Rotterdamreglene.

Ut fra faktum i ”Sunna-dommen”²⁷⁵ kan en tenke seg hvordan denne endringen vil få konsekvenser i praksis. Det ble konstatert opprinnelig usjødyktighet etter at styrmannen sovnet på vakt og skipet gikk på grunn. I utgangspunktet gikk tilfellet under unntaket for nautisk feil, men retten konstaterte manglende aktsomhet i forhold til sjødyktigheten og transportøren ble derfor ansvarlig. De disposisjoner som ble gjort med hensyn til bemanning, ble gjort allerede før skipet seilte og skipet var derfor opprinnelig usjødyktig. Saken ville fått samme resultat etter Rotterdamreglene, men nautisk feil ville ikke vært aktuelt som unntak fra ansvar og vurderingene ville knyttes til om transportøren var tilstrekkelig aktsom før og under sjøreisen.

Saksøker har mulighet til å påberope usjødyktighet i større grad i Rotterdamreglene enn under sjøloven da plikten gjelder gjennom hele sjøtransporten. Likevel er det vanskelig å se

²⁷³ Jf. Sturley m.fl. (2010) s. 114.

²⁷⁴ Unntak fra ansvar hvis lasteskaden kan føres tilbake til feil navigasjon eller feil i behandlingen av skipet. Sjøl. § 276 nr. 1.

²⁷⁵ HR-2011-1797-A.

hvor store forskjellene blir i praksis og for resultatet i konkrete saker om lasteskader, da transportøren også etter sjøloven har plikt til å ta vare på godset under sjøreisen.

11 Avsluttende bemerkninger

Reglene om transportørens plikter og ansvar etter Rotterdamreglene innebærer endringer for transportøren som kan virke tyngende. De viktigste endringene i den sammenheng, er fjerning av unntak ved nautisk feil og utvidelse av sjødyktighetsplikten. På den annen side har transportøren også i dag, gjennom hele sin ansvarsperiode en kontinuerlig aktsomhetsplikt i forhold til både lasten, skipet og besetningen som tar seg av sjøtransporten. Dette er ikke formulert som en sjødyktighetsplikt, men som en generell plikt til å ta vare på godset og vareeierens interesser.

I praksis vil fjerning av unntaket ved nautisk feil få stor betydning ved at det virker klargjørende. Rettens avgjørelser i slike saker vil etter Rotterdamreglene konsentrere seg om en vurdering av om transportøren har utvist tilstrekkelig aktsomhet i forhold til sjødyktighetsplikten. Det kan igjen virke prosessbesparende. For øvrig har ikke hensynet til regelforenkling vært fremtredende i arbeidet med reglene og særlig bevisbyrderegelen i art. 17 bidrar til en komplisert regulering av ansvar for lasteskade.²⁷⁶ På den annen side følger bestemmelsen den naturlige gangen i en konkret sak, noe som kan bidra til at reglene er enklere å anvende i praksis.

Hvilke konsekvenser Rotterdamreglene vil få for transportøren og vareeiersiden, vil vise seg hvis og når eventuelt reglene en gang i fremtiden får anvendelse. Rotterdamreglene skaper et mer enhetlig regelsett for transportretten, hvis *mange nok* land ratifiserer den. Det er også av betydning *hvilke* land som ratifiserer den og hvilken posisjon de har i transportmarkedet. En full harmonisering av transportreglene blir det imidlertid ikke før man har en verdensomspennende og fullstendig konvensjon om uniforme lover, eller som

²⁷⁶ Jf. Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" (2011) s. 11.

UNCITRAL uttrykte det et "*universally acceptable harmonizing instrument*".²⁷⁷

Hvis det skulle vise seg at Rotterdamreglene ikke får anvendelse, er arbeidet som er gjort så langt uansett verdifullt. Landene som har vært involvert i prosessen, har fått fokus på de hensynene og formålene som ligger bak Rotterdamreglene og det har kommet frem mange hensiktsmessige løsninger, som kan være gode eksempler for ettertiden.

²⁷⁷ Jf. Sjølovkomiteen "Generelle motiver" (2011) s. 10.

12 Litteraturliste

12.1 Kommentar

I litteraturlisten gjøres det rede for de kilder som det er henvist til i teksten og de som er brukt som bakgrunnskunnskap for avhandlingen.

12.2 Bøker

- Mestad (1991) *Om Force Majeure og risikofordeling i kontrakt.* Ola Mestad. Oslo, 1991. ISBN: 82-00-21263-7
- Honka (1997) *New Carriage of Goods by Sea, The Nordic approach including comparisons with some other jurisdictions.* Hannu Honka. Åbo, 1997. ISBN: 952-12-0042-1
- Haagstrøm (2004) *Obligasjonsrett.* Viggo Haagstrøm. Oslo, 3. Opplag. ISBN: 82-518-4023-6
- Force m.fl. (2006) *Admiralty and Maritime Law.* Robert Force, A. N, Yiannopoulos, Martin Davies. Washington D.C, 2006.
- Ziegler m.fl. (2008) *The Rotterdam Rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.* Alexander von Ziegler, Johan Schelin & Stefano Zunarelli. Nederland, 2008.

- Thomas (2009) *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*. Redaktør; Professor D Rhidian Thomas. England, 2009.
- Lorenzon m.fl (2009) *The Rotterdam Rules – A practical Annotation*. Batz Debattista Lorentzon, Serdy Staniland Tsimplis. London, 2009.
- Thomas (2010) *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*. Redaktør: Professor D. Rhidian Thomas. London, 2010.
- Falkanger & Bull (2010) Thor Falkanger og Hans Jacob Bull. *Sjørett* 7. utg. Oslo, 2010.
- Sturley m.fl. (2010) *The Rotterdam Rules*. Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita & Gertjan van der Ziel. London, 2010.
- Haxthow (2007) *Sjølovene*. Viktor Haxthow, revidert av Jan E. Holvik. 26. Utgave. Oslo, 2001.
- Kopperud (1983) *Om sjøforklaringer, sjødyktighet og straffbare handlinger til sjøs*. Kaare Andre Kopperud. Oslo, 1983. ISBN: 2-504-0591-9.

12.3 Artikler

- Erling Selvik *Kommentarer 1992-93 til Nordisk domme i sjøfartsanliggender*, 1995.

Kate Lannan

New Regime: The Rotterdam Rules – A Win-Win Proposition. Desember 2009. Publisert i ”Maritime Gateway”. Skrevet av Kate Lannan((Member of UNCITRAL`s Secretary of Working group III on Transport Law). Tilgjengelig på:
<http://www.uncitral.org/uncitral/en/index.html>

Paul Page

Editor`s Letter: ROTTERDAM Rules. 6. juli 2009. Publisert i “The Journal of Commerce”. Tilgjengelig på: www.joc.com

12.4 Forarbeider

12.4.1 Norske

NOU 1993: 36

Godsbefordring til sjøs.

NOU 2005: 14

På rett kjøel.

Ot.prp. nr. 34 (1995-1996)

Om lov om endringer i sjøloven m.m (bergning og særregler for innenriks stykkgodstransport).

12.4.2 Forarbejder til Rotterdamreglene

Tilgængelig på: <http://www.uncitral.org/uncitral/en/index.html>

- | | |
|------------|---|
| A/CN.9/594 | Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session (New York, 3-13 April 2006). |
| A/CN.9/621 | Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007). |
| A/CN.9/645 | Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008). |
| A/CN.9/497 | United Nations Commission on International Trade Law Thirty-fourth session (Vienna, 25 June-13 July 2001). |
| A/CN.9/522 | Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its thirteenth session (New York, 3-14 May 2004). |
| A/CN.9/591 | Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its sixteenth session (Vienna, 28 November-9 December 2005). |
| A/CN.9/616 | Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006). |

- A/63/17 Report of the United Nations Commission on International Trade Law Forty-first session (16 June-3 July 2008).
- A/CN.9/WG.III/WP.56 Working Group III (Transport Law) Sixteenth session (Vienna, 28 November-9 December 2005).
Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea].
- A/CN.9/WG.III/WP.84 Working Group III (Transport Law) Nineteenth session (New York, 16-27 April 2007).
- A/CN.9/WG.III/WP.90 Working Group III (Transport Law) Nineteenth session (New York 16-27 April 2007) Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea].
Proposals by the International Road Transport Union (IRU) concerning articles 1(7), 26 and 90 of the draft convention.
- A/CN.9/WG.III/WP.101 Working Group III (Transport Law) Twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008).
Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea].
- A/CN.9/WG.III/WP.102 Working Group III (Transport Law) Twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008).
Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea].

Proposal of the delegation of the Netherlands to include “road cargo vehicle” in the definition of “container”.

12.5 Lover

1893	Lov om sjøfarten 20. juli 1893 nr. 1.
1903	Lov om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed av 09. juni 1903 nr. 7.
1974	Lov om vegfraktavtaler av 20. desember nr. 68. (“Veifrl”).
1982	Lov om sikre containere av 17. desember 1982 nr. 84.
1984	Lov om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk av 15. juni 1984 nr. 74.
1994	Lov om sjøfarten av 24 juni. nr. 38 (“sjøl.”).
2004	Lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 10. desember 2004 nr. 82.(“COTIF-loven”)
2007	Lov om skipssikkerhet av 2007 nr. 9.

12.6 Høringsbrev

2004 *UNCITRAL's forslag til en ny konvensjon om stykkgodstransport. Høringsfrist: 16.04.2004. Datert 26.02.2004.*

12.7 Avgjørelser

12.7.1 Norsk Retstidende (Rt)

Rt. 1989 s. 1318

Rt. 1975 s. 61

"Sunny Lady"

Rt. 1993 s. 965

"Faste Jarl"

12.7.2 Høyesterett

HR-2011-1797-A

"Sunna"

12.7.3 Engelske avgjørelser

Tilgjengelig på; <http://www.publications.parliament.uk/>

1956

Renton and Co.v, Palmyra
(1956) Lloyd's Rep 239

1961

"Muncaster Castle"

(1961) 1 Lloyd's Rep 57.

12.7.4 Danske avgjørelser

Ufr 1984 s. 577

"Rejesaken"

12.7.5 Nordiske domme I sjøfartsanliggender (ND)

ND 1950 s. 527. SH

ND 1950 s. 617

"Trinidad"

ND 1955 s. 549

"Svea"

ND 1956 s. 175 SH

"Pagensand"

ND 1956 s. 178 SH

"Godown - saken"

ND 1960 s. 480

"Vinterland"

ND 1961 s. 255 Eidsivating.

ND 1963 s. 108 DH

"Oklahoma"

ND 1967 s. 24 NH

"Dixie"

ND 1971 s. 184

"Urd"

ND 1976 s. 364 NH

"Høegh Heron"

ND 1984 s. 122 NH	
ND 1984 s. 292	<i>"Aluminiums-dommen"</i>
ND 1987 s. 229 Eidsivating	<i>"Ulla Dorte"</i>
ND 1988 s. 288 NV	<i>"Linvik"</i>
ND 1990 s. 423	
ND 1992 s. 386 NH	<i>"Garden"</i>
ND 1993 s. 268	<i>"Kronprins Harald"</i>
ND 1993 s. 304 Hålogaland	
ND 1995 s. 76	<i>"Åbo Ra"</i>
ND 1997 s. 302 NH	<i>"Lys-Line"</i>
ND 2003 s. 374	
ND 2002 s. 39	

12.8 Sjølovkomiteens notater

Tilgjengelig på; <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

"Notat om implementeringen av RR art. 82", datert 1. april 2011

”Rotterdamreglene og forholdet til sjøloven”, datert 2010-01-05.

”Generelle motiver”, datert 30. september 2011

”maritim utførende part”, under kategorien ”arbeidsdokumenter”. Datert 2010.

”Tekst om art. 82 og art. 26”, notat til møte avholdt 30. sept. 2011.

”Ansvarsregler”, notat til møte avholdt 23 april 2011 med tema; Transportøransvaret.

”sjøl. kap. 13”, utkast til nytt kapittel 13 i sjøloven, notat til møte avholdt 13. desember 2010.

12.9 Nettartikler

Artikkel om miljøskade i forbindelse med sjøtransport:

http://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/skipsfart/sjosikkerhet_og_oljevernberedskap/oljevernberedskap/tidligere_store_oljeulykker/

Artikkel om den maritime næringen:

<http://www.maritimkarriere.no/101-ting-du-ikke-visste-om-den-maritime-naeringen.4961720-163921.html>

Artikkel om IMO:

http://no.wikipedia.org/wiki/Den_internasjonale_skipsfartorganisasjonen

Generell info om IMO:

<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

Generell info om CMI:

<http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>

Om NIS:

http://no.wikipedia.org/wiki/Norsk_Internasjonalt_Skipsregister

Generelle Transportvilkår for CargoNet Konsern 2011:

<http://www.cargonet.no/no/Tjenester--terminalnett/Transportvilkar/>

7. utgave gjeldende fra 1. januar.

12.10 Koder for sikkerhet

BC-koden (1994)	Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.
ISM-koden (1993)	International Safety Management Code.
IMDG-koden	International Maritime Dangerous Goods Code. (oppdateres og endres hvert år)

12.11 Konvensjoner

Wien-konvensjonen (1969)	Wien-konvensjonen 23. mai om traktatretten.
Haag/Haag-Visby-reglene	Den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer som endret ved protokollene 1968 og 1979.

Hamburgreglene (1978)	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.
CMR- konvensjonen (1978)	Convention for the International Carriage of Goods by Road.
COTIF(1980)	Convention concerning International Carriage by Rail.
Montreal-konvensjonen (1999)	Overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.
CMNI(2000)	Budapestkonvensjonen om avtaler om godsbefordring på inlands vannveier.
Rotterdam-konvensjonen (2008)	United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

