

Ansvar for lasteskader ved multimodale transporter gjennom havn

En sammenligning av nåværende regler med UNCITRALs
konvensjon om stykkgodstransport

Kandidatnr: 606

Veileder: Professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmsen

Leveringsfrist: 15. januar 2004

Til sammen 38005 ord

15.03.2004

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING.....</u>	<u>1</u>
1.1	TEMA.....	1
1.2	BAKGRUNN – DEN TEKNISKE OG KOMMERSIELLE UTVIKLING	3
1.3	RETTSKILDEBILDET	5
1.4	METODESPØRSMÅL I TILKNYTNING TIL UNCITRAL-KONVENSJONEN	8
1.5	ULIKE FORMER FOR TRANSPORTAVTALER.....	10
1.5.1	UNIMODAL TRANSPORTAVTALE.....	10
1.5.2	MULTIMODAL TRANSPORTAVTALE	11
1.5.3	GENERELL MULTIMODAL TRANSPORTAVTALE	12
1.6	AVGRENSNINGER OG BEGREPSFASTSETTELSE	13
1.7	AKTØRER OG AVTALEFORHOLD	14
1.8	DEN VIDERE FREMSTILLING.....	17
<u>2</u>	<u>ANVENDELSESOMRÅDET OG ANSVARSREGLENE I DE ULIKE UNIMODALE REGIMER</u>	<u>17</u>
2.1	ANVENDELSESOMRÅDENE.....	18
2.2	ANSVARSGRUNNLAG	23
2.3	ANSVARSGRENSER	24
2.4	FALLER DØR TIL DØR-TRANSPORTER UTEN EN FASTLAGT TRANSPORTROUTE INN I EN RETTLIG LAKUNE?	27
<u>3</u>	<u>HVORDAN LØSE KONFLIKTPROBLEMET MELLOM ET UNIMODALT OG ET MULTIMODALT TVINGENDE REGELVERK?</u>	<u>31</u>
3.1	INNLEDNING	31
3.2	NETTVERKSPRINSIPPET.....	31
3.3	DET UNIFORME SYSTEMET	36
3.4	ER DE TO SYSTEMENE ABSOLUTTE MOTSETNINGER?	37
<u>4</u>	<u>HVORDAN REGULERES MULTIMODALE TRANSPORTER I DAG?.....</u>	<u>38</u>

4.1	HVORDAN REGULERES MULTIMODALE TRANSPORTER SOM IKKE ER KNYTTET TIL ET UNDERLIGGENDE MULTIMODALT REGELSETT, DET VIL SI TRANSPORTER SOM FOR EKSEMPEL ER INNGÅTT PÅ BAKGRUNN AV ET KONNOSSEMENT?	38
4.1.1	INNLEDNING	38
4.1.2	LOKALISERT SKADE.....	39
4.1.3	ULOKALISERT SKADE	42
4.2	HVORDAN REGULERES MULTIMODALE TRANSPORTER SOM ER INNGÅTT PÅ BAKGRUNN AV EN MULTIMODAL STANDARDKONTRAKT, FOR EKSEMPEL COMBICONBILL 95?.....	44
4.2.1	INNLEDNING	44
4.2.2	LOKALISERT SKADE.....	45
4.2.3	ULOKALISERT SKADE	46
<u>5</u>	<u>HVILKE REGLER KOMMER TIL ANVENDELSE VED LAGRING I HAVN?</u>	<u>47</u>
5.1	INNLEDNING	47
5.2	NÅR FÅR DE TRANSPORTSRETTLIGE LOVER ANVENDELSE I HAVNEN?	49
5.2.1	SJØLOVENS ANSVARSPERIODE	49
5.2.2	VEIFRAKTLOVENS ANSVARSPERIODE	53
5.3	HVILKET REGELVERK KOMMER TIL ANVENDELSE DERSOM MAN ER UTENFOR TRANSPORTREGIMENES ANSVARSPERIODER I HAVNEN, FOR EKSEMPEL DER GODSET ER LEVERT TIL EN UAVHENGIG LAGERHOLDER I HAVN?	55
5.3.1	DET ER INNGÅTT EN KJEDE AV SEPARATE TRANSPORTAVTALER.....	55
5.3.2	DET ER INNGÅTT EN DØR TIL DØR-AVTALE PÅ BAKGRUNN AV ET MULTIMODALT DOKUMENT	57
5.4	OPPSUMMERING.....	58
<u>6</u>	<u>REGLENE I UNCITRAL-KONVENSJONEN.....</u>	<u>59</u>
6.1	UNCITRALS ANVENDELSESOMRÅDE OG ANSVARSPERIODE	59
6.1.1	ANVENDELSESOMRÅDE.....	59
6.1.2	ANSVARSPERIODE	62
6.2	ANSVARSGRUNNLAG OG BEVISBYRDE	64
6.3	NÆRMERE OM NETTVERKSPRINSIPPET I UNCITRAL-KONVENSJONEN	66
6.4	OPPSTÅR DET KONFLIKT MELLOM UNCITRAL-KONVENSJONEN OG CMR-KONVENSJONEN?.....	71
6.5	UNCITRALS REGULERING AV LAGRING I HAVN.....	73
6.6	ANSVARSGRENSEN I KONVENSJONEN	77
6.7	REGULERINGEN AV ”PERFORMING PARTIES”.....	80

6.8	KORT OM REGULERINGEN AV FIO-KLAUSULER OG "MIXED CONTRACTS"	86
6.8.1	FIO-KLAUSULER.....	86
6.8.2	"MIXED CONTRACTS"	88
7	<u>EN OPPSUMMERING AV KONSEKVENSENE FOR NORSK RETT.....</u>	89
7.1	KONSEKVENSER FOR SJØTRANSPORT	90
7.2	KONSEKVENSER NÅR UNCITRAL FÅR ANVENDELSE PÅ NORSK LANDJORD	91
7.3	KONSEKVENSER I HAVNEN	93
8	<u>AVSLUTTENDE BEMERKNING – EN DE LEGE FERENDA-VURDERING</u>	93
9	<u>KILDER</u>	96
9.1	LITTERATUR.....	96
9.1.1	BØKER OG ARTIKLER.....	96
9.1.2	ELEKTRONISKE KILDER	100
9.2	FØRARBEIDER	102
9.2.1	FØRARBEIDER TIL UNCITRAL-KONVENSIJONEN.....	102
9.2.2	NØRSKE FØRARBEIDER.....	103
9.3	DOMMER.....	104
9.3.1	NØRDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER (ND).....	104
9.3.2	UGESKRIFT FOR RETSVÆSEN (UFR).....	104
9.3.3	ENGELSKE DOMMER	104
9.4	KONVENSIJONER	105
9.5	NASJONALE LOVER	106
9.5.1	NØRSKE LOVER.....	106
9.5.2	TYSKE LOVER	106

1 Innledning

1.1 Tema

Tema for denne avhandlingen er ansvar for lasteskader ved multimodale transporter gjennom norsk havn, og Uncitral-konvensjonens potensielle betydning¹ for denne type transporter. For å kunne vurdere betydningen av Uncitral-konvensjonen vil det først være nødvendig med en grundig gjennomgang av reguleringen av multimodale transporter slik rettstilstanden er i dag. Avhandlingen faller derfor naturlig i to hoveddeler. Den ene delen vil drøfte dagens regulering av multimodale transporter, den andre delen vil omhandle reglene i Uncitral-konvensjonen og dens konsekvenser for norsk rett.

Hva er så en multimodal transport? En multimodal transport kan defineres som en transport av gods fra et sted til et annet, utført ved hjelp av ulike transportmåter og transportmidler, og utført etter én enkelt transportavtale og ett transportdokument.² Et eksempel på en multimodal transport er laksepartiet som først fraktes med lastebil fra Førde til Bergen, deretter med skip til Frederikshavn, og derfra med lastebil til München. Per i dag finnes det ingen tvingende regulering av denne type transporter. Det som finnes er tvingende regler for en enkelt transportmåte med et enkelt transportmiddel, det vil si unimodale transporter.³ At vi kun har regler for unimodale (og ikke multimodale transport) er uheldig, og reiser flere ulike problemstillinger. Det er disse problemstillingene som skal behandles i de følgende punkter.

Når det gjelder Uncitral-konvensjonen er denne i utgangspunktet en ny konvensjon for internasjonal *sjøtransport*. Det som skiller konvensjonen fra tidligere sjørettslige konvensjoner er imidlertid at den også skal omfatte for- og ettertransport av gods på land.⁴

¹ Det foreligger kun et utkast til en ny konvensjon, jf. pkt 1.4, slik at det kun er i det tilfellet at konvensjonen blir ratifisert at den vil få betydning.

² Dette virker til å være en vidt akseptert definisjon av begrepet, jf. for eksempel Alikí Kiantou-Pampouki, *Multimodal Transport, Carrier Liability and Issues related to the Bills of Lading: general and national reports*, s. 6.

³ For eksempel inneholder veifraktloven tvingende regler for landtransport med lastebil. Landtransport er her transportmåten, mens lastebil er transportmiddelet.

⁴ Dette er i hvert fall rettstilstanden pr. i dag, se A/CN.9/WG.III/WP.32. Utkastet har gjennomgått flere endringer i løpet av mitt arbeid med avhandlingen, slik at man ikke kan se bort i fra at det kan bli ytterligere forandringer.

Dette innebærer at konvensjonen skal regulere hele transportstrekningen fra A til B, uavhengig av om det benyttes andre transportmidler i tillegg til skip for å oppfylle transportavtalen. Konvensjonen inneholder derfor en egen regulering av multimodale transport. Man må likevel være oppmerksom på at Uncitral-konvensjonen ikke er en ”ren” multimodal konvensjon. Den forutsetter at en del av transporten foregår med skip, og den kan derfor karakteriseres som en ”unimodal plus” eller en ”maritime plus”-konvensjon.

Bakgrunnen for at multimodale transporter behandles i forhold til norske havner, er at det nettopp er i havneområdet at skader ofte oppstår ved denne transporttypen. Her skjer det omlastning mellom ulike transportmidler, og varene lagres også i havnen i kortere eller lengre tid. For eksempel kan et skip lastet med sykler komme inn til havnen, her losses syklene av, og deretter blir de kanskje lagret en tid, mens de venter på videre transport med lastebil eller tog. Vi ser her hvordan de ulike transportmåtene kan operere i havneområdet på samme tid, og de ulike unimodale ansvarsregimer⁵ får på denne måte en grenseflate mot hverandre. Havnen vil være start- og avslutningspunkt for et sjørettslig regime, og dette regimet vil igjen ha en grenseflate mot veifraktlovgivning, og eventuelt mot regler for togtransport. Karakteristisk for varer som transporteres gjennom havn er således at havnen er et møtepunkt for flere transportrettslige regimer, for transportregler og regler for oppbevaring. At utviklingen av multimodale transporter har betydning for havnens virksomhet og tjenester vises også gjennom fremveksten av såkalte ”feeder” og ”hub”-havner. Dette er ”mottakerhavner” for hele Europa, hvor de store rederiene går inn for hurtig å laste og losse sine containerskip, og deretter seile videre. Her har de nordlige havnene – fra Le Havre til Hamburg – en dominerende stilling i relasjon til containertrafikken, og de er gode eksempler på havnens viktige rolle ved multimodale transport i dag.⁶

Uncitral-konvensjonen har stor potensiell betydning for Norge som kyststat. Det finnes mange havner langs norskekysten, og vi er en viktig skipsfartsnasjon med en stor flåte. I denne sammenheng kan nevnes at 86 % av norsk utenrikstransport foregår med skip, og havnene har

At konvensjonen vil inneholde en ”spesialregulering” av multimodale transport er imidlertid meget sannsynlig, for ikke å si sikkert.

⁵ Med ansvarsregime menes det regelverk, både lovfestet og ulovfestet, som er anvendelig for en enkelt transportmåte.

⁶ Det arbeides nå med en ny transportplan, NTP 2005-2016. En del av planen er at man ønsker et nettverk med større multimodale knutepunkthavner. Ønsket er igjen at disse havnene skal ha en standard og et godsvolum som gir grunnlag for regulære anløp av containerskip i nærsjøfart. Se ”Havner og sjøtransport”, elektronisk publisert på <http://www.havn.no/transport.asp>.

derfor en betydelig rolle når det gjelder import og eksport. Ved innenlands transport dominerer veitransport, som står for hele 74 % av godsmengdene.⁷ På bakgrunn av vår infrastruktur, og med tanke på at Uncitral-konvensjonen skal gjelde fra dør til dør, ser vi at konvensjonen vil kunne få stor betydning for Norge. En konsekvensanalyse av Uncitral-reglene vil derfor være nyttig som grunnlag for norske myndigheters beslutninger om det videre arbeidet med konvensjonen.

1.2 Bakgrunn – den tekniske og kommersielle utvikling

Godstransporter og transportavtaler kan innrettes, og ta hensyn til, mange og varierende forhold. Blant disse kan nevnes kundens ønsker og behov, godsets art og tilstand, infrastrukturen, samt trafikkmessige og økonomiske forhold.⁸ Tendensen i dag er at vi ser en stadig utvikling mot at transportører påtar seg dør til dør-transporter ved bruk av ulike transportmidler.⁹ En dør til dør-transport innebærer i korthet at en vare blir fraktet fra avsenderens tilholdssted til mottakerens tilholdssted under en enkelt kontrakt, og det er denne type transport som har gjort transportretten godsorientert i motsetning til transportmiddelorientert. Med dette menes at transportkjøperne er mer opptatt av at godset blir fraktet fra A til B ved riktig oppfyllelse og til en rimelig pris, enn av hvordan godset faktisk kommer seg til bestemmelsesstedet. Transportørene tilbyr derfor i tråd med kundens ønsker transport fra A til B under ett transportdokument og etter én pris, uavhengig av hvilke og hvor mange transportmidler som benyttes. Oppdraget kan for så vidt på mange måter sammenlignes med en ”totalentreprise”. Transportøren tilbyr en ”full transportpakke”, og vareeier kan falle til ro med tanke på at kontraherende transportør, eller MTO,¹⁰ som han gjerne kalles der avtalen går ut på bruk av ulike transportmidler, planlegger alle forhold i tilknytning til transporten. Dør til dør-avtaler har i tillegg den fordel at transportkunden kun behøver å forholde seg til en avtalepart, i stedet for en rekke av ulike unimodale transportører. I forhold til dør til dør-transporters utbredelse i dag kan det nevnes at i de fleste tilfeller hvor det inngås en

⁷ Tallene er tatt fra NOU 1987:19 om norsk havneplan, og det er mulig at de er noe forandret i dag. De gir likevel en god pekepinn på sjøtransporters betydning i norsk rett.

⁸ Se Pedersen, Per Vestergaard: *Direkte krav ved kontraktkæder – med særlig henblik på transportkunders direkte krav mod transportørers underentreprenører* (2001). Upublisert doktoravhandling.

⁹ Se Pedersen, Per Vestergaard: *Modern regulation of international unimodal and multimodal transport of goods*, Simply 1999 (nr. 247), på s. 66.

¹⁰ En definisjon av begrepet MTO finnes i Unctad-konvensjonen for multimodale transportert art. 1 nr. 2: ”Multimodal transport operator” means any person who concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract”.

sjøtransportavtale vil den nettopp være knyttet til en dør til dør-transport,¹¹ og vi får da en liten pekepinn på omfanget av denne transporttypen.

Bakgrunnen for utviklingen og utbredelsen av dør til dør-transporter er den såkalte container-revolusjonen. Containere er standardiserte ”oppbevaringsenheter” som gjør det enklere å flytte gods fra et transportmiddel til et annet, for eksempel ved at det brukes kraner som løfter containerne direkte av et skip og deretter på en lastebil. Dette er mye enklere enn dersom ikke-standardiserte pakker skulle flyttes manuelt mellom to ulike transportmidler. Både selve flyttingen og stuingen av godset ville ved en slik operasjon ta vesentlig lengre tid enn ved bruk av containere. Enhetslasting medfører derfor økt effektivitet, hurtighet og lavere kostnader, noe som begge avtaleparter er tjent med. At gods på denne måte kan flyttes enklere mellom ulike transportmidler er altså bakgrunnen for at gods ofte blir mottatt for transport, og senere levert til mottaker, på steder som ligger fysisk atskilt fra der skipet legger til. Stedet for mottakelse og levering kan for eksempel være avlasters fabrikk, eller mottakers varehus. Alternativt kan godset leveres på et innenlands lager/depot eller på en terminal innen havneområdet. Det er imidlertid grunn til å være oppmerksom på at ”depot til depot”-transport ikke er det samme som dør til dør-transport. Forskjellen er at det som oftest er transportørene selv som driver innenlandslagrene/depotene, mens ”dørene” i dør til dør-transportene tilhører vareeierne. Skillet er av betydning fordi et regime som eventuelt kun kom til anvendelse på en ”depot til depot”-kontrakt ikke ville gi vareeierne et helhetlig regelverk dersom kontrakten gjaldt dør til dør. Strekningen fra depotet til varehuset ville jo her falle inn under et annet regelverk enn det som gjaldt for strekningen ”depot til depot”.

At bruken av containere har gjort transportnæringen vesentlig mer kostnadseffektiv er bekreftet gjennom statistikk. I ”U.S Foreign Waterborne Transportation Statistics”¹² fremgår det at 68 % av verdien av all amerikansk utenlandsk sjøtransport i 2001 ble utført med containere i linjefart. Dette innebar en verdi på 490 billioner dollar av totalt 720 billioner dollar. Videre er det antatt at ca. 75-80 % av gods fraktet i containere ble utført på dør til dør-basis. Hvis vi ser containertransporter i et globalt perspektiv er det beregnet at 225,3 millioner containertransporter gikk gjennom havn i år 2000. I hovedsak gikk disse transportene mellom Asia, Europa og Nord-Amerika, men det var også betydelig gjennomstrømming i andre deler

¹¹ Se document A/CN.9/WG.III/WP.33 s. 3.

¹² Publisert elektronisk på http://www.marad.dot.gov/marad_statistics, og referert i A/CN.9/WG.II/WP.29 s. 7.

av verden. Det er imidlertid store variasjoner innenfor de enkelte land og verdensdeler, og i Asia, Australia, Afrika og Latin-Amerika er port to port-transport fortsatt den dominerende transportform. I Europa er bildet mer sammensatt. I Storbritannia var for eksempel 50 % av transporten dør til dør, mens andelen lå på rundt 25 % i Tyskland. For Norges vedkommende har jeg ikke funnet noe statistikk, men på bakgrunn av vår infrastruktur er det vel grunn til å tro at vi i hvert fall ikke ligger så mye lavere enn Storbritannia.

Som vi kan se av statistikken går utviklingen fort, og en stadig større mengde gods fraktes på basis av dør til dør-transporter. Dette gjelder som vi har sett internasjonalt, men også på nasjonal basis ser vi en stigende kurve når det gjelder denne type transport. Problemet i dag er at lovgivningen ikke har utviklet seg i takt med den tekniske utvikling. Den er fortsatt preget av gammeldags oppfatninger om at transport foregår ved bruk av en type transportmåte og en type transportmiddel. Dette har skapt et rettslig rammeverk preget av skarpe skiller mellom de ulike transportmåter. Hver gang man skifter transportmiddel vil man også skifte ansvarssystem. Dette fører til ”friksjonskostnader”, som gjør multimodal transport mindre konkurransedyktig enn unimodal transport. I tillegg til dette blir et økende antall transport utført uten at man utsteder et tradisjonelt transportdokument. Mange transportbrukere ønsker en ”papirløs” transport, hvor all nødvendig informasjon blir lagret og utvekslet elektronisk. Dagens regelverk er på denne bakgrunn en hemsko for den kommersielle utvikling.¹³ Den foreliggende lovgivning er også hovedproblemet med tanke på å få til enighet rundt en ny konvensjon. De enkelte land vil nødvendig gi slipp på de kjente unimodale regelverk, og så lenge disse gjelder preceptorisk, får vi en mulig konfliktsituasjon mellom dagens regler og en potensiell multimodal konvensjon.

1.3 Rettskildebildet

Transportrettens rettskilder spenner fra internasjonale konvensjoner, som er ratifisert av Norge og transformert til norsk rett gjennom lovgivning, til transportvilkår i individuelle

¹³ At manglende uniformitet skaper kommersielle problemer fremgår blant annet av UNCTAD-dokumentet: *The Feasibility of an International Legal Instrument, United Nations Conference*, tilgjengelig på http://www.uncitral.org/english/workinggroups/wg_3/unctadreport-e.pdf. Her fremgår det blant annet at 83 % av de spurte etter en undersøkelse svarte at de ”do not consider the legal framework to be cost-effective”, se s. 11, paragraf 21. Det samme fremgår av: *Preparation of a Draft Instrument on the Carriage of Goods by sea: Compilation of Replies to a Questionnaire on Door-to-Door-transport and Additional Comments by States and International Organizations on the Scope of the Draft Instrument (A/CN.9/WGIII/WP.28)*. Her sies det at “none

standardkontrakter og transportdokumenter. I tillegg til de tradisjonelle regler som gjelder for unimodale transport, kommer reglene som gjelder for multimodale transport.

På transportrettens område finnes det, foruten flere ulike maritime konvensjoner, konvensjoner for vei, - tog, og flytransport. Når det gjelder maritime konvensjoner er det særlig Haag-reglene (1924), Haag-Visby-reglene (1968) og Hamburg-reglene (1978) som er av interesse.¹⁴ De to første konvensjonene kom til etter arbeid i CMI (Comité Maritime International), og kan sies å være suksessfulle på bakgrunn av antall ratifiserte stater – ikke nødvendigvis på grunn av innholdet. CMI er en frivillig internasjonal organisasjon ("non-governmental international organisation") som arbeider for felles/uniforme regler på sjørettens område, og de har tradisjonelt spilt en betydelig rolle når sjørettslige regler skal utarbeides. Hamburg-konvensjonen er ikke en CMI-konvensjon, men er utarbeidet etter arbeid i FN-organet Uncitral. Konvensjonen kan ikke karakteriseres som suksessfull da kun 28 stater har ratifisert konvensjonen, og blant disse er det stort sett utviklingsland. Det må imidlertid bemerkes at vi i Norge har lagt oss så tett inntil Hamburg-reglene som mulig uten å komme i konflikt med Haag-Visby-reglene, som vi er bundet av. Når det gjelder veitransport er CMR-konvensjonen¹⁵ det dominerende regelverk i europeisk sammenheng, og for togtransport er det den såkalte COTIF-CIM-konvensjonen som gjelder.¹⁶

Jeg avgrensner mot flytransport i denne avhandlingen, men jeg vil likevel kort bemerke at også regler for flytransport er omfattende harmonisert gjennom konvensjonsarbeid. For internasjonal flytransport foreligger det per dags dato to konvensjoner – Warsawa-konvensjonen av 1929 og Montreal-konvensjonen fra 1999.

På nåværende tidspunkt foreligger det, som nevnt, ingen internasjonalt tvingende konvensjon for multimodale transport. Dette er beklagelig ettersom utviklingen nettopp går i retning av mer bruk av denne transportformen, jf. pkt. 1.2. Det har blitt gjort forsøk på å få til en internasjonal multimodal regulering, og i denne sammenheng kan nevnes UNIDROIT-

of [the existing] regimes takes full account of modern developments in international trade such as containerization, multimodal transport, just-in-time delivery and e-commerce".

¹⁴ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Haag-reglene), Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Haag-Visby-reglene) og United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburgreglene).

¹⁵ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 as amended by the 1978 Protocol (CMR).

¹⁶ Uniform Rules Concerning the International Carriage of Goods by Rail (CIM). Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980.

utkastet fra 1961,¹⁷ Tokyo-konvensjonen,¹⁸ og Multimodal-konvensjonen.¹⁹ Det har dog ikke lyktes å få til internasjonal enighet rundt innholdet i disse konvensjonene, og ingen av dem er derfor i kraft.

Det finnes imidlertid to regionale multimodale regimer i Sør-Amerika, og antakeligvis vil det snart komme en ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport for de ti medlemmer som finnes i Asia. I tillegg finnes det noen få nasjonale lover som innbefatter bruk av ulike transportmidler, for eksempel den nye tyske transportloven (Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions-, und Lagerrechts – TRG 1. juli 1998).

Da det per dags dato ikke foreligger noe enhetlig regelverk for multimodale transport, benyttes det i praksis ulike standarddokumenter for å løse problemet med usikker ansvarsregulering. Dokumenter som benyttes er for eksempel BIMCO's "Combiconbill" og "Multidoc 95". I tillegg til disse finnes UNCTAD/FCC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 418-1992).²⁰ Andre dokumenter er FIATA FBL, Combidoc, og for eksempel Combiconbill, som er meget vanlig blant linjeoperatører.²¹

Det er på grunnlag av denne fragmentariske transportregulering at det nå foreligger et utkast til en ny konvensjon om ansvar for lasteskader til sjøs. Konvensjonen vil bli benevnt Uncitral-konvensjonen, ettersom det er dette FN-organet som står for utarbeidelsen av konvensjonsutkastet. UNCITRAL står for «United Nations Commission on International Trade Law» og organet befatter seg med internasjonal handelsrett. Uncitrals mål var i utgangspunktet [to] "identify practices and laws in area of international carriage of goods by sea – and to identify weaknesses", og det ble i denne sammenheng bestemt at Uncitral og CMI (i tillegg til flere andre internasjonale organisasjoner) skulle samarbeide om prosjektet. I ettertid er det imidlertid bestemt at Uncitral-konvensjonen skal utvides til også å omfatte dør til dør-

¹⁷ International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), Draft Convention 1961.

¹⁸ The Tokyo Convention on Combined Transports, 28th CMI Conference, 1969.

¹⁹ United Nations Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980. Denne konvensjonen er i stor grad basert på reglene i Hamburg-konvensjonen, og vi finner derfor ofte motstykke til reglene i Multimodal-konvensjonen i Hamburg-konvensjonen. Dette reflekterer igjen den dominerende stilling sjøtransport har ved utførelsen av multimodale transport. Bakgrunnen for at Multimodal-konvensjonen i så stor grad kunne bygge på en sjørettslig konvensjon er likevel at Hamburg-reglene ligger mye nærmere moderne transportlovgivning (som for eksempel Warsawa-konvensjonen for flytransport), enn tidligere sjørettslovgivning.

²⁰ Disse er i stor grad basert på Multimodal-konvensjonen.

²¹ Dersom et skip går i linjefart, betyr det at det går fast og rutinemessig mellom to bestemte steder for lasting og lossing.

transporter, og det er nettopp denne ”spesialreguleringen” av visse multimodale transporter som vurderes i denne avhandlingen.

1.4 Metodespørsmål i tilknytning til Uncitral-konvensjonen

Uncitral-konvensjonen er på nåværende tidspunkt ikke ferdig utarbeidet. Per i dag foreligger kun et utkast til en konvensjon, og den er følgelig verken vedtatt eller ratifisert av noen land. På nåværende tidspunkt har likevel konvensjonsarbeidet kommet såpass langt at man kan se hovedkonturene i hvordan det endelige utkastet vil bli, og det er derfor mulig å trekke en del konklusjoner fra arbeidet.

I Norge gjennomføres folkerettslige forpliktelser gjennom såkalt transformasjon. Vår rettsordning er altså slik at skal en konvensjon være internt bindende²² (bli lagt til grunn av domstolene) og få sin preseptoriske effekt, må den først gjennomføres som norsk rett. Dette kalles det dualistiske prinsipp, og som et eksempel på at en internasjonal konvensjon har fått intern virkning i Norge kan nevnes sjøloven. Nåværende sjølov bygger i vesentlig grad på den internasjonale Haag-Visby-konvensjonen som vi har tiltrådt (men også til dels på Hamburg-konvensjonen selv om vi ikke har ratifisert denne). En konsekvens av det folkerettslige system er at vi plikter å beholde reglene som konvensjonen fastsetter så lenge vi er part. Det er således et traktatbrudd hvis vi endrer lovverket uten grunnlag i konvensjonen. Det folkerettslige system kan på denne bakgrunn karakteriseres som et stabilt, men også tregt, lovgivningssystem.

Dersom vi ratifiserer Uncitral-konvensjonen må vi for internasjonale sjøtransporter ha et regelverk tilsvarende konvensjonens regler. For rent nasjonale transporter påtar vi oss ingen folkerettslige forpliktelser, og vi står derfor fritt i forhold til hvordan vi vil regulere disse. Uncitral-konvensjonens regler medfører imidlertid, som vi skal se litt senere, at nasjonale landtransportstrekninger i visse tilfelle kan falle inn under konvensjonens område. Dette medfører altså at også nasjonal transport på vei, eller med tog, kan bli berørt av konvensjonen. En ratifikasjon kan derfor muligens få større konsekvenser enn man tror ved første øyekast. Dette behandles nærmere under pkt. 6.3. og 7.

²² Og ikke bare folkerettslig bindende.

Hvordan man vil velge å gjennomføre konvensjonens bestemmelser i norsk rett er på nåværende tidspunkt vanskelig å si. En mulighet er at man inntar reglene for internasjonal sjøtransport i den norske sjøloven. I lovene for vei- og togtransport kan man for eksempel innta en bestemmelse som sier at lovens regler ikke kommer til anvendelse i den grad transporten er underlagt reglene i Uncitral-konvensjonen. I så tilfelle må loven inneholde en henvisning til det regelverk hvor konvensjonen er inkorporert. En vurdering av dette faller imidlertid utenfor denne oppgavens rammer, og jeg går derfor ikke nærmere inn på spørsmålet.

Ettersom det på nåværende tidspunkt kun foreligger et utkast til en konvensjon fremstår rettskildesituasjonen som noe vanskelig. Den endelige ordlyd er ikke bestemt, og det foreligger ingen rettskilder som sier noe om hvordan en eventuell gjennomføring bør eller skal skje. Ordlyden er dog langt på vei fastlagt, og den vil være det sentrale utgangspunkt for drøftelsene. Dette er i og for seg selvsagt da ordlyden generelt er det sentrale og viktigste utgangspunkt ved tolkning av traktattekster.²³ Traktater er avtaler, og statene skal ikke anses bundet av mer enn de har samtykket i. Når det gjelder Uncitral-konvensjonen foreligger det per i dag to konvensjonsutkast – working paper 21 og working paper 32. Det er ikke stor forskjell på de to utkastene, men når det gjelder ordlyd bygger hele min avhandling på utkast 32.²⁴

I denne avhandlingen vil jeg, foruten konvensjonens ordlyd, til en viss grad legge vekt på konvensjonens forarbeider. Konvensjoners forarbeider har tradisjonelt liten vekt i folkeretten, men ettersom det på nåværende tidspunkt ikke finnes andre kilder vil de måtte anvendes ved fremstillingen av reglene i Uncitral-konvensjonen. Forarbeidene er elektronisk publisert i stort omfang, og gir god informasjon både når det gjelder de rettslige og politiske synspunkter som ligger bak de enkelte artikler. Foruten forarbeidene, vil også konvensjonens formål være vesentlig ved tolkningen. At formålet er et relevant argument for tolkningsresultater i tråd med ordlyden fremgår for så vidt allerede av Wienkonvensjonens art. 32.

I tillegg til konvensjonens ordlyd og forarbeider, vil jeg forsøke å se konvensjonen i et større perspektiv ved å holde den opp mot tidligere lovgiving og standarddokumenter for

²³ Se Wienkonvensjonen av 23. mai 1969 om traktatretten, art. 31.

²⁴ Dokument A/CN.9/WG.III/WP.32.

multimodale transporter. Dette fordi konvensjonen til en viss grad bygger på tidligere internasjonale konvensjoner, og også angir en del løsninger som er i tråd med hva som finnes i visse standarddokumenter. Til slutt vil alminnelige transportsrettslig bakgrunnsrett – slik den har kommet til uttrykk i tidligere konvensjoner, lover, rettspraksis og juridisk teori – komme til anvendelse.

1.5 Ulike former for transportavtaler

Transportrett er et spesialområde innenfor kontraktsretten, og som for ethvert kontraktsforhold må ansvarsspørsmålene løses med utgangspunkt i det partene har avtalt. For godstransporter benyttes som kjent standardiserte dokumenter – for sjøtransporter det såkalte konnossementet²⁵ eller alternativt sjøfraktbrevet, og veifraktbrevet for veitransport. På transportrettens område krysses imidlertid partenes avtaler av tvingende lovgivning, og det finnes både tvingende konvensjoner og nasjonal lovgivning for den enkelte transportmåte. Den tvingende lovgivning kommer etter sin ordlyd til anvendelse på den enkelte kontrakt i den grad det er avtalt en spesifikk form for transport, for eksempel kommer sjøloven til anvendelse dersom det er avtalt en sjøtransport. Ettersom avtaleforholdene på denne måte i utgangspunktet vil være avgjørende for konvensjonenes anvendelsesområder, vil de ulike typer av avtaler bli gjennomgått i det følgende.

1.5.1 Unimodal transportavtale

Der det inngås avtale om én form for transport, med én type transportmiddel, for eksempel landeveistransport med lastebil, vil det kalles en unimodal transportavtale. Det kan være avtale om en enkelt transport, hvor en enkelt transportør skal utføre transporten med et eller flere transportmidler, eller en avtale om gjennomgangstransport, hvor flere transportører skal utføre transporten med flere transportmidler på forskjellige deler av transporten. Det spiller altså ingen rolle om det benyttes én eller flere utførende transportører, eller ett eller flere transportmidler. Forutsetningen er imidlertid at det kun er snakk om én type transportmåte og én type transportmiddel, det vil si kun veitransport med lastebil eller kun sjøtransport med

²⁵ Konnossementet anses som et bevis på avtalen om sjøtransport, jf. sjøl. § 292 (1) nr. 1. Konnossementet har også to andre funksjoner: (1) Kvitteringsfunksjon, dvs. bevis på at lasten er mottatt, dens mengde og tilstand; og det er et (2) varerepresentativ, dvs. at det er den som er i besittelse av konnossementet som kan kreve å få godset utlevert. Se for øvrig Falkanger/Bull, *Innføring i sjørett*, 1999, s. 236.

skip. Transporter som utføres i henhold til disse typer avtaler kalles for henholdsvis unimodale transporter, enkle transporter og gjennomgangstransporter.²⁶

1.5.2 Multimodal transportavtale

For det andre kan det inngås transportavtale om flere forskjellige former for transport med flere forskjellige slags transportmidler, f.eks. landeveistransport med lastebil og sjøtransport med skip. Dette kalles en multimodal eller kombinert transportavtale.

En definisjon av begrepet internasjonal multimodal transport finnes i Unctad-konvensjonen om multimodale transporter (Genève 1980) art. 1 og lyder som følger:

”International multimodal transport’ means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in another country.”

Bestemmelsen tar utgangspunkt i internasjonal multimodal transport, men også nasjonale transporter kan være multimodale. Definisjonen i konvensjonens art. 1 må for øvrig sies å være den mest autoritative definisjon som finnes av begrepet multimodal transport i dag.

Eksemplet her vil være at godset fraktes som sjøtransport på én del av transportstrekningen, og som landeveistransport eller jernbanetransport på en annen del. Avtalen kan imidlertid også gå ut på at godset på samme del av transporten skal transporteres med flere forskjellige transportmidler, f.eks. hvor godset fraktes med lastebil eller tog på ferge til sjøs (såkalt ”ro-ro”-transport eller piggy-back-transport), eller med lastebil på jernbanevogn (såkalt huckepack-transport). I så fall foreligger én form for transport, men flere transportmidler. Dette kan karakteriseres som multimodal eller overlappende multimodal transport.

Man må hele tiden være oppmerksom på at det rettslig sett kun er snakk om en multimodal transportavtale, dersom det er avtalt i en enkelt kontrakt at transporten skal utføres med flere transportmidler og transportmåter. Hvis denne forutsetningen ikke ble stilt ville det ikke være mulig å skille multimodale transporter fra de situasjoner hvor en transport faktisk blir utført ved hjelp av ulike transportmåter, men med en egen kontrakt for hver transportmåte. Slike

²⁶ Se for så vidt sjøl. § 293 hvor gjennomgangskonnossement er definert. For transport som utføres av flere veifraktførere i rekkefølge, se veifraktloven. kap. VII, §§ 45 flg.

kontrakter er fra et juridisk synspunkt en kjede av unimodale transporter, underlagt ulike rettslige regimer, og hvor levering skjer ved avslutningen av hver transport.

1.5.3 Generell multimodal transportavtale

En tredje variant er at transportavtalen ikke inneholder bestemmelser om hvordan transporten skal foregå, eller gir transportøren rett til å velge hvordan transporten skal gjennomføres. En slik avtale kan kalles en generell multimodal transportavtale eller en "åpen transportavtale". Ved moderne godstransporter er denne type avtale meget vanlig, og som eksempel kan vises til avtalene og den overensstemmende klausul 6 i standarddokumentene Combiconbill (1995), Combiconwaybill, Multidoc 95 og Multiwaybill 95.

Combiconbill del II art. 6 lyder for eksempel som følger:

"6. Methods and Routes of Transportation.

The Carrier is entitled to perform the transport and all services related thereto in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes. "

Etter denne bestemmelsen kan transportøren utføre transporten på enhver forsvarlig måte og med alle forsvarlige metoder, ruter og midler, herunder transportmidler. En tilsvarende regulering finnes i FIATA FBL klausul 12. Denne type klausuler gir transportøren mulighet til å oppfylle transportavtalen på den beste, raskeste og rimeligste måten.

En generell multimodal transportavtale kan faktisk utføres av en enkelt eller flere transportører, ved en eller flere transportformer, og med et eller flere transportmidler av samme eller forskjellig slag. En generell multimodal transportavtale kan derfor i prinsippet utføres som unimodal transport, multimodal transport eller overlappende multimodal transport.

1.6 Avgrensninger og begrepsfastsettelse

Fremstillingen tar for det første utgangspunkt i stykkgodstransport. Stykkgoods består for det meste av industriprodukter og ferdigpakkede handelsvarer, og med noen få unntak²⁷ fraktes denne type varer i forseglede containere. Motsetningen til stykkgoods er såkalt bulklaster. Bulklaster består av vanlige handelsvarer eller råvarer, som korn, oljeprodukter, metall, kull, gassprodukter og andre produkter som vanligvis blir transportert i store kvanta. Bulklaster blir vanligvis fraktet under et reise – eller tidscerteparti²⁸, og er derfor ikke interessant i forhold til denne avhandlingen. Det er nettopp bruken av containere som har effektivisert dagens transportmarked, og gjort en ny konvensjon ønskelig. På denne bakgrunn er det containertransport som vil bli behandlet i fremstillingen.

Når det gjelder type kontraktsbrudd er det kun ansvar for skade på gods som behandles. Skade kan skyldes uhell, uforsiktighet eller andre forhold, og en skade vil typisk være oppstått når godset har endret sin tilstand slik at det har sunket i verdi. Dersom regnvann trekker inn i en container, og ødelegger et vareparti med tørrfisk, vil naturligvis en skade ha oppstått. Tilsvarende vil skade ha oppstått hvis dårlig lukt smitter over på en last med matvarer, og de derfor ikke kan selges til normal markedsverdi. Når det gjelder lagringssituasjonen på havnen vil skade for eksempel kunne skyldes brann eller eksplosjon, tyveri, vær, eller strømforhold på terminalen. Det er grunn til å bemerke at spørsmål knyttet til skader er særlig relevant i forhold til en varestrøm gjennom havn. Grunnen til det er at omlasting kan være særlig risikofylt. I forhold til de andre transportfaser er det kun ved lasting/lossing og flytting at godset er i direkte bevegelse, og dette medfører en større risiko for skade enn ved andre faser av transporten. Ettersom skadespørsmål på denne måte er særlig aktuelt avgrenses det mot erstatningsspørsmål på grunn av forsinkelse.²⁹

²⁷ Unntak er for eksempel treprodukter, stål, kjøretøy på spesialiserte skip, og gods som fraktes i ikke-standardiserte pakker med ikke-standardiserte metoder.

²⁸ Et reiseerteparti er en avtale som innebærer at skipets reder/bortfrakter påtar seg å frakte en mengde gods fra A til B mot et vederlag som svarer til godsmengden og transportstrekningen. Ved et tidscerteparti påtar han seg, i en nærmere angitt periode, å utføre de reiser befrakteren ønsker. Til forskjell fra linjefarten vil skipet ved et certeparti ikke være bundet til et bestemt ruteopplegg. I tillegg er det den forskjell at man ved linjefart til enhver tid vil ha en rekke vareeiere som har avtale med transportøren. I certepartiforhold er det kun én befrakter. For en nærmere redegjørelse, se Falkanger/Bull, *Innføring i sjørett*, 1999, s. 214 flg.

²⁹ Det avgrenses også mot erstatningskrav som følge av uriktig utlevering av lasten, og uriktig beskrivelse av lasten. Utleveringsansvaret innebærer at man ikke kan påberope seg de gjeldende ansvarsbegrensingsreglene dersom man feilutleverer godset. Se nærmere om utleveringsansvaret i Falkanger/Bull, 1999 s. 296 og 300.

Når det gjelder type transportmiddel forutsettes det at vi har en transport bestående av en sjøtransportstrekning, og en vei- og/eller togstrekning. Avhandlingen tar videre utgangspunkt i internasjonale transporter, men det forutsettes at en del av den internasjonale transporten er nasjonal (norsk). Skillet internasjonal/nasjonal transport fordrer en nærmere forklaring, men jeg har funnet det hensiktsmessig å utsette forklaringen til pkt. 6.3, hvor skillet får direkte betydning. Bakgrunnen for at flytransport ikke behandles i fremstillingen er at det er ytterst sjelden at fly opptrer i havneområdet. Kombinasjonen av sjø – og flytransport er generelt uvanlig, og forekommer så å si aldri ved dør til dør-transporter.

Foruten en multimodal transport bestående av en nasjonal strekning, forutsettes det at transporten er kombinert med en lagring i havnen. Grunnen til at godset lagres for en kortere eller lengre periode kan være mangeartet, og kan for eksempel skyldes at man venter på at en ny transportmåte skal begynne. Godset kan derfor både bli liggende en periode på havnen før en transport med skip starter, og etter at en sjøtransport er over. Rent bortsett fra at godset på denne måte kan bli liggende mer eller mindre tilfeldig til oppbevaring på havnen, har vi også tilfeller av regulær lagring, altså tilfeller hvor lagring er "hovedytelsen". Dette kan for eksempel forekomme i påvente av at importører som ikke har plass på eget lager, skal få avsatt godset. I den grad det i en slik situasjon foreligger en egen forvaringsavtale, faller ansvarsreguleringen utenfor denne avhandlingens grenser. Det er kun lagring som er en del av et transportoppdrag som behandles her.

Det er til slutt en forutsetning i avhandlingen at den internasjonale delen av transporten reguleres av norske lovregler.

1.7 Aktører og avtaleforhold

En transport utføres ofte for å gjennomføre en avtale mellom en selger og en kjøper om salg av gods. Det er ikke sjelden at det er stor avstand mellom partene i en salgsavtale og en transport, ofte med bruk av flere transportmåter og transportmidler, er da nødvendig. Transportavtalen kan på denne måte betraktes som en slags "støtteavtale" for den opprinnelige kjøpsavtalen. Hvordan kontraktspartene velger at dør til dør-transporten skal utføres og arrangeres kan variere, og dette gjelder særlig med tanke på hva slags ansvar kontraherende transportør påtar seg. Et "hovedskille" går mellom de tilfeller hvor han påtar seg ansvar for hele transporten, og de tilfeller hvor han kun opptrer som formidler. Det er de

ulike ”avtaleteknikker” som kort skal gjennomgås straks nedenfor. Først skal imidlertid begrepet ”vareeier” defineres.

Med vareeier menes den som eier varen under transporten. I fremstillingen forutsettes det at det ikke skjer noe eierskifte underveis, slik at det kun vil være snakk om én vareeier. Dette innebærer at eiendomsretten til varen enten har gått over før transporten begynner, eller at den går over etter at transporten er avsluttet.³⁰

Når det gjelder hvordan en dør til dør-avtale inngås kan man for det første tenke seg en speditør som på vegne av vareeieren inngår en serie av individuelle transportavtaler – det vil si at speditøren opptrer som formidler.³¹ Han inngår for eksempel først en avtale om lande-veistransport med en veitransportør, deretter inngår han avtale om sjøtransport med en sjøtransportør. Der det på denne måte inngås en serie av unimodale transportavtaler vil hver enkelt transportavtale være underlagt et spesifikt unimodalt ansvarsregime. Veitransporten vil for eksempel være underlagt veifraktloven, sjøtransporten vil være underlagt sjøloven osv. Speditøren vil i slike tilfelle være ansvarlig for forsvarlig valg av transportør (culpa in eligendo), men han vil ikke identifiseres med utførende transportør i hans oppfyllelse av transportavtalen – det vil si at han ikke har et transportøransvar.³²

For det andre kan en dør til dør-avtale inngås ved at en kontraherende transportør påtar seg å utføre en del av den multimodale dør til dør-transporten, og deretter inngår separate avtaler for resten av transporten, dvs. at han opptrer som agent eller formidler for de andre strekningene. For eksempel kan en sjøtransportør inngå avtale om transport fra A til B hvor han selv skal utføre sjøtransporten, mens han kun opptrer som agent for for- og ettertransport

³⁰ Normalt er det slik at, avhengig av vilkårene i kjøpsavtalen, eiendomsretten til varen går over på kjøperen enten før transporten begynner, i løpet av transporten, eller på bestemmelsesstedet. I vårt tilfelle er det imidlertid en forutsetning at det ikke skjer noe eierskifte underveis i transporten. Dette innebærer at transporten enten ikke er knyttet til en underliggende kjøpsavtale, eller at risikoen knyttet til en underliggende kjøpsavtale går over før transporten begynner, jf. kjøpslovens §§ 13 og 21, eller på bestemmelsesstedet i henhold til kjøpslovens § 7 om plasskjøp og sendekjøp.

³¹ Denne type avtaler bekreftes ofte ved bruk av såkalte speditørkonnossementer eller speditørfraktbrev. Dokumentet vil i slike tilfelle regulere forholdet mellom vareeier og speditør, mens selve utførelsen av transporten vil være omfattet av de underliggende transportdokumenter, det vil si de dokumenter som utstedes mellom speditøren og den utførende transportør. I forhold til disse dokumentene vil som hovedregel speditøren stå som avsender. For en nærmere gjennomgang av avtaleinngåelse og dokumentasjon ved dør til dør-transporter, se Jes Anker Mikkelsen og Erik Røsæg, ”Avtaleslutningen og dokumentasjonen”, s. 4-8. Dør til dør-transporter ved tusenårsskiftet, Marius nr. 248.

³² Se Grønfors, Kurt, *Innledning till transporträtten*, s. 27.

på land.³³ I dette tilfellet vil kontraherende transportør kun være ansvarlig som transportør for den etappen han selv utfører, mens han for de andre etappene kun vil være ansvarlig for forsvarlig valg av transportør (*culpa in eligendo*).

Den tredje muligheten, og det er den vi tar utgangspunkt i her,³⁴ er at kontraherende transportør påtar seg ansvar som transportør for hele strekningen fra A til B.³⁵ Dersom kontraherende transportør (MTO) i eget navn har påtatt seg et slikt transportøransvar, vil han være direkte ansvarlig for oppfyllelsen av transportavtalen. Det innebærer at vareeier, etter lovfestede eller ulovfestede regler om transportansvaret, kan holde MTO ansvarlig for skade eller tap som oppstår i løpet av transporten.

Hvem som faktisk utfører de plikter som følger av en multimodal transportavtale kan variere. Den enkleste form for multimodal transport er hvor kontraherende transportør inngår avtale med vareeieren, og deretter utfører hele transporten selv. Dette krever imidlertid store ressurser, blant annet at transportoperatøren kontrollerer både transportmidler for sjø- og landtransport. At kontraherende transportør selv utfører transporten er således ikke det vanlige. Som oftest avtaler kontraherende transportør med ulike undertransportører at de skal utføre deler av transporten. Ved dør til dør-transporter er det også vanlig at kontraherende transportør gjør avtaler med stevedorefirmaer om lasting og lossing, og eventuelt også med lagerholdere i havnen. Vi ser her at vi kan få et nettverk av kontrakter mellom på den ene side vareeier og kontraherende transportør, og på den annen side mellom kontraherende transportør og andre utførende aktører. De ulike avtaler kan være gjenstand for ulike regler og rettslige regimer, og dette kan føre til at det vil gjelde forskjellige regler for forholdet mellom vareeier og kontraherende transportør, og for forholdet mellom kontraherende transportør og utførende aktør. Dette kan igjen påvirke kontraherende transportørs eventuelle rett til

³³ Hvis transportdokumentet som utstedes er et "Through" B/L (bill of lading), oppfattes dette visstnok i engelsk rett som en avtale hvor transportøren nettopp påtar seg ansvar som transportør for én transportstrekning, og som formidler for de andre transportstrekningene. I sjøloven § 293 går det også frem at der det benyttes gjennomgangskonnossement, betyr det at en annen sjøtransportør skal utføre en del av transporten. I motsetning til engelsk rett vil imidlertid kontraherende sjøtransportør fortsatt være ansvarlig for hele transporten der et slikt dokument benyttes. Se Mikkelsen/Røsæg, *"Avtaleslutningen og dokumentasjonen"*, s. 4.

³⁴ Under pkt. 5 vil jeg imidlertid også vurdere den situasjonen at vareeier har inngått avtale med en speditør som kun opptrer som formidler. Dette for å vise hvilke konsekvenser de ulike avtaletypene vil ha for vareeier, dersom godset lagres i kortere eller lengre tid i havnen.

³⁵ Både i dansk og engelsk rett, og jeg vil anta også i norsk rett, vil transportøren anses å ha påtatt seg et transportøransvar for hele transporten dersom transportdokumentet som utstedes er et "Combined Transport" B/L. Se Mikkelsen/Røsæg, *"Avtaleslutningen og dokumentasjonen"*, s. 4.

erstatning fra utførende transportør i regressomgangen. I denne sammenheng dukker også spørsmålet om vareeier har et direktekrav mot utførende transportør opp.

1.8 Den videre fremstilling

Fremstillingen faller naturlig i to hoveddeler. I den første delen er det dagens rammeverk som står i fokus. En gjennomgang av disse reglene vil vise både hvilke behov, og hvilke utfordringer, som oppstår i forhold til en ny multimodal regulering. I denne sammenheng gjennomgår jeg først hvilke tvingende ansvarsregimer som finnes i dag, jf. pkt. 2. Deretter redegjør jeg for det såkalte nettverksprinsippet, som søker å løse en del av de konflikter som potensielt kan oppstå mellom unimodale og multimodale regelverk. I pkt. 4 går jeg nærmere inn på hvordan multimodale transporter reguleres i dag, og til slutt er det situasjonen hvor en vare får et opphold i havnen som vurderes, jf. pkt. 5. Etter å ha gjennomgått denne delen av avhandlingen vil leseren forhåpentligvis ha god oversikt over dagens rettstilstand, og vi kan bevege oss over til avhandlingens del 2. Her vil Uncitral-konvensjonens regelverk bli presentert og drøftet, og jeg vil også vise hvilke konsekvenser konvensjonen vil ha i forhold til dagens rettstilstand. I denne forbindelse vil jeg særlig vurdere hvordan konvensjonen vil påvirke lagringssituasjonen i havnen, og hvilke konsekvenser konvensjonen vil ha på norsk landjord.

2 Anvendelsesområdet og ansvarsreglene i de ulike unimodale regimer

I dette avsnittet skal jeg redegjøre for dagens rammeverk ved dør til dør-transporter. Jeg vil i denne sammenheng angi de ulike lovers anvendelsesområder, og jeg vil deretter kort gjennomgå hvilke ansvarsgrunnlag og ansvarsbegrensninger som oppstilles. Formålet med dette er å vise hvilket "kaos" som i dag foreligger når det gjelder den rettslige regulering for multimodale transportavtaler, og dette vil igjen illustrere den "multimodale utfordring". Problemet er at reglene kun er harmonisert innenfor den enkelte transportmåte. Med dette menes at reglene for eksempelvis veitransport er harmonisert over landegrensene, mens ansvarsreglene på tvers av transportmåtene er meget forskjellige. Poenget er altså at reglene innenfor en transporttype er uniforme, mens reglene for to ulike transporttyper ikke er det.

Man kan selvfølgelig si at det er helt naturlig at reglene for vei- og sjøtransport ikke er like med tanke på at risikobildet for de to transporttypene er forskjellig. I en integrert transportoperasjon medfører dette imidlertid i stor grad usikkerhet i forhold til hvilket regelverk som skal anvendes på en skade, og en gjennomgang av reglene vil derfor vise behovet for en egen multimodal regulering. Videre vil en slik gjennomgang vise formålet med, og virkningen av, det såkalte nettverksprinsippet, som gjennomgås i pkt. 3.

Ytterligere et spørsmål som drøftes under dette kapitlet er om det uttrykkelig må avtales en sjøtransport, veitransport osv., eller om en underforstått avtale er tilstrekkelig for at de ulike lovene skal komme tvingende til anvendelse. I tilknytning til dette stilles det spørsmål ved om man kommer utenom sjølovens, veifraktlovens, og jernbanetransportlovens tvingende regler ved å avtale en generell multimodal transport. Dette er et spørsmål som har vært diskutert i juridisk teori, og som ikke er avklart. Spørsmålet vil bli drøftet i pkt. 2.4.

2.1 Anvendelsesområdene

De tre norske transportlovene som behandles i denne avhandlingen – sjøloven,³⁶ veifraktloven³⁷ og jernbanetransportloven³⁸ – er alle resultater av internasjonalt konvensjonsarbeid. Sjøloven bygger på Haag-Visby-konvensjonen,³⁹ veifraktloven på CMR-konvensjonen, og jernbanetransportloven på den såkalte COTIF-CIM-konvensjonen.⁴⁰

De tre transportlovene kommer i utgangspunktet til anvendelse på tre forskjellige typer transportavtaler – avtaler om sjøtransport, jf. sjøl. § 252, avtaler om veitransport, jf. veifrl. § 1, og avtaler om internasjonal togtransport.⁴¹ Jernbanetransportloven er en ”henvisningslov”, jf. § 3 hvor det nettopp fremgår at ”For befordring som omfattes av overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk gjelder de regler som er fastsatt i overenskomsten, for såvidt ikke

³⁶ Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 38.

³⁷ Lov om vegfraktavtaler av 20. desember 1974 nr. 68.

³⁸ Lov om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF) av 15. juni 1984 nr. 74.

³⁹ Haag-Visby-reglene er inkorporert i den norske sjøloven av 1994 kap. 13.

⁴⁰ Konvensjonen og vedlegget er elektronisk publisert på: <http://www.unece.org/trade/cotif>. I tilknytning til COTIF-CIM-konvensjonen må det nevnes at den i 1999 ble erstattet med en vesentlig revidert og supplert versjon av konvensjonen. Denne versjonen er dog ennå ikke i kraft.

⁴¹ Om det er inngått en bindende transportavtale, og i så fall hva slags innhold denne har, må avgjøres etter alminnelige avtalerettslige regler. En vurdering av dette faller imidlertid utenfor rammene for min fremstilling. En gjennomgang av de alminnelige avtalerettslige regler finnes for øvrig i Hov, Jo: *Avtaleinngåelse og ugyldighet*, Oslo, 1998.

annet følger av de reservasjoner som er tatt med hjemmel i overenskomsten”. Konvensjonens anvendelsesområde finnes i CIM-vedleggets art. 1 § 1. Her fremgår det at konvensjonen ”shall apply to all consignments of goods for carriage under a through consignment note made out for a route over the territories of at least two States and exclusively over lines or services included in the list provided for in Articles 3 og 10 (...)”. Bestemmelsen gir tilsynelatende anvisning på et smalt definert anvendelsesområde, men i praksis viser det seg at den dekker over mange transporter. Konvensjonen gjelder, som vi kan se, for gods som leveres til befordring under et direkte fraktbrev, med en linje som er oppført på strekningslisten. Det kreves også at transporten berører minst to ulike kontraherende stater, det vil si at togtransporten må være grenseoverskridende. I følge konvensjonens art. 2, § 2 vil det dog kunne bestemmes at den transportrettslige regulering i COTIF-konvensjonen også skal anvendes på: ”... international through traffic using in addition to services on railway lines, land and sea services and inland waterways.” COTIF-CIM kan således også være anvendelig for multimodale transporter, uansett om tvisten gjelder skade på jernbanestrekningen eller andre transportstrekninger. Det er imidlertid en forutsetning at hele transporten utføres på bakgrunn av et jernbanefraktbrev.⁴²

At lovene gjelder “avtaler” om den enkelte transportform innebærer at de knytter seg til en spesiell transportsektor, for eksempel sjøtransport, og at avtaler knyttet til andre transportsektorer (for eksempel vei, luft eller bane) faller utenfor. ”Avtalekriteriet” har videre den konsekvens at lovene i utgangspunktet ikke kommer til anvendelse på generelle eller multimodale transporter, selv om de faktisk utføres som den respektive transportform. I disse tilfellene vil jo ikke avtalevilkåret være oppfylt. Utgangspunktet er derfor at for eksempel sjøloven ikke kommer til anvendelse på gods fraktet på skip, hvis det ikke foreligger en avtale om sjøtransport.⁴³ Anvendt antitetisk skulle dette lede til at der det først forelå en avtale om sjøtransport ville sjøloven komme tvingende til anvendelse på hele transporten, uavhengig av hvordan transporten faktisk ble utført. At dette er resultatet er likevel ikke sikkert. I forhold til Haag-Visby-konvensjons anvendelse var dette spørsmålet oppe i dommen *Pyrene Co. v. Scindia Navigation Co.*⁴⁴ I saken var det utstedt konnossement for sjøtransport mellom to

⁴² Se for så vidt Per Vestergaard Pedersen: *Undertransportørens ansvar ved dør til dør transport*, Det 18. nordiske sjørettsseminar, dør til dør transporter ved tusenårsskiftet, s. 120.

⁴³ I denne retning, se Per Vestergaard Pedersen, ibid. s. 115 flg. Dette er imidlertid et meget omstridt spørsmål, og drøftes i pkt. 2.4.

⁴⁴ *Pyrene Co. v. Scindia Navigation Co* (1954) 1 Lloyd’s Rep 321.

stater, slik at vilkårene for Haag-Visby-konvensjonens anvendelse var oppfylt, jf. art. 10,⁴⁵ men transporten ble utført på den måten at det ble benyttet både lastebil og skip. Domstolen uttalte i denne sammenheng at i den grad avtalen dekker både sjø- og veitransport vil bare sjøtransportstrekningen være underlagt Haag-Visby-reglene. Dommen sier for så vidt ingenting om Haag-Visby-reglenes anvendelse på en generell multimodal- eller ”åpen” transportavtale, jf. pkt. 2.4 – i dommen var det inngått en sjøtransportavtale. Poenget er imidlertid at konvensjonen kun får anvendelse innenfor perioden ”when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship”, jf. Haag-Visby-konvensjonen art. 1 (b) og 1 (e). Dommen legger nettopp vekt på at: [the]”operation of the Rules is determined by the limits of the contract of carriage by sea and not by any limit of time”. Det uttales også at “I think they [Haag-Visby-reglene] attach to a contract, or part of a contract. I say 'part of a contract' because a single contract may cover both inland and sea transport; and in that case the only part of it that falls within the Rules is that which, to use the words in the definition of 'contract of carriage' in art. I (b), 'relates to the carriage of goods by sea’”. Dommen sier altså at Haag-Visby-reglene kommer til anvendelse på en multimodal transport i den grad det foreligger en sjøtransportavtale, og transporten faktisk utføres på denne måte. I den grad det foreligger en sjøtransportavtale, men godset fraktes med en annen type transportmiddel, vil sjørettslige regler ikke være tvingende. På en generell basis gir dommen uttrykk for at et unimodalt regime gjelder tvingende i den grad det foreligger en avtale om den respektive transportform, og transporten faktisk utføres på denne måte. På de andre strekningene vil regelverket kun gjelde deklarasjonsmessig.

De ulike lovenes anvendelsesområder utvides noe ved bruk av såkalte Paramount-klausuler.⁴⁶ En Paramount-klausul er kort sagt en kontraktsklausul som sier at for eksempel Haag-Visby-konvensjonen skal komme til anvendelse dersom en tvist oppstår mellom kontraktpartene.⁴⁷

⁴⁵ For at Haag-Visby-reglene skal være anvendelig kreves det både at det foreligger en bestemt avtale, (sjøtransportavtale) og at et bestemt dokument er brukt (konnossement eller ”bill of lading”), jf. konvensjonens art. 10. Konvensjonen har derfor et smalere definert anvendelsesområde enn sjøloven, som kun krever avtale om sjøtransport, jf. sjøl. § 252. Sjøl. § 294 bestemmer imidlertid at avlaster kan forlange å få utstedt konnossement. Også for CMR-konvensjonens og veifraktlovens anvendelse er det tilstrekkelig at det foreligger en avtale om veitransport, dvs. at det ikke stilles krav om at dokument utstedes. Veifraktloven § 7 bestemmer imidlertid at fraktavtalen skal ”bekreftes ved fraktbrev”. Dette gjelder både ved nasjonale og internasjonale transport. At avtalen bekreftes ved et fraktbrev innebærer at fraktbrevet ikke er noen gyldighetsbetingelse for lovens anvendelse – den er kun et bevis på en tidligere inngått fraktavtale.

⁴⁶ Se Siig, Kristina Maria. *Internationale privat- og procesretlige problemer ved multimodale transport*. Det 18. Nordiske Sjørettsseminar, Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet, Oslo, 1999, p. 195-230 på s. 200 ff. Marius 248.

Konvensjonen gjelder imidlertid kun tvingende på den strekningen hvor ”konvensjonens transportmiddel” brukes. For eksempel vil konvensjonen kun gjelde tvingende på sjøtransportstrekningen dersom Paramount-klausulen inkorporerer Haag-Visby-reglene. På de andre strekningene vil konvensjonen, på samme måte som nevnt ovenfor, kun gjelde deklarasjonsmessig.

Dersom vi vet at skaden oppsto på veistrekningen, kan det etter min oppfatning imidlertid vanskelig benyttes sjørettslige regler på skaden, selv om partene skulle ønske det. Dette synspunkt bygger rett og slett på at de unimodale regelverk er preseptoriske. Dette drøftes imidlertid nærmere under pkt. 2.4 og 4.

Det er grunn til å påpeke at utgangspunktet om at lovene kun kommer til anvendelse på avtaler om den respektive transportform, innskrenkes noe når det gjelder veifraktloven. Veifrl. § 1, som angir at loven kun kommer til anvendelse på en avtale om veitransport, modifiseres nemlig noe når den leses i sammenheng med veifrl. § 4:⁴⁸

”Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen med fartøy, jernbane eller luftfartøy uten at godset leses av kjøretøyet av annen grunn enn omhandlet i § 22, får denne lov likevel anvendelse på befordringen i dens helhet. (...)”

Bestemmelsen innebærer at hvis kjøretøyet som frakter godset selv blir fraktet av en annen type transportmiddel, uten at godset blir losset av, vil veifraktloven også være anvendelig for denne transportstrekningen. Veifrl. § 4 er laget spesielt med tanke på ro-ro – og hucke-pack transport, se pkt. 1.5.2. En forutsetning for at § 4 skal komme til anvendelse er imidlertid at veifraktloven selv kommer til anvendelse. Veitransporten må således være av en slik karakter at den faller inn under loven, og bestemmelsen gir derfor kun en begrenset regulering av visse multimodale transport.⁴⁹

⁴⁷ En Paramount-klausul kan f.eks. lyde som følger: ”This bill of lading shall have the effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act.”, jf. Tulane Law Review, Vol. 64, s. 350.

⁴⁸ Bestemmelsen er en konsekvens av vår folkerettslige forpliktelse til å gjennomføre CMR-konvensjonens art. 2 som lyder som følger: ”Where the vehicle containing the goods is carried over (a) part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and ... the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole carriage”.

⁴⁹ En nærmere gjennomgang av bestemmelsen finnes under pkt. 4.1.1.

Når det gjelder lovenes anvendelsesområder er utgangspunktet at de kommer til anvendelse på både internasjonale og nasjonale transporter. Når det gjelder den norske veifraktloven fremgår det av § 1 at den, hvor ikke annet uttrykkelig fremgår av lovteksten, regulerer både nasjonale og internasjonale transporter. Ved internasjonal transport er loven absolutt preseptorisk, jf. § 5. Det vil si at den verken kan fravikes til gunst eller skade for vareeier.⁵⁰ Ved innenriks veitransport er loven imidlertid kun tvingende i en retning, jf. § 5 annet ledd, det vil si at den kan fravikes til gunst for avsender eller mottaker.

At sjøloven gjelder både nasjonal og internasjonal transport fremgår av sjøl. § 252. I utgangspunktet er løsningene felles for nasjonal og internasjonal transport, men for nasjonale transporter har vi enkelte særnorske løsninger. For eksempel gjelder ikke sjøl. § 276 (tap som følge av nautisk feil og brann) for innenriks sjøtransport i Norge. Dette er mulig fordi Haag-Visby-reglene kun gjelder for internasjonale transporters.

Når det gjelder togtransport er jernbanetransportloven/COTIF-CIM-konvensjonen kun tvingende for internasjonal togtransport. For norsk innenriks togtransport finnes ingen tvingende lovgivning, slik at det for denne type transporters i utgangspunktet er full avtalefrihet. Før ble de såkalte NSB-vilkårene benyttet (NSBs standardvilkår for innenriks transport), men etter at NSBs godsavdeling ble utskilt fra NSB-konsernet og delvis privatisert, benyttes i praksis ikke disse vilkårene lenger.⁵¹ I dag blir godstrafikk utført av et selskap ved navn CargoNet AS. Dette selskapet er delvis eiet av NSB (55 %), mens resten er eiet av et svensk selskap kalt GreenCargo (45 %).⁵² I forbindelse med privatiseringen ble det også utarbeidet et nytt avtaleverk som hadde virkning fra 20. februar 2003 – de ”Generelle transportvilkår for CargoNet AS”, her kalt CN-vilkårene. Vilkårene kommer til anvendelse på alle avtaler mellom kunden og CargoNet AS om transport av lastebærere i internasjonal og innenriks kombinert trafikk, det vil si at vilkårene er beregnet på containertransport. Avtalens art. 1.1 sier også at med en ”CN-avtale” menes en konkret transportavtale om transport av ”en eller flere lastebærere med jernbane eller andre transportmidler” (min understrekning). Vi ser derfor at avtalen kommer til anvendelse selv om avtalen går ut på bruk av ulike transport-

⁵⁰ Det finnes dog noen ubetydelige unntak i § 32 sjette ledd.

⁵¹ Opplysningene er innhentet fra økonomiavdelingen i CargoNet AS. Jeg fikk også opplyst at det fortsatt var noen gamle kunder som hadde avtaler inngått på bakgrunn av NSB-vilkårene. I dag blir imidlertid avtaler kun inngått på bakgrunn av de generelle transportvilkårene.

⁵² Nærmere opplysninger om omstruktureringen av NSB finnes elektronisk publisert på <http://ar2002.nsb.no/konsern/viktige hendelser/>

midler. Ettersom vilkårene gjelder både for internasjonal og nasjonal transport er de laget i overensstemmelse med jernbanetransportloven (og dermed COTIF-CIM-konvensjonen), og resultatet av dette er at de samme regler gjelder både for utenriks og innenriks togtransport. CN-vilkårene er imidlertid en kontrakt og kan i utgangspunktet fravikes av partene for innenriks transport. I de tidligere NSB-vilkårene § 1 siste ledd fremgikk det at vilkårene bare kunne fravikes ved skriftlig avtale, og bare når forholdene ved transporten gjorde det rimelig. Muntlig avtale om fravikelse fra vilkårene kunne derfor ikke gjøres gjeldende. Resultatet av dette var at NSB-vilkårene kom til anvendelse ved alle innenriks befordringer med jernbane, så sant vilkårene ikke var uttrykkelig fraveket ved skriftlig avtale. Noen slik bestemmelse finnes ikke i de nye CN-vilkårene, slik at for dette regelverket må det være tilstrekkelig med en muntlig avtale om fravikelse.

2.2 Ansvarsgrunnlag

De tre transportlovene oppstiller i hovedsak to ulike ansvarsgrunnlag. Sjøloven inneholder et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, jf. sjøl. § 275, mens veifraktloven og jernbanetransportloven inneholder et objektivt ansvar, jf. veifrl. § 27 og COTIF-CIM art. 36 § 1. For vareeier er det vesentlig forskjell på om transportøren skal svare erstatning etter en ”bebreidelsesnorm” (culpa) eller om han skal være ansvarlig uten hensyn til misligholdets årsak (objektivt ansvar). Det er selvfølgelig en fordel for vareeier om ansvarsgrunnlaget er objektivt. De to ansvarsgrunnlagene ligger imidlertid kanskje ikke så langt fra hverandre som man i utgangspunktet skulle tro. Bakgrunnen for dette er at sjøloven, i motsetning til det alminnelige culpaansvaret vi finner andre steder i kontraktsretten, oppstiller en omvendt bevisbyrde. At sjøloven oppstiller en omvendt bevisbyrde innebærer at transportøren selv må bevise at han har opptrådt aktsomt, og ikke slik som vanlig, at det er den skadelidte som må bevise skyld. Vi sier derfor gjerne at transportøren må *exculpere* seg. I tillegg til dette inneholder vei – og jernbanetransportloven vidtgående unntak fra det objektive ansvaret, jf. veifrl. §§ 28 og 29 og COTIF-CIM art. 36 §§ 2 og 3. Unntakene bygger i hovedsak på svikt på vareeiersiden, og uunngåelige skader. Selv om vi på denne bakgrunn kan si at ansvarsgrunnlagene ikke ligger så langt fra hverandre, finner vi en stor forskjell når det gjelder sjølovens ansvarsunntak for nautisk feil og brann, jf. sjøl. § 276 første ledd nr. 1 og 2.⁵³ Dersom det kan bevises at skaden skyldes et av de nevnte forhold vil transportøren, på

⁵³ En nærmere redegjørelse om unntakene finnes i Falkanger/Bull, op.cit. s. 248-253.

tross av sin egen eller sine medhjelperes uaktsomhet, være ansvarsfri. Unntaksbestemmelsene kom inn som en kompensasjon for at transportørene måtte akseptere culpaansvar med omvendt bevisbyrde.⁵⁴ Den omvendte bevisbyrden gjorde ansvarsgrunnlaget mye strengere for transportøren, og med tanke på at sjøtransport tradisjonelt har vært ansett særlig risikofyllt, måtte dette kompenseres. Ansvarsfritakene for nautisk feil og brann gjelder dog ikke ved innenriks transport i Norge, jf. sjøl. § 276 tredje ledd. Bakgrunnen for dette var at man ønsket mest mulig like regler for transportskade ved vei-, jernbane- og sjøtransport. Harmoniserte regler medfører at det ikke spiller noen rolle hvilken type transportmiddel som benyttes, og med tanke på at de strukturelle forhold i Norge gjør at transportmåtene kan fremstå som likeverdige alternativer, er mest mulig harmoni mellom ansvarsgrunnlag og beløpsgrenser ønskelig. Av forarbeidene til § 276 tredje ledd fremgår imidlertid at det var sterke og delte meninger i forhold til om de tradisjonelle ansvarsunntakene skulle beholdes eller ei. De som hevdet at ansvarsunntakene burde beholdes begrunnet dette blant annet med hensynet til internasjonal harmonisering.⁵⁵

For oversiktens skyld kan det nevnes at CN-vilkårenes art. 8.2 angir et objektivt ansvar i overensstemmelse med CIM-vedlegget. I art. 8.4 og 8.5 oppstilles en rekke unntak fra dette utgangspunktet. I art. 8.5 oppstilles et generelt unntak for force-majeure-forhold. Bevisbyrden for at slike forhold foreligger påhviler CargoNet, jf. art. 8.5 første ledd. I art. 8.4 oppstilles imidlertid en katalog av mer konkret formulerte unntak. Forskjellen på de to ansvarsunntaksbestemmelsene ligger i bevisbyrdereglene. Jeg velger imidlertid å ikke gå nærmere inn på det her.

2.3 Ansvarsgrenser

Dersom det først er konstatert at transportøren er erstatningsansvarlig, er vi over i spørsmålet om erstatningsberegningen. Utgangspunktet i alminnelig erstatnings- og kontraktsrett er at den som oppfyller vilkårene for ansvar må erstatte skadelidtes fulle økonomiske tap. Både sjøloven, veifraktloven og COTIF-CIM-konvensjonen oppstiller imidlertid normaltapsregler som medfører at vareeieren i noen tilfelle ikke vil få dekket hele tapet sitt. Det er imidlertid forskjell på begrensningsbeløpene i de ulike lover, og disse forskjellene er kanskje enda viktigere enn forskjellen i ansvarsgrunnlag.

⁵⁴ Disse unntakene krysses igjen av unntaket for opprinnelig sjødyktighet, jf. § 276 annet ledd.

Vi finner sjølovens regel om normaltaperstatning i § 280.⁵⁶ Her fremgår det at transportørens ansvar ikke skal overstige 667 SDR⁵⁷ (ca. 6670 kr) for hvert kollo eller annen enhet av godset (kasse, pakke osv.), eller 2 SDR (ca. 20 kr) for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket. Den ansvarsgrensen som medfører høyest ansvar for transportøren, og dermed best resultat for vareeiersiden, skal benyttes, jf. sjøl. § 280 første ledd annet pkt. Vi ser at det oppstilles to beregningsmåter, en ut i fra antall kolli og en ut i fra vekt. Regelen innebærer at hvis enheten veier mer enn 333 kilo, vil det være lønnsomt for vareeieren at vektregelen legges til grunn. At vareeier på denne måte kan risikere å ikke få dekket sitt fulle tap gjelder spesielt der det transporteres verdifullt gods. For eksempel vil tap av transporterte industrimaskiner ofte gi langt mindre erstatning enn den fulle økonomiske verdi av maskinene. En maskin veier kanskje to tonn og sum erstatning etter kiloregelen blir dermed ca. 40 000 kroner for maskinen, mens den blir ca. 6670 kroner etter kolloregelen. Ansvarsbegrensningsreglene innebærer således at vareeier får behov for å forsikre varene sine. Dersom han ikke gjør det står han i fare for å lide tap. Det må likevel bemerkes at i internasjonal sammenheng dekker ansvarsgrensene i Haag-Visby-reglene - som er identiske med reglene for internasjonal transport i sjøloven – 90 % av de skader og tap som oppstår ved internasjonale sjøtransporter.⁵⁸ Bakgrunnen for dette er at kolliene i moderne containertransport har blitt mindre, og det er generelt godtatt at når det gjelder betegnelsen kolli henviser den til de enkelte ”pakker” i containeren, og ikke containeren i seg selv. I tillegg er det at sjelden at vekten av containertransportert gods overstiger kilobegrensningen, men her foreligger det regionale variasjoner.

For internasjonal veitransport er ansvarsgrensene høyere enn for internasjonal sjøtransport, det vil si 8,33 SDR pr. kilo, eller ca. 83 kroner for hvert kilogram av godsets bruttovekt, jf. veifrl. § 32 tredje ledd og § 34 første ledd.⁵⁹ Det samme gjelder for internasjonal togtransport,

⁵⁵ Se Ot.prp. (1995-96) nr. 34 og Innst. O. (1995-96) nr. 65.

⁵⁶ Retten til ansvarsbegrensning er ikke unntaksfri. Dersom transportøren, eller noen han hefter for, forsettlig eller grovt uaktsomt har forvoldt skaden, faller retten til ansvarsbegrensning bort, jf. sjøl. § 283.

⁵⁷ En definisjon av SDR finnes i sjøl. § 505. Her går det frem at med SDR menes den spesielle trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond (IMF). Verdien av en SDR er lik verdien av en enhet av en veiet valutakurv bestående av amerikanske dollar, japanske yen, tyske mark, franske franc og britiske pund. Pr. 9. januar 2004 var den på ca. 10,17 NOK. Oppdatert kurs finnes elektronisk publisert på: <http://www.norges-bank.no/markedsinfo/#Indikative%20markedskurser%20mot%20norske%20kroner>. [Sist besøkt 9. januar 2004]

⁵⁸ Dette fremgår av forarbeidene til Uncitral-konvensjonen, jf. dokument A/CN.9/526 s. 72.

⁵⁹ Også ved veitransport faller retten til ansvarsbegrensning bort dersom fraktføreren selv, eller noen han svarer for, har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, jf. veifrl. § 38.

men her er ansvarsgrensen enda høyere, det vil si 17 "units of account per kilogramme of gross mass short", jf. COTIF-CIM-konvensjonens art. 40 § 2 og art. 42 § 2. Selv om bestemmelsene bruker betegnelsen "unit of account" og ikke SDR (Special Drawing Right), fremgår det av CIM art. 7 at "unit of account" skal bety det samme som SDR. Et lavere begrensingsbeløp kan komme til anvendelse ved "special conditions of carriage through special or exceptional tariffs, involving a reduction in the carriage charge", jf. art. 45, men som vi ser er vareeier generelt gitt en bedre økonomisk beskyttelse dersom skade eller tap skulle oppstå ved internasjonal vei- og togtransport, enn internasjonal sjøtransport. Hvis man sammenligner en internasjonal sjø- og veitransport, er begrensingsbeløpet for veitransport ca. fire ganger så høyt som ved sjøtransport, og for togtransport er forskjellen altså enda større. Dette innebærer at forsikringsbehovet for vareeier er høyere ved internasjonal sjøtransport enn ved internasjonal vei- og togtransport. Om en slik forskjell i ansvarsgrensene er berettiget er både omdiskutert og usikkert. Hovedargumentet for de som hevder at det bør være en forskjell i begrensingsbeløpene, er at risikobildet for de ulike transportmåtene er forskjellig. Dette var utvilsomt riktig for en del år tilbake, men med dagens moderne skip og tekniske standard er det ikke sikkert at argumentet gjør seg gjeldende i like stor grad. Det er her grunn til å bemerke at man for innenriks sjø- og veitransport ikke har sett behov for en forskjell i ansvarsgrensene. For innenriks sjøtransport gjelder et ansvarstak for transportøren på 17 SDR eller ca. 170 kroner pr. kilo av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet, og det samme gjelder for innenriks veitransport, jf. veifrl. § 32 annet ledd. Bakgrunnen for veifraktlovens ansvarsgrense for innenriks transporter var at konvensjonens begrensingsbeløp ble ansett som svært lavt sammenlignet med ansvarsgrensene for andre transportmidler.⁶⁰ Det ble også ansett urealistisk å få til internasjonal enighet om høyere ansvarsgrenser.

Når det gjelder nasjonale ansvarsgrenser er det grunn til å påpeke at det i CN-vilkårenes art. 8.8 overraskende nok oppstilles en ansvarsgrense på 8,33 SDR per kilogram bruttovekt av tapt eller skadet lastebærer eller gods, beregnet etter kursen på oppgjørstidspunktet. Dersom vilkårene kun skulle gjelde for innenriks godsbefordring hadde dette vært uproblematisk. Vi har for denne type transporter ingen tvingende regler, og kontraktspartene står da i utgangspunktet fritt. For internasjonale transporter gjelder imidlertid jernbane-

⁶⁰ Det må her bemerkes at veifrl. § 33 åpner for høyere ansvarsgrenser ved forutgående varedeklarasjon med påføring på veifraktbrevet, men det sies at dette sjelden benyttes.

transportloven/CIM-reglene tvingende, og partene står da ikke fritt i forhold til å avtale ansvarsregler. Når konvensjonen oppstiller en ansvarsgrense på 17 SDR kan derfor ikke transportvilkårene, uten å komme i strid med konvensjonen, fastsette en lavere ansvarsgrense. Resultatet av dette er at CN-vilkårene på dette punkt må være i strid med konvensjonens tvingende bestemmelser.⁶¹

2.4 Faller dør til dør-transporter uten en fastlagt transportrute inn i en rettslig lakune?

Et spørsmål som ofte dukker opp i forhold til transportlovenes anvendelsesområder, er om generelle multimodale transportavtaler, eller dør til dør-avtaler uten en fastlagt transportrute, faller utenfor den tvingende regulering som de unimodale lover gir uttrykk for. Bakgrunnen for dette er at de ulike unimodale lover oppstiller vilkår om ”avtale om sjøtransport”, ”avtale om veitransport”, osv. for å komme til anvendelse, og en generell multimodal- eller ”åpen” transportavtale gir nettopp transportøren frihet til å oppfylle transportavtalen på den måten han ønsker. Hvis en slik avtale gjør at man kommer utenom den tvingende lovgivning vil partene ha full frihet til å bestemme ansvarsgrunnlag og ansvarsgrenser for transportavtalen. Dette ville igjen være til fordel for den kontraktsparten med størst forhandlingsstyrke.

Problemstillingen kommer kun på spissen i den grad de ”åpne” transportavtalene ikke inneholder et nettverks-prinsipp. Dersom avtalen inneholder et slikt prinsipp vil de unimodale lovene uansett komme til anvendelse der man kan fastslå at skaden oppsto på en bestemt transportstrekning. Dette vil jeg dog komme nærmere tilbake til under pkt. 3.

Foruten i forhold til generelle multimodale transportavtaler, vil denne problemstillingen være aktuell for multimodale transportavtaler, hvor det er bestemt at det skal benyttes ulike transportmidler, men ikke hvilke transportmidler som skal benyttes. Der det på forhånd er bestemt hvilke transportmåter og transportmidler som skal benyttes, vil de unimodale ansvarsregimer etter min oppfatning komme til anvendelse på de enkelte transportetapper.⁶²

⁶¹ Jeg har flere ganger vært i kontakt med en av de som har utarbeidet kontrakten, men har aldri fått noe svar på hvorfor ansvarsgrensen er lavere enn den COTIF-CIM-konvensjonen angir.

⁶² Dette forutsetter for så vidt at man ikke anser multimodale transportavtaler som en egen type avtale (en sui generis), som i seg selv faller utenfor den tvingende regulering. I forhold til denne synsvinkelen er det irrelevant om man på forhånd har bestemt hvilke transportmidler som skal benyttes eller ikke. Etter denne oppfatningen vil altså avtalen i seg selv være noe annet enn en unimodal avtale, og dermed falle utenfor de tvingende unimodale lovers anvendelsesområder.

Bakgrunnen for dette er at dersom det for eksempel er avtalt at det først skal benyttes skip, og deretter lastebil, vil det foreligge en underliggende avtale om den enkelte transportform, og avtalevilkåret for de unimodale regimers anvendelse vil da være oppfylt, jf. pkt. 2.1.⁶³

Når det gjelder i hvilken grad de unimodale regler kommer til anvendelse på generelle multimodale eller ”åpne” transportavtaler, eller på tilfeller hvor transporten utføres i strid med den transportmåten som er avtalt, finnes det to hovedprinsipper.

Det ene prinsippet bygger på at transportlovenes anvendelsesområder er kontraktsdefinert. Det er altså inngåelsen av en bestemt type kontrakt (for eksempel om transport av gods til sjøs) som er avgjørende for om konvensjonen finner anvendelse. Det har i denne sammenheng blitt hevdet at både generelle multimodale, og andre multimodale transportavtaler, er en egen type avtale (en *sui generis*), og at de unimodale regimer etter sitt anvendelsesområde ikke er anvendelig på denne type transporter.⁶⁴

På samme måte som anførselen om at multimodale transportavtaler er en egen type avtale nå er oppe i tilknytning til Uncitral-konvensjonen, var den oppe under arbeidet med Multimodal-konvensjonen av 1980, se for eksempel Selvig/Blom: *Unctad-konvensjonen om multimodale transporter*, Marius nr. 44, s. 18. En ”*sui generis*”-holdning må imidlertid ses i forholdet til hva diskusjonen gjaldt. Spørsmålet var om en ny tvingende konvensjon kom i strid med de eksisterende unimodale konvensjonene. At man anser multimodale avtaler som en egen type avtale er greit nok dersom man har en alternativ tvingende konvensjon for multimodale transporter. Da vil en transportavtale uansett falle inn under et tvingende regelsett dersom skade oppstår. Når man imidlertid ikke har klart å få i stand en tvingende konvensjon blir situasjonen annerledes. Spørsmålet blir da om multimodale transporter faller inn under den eksisterende tvingende unimodale regulering, eller om de overhodet ikke er regulert. Det er altså på denne bakgrunn man må drøfte multimodale transporters stilling i dag.

De som hevder at lovenes anvendelsesområder er kontraktsdefinert bygger dette på at man ikke kan ”strekke” lovenes ordlyd – selv om det kanskje kunne være ønskelig. Dersom det er inngått en sjøtransportavtale vil sjøloven være anvendelig, motsatt vil man være utenfor tvingende lovgivning. Det sentrale for disse blir derfor lovenes ordlyd, og ikke reelle hensyn.

⁶³ Dette er også fremhevet av Trine-Lise Wilhelmsen i *RETT I HAVN. Risikofordelingen i havn i rettslig og økonomisk belysning*, upublisert artikkel, s. 27.

⁶⁴ I denne retning, se Per Vestergaard Pedersen, *Undertransportørens ansvar ved dør til dør transport*, s. 121 flg.

Det andre prinsippet bygger imidlertid på at det er den faktiske anvendelse av et transportmiddel (for eksempel et skip) som er avgjørende. Konsekvensen av dette er at de ulike ansvarsregimer kommer til anvendelse i den grad det aktuelle transportmiddel benyttes.⁶⁵ Dersom det er avtalt en ”åpen” transportavtale, og transportøren velger å benytte skip for å oppfylle transportavtalen, vil således sjøloven bli lagt til grunn. Prinsippet vil antakeligvis også ha den konsekvens at der det er avtalt en sjøtransport, og transportøren velger å oppfylle med en veitransport, vil veifraktloven bli lagt til grunn av domstolene.⁶⁶

Om det er avtalerettslig forsvarlig å betrakte generelle multimodale transportavtaler som en egen type avtale, som faller utenfor tvingende lovgivning, er usikkert. Det må imidlertid kunne hevdes at dersom man ved å avtale en generell multimodal transport kan komme utenom de tvingende unimodale regimer, vil det være meget lett å omgå regelverket. Det ville i et slikt tilfelle være en fordel for en transportør (eller speditør) å avtale en generell multimodal transport, slik at han selv kunne regulere hvilke ansvarsgrunnlag og ansvarsbegrensninger transporten skulle være gjenstand for. Dersom det skulle oppstå en tvist i denne situasjonen, og avtaleverket ikke ga noen løsning, ville kun den deklatoriske og usikre bakgrunnsrett komme til anvendelse, og dette ville igjen skape lite forutberegnlighet for partene i en transportavtale. Den enkelte vareeier ville også i slike tilfelle være et lett offer for ressurssterke transportører, som uten hensyn til vareeiers interesser kunne fastsette vilkårene for transporten. Nå må det i tilknytning til dette argumentet bemerkes at det ikke alltid er vareeier som trenger beskyttelse overfor transportøren. Vareeierne kan være like ressurssterke, og i visse tilfelle sterkere, enn transportørene, og da gjør ikke hensynet seg gjeldende i like stor grad.⁶⁷ En annen innvending mot omgåelsessynspunktet er at det egentlig ikke er reelt der vi har å gjøre med en MTO som underkontraherer alle deler av transporten. I forholdet mellom utførende og kontraherende transportør vil fortsatt det respektive unimodale regelverk gjelde ved regressoppgjøret, og den multimodale transportoperatør kan derfor vanskelig sies å ville omgå regelverket. Der omgåelseshensynet gjør seg gjeldende vil det imidlertid være et problem. En MTO som selv skal utføre sjøtransportstrekningen inngår for eksempel bevisst en generell multimodal transportavtale i stedet for en avtale om sjøtransport,

⁶⁵ I denne retning, se Bull, Hans Jacob, *Innføring i veifrakttrett*, 1. utgave [Oslo], 1996, s. 28.

⁶⁶ Hvilke konsekvenser dette vil ha i avtaleforholdet mellom vareeier og transportør går jeg ikke inn på her.

⁶⁷ Thor Falkanger hevder imidlertid at vareeieren – på tross av at han kan ha et stort transportvolum – i de fleste tilfelle vil være forhandlingsmessig underlegen i forhold til den enkelte transportør. Se hans artikkel ”*Oversikt over ansvarsreglene i de forskjellige transportavtaler*”, s. 25-50. Det 18. nordiske sjørettsseminar. Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet, Oslo, 1999, Marius nr. 248.

for derved å komme utenom eventuelt strengere regler i sjølovgivningen. Konfliktspørsmålet kommer derfor særlig opp dersom MTO selv skal utføre en del av transporten, og skaden oppstår på denne strekningen.

Konsekvensen av at generelle multimodale transportavtaler skulle falle utenfor de tvingende regelverk som nå finnes, må på bakgrunn av omgåelseshensynet sies å være i strid med den beskyttelsestankegang som preger transportretten i vareeiers favør. Sterke reelle hensyn taler derfor mot at denne type transporter faller utenfor den tvingende regulering. Et slikt synspunkt fremheves også i forarbeidene til den finske veifraktloven. Her konstateres det at dersom man kunne komme utenfor den tvingende lovgivning ved å inngå et uspesifisert transportløfte, ville det være lett å omgå loven. Forarbeidene gir derfor uttrykk for at dersom det faktisk benyttes motorkjøretøy på vei, skal loven komme til anvendelse. Dette synspunktet finner også støtte i annen juridisk teori, og særlig Ralph De Wit har uttalt seg om spørsmålet.⁶⁸

Ralph De Wit uttaler blant annet:

“If no specific mode of transport is indicated in the contract, one is in the presence of what may be called an unspecified contract of carriage.”

”From the moment, however, that the carrier actually performs the contract by a certain mode of transport, the contract will be subject to the specific legal rules which govern that specific mode of transport, and if he performs by more than one mode, it will be subject to the multimodal Convention, when in force, or, in the present state of affairs, to some kind of network system.”

”Consequently, such unnamed contracts do not fall into a legal void”.

”If, however, a specific mode of carriage is indicated in the contract of carriage, the carrier must use that mode for a good performance of the contract. If he does not do so, he is in deviation or at least in breach of the contract”.

Etter begrepsbruken i denne avhandlingen vurderer De Wit her hvilke regler som kommer til anvendelse på en generell multimodal transport, og som vi ser tar han utgangspunkt i den ”faktiske” tilnæringsmåten. Hans oppfatning er altså at den aktuelle transportmåtenes regler vil komme til anvendelse der transporten faktisk utføres på denne måte. Dersom det benyttes

⁶⁸ Se De Wit, Ralph, *Multimodal transport*, London, 1995, s. 171-172.

flere transportmåter vil Multimodal-konvensjonen komme til anvendelse, selvfølgelig under forutsetning av at den trer i kraft (noe som for øvrig er lite sannsynlig). I dagens situasjon vil en slik transport, som ovenfor antydnet (se petit), være underlagt et slags nettverkssystem, jf. pkt. 3. Dette innebærer et juridisk rammeverk som inkluderer unimodale regler i ulik grad. De Wit uttaler videre at dersom avtalen ikke inneholder et nettverksprinsipp, vil den enkelte unimodale lov komme til anvendelse i den grad transporten utføres på denne måte. Konsekvensen av et slikt syn blir altså at flere ulike transportlover kan komme til anvendelse på den generelle multimodale kontrakten. Den rettslige regulering blir for så vidt forholdsvis vanskelig å forholde seg til for den enkelte vareeier. Likevel mener jeg at de tyngste argumenter taler for at dette er løsningen etter dagens rettskildesituasjon.

3 Hvordan løse konfliktproblemet mellom et unimodalt og et multimodalt tvingende regelverk?

3.1 Innledning

For å løse den konflikt som kan oppstå mellom et multimodalt regelverk og tvingende unimodale ansvarsregimer, benyttes ofte et nettverkssystem eller nettverksprinsipp.⁶⁹ Nettverkssystemet er motsetningen til det uniforme systemet, og forskjellen på de to systemene er i hovedsak behandlingen av lokaliserte og ulokaliserte skader. Mens nettverksprinsippet prøver å løse den konflikt som kan oppstå mellom to tvingende regimer, er det uniforme systemet mer en problemkatalysator. Det uniforme systemet er likevel fremsatt som et mulig alternativ på hvordan en multimodal konvensjon bør reguleres, og jeg vil derfor kort redegjøre for systemet i pkt. 3.3.

3.2 Nettverksprinsippet

Det finnes ingen definisjon på hva som menes med et nettverkssystem, men det kan kanskje karakteriseres som et "puslespill" av ulike regelsett, eller et "lappeteppe" av regler. Systemet består av en henvisning til flere ulike rettslige regimer, som til slutt blir satt sammen i et

⁶⁹ Det må bemerkes at nettverksprinsippet ikke nødvendigvis løser all motstrid. Det er kun en løsningsmodell, og konflikt kan fortsatt oppstå. Dette skyldes blant annet at nettverksprinsippet i noen tilfeller ikke inkluderer alle tvingende regler, og vi får da to anvendelige regelsett.

system. Begrepet er dog ikke homogent i den forstand at det gir anvisning på samme løsning i alle situasjoner. Vi finner nemlig prinsippet i ulike ”utgaver”. Felles for alle ”utgaver” av nettverksprinsippet er likevel at man skal anvende regelverket for den transportmåte, og det transportmiddel, hvor godset befant seg da skaden oppsto. Nettverkssystemet har på denne bakgrunn blitt karakterisert som et ”kamelon-system”. Dette fordi den multimodale transportør vil ”skifte farge” hver gang transportmåten skifter.⁷⁰ For eksempel vil han være underlagt veitransportlovgivning på veistrekningen, og sjøtransportlovgivning på sjøstrekningen (se figur).

Lokalisering:	Veistrekningen	Sjøstrekningen	Togstrekningen	Ulokalisert
Anvendelig regelverk:	Veifraktloven/ CMR	Sjøloven/ Haag-Visby	Jernbanetransportloven/ COTIF-CIM	Rammeverket (NSAB e.l.)

Vi finner utgaver av nettverksprinsippet i ulike internasjonale konvensjoner, for eksempel CMR-konvensjonen art. 2 (veifrl. § 4), og vi finner det i ulike standardkontrakter og avtaler. Eksempelvis inneholder CN-vilkårene art. 8.7 et nettverksprinsipp, og prinsippet har blant annet også fått et uttrykk i NSAB⁷¹ § 23.⁷² Her sies det:

”Hvis særskilt avtale er truffet om en bestemt transportmåte, eller hvis det bevises at tap, manko, skade eller forsinkelse har funnet sted mens godset ble transportert med et bestemt transportmiddel, skal speditøren i stedet være ansvarlig etter de lovbestemmelser og allment forekommende og godtatte transportvilkår som gjelder for denne transportmåte (...)”. (Min understrekning)

Bestemmelsen gir uttrykk for at transportøren får ansvar etter andre regler enn NSAB dersom det er truffet avtale om en bestemt transportmåte, eller man vet hvor i en transportkjede skaden oppsto. NSAB inneholder selv et regelverk for skade eller forsinkelse inntruffet under transporten, men dersom skaden er lokalisert, og vilkårene i § 23 er oppfylt, vil disse reglene bli fortrent. NSAB gir på denne måte de regler som ellers hadde kommet til anvendelse på skaden (dersom det ikke hadde vært inngått en avtale på grunnlag av NSAB) gjennomslag. Nettverksprinsippet i NSAB skiller seg imidlertid fra en del andre nettverksbestemmelser ved at den gir alle bestemmelser som kunne vært anvendelige på strekningen forrang. Det stilles

⁷⁰ Se De Wit, op.cit. s. 138.

⁷¹ Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser 2000.

for eksempel ikke vilkår om at en konvensjon eller nasjonal lov skal være preseptorisk. Bestemmelsen gir også deklarasjonslov, og til om med allment godkjente transportvilkår, forrang fremfor NSAB's regelverk. På denne bakgrunn kan prinsippet karakteriseres som forholdsvis inkluderende.

En annen variant av nettverksprinsippet finnes i Combined transport bill of lading (COMBICONBILL) del II art. 11 ("Special Provisions for Liability and Compensation"), og lyder som følger:

"(1) Notwithstanding anything provided for in clauses 9 and 10 of this Bill of Lading, if it can be proved where the loss or damage occurred, the Carrier and the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be entitled to require such liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions:

cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and

Would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply.

(2) Insofar as there is no mandatory law applying to carriage by sea virtue of the provisions of sub-clause 11 (1), the liability of the Carrier in respect of any carriage by sea shall be determined by (...) The Hague/Visby Rules. (...)" (mine understrekninger)

Til forskjell fra det nettverksprinsippet vi finner i NSAB § 23, kan Combiconbill art. 11 karakteriseres som noe mer restriktiv. På tross av dette gir den gjennomslag både for internasjonale konvensjoner og nasjonale lover, og når det gjelder preseptivitet, stilles det kun vilkår om at konvensjonen eller loven ikke skal kunne fravikes til skade for vareeieren. I den grad en konvensjon eller nasjonal lov kan fravikes til fordel for vareeieren (det vil si kun er tvingende i én retning), får konvensjonen eller loven likevel gjennomslag.

De to eksemplene viser at et nettverksprinsipp kan vise seg i ulike former. Dette er blant annet avhengig av hvilke internasjonale konvensjoner det inkluderer, hvilke ansvarsregler det inkluderer, og om det inkluderer nasjonale regler eller ikke. Dersom prinsippet inkluderer alle ansvarsregler (inkludert ikke-preseptoriske ansvarsregler) i alle internasjonale konvensjoner, og nasjonale lover, kaller man det for et "rent" nettverksprinsipp. Ved et "rent" nettverks-

⁷² Regler om nettverksansvar finnes for eksempel også i COTIF-CIM-konvensjonen, og ulike regelsett for multimodale transporter.

prinsipp vil altså ansvarsreglene for en skade bli bestemt av de reglene som ellers ville ha kommet til anvendelse på den aktuelle strekningen. Det er imidlertid lite sannsynlig at man finner prinsippet i denne "rene" form. Dette fordi et "rent" nettverksprinsipp nettopp gir uttrykk for rettstilstanden slik den er i dag, hvor intet internasjonalt multimodalt regelverk er i kraft. Det er imidlertid den forskjell fra dagens rettstilstand at det ikke vil være mulig for partene å regulere sine forhold selv der hvor kun ikke-tvingende regler finnes. Et slikt nettverksprinsipp, som inkluderer alle disse regler, kan sies å være tomt. Det inneholder ikke selv noe juridisk rammeverk, men kun henvisninger til andre rettslige regimer, som preseptoriske og deklatoriske konvensjoner og nasjonale lover.

Videre har vi det vi kan kalle et modifisert nettverksprinsipp. Et slikt regime respekterer noen eksisterende regler, men ikke alle. Innenfor det modifiserte nettverksprinsippet kan det finnes en mengde løsninger. Det må imidlertid, til forskjell fra et "rent" nettverksprinsipp, foreligge et juridisk rammeverk for avtalen med en del bestemmelser. En kategori av den sistnevnte type nettverksprinsipp er hvor det finnes et juridisk rammeverk, men hvor alle preseptoriske ansvarsregler i internasjonale konvensjoner og nasjonale lover er respektert. Denne type nettverksprinsipp så vi blant annet et eksempel på i Combiconbill art. 11. En annen kategori er hvor tvingende nasjonale regler blir tilsidesatt, og bare preseptoriske bestemmelser i internasjonale konvensjoner blir respektert. Det er nettopp denne type nettverksprinsipp vi per i dag finner i Uncitral-konvensjonen. Dette systemet krever en høy grad av uniformitet, hvor statene som ønsker å tiltre konvensjonen må tilpasse sine nasjonale regler til denne. At multimodale transporter inneholder en transportstrekning som er rent nasjonal er ikke sjelden, og dersom nasjonale regler blir utelukket fra konvensjonen, vil man derfor sikre en større grad av uniformitet og forutberegnlighet for kontraktspartene. Det er imidlertid ikke bare fordeler med et slikt system, og det er delte meninger om det er hensiktsmessig å utelukke nasjonale regler.⁷³ Hvilken betydning Uncitrals nettverksprinsipp vil ha for våre nasjonale regler vil jeg dog komme tilbake til senere i avhandlingen, jf. pkt 6.3.

Selv om de tvingende regimer i dag ikke er avhengig av et nettverksprinsipp for å komme til anvendelse, jf. pkt. 2.4 og 4, medfører nettverksprinsippet en del fordeler. Det bringer for det første klarhet i ansvarsforholdene, og for det andre er det pedagogisk. Ytterligere er det helt nødvendig at man har et juridisk rammeverk for de tilfeller hvor man ikke vet hvor skaden

oppsto (såkalt ulokalisert skade), og det er også nødvendig med et rammeverk i de tilfeller hvor skaden utvikler seg over tid. At skadestedet ikke er lokalisert er særlig relevant for dagens containertransport, og det er altså i slike tilfeller vi særlig ser behovet for et rammeverk. I henhold til de tidligere siterte avtaleverk ville NSABs eller Combiconbills rammeverk være anvendelig for disse situasjonene. En annen fordel med nettverksprinsippet er at et eventuelt regressoppgjør mellom kontraherende og utførende transportør, vil være basert på det samme regelverk som mellom kontraherende transportør og vareeier (såkalt back-to-back-kontrahering). Videre reduserer altså nettverksprinsippet faren for konflikt mellom et multimodalt regime og eksisterende unimodale lover, ved at de sistnevnte ”inkluderes” i det multimodale regimet.

Det er imidlertid også rettet noe kritikk mot nettverksprinsippet som løsning. For det første vil det ved et ”rent” nettverksprinsipp kunne oppstå et ”ansvarshull” ved at den aktuelle handling/utførelse ikke er regulert i det hele tatt. Dersom vi for eksempel tenker oss en norsk havn, får vi et problem ved at de unimodale transportregimer ikke alltid ”tangerer” hverandre i havnen, jf. pkt. 5. For lagring som ikke er dekket av et transportsrettslig regime finnes ingen tvingende regler, og i en lagringssituasjon kan vi således bli stående uten et klart ansvarsregime. Vi vil fortsatt ha ansvarsregler å forholde oss til da det i dag gjelder et deklarasjonsansvar i havnen, se pkt. 5.3.1. Problemet er imidlertid at vi blir stående overfor et usikkert og lite forutberegnlig regelverk.

Selv om jeg har avgrenset mot forsinkelsesspørsmål, kan det nevnes at nettverksprinsippet ikke fremlegger noen løsning dersom kontraktsbruddet skyldes forsinkelse. Det kan ofte være vanskelig å plassere forsinkelsen til en bestemt transportstrekning, og en liten forsinkelse ett sted kan føre til en stor forsinkelse et annet sted. I så tilfelle er nettverksprinsippet utilstrekkelig som løsning. Det har i tillegg til dette blitt hevdet at det er en ulempe i seg selv at man deler opp en integrert transportoperasjon i ulike deler. Med Ralph De Wit sine ord: ”In doing so, it forgets that one cannot uncook a meal or decompose a symphony”.⁷⁴

Som det vil ha fremgått leder de nevnte innvendingene til en viss usikkerhet og uforutsigbarhet for kontraktspartene. Denne uforutsigbarheten vil igjen gi seg utslag i økte

⁷³ Særlig den svenske delegasjon i konvensjonsarbeidet har ment at nasjonale regler bør inkluderes.

⁷⁴ De Wit, op.cit., s. 142.

fraktpriser og forsikringspremier, noe som ingen av kontraktspartene er tjent med. Nettverksprinsippet er likevel den løsningen som praktiseres i dag, og mye av grunnen til det er nettopp at statene ikke vil forlate de eksisterende unimodale regelverk. I de tilfeller hvor det juridiske rammeverk er omfattende vil heller ikke de ovennevnte problemer gjøre seg gjeldende i like stor grad, og de nevnte innvendingene er derfor kanskje ikke så dyptgående som man ved første øyekast skulle tro.

3.3 Det uniforme systemet

En annen mulighet for å regulere multimodale transportere er gjennom det såkalte uniforme systemet. Bakgrunnen for oppdelingen bunnar i skillet mellom lokaliserte og ikke-lokaliserte skader, som vi så vidt har vært inne på tidligere. I et nettverkssystem er det nettopp at skaden er lokalisert som gjør det aktuelle unimodale regelverk anvendelig. Et uniformt ansvarssystem anerkjenner imidlertid kun ett sett av ansvarsregler. Det spiller således ingen rolle hvor skaden har oppstått – det er de samme ansvarsregler som gjelder gjennom hele transporten uansett. I et ”kamelon-perspektiv” betyr det at MTO under hele transporten vil ha den samme ”fargen”. Det er flere som har ytret ønske om at en eventuell ny multimodal konvensjon bør bygge på et uniformt system,⁷⁵ og tanken har blant annet vært at det uniforme systemet bør erstatte alle nåværende regimer. Det ville ved et slikt system ikke oppstå noe konfliktspørsmål, men per i dag må en slik løsning sies å være kun en utopi.

Et uniformt ansvarssystem har åpenbare fordeler ved at det leder til ensartete regler, og forutberegnlighet i erstatningsoppgjøret. Dette er i hvert fall synspunktet til de som regelmessig inngår internasjonale multimodale transportavtaler. Man ville ved et uniformt ansvarssystem unngå kompliserte situasjoner med tanke på å fastsette når og hvordan en skade oppsto. Dette kan som kjent være meget problematisk ved dagens containertransport. Ved et nettverkssystem vil nettopp problemet være at der det er vanskelig å lokalisere skaden, vil alle søksmål søkes plassert til den transportstrekningen underlagt den høyeste ansvarsgrensen. Resultatet blir mange søksmål og vanskelig bevisproblematikk. Ved et uniformt system unngår man denne bevisproblematikken ved at de samme regler kommer til anvendelse uavhengig av hvor skaden oppsto. Det uniforme systemet leder derfor til en høyere grad av harmonisering og uniformitet enn det nettverkssystemet gjør.

⁷⁵ Se Grønfors, Kurt, *Succesiva transporter*, Stockholm, 1968, s. 307.

I det tilfellet at et uniformt regime gir vareeier rett til direktekrav etter sitt eget regelverk, vil vi særlig se konfliktproblemet mellom et unimodalt og et multimodalt regime. Hvis vi for eksempel tenker oss en MTO som påtar seg transport fra A til B, og deretter underkontraherer med en veitransportør for en grenseoverskridende veitransport, vil saksøker ved en eventuell uniform konvensjon kunne saksøke både MTO'en og veitransportøren etter det uniforme regelverket. De samme ansvarsregler ville da komme til anvendelse uavhengig av den saksøktes rolle. Som vi kan se ville en eventuell uniform multimodal konvensjon, som ikke erstattet alle nåværende unimodale lover og konvensjoner, fortrenge de unimodale regimer som nå finnes (i det nevnte eksemplet ville det i europeisk sammenheng være CMR-konvensjonen). Vi ser at konfliktproblemet blir særlig synlig i denne situasjonen, og vi ser også at utførende transportør vil stå i fare for å bli underlagt et regelverk han ikke kjenner til.

Selv om et uniformt system kan sies å ha mange fordeler, har nettverkssystemet hele tiden vært ansett som en politisk nødvendighet i forhold til Uncitral-konvensjonen. Mange tradisjonelle og viktige land ville antakeligvis aldri ratifisert en konvensjon som hadde som forutsetning at eksisterende unimodale regler måtte forlates. Det er også "nettverksalternativet" som er valgt i de fleste multimodale standarddokumenter som finnes i dag.

3.4 Er de to systemene absolutte motsetninger?

Vi har nå sett at multimodale transporters sammensatte karakter gjør at to ulike doktriner kan anvendes når det gjelder ansvar for MTO, nemlig et nettverkssystem eller et uniformt system. Systemene er imidlertid teoretiske konstruksjoner som i sin rene former medfører en god del mangler og ulemper. Vi finner derfor begge typer systemer i mer modifiserte former. Det er imidlertid ikke slik at de to typer systemer helt utelukker hverandre. De to systemene kan også operere på den samme "arena". Man kan for eksempel ha et uniformt ansvarssystem mellom kontraherende transportør og vareeier, mens det gjelder et nettverkssystem i forhold til utførende transportør. Med tanke på Uncitral-konvensjonen ville en slik løsning innebære at Uncitral-konvensjonen kom til anvendelse mellom kontraherende transportør og vareeier, mens eventuelle søksmål mot utførende transportør ville reguleres av det aktuelle unimodale regelverk. På denne måten ville man unngå at utførende transportør ble pålagt et ansvarsregime han ikke kjente til. På den annen side ville vi få ulempen med ulike regler i de ulike ledd.

4 Hvordan reguleres multimodale transporter i dag?

Jeg vil ved gjennomgangen av dagens regulering av multimodale transporter foreta et skille mellom transporter som utføres som multimodale transporter, men som ikke er knyttet til et underliggende multimodalt regelsett, og multimodale transporter som utføres på bakgrunn av en multimodal standardkontrakt. Den overliggende problemstilling er den samme, nemlig dagens regulering av multimodale transporter. Jeg velger likevel å foreta skillet ut i fra tanken om at det vil være mer oversiktlig for leseren.

4.1 Hvordan reguleres multimodale transporter som ikke er knyttet til et underliggende multimodalt regelsett, det vil si transporter som for eksempel er inngått på bakgrunn av et konnossement?

4.1.1 Innledning

La oss ta utgangspunkt i et eksempel med en sjøtransport, men hvor for – og ettertransport av godset skjer med lastebil. Vi har for eksempel en transport som går fra Lillehammer til Oslo med lastebil. Fra Oslo fraktes godset videre med skip til København, og fra København fraktes godset med lastebil til Hamburg. I forbindelse med transporten er det kun utstedt et konnossement. Hvilke regler skal i dette tilfellet komme til anvendelse dersom det oppstår en skade i løpet av den multimodale transporten? Det er forholdet mellom kontraherende transportør og vareeier jeg har i tankene.

Vi ser at transporten er inngått på grunnlag av sjølovens regler, da konnossementet anses som et bevis på sjøtransportavtalen.⁷⁶ Det er i dette tilfellet snakk om en internasjonal transport (mottakelse og levering er i ulike stater), og spørsmålet er om Haag-Visby-reglene (slik de er inkorporert i sjøloven), skal regulere hele transporten, eller om veifraktlovens regler kommer til anvendelse på landtransportstrekningen.

Et tilfelle hvor det var utstedt et konnossement, men transportavtalen innebar bruk av ulike transportmidler, finnes i den såkalte "*Pegasus Bay 4*"-saken.⁷⁷ Et av spørsmålene som saken reiste var om transporten skulle anses inngått på "port to port"-vilkår, eller om dokumentet skulle anses som et "combined"- bill of lading. Før

⁷⁶ Jf. sjøl. § 292 første ledd nr. 1. Bestemmelsen bygger igjen på Hamburgreglene art. 1 (7). Se for øvrig NOU 1993:36 s. 44.

problemstillingen ble drøftet i saken fikk imidlertid spørsmålet sin løsning i en annen dom – *P & O Nedloyd BV v. Utaniko Ltd*⁷⁸ - hvor det i en tilsvarende sak ble bestemt at et konnossement skulle anses som et kombinert transportdokument dersom mottaks- og/eller leveringssted var utenfor havnen. I den saken inneholdt konnossementet ulike ”bokser” - ”Port of Loading” og ”Port of discharge” på den ene side, og ”Place of Receipt” og ”Place of Delivery” på den annen side. Dersom en av de to sistnevnte ”boksene” var utfyllt, resulterte dette i at dokumentet måtte anses som et kombinert transportdokument. I ”*Pegasus Bay 4*” var ”Place of Receipt” Hastings, ”Port of Loading” var Wellington og både ”Port of Discharge” og ”Place of Delivery” var Zeebrugge. Konnossementet måtte således regnes som et kombinert transportdokument. Tilsvarende må man kunne anse konnossementet utstedt i eksemplet nevnt ovenfor som et kombinert transportdokument. At konnossementet anses som et kombinert dokument betyr imidlertid ikke at vi er utenfor sjølovens regler. Konnossementet vil fortsatt være bevis for en avtale om sjøtransport, og spørsmålet er fortsatt om sjølovens regler kommer til anvendelse på for- og/eller ettertransporten i et slikt tilfelle.

Svaret på spørsmålet om Haag-Visby-reglene skal regulere hele transporten, er etter min oppfatning til dels avhengig av om man kan lokalisere skaden til en bestemt transportstrekning eller ikke. Det finnes lite rettspraksis på området og vurderingen er derfor knyttet til ordlyden i de ulike lover, jf. pkt. 2.1, og også til dels på bakgrunn av drøftelsen i pkt. 2.4.

4.1.2 Lokalisert skade

Dersom skaden kan lokaliseres til sjøstrekningen i det nevnte tilfelle er saken nokså uproblematisk. Konnossementet anses som et bevis på sjøtransportavtalen, jf. sjøl. § 292 (1) nr. 1, og det er derfor naturlig at man anvender sjølovens regler ved erstatningsoppgjøret.

Denne oppfatningen har støtte i den såkalte ”*Pegasus Bay 4*”-dommen. Dommeren uttaler i denne forbindelse at dersom transporten er inngått på bakgrunn av et kombinert konnossement, og skadetidspunktet er lokalisert til sjøtransporten, vil Haag-Visby-reglene komme til anvendelse ved erstatningsoppgjøret, se dommens s. 33 og 34.

Problemet oppstår imidlertid i det tilfelle at det er benyttet konnossement, men skaden kan lokaliseres til for- og/eller ettertransporten på vei. Det er i dette tilfellet ikke inngått noen veifraktavtale, og utgangspunktet er da at veifraktloven ikke kommer til anvendelse, jf. veifrl. § 1, og pkt. 2.1. Spørsmålet er imidlertid om man skal innfortolke veifraktloven som gjeldende for veitransportdelen. Det avgjørende argumentet i forhold til dette spørsmålet må etter min oppfatning være at vi vet hvor skaden er lokalisert. At skaden oppsto mens godset

⁷⁷ *Pegasus Bay*, Central London County Court Mercantile List, 17 October, 2003. (Lav rettsinstans)

⁷⁸ [2003] Lloyd’s Rep 239.

faktisk ble transportert med lastebil, taler etter min oppfatning for at veifraktloven må legges til grunn for erstatningskravet, uavhengig av om det er benyttet konnossement eller veifraktbrev. Veifraktloven inneholder preseptoriske regler til beskyttelse av både vareeieren og transportøren, og nettopp lovens tvingende karakter gjør da at vi vanskelig kommer utenom veifraktlovens bestemmelser. Der det er motstrid mellom konnossementets bestemmelser og veifraktloven, vil derfor de preseptoriske reglene få gjennomslag.⁷⁹ Det kan i denne sammenheng kanskje diskuteres hvorvidt en veitransport kan anses avtalt mellom partene. Dersom en vare skal fraktes fra Lillehammer til Hamburg må jo en vei eller togtransport i hvert fall være underforstått. Veifraktlovgivningen stiller ikke krav om utstedelse av fraktbrev, og en mulig løsning på problemet kunne altså være at man anså at det var inngått både en sjøtransportavtale og en veifraktavtale. I så tilfelle ville veifraktloven komme tvingende til anvendelse allerede i kraft av at det forelå en veifraktavtale. Problemet kommer i det tilfellet bare på spissen dersom det fremgår at partene ønsket at sjølovens regler skulle regulere hele transporten, og spørsmålet blir da hvilken adgang det er til dette. Som det fremgår ovenfor, og også av pkt. 2.4, anser jeg at partene ikke kommer utenom den tvingende veifraktlovgivning dersom man faktisk benytter kjøretøy på vei for å oppfylle transportavtalen. Uavhengig av om vi anser at det er inngått en egen veifraktavtale eller ikke, vil derfor veifraktloven komme til anvendelse i et slikt tilfelle.

Dersom vi imidlertid endrer litt på det innledende eksemplet, og sier at det er utstedt et veifraktbrev i stedet for et konnossement, blir situasjonen noe annerledes enn angitt ovenfor. Dersom det er utstedt veifraktbrev for en grenseoverskridende transport hvor det benyttes både lastebil og skip, og skaden kan lokaliseres til veistrekningen, blir det på samme måte som ovenfor, ikke noe problem i forhold til anvendelsen av veifraktloven. Et eksempel i så måte finnes i ND 1995 s. 394. Dommen har i utgangspunktet ikke særlig stor vekt da det er en byrettsdom, men jeg vil bare kort nevne den for å illustrere poenget. I saken var det inngått muntlig avtale om transport av 100 tonn kjemikalier fra Oslo til Murmansk. Transporten gikk CIF, og kjemikaliene ble først fraktet med skip fra Oslo til Kirkenes, og deretter med lastebil til Murmansk. Det var utstedt veifraktbrev for hele strekningen, og skaden oppsto også på veistrekningen fra Kirkenes til Murmansk. Domstolen la da meget naturlig veifraktloven til grunn for erstatningsoppjøret. Dersom skaden i stedet hadde oppstått på sjøtransporten, er

⁷⁹ Det samme standpunkt ble uttrykt av stipendiat Sverre Ellenes under hans foredrag om, *Ansvar og risiko for transportskader i multimodale transporter*, på det 14. nordiske dommerseminar i sjørett, 27-29. august, 2003.

det noe mer usikkert hvilket regelverk som hadde blitt lagt til grunn, men på bakgrunn av de samme argumenter som nettopp er gjennomgått, anser jeg at sjølovens preseptoriske karakter gjør at den kommer til anvendelse på sjøstrekningen.

Dersom det imidlertid er utstedt veifraktbrev, og transporten utføres som en ”ro-ro-transport”, det vil si en overlappende multimodal transport, er det dog mindre sannsynlig at sjøloven vil slå igjennom selv om skaden kan lokaliseres til sjøtransporten. Dette fordi veifraktloven selv inneholder regler hvor en lastebil transporteres med skip, jf. veifrl. § 4. Det er ikke *nødvendig* at veitransporten er den dominerende transportstrekning for at veifraktloven skal komme til anvendelse på denne type transporter. Det er i utgangspunktet tilstrekkelig at en mindre del av transporten skjer med kjøretøy på vei. En forutsetning for at loven skal få anvendelse er likevel at befordringen som helhet fremtrer som en godsbefordring på vei, og at avtalen med rette kan sies å være en veifraktavtale. Det settes dermed grenser for hvor liten veitransportdelen kan være. Dersom det er tvil om avtalen kan anses som en veitransportavtale, vil momenter som hvilket transportdokument som er brukt, og hva som er det ”dominerende befordringsavsnitt”, komme inn.⁸⁰ Det er imidlertid viktig å være klar over at det er et vilkår at det ikke skjer noen omlastning av godset i løpet av transporten. Godset må altså fraktes på kjøretøyet på skipet. Om for eksempel en container først losses av kjøretøyet og deretter lastes på skipet, er veifraktloven ikke anvendelig for sjøtransporten. Det er likevel tilstrekkelig for veifraktlovens anvendelse at godset for eksempel fraktes på hengeren på skipet, og at denne hengeren så blir festet til motorkjøretøyet igjen når veitransporten begynner.

Det er likevel ikke slik at veifraktloven alltid kommer til anvendelse dersom gods fraktes på kjøretøy på et annet transportmiddel, jf. veifrl. § 4 (2). Dersom det kan bevises at skaden oppsto da godset ble fraktet med det annet transportmiddel, for eksempel da godset ble fraktet på kjøretøyet under sjøtransporten, kan sjølovens regler komme til anvendelse på skaden. Loven stiller dog forholdsvis strenge vilkår for at det andre transportmidlets regler, for eksempel sjøloven, skal komme til anvendelse. Skaden må henholdsvis ha inntruffet under transporten med det annet transportmiddel, være forårsaket av en hendelse som bare kunne ha inntruffet på grunn av det andre transportmiddelet og ikke være forårsaket av

⁸⁰ Dette fremgår av forarbeidene til veifraktloven, se for eksempel Innstilling II.

veitransportøren. I tillegg kommer vilkåret om at reglene for det andre transportmiddelet må være tvingende.⁸¹

4.1.3 Ulokalisert skade

Dersom skadetidspunktet ikke er kjent har vi i prinsippet to alternative løsninger. Enten kan man anvende konnossementets regler, eller man kan anvende et av de regelverk som kunne vært anvendelig på transporten, og som angir den beste løsningen for vareeier, altså enten COTIF-CIM eller veifraktloven. Jeg har valgt å behandle denne problemstillingen under pkt. 4.2.2, og konsentrerer meg her i stedet om hvordan reguleringen blir dersom skaden er ulokalisert ved en såkalt ”ro-ro”-transport.

Dersom det ikke er mulig å lokalisere skaden, er i prinsippet både veifraktloven og sjøloven anvendelige på en ro-ro-transport. Domstolene må i et slikt tilfelle foreta et valg, og særlig en sak er illustrerende i denne sammenheng – den såkalte ”Rekesaken” i UfR 1984 s. 577. Saken gjaldt en overlappende multimodal transport som var inngått på bakgrunn av et gjennomgangskonnossement, med en Paramount-klausul som gjorde Haag-Visby-reglene gjeldende for hele transporten. Det var altså ikke en kjede av unimodale transporter fordi transporten var inngått på bakgrunn av én avtale og ett transportdokument, og ikke flere transportavtaler.

Saken gjaldt i korthet manko ved transport av reker fra Hirtshals til London – transporten gikk CIF og det var i saken ikke mulig å fastslå hvor skaden hadde oppstått. Transporten foregikk på den måten at rekene ble lastet i containere, containerne ble så plassert på hengere og deretter kjørt med lastebil fra Hirtshals til Århus. I Århus ble hengerne kjørt om bord på skip, og deretter fraktet til Middlesborough. I Middlesborough ble hengerne festet til nye trekkere og deretter fraktet til London. Den faktiske utførelse av transporten falt, som vi kan se, inn under CMR-konvensjonens art. 2 (1). Dette var en typisk ”ro-ro”-transport og CMR-konvensjonens art. 2 er da etter sin ordlyd anvendelig på transporten. Da lastebilen ankom London manglet imidlertid 27 kartonger med reker. Saken reiste flere spørsmål, men i denne sammenheng var hovedspørsmålet om CMR-konvensjonen, eller Haag-Visby-reglene slik de var inkorporert i dansk rett skulle komme til anvendelse. I saken var det av stor viktighet å

⁸¹ Det faller utenfor min fremstilling å drøfte disse vilkårene i detalj. Mer om disse vilkårene finnes imidlertid i

fastslå dette, ettersom det gjelder ulike foreldelsesregler og fristavbrytelsesregler i de to konvensjoner. Slik saken sto ville kravet være foreldet etter Haag-Visby-reglene, men ikke etter CMR-konvensjonens regler.

Ved avgjørelsen av saken kunne domstolen i prinsippet anvendt både CMR-konvensjonen og Haag-Visby-konvensjonen, og vi ser at reglene til dels overlapper hverandre. Domstolen kan imidlertid ikke benytte to konvensjoner på det samme kravet, og retten var derfor nødt til å foreta et valg. Ved denne avgjørelsen la retten avgjørende vekt på at det var utstedt et gjennomgangskonnossement for transporten. At det var utstedt et slikt dokument skapte etter domstolens oppfatning en presumsjon for at eventuelle tvister skulle løses etter de regler som var anvendelige på transportdokumentet, dvs. Haag-Visby-reglene. Vi ser altså at domstolene ved avgjørelsen la til grunn at det forelå en avtale om sjøtransport på bakgrunn av at det var benyttet et bestemt transportdokument. Man kan kanskje si at domstolene på denne bakgrunn foretok en slags ”formell tolkning” i motsetning til en ”reell tolkning”. Dette kan muligens kritiseres på bakgrunn av at det ofte beror på tilfeldigheter hvilket dokument som benyttes ved multimodale transport. Domstolene er imidlertid satt i en situasjon hvor de blir nødt til å ta et valg, og hvilket transportdokument som er brukt vil i et slikt tilfelle være et tungtveiende moment.

Vi har nå sett at ”Rekedommen” legger til grunn at man ved ulokaliserte skader blir nødt til å foreta en tolkning av den enkelte transportavtale, og dermed finne hvilket ansvarsregime som kommer til anvendelse. Gjennom en slik tolkning vil den multimodale transporten så og si bli ”presset” inn under et unimodalt regime med dets ansvarsgrunnlag og ansvarsbegrensninger, noe som for kontraktspartene ikke alltid er like heldig. Med tanke på at for eksempel sjøloven og veifraktloven inneholder meget forskjellige begrensingsregler kan domstolens avgjørelse innebære store konsekvenser for hva vareeieren får i erstatning, og nettopp fordi det ofte er tilfeldig hvilket dokument som brukes for transporten, kan dette komme som en overraskelse på den enkelte kontraktspart. Et alternativ for domstolene kunne være å si at her kommer verken sjøloven eller veifraktloven til anvendelse. Resultatet måtte i så fall bli at man anvendte de alminnelige transportsrettslige regler på skaden. Dette er imidlertid en usikker rettsfigur, og ”Rekedommen” antyder nettopp at domstolene vil strekke seg langt for å

anvende et av de unimodale regimene i stedet. ”Rekedommen” er på denne bakgrunn et godt eksempel på det uheldige i at det ikke finnes en egen regulering av multimodale transportere.

En vurdering av CMR-konvensjonens anvendelse på en ”ro-ro”-transport, finnes også i den såkalte ”Aluminiumsbåndsaken” (ND 1985 s. 292), jf. nedenfor. Til forskjell fra ”Rekesaken” omhandler ikke dommen problemet med overlappende anvendelsesområder. I ”Aluminiumsbåndsaken” er det heller kriteriene for at CMR-konvensjonen skal komme til anvendelse ved denne type transport som vurderes.

Dommen finnes i ND 1985 s. 292 og kalles også ”Huntingdon-dommen”. Saken gjaldt erstatningskrav etter skade på et parti aluminiumsbånd under transport fra Oslo til Huntingdon. Til forskjell fra ”Rekesaken” var skaden lokalisert, men hovedspørsmålet var også her om erstatningskravet var foreldet. Det var i saken utstedt et kombinert transportdokument, og transporten ble utført som en ro-ro-transport. Partene var enige om at skaden hadde oppstått på innenlandsstrekningen fra Felixstowe til Huntingdon i England. Den ankende part hevdet i dette tilfellet at veifraktlovens krav var oppfylt, i og med at det var en internasjonal transport med kjøretøy på vei, og de mente derfor at veifraktloven måtte komme til anvendelse ved erstatningsoppgjøret. Argumentasjonen bygget blant annet på at både semitraileren og tugmasteren som trakk godset om bord i, og av, skipet måtte anses som kjøretøy. I tillegg hevdet de at bryggevei på kai måtte anses som vei. Ankemotparten hevdet på den annen side at veifraktloven ikke kunne komme til anvendelse i dette tilfellet, og fikk støtte av lagmannsretten. ”Ombordbringelsen” på kaien i Oslo var etter rettens mening ikke ”godsbefordring med kjøretøy på vei”, men en lasteoperasjon. Retten uttalte videre at befordringen måtte anses som en sammensatt befordring bestående av en internasjonal sjøtransport og en nasjonal veitransport. Dette omfattes ikke av den norske veifraktloven. Retten vurderte så om det var avtalt at CMR-konvensjonen skulle gjelde. Dette ville i så fall si at avtalen inneholdt en ”Paramount-klausul” som bestemte at CMR-konvensjonen skulle regulere hele transporten. Retten kom imidlertid til at det ikke forelå noen slik avtale. Lagmannsretten ville heller ikke bruke veifraktloven som deklarasjonslov på denne type transport, og resultatet ble at den alminnelige foreldelseslov ble lagt til grunn. Løsningen ble etter dette at kravet ikke var foreldet.

4.2 Hvordan reguleres multimodale transportere som er inngått på bakgrunn av en multimodal standardkontrakt, for eksempel Combiconbill 95?

4.2.1 Innledning

Dersom det på forhånd uttrykkelig er inngått en generell eller multimodal transportavtale er saken noe annerledes enn i pkt. 4.1. Slike avtaler inngås i praksis gjennom standardkontrakter, eller model rules, som benytter et nettverksprinsipp. Dokumenter som benyttes er for eksempel Combiconbill 95, Multidoc 95, NSSCC (North Sea Standard Conditions of

Carriage) og FIATA Multimodal Transport Waybill. De tre første dokumentene er utviklet fra redersiden for å ivareta de nye behovene knyttet til dør-til-dør-transporter for skipsfartsnæringen. FIATA MTWB er derimot utviklet fra speditørsiden, og tar utgangspunkt i veitransport. Dokumentene benyttes, som nevnt tidligere, for å tette de "hullene" som kan oppstå i ansvarsreguleringen ved multimodale transporter. "Hullene" oppstår for eksempel fordi man ikke vet hvor skaden oppsto, eller fordi skaden har utviklet seg over tid. Det er imidlertid også klart at i den grad det kun foreligger deklarasjonslovgivning vil partene selv kunne regulere ansvarsforholdet seg i mellom, og bruken av standarddokumenter er da nyttig.

Dersom en multimodal transportavtale er inngått på bakgrunn av et multimodalt standarddokument, er det i utgangspunktet dokumentet som regulerer kontraktsforholdet mellom partene i transportavtalen.⁸² I denne sammenheng oppstår imidlertid igjen problemet med at de unimodale lovene inneholder tvingende ansvarsregler for de ulike transportmåtene. Innebærer ikke dette at den multimodale avtalen må vike for de preseptoriske regimer? De ulike standardavtalene løser i stor grad dette problemet ved at de benytter et nettverksprinsipp, jf. pkt. 3. Spørsmålet om forholdet mellom standarddokumentets regler og tvingende unimodale regler kommer imidlertid på spissen der standarddokumentet ikke inneholder et nettverksprinsipp, eller dersom vi er utenfor nettverksprinsippets område,⁸³ og dokumentet stiller vareeieren i en dårligere posisjon enn den tvingende regulering. Når vi skal vurdere hvilket regelverk som kommer til anvendelse i slike tilfelle, må vi igjen skille mellom lokaliserte og ulokaliserte skader.

Vi ser at selv om kontraktene gir inntrykk av en forenkling, så skygger de til dels over at de internasjonale konvensjoner og nasjonale lover har forrang fremfor den private kontrakten. Et ytterligere problem er at kontrakten vil være gjenstand for ulike tolkninger avhengig av hvilken domstol som har saken til pådømmelse. Dette medfører igjen usikkerhet i forhold til anvendelige ansvarsregler og rettslig posisjon.

4.2.2 Lokalisert skade

Dersom det er benyttet et multimodalt dokument, og vi vet hvor skaden er oppsto må, på samme måte som i pkt. 4.1.1, de tvingende ansvarsregimer få forrang. Om avtalen inneholder et nettverksprinsipp eller ikke blir i denne sammenheng irrelevant. De unimodale regimer er

⁸² Se for så vidt Jes Anker Mikkelsen, "Avtaleslutningen og dokumentasjonen", s. 15.

⁸³ Fordi vi har å gjøre med et strengt nettverksprinsipp.

ikke ”avhengig” av et nettverksprinsipp for å slå igjennom. Der transporten utføres med henholdsvis vei- og sjøtransport, og vi vet at skaden oppsto på den ene eller annen strekning, vil de unimodale regimer komme til anvendelse nettopp fordi de gjelder preseptorisk. At eksempelvis CMR-konvensjonens tvingende regulering går foran avtalens bestemmelser fremgår av dommene i ND 1984.264 (Midt-Trøndelag) og ND 1983.52 (Gøteborg). I den første dommen fant retten at speditøren ikke kunne påberope seg bestemmelsene i NSAB 74 fordi de var i strid med veifraktlovens ansvarsregler (veifrl. § 5). Saken gjaldt erstatning på grunn av forsinkelse, og det var tilsynelatende ikke inngått en uttrykkelig avtale på grunnlag av NSAB. Hovedsaken her er imidlertid at man ikke kan påberope seg bestemmelser som er i strid med tvingende lovgivning. I den siste dommen fant retten at bestemmelsene i CMR-konvensjonens art. 1 og 2 måtte gjelde, uansett om NSAB inneholdt andre regler. I dommen medførte dette at transportøren hadde et tvingende ansvar for hele transporten, og ikke kun et formidleransvar som NSAB ga uttrykk for. dommene viser at dersom det multimodale transportdokumentet stiller varesiden, eller også transportøren når det gjelder CMR-konvensjonen, dårligere enn den tvingende lov som gjelder for den aktuelle transportmåte, så går konvensjonen foran.

4.2.3 Ulokalisert skade

I punkt 4.2.1 så vi på hvilke regler som kommer til anvendelse ved lokalisert skade, og på forholdet mellom tvingende lovgivning og standardiserte dokumenter. Vi står imidlertid igjen med spørsmålet om hvilke ansvarsregler som kommer til anvendelse ved ulokalisert skade. Man kan her i prinsippet tenke seg to ulike alternativer når det gjelder anvendelig regelverk. For det første kan man si at de reglene standarddokumentet, for eksempel Combiconbill, gir uttrykk for skal komme til anvendelse dersom det ikke kan stadfestes hvor skaden oppsto. Tilsvarende kan man si at de regler konnossementet gir uttrykk for skal komme til anvendelse, dersom man har benyttet et slikt dokument, jf. pkt. 4.1.2. Utgangspunktet i kontraktsretten er hva partene har avtalt og dokumentet gir nettopp uttrykk for dette. Alternativt kan man si at vareeier skal gis den rettsstilling som stiller ham i best mulig posisjon (gir ham den beste beskyttelse) i forhold til en av de konvensjonene/lovene som kunne vært anvendelig på en av transportstrekningene. Dette innebærer at hvis for eksempel CMR-konvensjonen er det regelverket som gir vareeieren best stilling, så skal denne konvensjonen komme til anvendelse ved erstatningsoppgjøret. Bakgrunnen for en slik løsning kunne være bygget på en samlet ”formålsfortolkning” av de transportsrettslige regelverk. Med

dette menes at regelverkene i hovedsak er ment å beskytte vareeierens interesser, og på denne bakgrunn bør det mest fordelaktige regelverket for vareeieren benyttes. Denne siste løsningen ville imidlertid føre til at formålet med å inngå en kontrakt til en viss grad ville falle bort. Kontrakten ville jo verken komme til anvendelse ved lokalisert eller ulokalisert skade, i det lovgivningen alltid ville slå igjennom dersom den stilte vareeieren i en bedre posisjon. Partene ville således ikke ha mulighet til å regulere rettigheter og plikter, og med tanke på at både vareeiersiden og transportørsiden er profesjonelle parter, kan dette ikke sies å være en heldig løsning. I tillegg er det tvilsomt om man uten innvending kan hevde at transportlovgivningen kun er ment å beskytte vareeiersiden. Transportlovgivningen varetar også transportørens ansvar, blant annet gjennom regler om ansvarsbegrensning. Det er også et moment at det ikke alltid vil være lett å fastslå hva som vil være det mest fordelaktige regelverk for vareeier. Både dette og reelle hensyn taler derfor imot den siste løsningen, og resultatet må etter min oppfatning være at standarddokumentets, eventuelt konnossementets, regler kommer til anvendelse på denne type skader.

5 Hvilke regler kommer til anvendelse ved lagring i havn?

5.1 Innledning

Havnen har en sentral plass ved multimodale transporter som inkluderer en sjøtransportstrekning. Her skjer det omlastning mellom skip og andre transportmidler, samtidig som varen ofte får et opphold mellom to transportetapper. I vår sammenheng er det opphold eller lagring i påvente av videretransport med et annet transportmiddel som er aktuelt. Dette gjelder for så vidt både den situasjonen at varene skal fraktes med skip ut av havnen,⁸⁴ og at varene skal fraktes med skip⁸⁵ eller en annen type transportmiddel som tog eller lastebil fra havnen og videre innenriks.⁸⁶ Alternativt kan varene lagres i påvente av at mottaker skal hente varene på havnen, men her konsentrerer vi oss om situasjonen hvor varen er i transitt.

⁸⁴ Enten til et annet land, eller videre innenriks.

⁸⁵ Dersom det er snakk om videretransport med et annet skip vil transporten være en såkalt gjennomgangs-transport, jf. sjøl. §§ 293 og 251.

⁸⁶ For en kort gjennomgang av lagring i tilknytning til et transportoppdrag, se Ottesen, Fredrik, *NSAB § 27. Speditørens ansvar for lagerhold*, s. 4.

Et eksempel kan belyse problemstillingen som behandles i dette kapitlet: Et parti frosne kyllingfileter fraktes fra Madrid til Rotterdam med lastebil. Fra Rotterdam fraktes kyllingfiletene med skip til Oslo havn. I Oslo havn oppbevares kyllingen i to dager før den fraktes videre med lastebil til Lillehammer. Når kyllingen ankommer bestemmelsesstedet oppdages det at de er ødelagte. Den senere bevisbedømmelsen kan fastslå at skaden oppsto mens kyllingen ble lagret på havnen i Oslo. Årsaken til skaden var at containeren hadde blitt utsatt for varme, slik at de frosne filetene hadde tinet, og senere råtnet. Spørsmålet i denne sammenheng blir hvilket regelverk som skal komme til anvendelse ved vurderingen av erstatningsspørsmålet.

Hvem som er avtaleparter når en vare lagres i havnen kan variere, og før jeg kan gå inn på de materielle reglene for lagring i havn, må disse avtaleforholdene klargjøres nærmere.

For det første kan lagring i havn falle inn under ett av de transportsrettslige regimer (for eksempel sjøloven), ved at lagringen er en del av transportavtalen, og dermed faller inn under lovens område. For å foregripe litt kan dette for eksempel være tilfelle når varen får et opphold på sjøtransportørens terminal før lasting eller etter lossing. Når det gjelder ansvarsreguleringen fra A til B kan denne derfor være ”problemfri”, i den betydning at det ikke oppstår noe ”hull” i reguleringen. Eksempelvis vil sjølovens ansvarsperiode avsluttes i det veitransportørens ansvarsperiode begynner, slik at også perioden hvor godset oppbevares på havnen vil være dekket av et tvingende transportsrettslig regime. I hvilken grad lovene omfatter lagring i havn er imidlertid avhengig av den enkelte lovs ansvarsperiode, og det er nettopp denne grensdragningen som gjennomgås i pkt. 5.2.

For det andre kan lagring i havn være underlagt en selvstendig lagringsavtale. Denne avtalen kan være inngått med en uavhengig lagerholder i havnen, eller det kan være avtalt at en av transportørene, foruten transport, også skal ordne med lagring. Det siste er for eksempel hensiktsmessig der transportøren disponerer egne lagerfasiliteter i havnen. Den grunnleggende forskjellen i forhold til det ovennevnte tilfellet, er at det vil være er inngått en selvstendig lagringsavtale, og ikke at lagringsavtalen er inngått med en transportør eller en uavhengig lagerholder.

Dersom man tar utgangspunkt i en vareeiers rettsstilling, som jeg gjør her, er det i tillegg til den ovennevnte sontringen, nødvendig å skille mellom situasjonen hvor vareeieren har inngått avtale med en MTO om transport fra A til B, og situasjonen hvor vareeier har inngått avtale med en speditør som kun opptrer som formidler.⁸⁷ I det førstnevnte tilfelle vil MTO være ansvarlig overfor vareeieren etter ett og samme regelverk under hele strekningen fra A til B, mens i det sistnevnte tilfelle vil vareeieren måtte forholde seg til en serie ulike aktører.

I fremstillingen nedenfor vil jeg først se på situasjonen når de transportsrettslige lover får anvendelse i havnen, jf. pkt. 5.2. Deretter vil jeg vurdere situasjonen hvor vi er utenfor tvingende lovgivning, jf. pkt. 5.3. I forhold til denne problemstillingen vil det, som nevnt, være av betydning for vareeier om det er inngått en serie avtaler med ulike aktører, eller om det er inngått en dør til dør-kontrakt. Dette behandles følgelig under pkt. 5.3.1 og 5.3.2.

5.2 Når får de transportsrettslige lover anvendelse i havnen?

Både der det er inngått en serie av unimodale transportavtaler, og der det er inngått en multimodal transportavtale, kan de transportsrettslige regimer komme til anvendelse i havnen. I det sistnevnte tilfelle vil de transportsrettslige lover komme til anvendelse enten gjennom et nettverksprinsipp, eller i kraft av sin tvingende karakter.

5.2.1 Sjølovens ansvarsperiode

Hovedregelen om transportørens ansvarsperiode finnes i sjøl. § 274. Den lyder som følger: ”Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.” Reguleringen av selve ansvarsperioden kan ikke fravikes ved avtale mellom partene, og transportøren er derfor preseptorisk ansvarlig i hele perioden fra ”mottakelse” til ”levering”, jf. sjøl. § 254 første og annet ledd.

At transportøren er preseptorisk ansvarlig i havneområdet er en ”nyvinning” i forhold til tidligere lovgivning. Sjøl. § 274, sammenholdt med § 254, utvider nemlig den preseptoriske ansvarsperiode i forhold til sjøloven av 1893.⁸⁸ Denne utvidelsen gjør at det ikke lenger er mulig å avtale ”tackle to tackle”-ansvar, noe som det var meget vanlig å gjøre under den

⁸⁷ Se note 34.

tidligere sjølov. ”Tackle to tackle”-klausulene innebar at transportøren kun påtok seg ansvar for skader som oppsto i perioden fra skipets lasteanordninger ble festet til godset i lastehavnen, til godset ble løsnet fra for eksempel skipets kran i lossehavnen. Selve laste – og losseoperasjonen falt innenfor transportørens preseptoriske ansvarsperiode, mens det som skjedde mens godset befant seg i havneområdet var irrelevant for transportøren. I denne sammenheng oppsto spørsmålet om hvilke regler som skulle gjelde dersom skade oppsto nettopp i den perioden hvor varen hadde et opphold i havnen.

Haag-Visby-reglene inneholder fortsatt en mulighet til å fraskrive seg ansvar for skader som oppstår i havneområdet – altså ”tackle to tackle”-ansvar, jf. art. 1 litra e. Muligheten til ansvarsfraskrivelse gjør at det oppstår spørsmål i forhold til hva som skal gjelde dersom godset blir fraktet etter et ”through bill of lading”, og godset omlastes i løpet av sjøtransporten. En slik omlastning vil jo innebærer at godset får et opphold i havn. En Canadisk domstol bestemte i dommen *Captain v Far Eastern Steamship Co* at transportøren hadde rett til å begrense sitt ansvar i havnen, slik at Haag-Visby-reglene ikke kom til anvendelse her. I saken inneholdt sjøfraktbrevet en klausul som ga transportøren rett til å begrense sitt ansvar til sjøtransport utført av ham selv. I løpet av transporten ble varene liggende i tre uker på havnen i Singapore, hvor godset ble skadet. Skaden falt imidlertid ikke inn under Haag-Visby-konvensjonen (”because it did not relate to the carriage of goods by water”), og transportøren hadde altså ikke Haag-Visby-ansvar for skaden.⁸⁹ I en annen dom, *Mayhew Foods v OCL*, kom imidlertid en annen domstol til et annet resultat. Saken gjaldt frakt av ferdig kokt og frossent fjærkre. Det var i saken utstedt et kombinert fraktbrev, som inneholdt en ansvarsbegrensning som satte transportøren i en bedre posisjon enn den Haag-Visby-konvensjonen ville gitt ham. Under utførelsen av transporten benyttet transportøren en frihet i dokumentet til å foreta omlastning. Dette innebar at varene ble liggende på havnen i Le Havre i en periode. Ved den senere bevisbedømmelse ble det fastlagt at maten ble ødelagt under oppholdet i havnen. Transportøren hevdet her, på basis av dommen *Captain v Far Eastern Steamship Co*, at Haag-Visby-konvensjonen ikke fikk anvendelse i havnen, og at han derfor kunne benytte seg av klausulen i dokumentet som gav ham en fordelaktig ansvarsbegrensning. Domstolen var imidlertid ikke enig i det, og foretok det vi kaller en ”distinguish the case”-tolkning (det vil si at man finner frem til de faktiske forskjeller mellom sakene, og nettopp legger vekt på det). Resultatet av dette ble at Haag-Visby-konvensjonen også var anvendelig på lagrings-situasjonen i havnen. Dommeren bygget dette på at i den første saken visste vareeieren at det ville bli foretatt en omlastning, og det var i tillegg utstedt et sjøfraktbrev for hver transportstrekning. Uten at dette sies i dommen, er en mulig tankegang bak resultatet at avtalen kunne ses på som en serie av sjøtransportavtaler med avslutning etter hver etappe. I *Mayhew*-saken dekket fraktbrevet hele transportstrekningen, og vareeieren visste heller ikke at det ville bli foretatt omlastning. Dommeren uttalte i denne anledning at ”It would ... be surprising if OCL could, by carrying the goods to Le Havre and there storing the goods before transshipment, rid themselves of liabilities to which they would have been subject had they, as contemplated, shipped the goods at Southampton

⁸⁸ Jf. sjøfartsloven av 20. juli 1893 nr. 1.

⁸⁹ En nærmere gjennomgang av dommen finnes i Wilson, John F.: *Carriage of goods by sea*, third edition, s. 180-181.

and carried them direct to Jeddah.” I tillegg hevdet han at selv om transportøren benyttet sin kontraktuelle rett til å omlaste og lagre i løpet av transporten, var dette fortsatt oppgaver ”in relation to and in connection with the carriage of goods by sea”. Det ville således uansett falle inn under Haag-Visby-konvensjonen. Resultatet i dommen medfører at der en transport utføres på bakgrunn av et fraktbrev som dekker hele sjøtransporten fra A til B, vil Haag-Visby-konvensjonen komme til anvendelse under hele den perioden hvor godset er i forbindelse med sjøtransport. At godset ligger i ro på havnen er ikke avgjørende i denne sammenheng. Dommen viser altså at også under Haag-Visby-konvensjonen kan ansvarsperioden strekke seg til lagring i havn.

Bakgrunnen for den utvidede ansvarsperiode i sjøl. § 274 er reglene i Hamburg-konvensjonens art. 4. Som kjent har Norge ikke ratifisert denne konvensjonen, men vi har lagt oss så nær konvensjonen som mulig uten å bryte med Haag-Visby-reglene. Det er imidlertid grunn til å være oppmerksom på at selv om det før var mulig å fraskrive seg ansvaret for alt som skjedde i terminalperioden, var utgangspunktet da som nå at transportøren hadde ansvar for godset så lenge det var i hans varetekt. Forskjellen var at muligheten til å fraskrive seg ansvaret ble brukt i stor utstrekning.⁹⁰ Domstolen fant retten til ansvarsfraskrivelse urimelig, og resultatet var at ansvarsperioden i stor utstrekning ble ”strukket”. Et eksempel på det finner vi i ND 1950 s. 527, den såkalte ”Linoleumsdommen”, hvor det ble oppstilt en plikt til forsvarlig plassering av linoleumsruller på kaien etter lossing. Ansvarsperioden opphørte altså ikke før en slik plikt var gjennomført.

Når vi i dag har et regelverk som til en viss grad omfatter operasjoner i havnen, har det blitt av større interesse å avklare både når godset kan anses å ha kommet i transportørens varetekt og motsatt når det ikke lenger er det – dette er jo de avgjørende kriterier for ansvarsperiodens begynnelse og slutt. Poenget er at tidspunktet for laste/losseoperasjoner, og tidspunktet for når godset kan anses for å falle inn under transportørens varetekt, ikke nødvendigvis er sammenfallende. Varetektperioden kan således begynne før varene er lastet på skipet, og den kan slutte etter at varene er losset av skipet i havnen. Hva er så det avgjørende kriterium for ansvarsperiodens begynnelse og slutt hvis ikke lastingen og lossingen er det? Loven bruker som nevnt vilkåret ”varetekt”. Nærmere bestemmelser om hva dette innebærer finnes i § 274 annet og tredje ledd. I korthet fremgår det her at transportøren anses å ha godset i sin varetekt fra det tidspunkt han mottar det i lastehavnen. På den annen side anses han ikke lenger å ha godset i sin varetekt når han har utlevert det til mottaker, når det er lagt opp for mottakers regning, eller når han har overlevert godset til myndighetene eller annen tredjeperson som godset må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen.⁹¹ Det siste alternativet er for så vidt ikke interessant i denne sammenheng. Reglene innebærer for det første at dersom

⁹⁰ Se sjøfartsloven av 20. juli 1893 nr. 1 § 168 (2).

⁹¹ For en nærmere beskrivelse av grensene for når transportøren kan anses å ha godset i sin varetekt, se Ottesen, op.cit. s. 38-42.

transportøren selv mottar godset i havnen, vil vi være innenfor sjølovens ansvarsperiode. Det vil si at dersom godset blir levert til transportørens terminal, eller en selvstendig terminaloperatør som transportøren benytter, vil det anses for å være i transportørens varetekt. Bakgrunnen for det siste er at transportøren hefter for sine medhjelpere etter et kontrakts-medhjelperansvar, og en lagerholder eller annen terminaloperatør faller inn under denne kategorien. Det skjer altså en identifikasjon ved at hjelperens feil regnes som transportørens, og vi vil derfor være innenfor sjølovens ansvarsperiode. At vi vil være innenfor sjølovens ansvarsperiode i dette tilfellet fremgår også motsetningsvis av forarbeidene til sjøloven.⁹² Konsekvensen av at godset anses mottatt allerede idet det leveres til sjøtransportørens terminal, er at sjølovens regler vil komme til anvendelse dersom skade eller tap skulle oppstå på terminalen. Annerledes blir det imidlertid dersom sjøtransportøren har inngått en separat lagringsavtale med en lagerholder i havn. I så tilfelle er det antatt at man vil være utenfor sjøtransportørens ansvarsperiode.⁹³ Bakgrunnen for dette er at formålet med tvingende regler er å unngå at godset i perioder blir tatt vare på av folk uten et erstatningsansvar. Dersom det er inngått en separat lagringsavtale vil ikke dette være tilfelle, da den selvstendige lagerholderen vil være ansvarlig for eventuell skade, jf. pkt. 5.1 og 5.3.

Når det gjelder utleveringstidspunktet vil man igjen måtte vurdere den enkelte situasjon konkret. Dersom godset går via en terminal før det utleveres vil det, på samme måte som for mottakelsestidspunktet, ikke anses utlevert før mottaker henter det på terminalen.⁹⁴ Ved ro-ro skip hvor godset er pakket i containere på Maafi-traller, vil godset antakeligvis ikke anses utlevert før de er trukket av skipet, og løftet av Maafi'en og over på mottakers transportmiddel.⁹⁵

Sjøtransportørens ansvarsperiode kan foruten utlevering, avsluttes ved at transportøren legger opp godset i såkalt "sikker forvaring", jf. sjøl. §§ 271 og 274. Vilkåret for å gjøre dette er at mottaker ikke har hentet godset innen den tid transportøren har angitt, eller alternativt innen "rimelig tid", jf. sjøl. § 271. Hva som skal forstås med "sikker forvaring" må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle, men en god veiledningsnorm vil være hvordan slikt gods vanligvis oppbevares. Finnes det bestemmelser i lov eller avtale om hvordan godset skal oppbevares,

⁹² Se NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, s. 35.

⁹³ Se Ottesen, op.cit. s. 11.

⁹⁴ Mottaker vil her være enten vei- eller togtransportør.

⁹⁵ Jf. Ottesen, Fredrik s. 39.

må imidlertid disse kravene oppfylles.⁹⁶ Dersom transportøren med hjemmel i denne bestemmelsen har rett til å utlevere godset, vil vi være utenfor sjølovens regulering. Bakgrunnen for rettigheten er at transportøren ikke skal bli sittende med et utvidet ansvar på grunn av mottakers mora. I vår sammenheng vil det være snakk om for eksempel veitransportørens mora, ved at han ikke henter godset når han skal. Vi kan da få et tilfelle hvor godset blir liggende til oppbevaring på havnen uten en selvstendig lagringsavtale. I havnen finnes ingen tvingende regler, og spørsmålet blir da hvilket regelverk som skal komme til anvendelse på en eventuell skade. I sjøloven finnes ingen bestemmelser om dette, men i forhold til den tilnærmet like bestemmelsen i veifraktloven (§ 25), har man i nyere juridisk teori⁹⁷ kommet til at nasjonale regler for forvaring må komme til anvendelse ved slike tilfelle. I forhold til norsk rett vil lagringsansvaret da være underlagt den deklarasjonsregel i NL 5-8-17. Denne bestemmelsen drøftes imidlertid nærmere under pkt. 5.3.1.

Som vi ser av det som nettopp er gjennomgått kan sjøloven i en god del tilfelle komme til anvendelse på skader oppstått i havnen. Spørsmålet blir da om, og eventuelt hvordan, unntakene for nautisk feil og brann kan komme til anvendelse i en lagrings situasjon. Dette spørsmålet er imidlertid også relevant i forhold til Uncitral-konvensjonens ansvarsgrunnlag, og jeg har derfor valgt å utsette behandlingen av problemstillingen til pkt. 6.5.

5.2.2 Veifraktlovens ansvarsperiode

Veifraktlovens ansvarsperiode fremgår av lovens § 27:

”Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.”

Selv om bestemmelsen bruker en litt annen formulering enn sjøloven, vil det også her i realiteten være vareteksperioden som setter grensen for transportørens ansvarsperiode. På samme måte som ved avgrensningen av sjøloven, blir det derfor avgjørende å definere når transportøren kan sies å ha overtatt godset, og når han kan sies å ha utlevert det. Det minnes i

⁹⁶ En nærmere gjennomgang av vilkåret faller utenfor denne avhandlingens rammer, men en forholdsvis grundig redegjørelse finnes hos Ottesen, op.cit. s. 40-41. En nærmere redegjørelse finnes også i Karnov elektronisk, sjøloven, note 449.

⁹⁷ Regnarsen Kjeld, *Lov om fragtavtaler ved international vejtransport*, 2.utg., 1993, s. 135.

denne forbindelse om at reglene om ansvarsperioden er preseptoriske, men ved innenriks befordring kan de fravikes til gunst for oppdragsgiver, jf. veifrl. § 5.

Når det gjelder tidspunktet for overtakelse vil det måtte foretas en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle, av om godset er i transportørens varetekt eller ikke. Denne vurderingen kan bestå av en rekke momenter, men det er klart at begreper som "besittelse", "faktisk rådighet" og lignende vil være gode veiledningsnormer ved avgjørelsen.⁹⁸ Det klareste eksempel på at vi er innenfor lovens ansvarsperiode vil i forhold til dette være når godset er lastet opp på transportørens lastebil. Det er likevel klart at ansvarsperioden kan begynne før godset rent fysisk blir lastet opp på lastebilen, og det er ikke tvilsomt at godset må anses overtatt når det er levert til veitransportørens terminal, eller når det er levert til en selvstendig terminal som veitransportøren benytter. Transportøren vil da ha faktisk rådighet over godset, og han vil være den nærmeste til å bære ansvaret dersom skade skulle oppstå. At transportøren har ansvar fra dette tidspunkt må gjelde selv om det er meningen at varene skal ligge på terminalen en tid. Her må det likevel settes en grense mot tilfeller hvor man kan si at det foreligger en egen forvaringsavtale. I så tilfelle er man utenfor veifraktlovens regulering, som i utgangspunktet kun gjelder "avtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg", jf. veifrl. § 1.

Når det gjelder skjæringspunktet for utlevering kommer man, på samme måte som ved vurderingen av overtakelsestidspunktet, langt med begreper som "fysisk har utlevert" osv. Det må være klart at transportøren fortsatt vil ha ansvar for godset etter veifraktlovens regler, dersom godset oppbevares på transportørens eget lager etter avslutningen av selve transporten. Tilsvarende blir det der veitransportøren leier lagerplass for kortvarig oppbevaring. Også i denne situasjonen vil transportøren være nærmest til å ta vare på godset, og det er derfor rimelig at han må svare erstatning dersom skade skulle oppstå. På samme måte som ved avgrensningen av overtakelsestidspunktet, må det likevel settes en grense mot tilfeller hvor man kan si at det foreligger en forvaringsavtale. I så tilfelle vil lagerholderen være ansvarlig for godset, og vi vil altså være utenfor veifraktlovens regelverk.

På samme måte som sjøloven inneholder også veifraktloven regler som gir transportøren mulighet til å fri seg fra det transportrettslige ansvaret som følger av veifraktloven, jf. veifrl. § 25, jf. §§ 22 (1) og 23. Av disse bestemmelsene fremgår det at dersom mottaker ikke henter

godset til avtalt tid, transportøren ikke får kontakt med mottaker slik at notifikasjon kan gis, eller dersom mottaker ikke fremskaffer nødvendig dokumentasjon for utlevering, kan transportøren ”straks lesse av godset for den berettigedes regning”. Det samme gjelder dersom det foreligger en objektiv umulighet for å oppfylle transportavtalen, jf. § 22 (1). Dersom transportøren med hjemmel i disse bestemmelsene kan utlevere godset, vil han altså være utenfor veifraktlovens ansvarsperiode. Dette betyr likevel ikke at transportøren er uten ansvar. Av veifrl. § 25 annet pkt. fremgår det at ”fraktføreren plikter å ta vare på godset på den berettigedes vegne” etter en slik avlesning. Dette har i juridisk teori⁹⁹ blitt forstått slik at transportøren får et alminnelig forvareransvar etter de respektive lands regler. I norsk rett vil det si et forvareransvar etter NL 5-8-17. En nærmere beskrivelse av forvareransvar kommer imidlertid under pkt. 5.3.1.

5.3 Hvilket regelverk kommer til anvendelse dersom man er utenfor transportregimenes ansvarsperioder i havnen, for eksempel der godset er levert til en uavhengig lagerholder i havn?

5.3.1 Det er inngått en kjede av separate transportavtaler

Spørsmålet som drøftes under dette punktet er vareeierens rettstilling dersom skade oppstår i havnen, og vi er utenfor tvingende lovgivning.¹⁰⁰ Grunnen til at vi er utenfor tvingende lovgivning kan være fordi det er inngått en selvstendig lagringsavtale, eller fordi transportøren har lagt opp godset for mottakerens regning, jf. pkt. 5.2.1 og 5.2.2. For oversiktens skyld minnes det om at vi her forutsetter at en speditør (formidler) har inngått en serie avtaler. Avtalene er således inngått på vegne av vareeieren, og speditøren vil kun ha et formidleransvar. Det vil si at han kun vil være ansvarlig for forsvarlig valg av kontraktsmedhjelper, og at han ikke har et transportøransvar. Poenget er altså at vareeier må forholde seg til flere avtaleparter (transportører og lagerholder), og ikke kun én avtalepart.

Dersom vi er utenfor de tvingende transportlovenes ansvarsperioder i havnen, finnes ingen tvingende lovgivning. I havnen gjelder kun et ulovfestet uaktsomhetsansvar, eller et alminnelig forvareransvar, jf. NL 5-8-17. Når det gjelder det ulovfestede uaktsomhetsansvaret

⁹⁸ Jf. Ottesen, Fredrik, op.cit., s. 46-47, og Karnov elektronisk, veifraktloven, note 69.

⁹⁹ Se Regnarsen, Kjeld, op.cit., s. 135.

er problemet at vareeieren må bevise at forvareren har opptrådt uaktsomt. For vareeieren vil det imidlertid være vanskelig å dokumentere ansvarsbetingende forhold hos forvareren, da godset nettopp oppbevares på forvarerens område. Når det gjelder det alminnelige forvareransvaret som følger av NL 5-8-17 er imidlertid bevisbyrden for uaktsomhet snudd.¹⁰¹ Det vil si at det er forvareren selv som må bevise at han har opptrådt aktsomt, og ikke vareeieren som må bevise uaktsomhet. Dette ansvarsgrunnlaget er derfor mer fordelaktig for vareeieren enn det ulovfestede uaktsomhetsansvaret. En svakhet med disse to ansvarsgrunnlagene er likevel at de begge kan fravikes ved avtale, og i praksis vil også forvarere eller lagerholdere i havn benytte denne friheten til ansvarsfraskrivelser.¹⁰² Dersom det er inngått en selvstendig lagringsavtale mellom en speditør og en uavhengig lagerholder i havn, vil derfor vareeieren stå i fare for å lide tap ved at han ikke har noe ansvarssubjekt å forholde seg til. Speditøren vil, som nevnt, ikke ha noe ansvar for godset, og vareeieren vil være prisgitt den avtalen speditøren og lagerholderen har inngått. For vareeier vil det på denne bakgrunn være en fordel å inngå avtale med en MTO som har et transportøransvar fra A til B, jf. pkt. 5.3.2.

Selv om jeg her vurderer lagringsansvaret i et nasjonalt perspektiv, kan det nevnes at det ble gjort et forsøk på en internasjonal regulering av ansvaret i havn gjennom den såkalte "Terminaloperatørkonvensjonen".¹⁰³ Bakgrunnen for konvensjonen var nettopp at det ikke fantes noe enhetlig internasjonalt regelverk for perioden hvor godset oppholdt seg på en terminal. Ettersom de ulike konvensjoners ansvarsperioder ikke "tangerer" hverandre i havnen kan det, som angitt ovenfor, oppstå et "hull" i den tvingende ansvarsreguleringen. Formålet var derfor å "tette hullet" som forelå ved at et viktig område av varestrømmen ikke var internasjonalt regulert. Konvensjonen har imidlertid aldri trådt i kraft, og den er derfor ikke relevant i forhold til ansvarsreguleringen i norsk havn i dag.¹⁰⁴ Svaret på hvilke regler som kommer til anvendelse i havneområdet i dag vil derfor, som vi til dels har sett, være avhengig av hvor langt tvingende lovgivning strekker seg i havneområdet, hvilket transportdokument som er benyttet, og hva deklarasjonell rett gir uttrykk for.

¹⁰⁰ Om lagerholderen er transportøren eller en annen selvstendig lagerholder i havn er irrelevant, jf. pkt. 5.1. Det avgjørende er at det er inngått en selvstendig lagringsavtale.

¹⁰¹ Se blant annet Krüger, Kai, *Norsk Kontraksrett*, Bergen 1989, s. 210.

¹⁰² Se for eksempel Oslo Havnevesens Krantakster og andre vederlag som gjaldt fra 1. januar 2003 pkt. III om lagring. I § 8 fremgår det at Havnevesenet er uten ansvar for varer som ligger på kai eller i skur (...).

¹⁰³ For en nærmere drøftelse av konvensjonen, se Slinning, Oddbjørn, *Terminaloperatørkonvensjonen*, Marius nr. 267.

¹⁰⁴ Konvensjonen er foreløpig bare ratifisert av Egypt og Georgia, men den er undertegnet av noen flere. Norge har ikke villet ratifisere konvensjonen da den bygger på Hamburg-reglene, mens vår sjølov i hovedsak bygger på Haag-Visby-reglene.

5.3.2 Det er inngått en dør til dør-avtale på bakgrunn av et multimodalt dokument

Dersom vi tenker oss at vareeier har inngått en dør til dør-avtale med MTO, er vareeiers rettsstilling noe bedre enn dersom han har inngått en kjede av unimodale transportavtaler.

Hva slags avtale som er inngått mellom lagerholder og MTO vil i denne situasjonen ikke være avgjørende for vareeier, idet MTO vil være ansvarlig overfor vareeier under hele strekningen fra A til B etter transportdokumentets regler. Dokumentets regler vil dog bli fortrent av tvingende regimer der det kan bevises hvor skaden oppsto. Dersom det kan bevises at skaden oppsto i havnen, men utenfor de tvingende transportregimenes ansvarsperioder, finnes imidlertid ingen tvingende lovgiving. I havnen gjelder, som gjennomgått i pkt. 5.3.1, kun et ulovfestet uaktsomhetsansvar hvor det påhviler forvarerens kontraktsmotpart å bevise at forvareren har opptrådt uaktsomt, eller alternativt et alminnelig forvareransvar etter NL 5-8-17. I den grad et nettverksprinsipp gir slike regler forrang vil de komme til anvendelse også mellom vareeier og MTO. Et så omfattende nettverksprinsipp brukes normalt ikke, jf. pkt. 3, og i realiteten vil derfor standarddokumentets regler gjelde for skade oppstått i havnen.¹⁰⁵ I den grad dokumentet ikke inneholder noen egen lagringsbestemmelse, som for eksempel NSAB § 27,¹⁰⁶ blir resultatet at transportsrettslige regler kommer til anvendelse på lagringen. Dersom dør til dør-avtalen er inngått på bakgrunn av Combiconbill vil for eksempel dette dokumentets regler komme til anvendelse på lagringssituasjonen. Combiconbill inneholder et objektivt ansvar for skade som oppstår innenfor transportørens ansvarsperiode, jf. art. 9 (1), men det oppstilles unntak for skader som skyldes vareeiers forhold, og skader som skyldes force-majeure-hendinger, jf. art. 9 (3). Transportøren vil videre være ansvarlig for feil og forsømmelser begått av sine kontraktsmedhjelpere, jf. art. 9 (2). Dette er for så vidt også den alminnelige regel i kontraktsretten. At transportsrettslige regler kommer til anvendelse i havnen er som vi så i pkt. 5.2 og 5.3 ikke noe nytt, i det også de tvingende transportsrettslige lovers ansvarsperioder til en viss grad strekker seg til lagring i havn. På en generell basis kan man også si at det ansvarsgrunnlaget Combiconbill oppstiller er meget likt det vi finner i den norske veifraktloven.

¹⁰⁵ I de tilfelle hvor det er inngått en multimodal transportavtale, og MTO har underkontrahert med en selvstendig lagerholder, vil imidlertid MTO's rettsstilling overfor lagerholderen være undergitt det samme regelverket som når en speditør (eventuelt vareeieren selv) har inngått avtale med en selvstendig lagerholder.

¹⁰⁶ For en nærmere gjennomgang av denne, se Ottesen, Fredrik, NSAB § 27. Speditørens ansvar for lagerhold. Marius nr. 266.

Med tanke på vareeierens rett til erstatning ser vi at det vil være en fordel å inngå en multimodal transportavtale etter et multimodalt dokument, i stedet for å inngå en serie av unimodale transportavtaler. Grunnen er at vareeier, uavhengig av at skaden oppsto under lagring, kan holde MTO ansvarlig for eventuell skade. Vareeier vil således alltid ha et ansvarssubjekt å forholde seg til. Ved en kjede av unimodale transportør vil vareeier stå i fare for å miste et ansvarssubjekt dersom skade skulle oppstå utenfor de tvingende ansvarsperioder i havnen, og han vil således kunne lide tap.

5.4 Oppsummering

Om det er veifraktloven eller sjøloven som etter dagens regulering kommer til anvendelse på en skade oppstått på havneterminalen, beror på en konkret vurdering av den enkelte lovs ansvarsperiode. Spørsmålet er om den enkelte transportør kan sies å ha godset i sin varetekt, og dette bygger igjen på et "kontrollsynspunkt". Utgangspunktet er at den enkelte transportør er ansvarlig for godset fra han mottar det til han utleverer det til mottakeren, eller i vår sammenheng neste transportør, eller en selvstendig lagerholder. I denne sammenheng vil momenter som "besittelse", "faktisk rådighet" og lignende vil være gode veiledningsnormer, og dersom godset er levert til transportørens terminal vil det stort sett være i transportørens varetekt. Til syvende og sist må det likevel foretas en konkret vurdering i den enkelte situasjon i forhold til om godset er i transportørens varetekt eller ikke. Dersom man etter en konkret vurdering kan konkludere med at man er utenfor tvingende lovgivning, finnes ingen nasjonale eller internasjonale tvingende regler. Når det gjelder lagringssituasjonen i havnen er det derfor et "hull" i den preseptoriske reguleringen. Dersom skade oppstår i denne perioden, vil vareeiers rettsstilling være avhengig av hva slags avtale han har inngått. I det tilfellet at han har inngått avtale med en speditør (formidler) risikerer han å lide tap, ved at lagerholder i havn har fraskrevet seg alt ansvar. Dersom han imidlertid har inngått en multimodal transportavtale bygget på et standarddokument, vil dokumentets regler komme til anvendelse ved erstatningsoppgjøret mellom vareeier og MTO. På samme måte som når de transportsrettslige lover kommer til anvendelse i havnen, vil da transportrettslige regler komme til anvendelse på en lagringssituasjon.

6 Reglene i Uncitral-konvensjonen

6.1 Uncitral's anvendelsesområde og ansvarsperiode

6.1.1 Anvendelsesområde¹⁰⁷

Uncitral-konvensjonen skulle i utgangspunktet være en ny konvensjon for ren internasjonal sjøtransport. Bakgrunnen for ønsket om en ny konvensjon er at det ikke lenger er harmoni på det internasjonale plan når det gjelder sjørettslige regelverk. Noen land har ratifisert Haag-Visby-reglene, noen har ratifisert Hamburg-reglene, andre har rent nasjonale regelverk osv. I løpet av konvensjonsarbeidet ble det imidlertid bestemt at konvensjonen også skulle omfatte for- og ettertransport av gods på land, og dette har gitt seg utslag i konvensjonens art. 2, jf. art. 1 litra a. Av art. 2 fremgår det at "this instrument applies to all contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States". Hva innebærer så uttrykket at "all contracts of carriage" mellom ulike land faller inn under konvensjonen? Uttrykket er definert i konvensjonens art. 1 litra a:

"'Contract of carriage' means a contract under which a carrier¹⁰⁸, against payment of freight, undertakes to carry goods wholly or partly by sea from one place to another" (mine understrekninger)

Vi ser at bestemmelsen gir konvensjonen anvendelse på transportavtaler hvor gods skal fraktes helt eller delvis med skip. At konvensjonen kommer til anvendelse der gods fraktes delvis med skip, betyr at den også kommer til anvendelse dersom det benyttes andre transportmidler i tillegg til skip for å oppfylle transportavtalen. En forutsetning for konvensjonens anvendelse er imidlertid at det foreligger en sjøtransportstrekning, og konvensjonen er derfor en såkalt "unimodal plus" eller "maritime plus"-konvensjon. Dersom det for eksempel inngås avtale om multimodal transport med lastebil og tog kommer konvensjonen ikke til anvendelse - her er det ingen sjøtransport med i bildet, og transporten vil da være underlagt det fragmentariske og usikre regelverk som finnes per i dag. At transport med skip er en forutsetning viser nettopp at konvensjonen i utgangspunktet hadde

¹⁰⁷ Hele min vurdering av Uncitral-konvensjonen bygger på working paper 32. Når det gjelder bestemmelsen om anvendelsesområde foreligger det per i dag ulike forslag til hvordan dette skal reguleres. Jeg tar her utgangspunkt i alternativ A, som bygger på det opprinnelige forslaget i working paper 21. Foruten alternativ A, finnes alternativ B og C. Jeg har valgt å ikke si noe om alternativ B, men kommer noe inn på forslaget i alternativ C nedenfor.

¹⁰⁸ Med "carrier" menes den som inngår avtale om transport med vareeieren, jf. art. 1 litra b, og han er derfor definert som en kontraktsmessig person.

som mål å harmonisere sjørettslige regler, og at en multimodal regulering har kommet til i ettertid. Vilkåret om sjøtransport er også den grunnleggende forskjellen i forhold til den tidligere Multimodal-konvensjonen, som kun har som forutsetning at det er inngått en transportavtale med ulike transportmidler. På bakgrunn av definisjonen i art. 1 litra a, og med tanke på at transportavtaler bevises gjennom bruk av dokumenter, faller etter dette konnossementer, fraktbrev, multimodale transportdokumenter som dekker ”havn til havn”-transporter, og multimodale transportdokumenter som dekker ”dør til dør”-transporter, men hvor en del av transporten skal skje med skip, inn under konvensjonen.¹⁰⁹

Det er imidlertid ikke nok for konvensjonens anvendelse at det foreligger en hel eller delvis sjøtransportavtale. Art. 2 oppstiller ytterligere vilkår som må være oppfylt. For det første må transporten være internasjonal for at Uncitral-konvensjonen skal komme til anvendelse. Mottakelses- og leveringssted må derfor ligge i ulike stater, jf. art. 2 første ledd. Dersom dette vilkåret først er oppfylt er det likevel tilstrekkelig for konvensjonens anvendelse at ett av disse stedene (slik de er angitt i kontrakten) ligger i en kontraherende stat, jf. art. 2 litra b og c. Om mottakelsesstedet ligger i en ikke-kontraherende stat, og leveringsstedet ligger i en kontraherende stat, vil altså konvensjonen være anvendelig for hele transporten. I tillegg til dette inneholder art. 2 litra e (på samme måte som andre transportsrettslige konvensjoner) et alternativ hvor det fremgår at Uncitral kommer til anvendelse, dersom transportavtalen inneholder en Paramount-klausul, som bestemmer at konvensjonen skal komme til anvendelse på transporten.

Konvensjonen inneholder per i dag to alternative grunnlag til, jf. art. 2 litra c og d. Disse står i klamme og det er derfor usikkert om de vil bli stående i det endelige konvensjonsutkastet. Litra c angir for det første at konvensjonen skal komme til anvendelse dersom faktisk leveringssted ligger i en kontraherende stat, og stedet i tillegg er en av flere alternative leveringssteder angitt i kontrakten. Litra d inneholder en bestemmelse om at konvensjonen skal komme til anvendelse dersom transportavtalen er inngått i en kontraherende stat, eller dersom transportdokumentet er utstedt i en kontraherende stat. Det fremgår imidlertid av konvensjonens forarbeider at et flertall i arbeidsgruppen anser stedet hvor transportavtalen er inngått som irrelevant i moderne transportrett. Grunnen er rett og slett at ”inngåelsesstedet” ikke vil være avgjørende for transportens utførelse. Med tanke på dagens kommunikasjonsmidler, og da særlig elektronisk handel, vil det være nesten umulig å bestemme hvor avtalen er inngått. Et slikt alternativ ville derfor by på mer problemer enn fordeler, og det er lite sannsynlig at det blir stående.

¹⁰⁹ Certepartier faller utenfor konvensjonens område, jf. art. 2 nr. 3.

At konvensjonen gjelder ”dør til dør”, sammenholdt med at det er tilstrekkelig at enten mottakelses- eller leveringssted ligger i en kontraherende stat, kan føre til noen litt tilfeldige resultater. Et par eksempler kan illustrere dette:

1. mottakelse	havn	havn	levering innland
New York	Brest	Antwerpen	Oslo
<hr/>			
- ktr. stat	- ktr. stat	- ktr. stat	+ ktr. stat

2. mottakelse	havn	havn	levering innland
New York	Brest	Antwerpen	Oslo
<hr/>			
- ktr. stat	+ ktr. stat	+ ktr. stat	- ktr. stat

I den første situasjonen kommer konvensjonen til anvendelse fordi leveringen skjer i en kontraherende stat. At de tre første ”stoppestedene” er i ikke-kontraherende stater er irrelevant i denne sammenheng. I den andre situasjonen, hvor den mellomkommende ”port til port”-transporten er mellom to kontraherende stater, kommer konvensjonen derimot ikke til anvendelse. Her er mottakelses- og leveringssted i ikke-kontraherende stater, og kriteriene for at konvensjonen skal komme til anvendelse er derfor ikke oppfylt. Dette er en noe spesiell virkning av dagens regulering av anvendelsesområde. Konvensjonen skulle i utgangspunktet regulere sjøtransport, men at en ”port to port”-transport inngår i den multimodale transporten, er helt irrelevant for konvensjonens anvendelse. Prinsippet er imidlertid det samme som det vi finner i sjøloven. Også der er det laste- og lossehavn som er de avgjørende kriterier, og ikke eventuelt mellomkommende havner. Problemstillingen i forhold til sjøloven er imidlertid bare aktuell der man skal avgjøre om man har med en nasjonal eller internasjonal transport å gjøre.

Når det gjelder konvensjonens geografiske anvendelsesområde, har vi altså sett at det per i dag er tilstrekkelig at enten mottakelses- eller leveringssted ligger i en kontraherende stat. Når det gjelder kravet om grenseoverskridende transportavtaler er det imidlertid i art. 2 alternativ C foreslått at *sjøtransporten* må være internasjonal for at konvensjonen skal komme til

anvendelse.¹¹⁰ Det vil si at ”port of loading or the port of discharge” må ligge i ulike land, jf. art. 2 alternativ C første ledd. I forhold til et slikt forslag er det altså ikke nok at transporten på et eller annet sted krysser en grense. Om for eksempel fortransporten på vei skulle være grenseoverskridende ville det være irrelevant for konvensjonens anvendelse. Forslaget om at sjøtransporten må være grenseoverskridende har også tidligere vært fremme i konvensjonens forarbeider. Det ble i denne sammenheng påpekt at dette ville være i overensstemmelse med andre internasjonale konvensjoner som COTIF-CIM, hvor transportens internasjonale karakter nettopp er avhengig av om togtransporten er grenseoverskridende, og ikke om transporten krysser en grense mens godset fraktes med et annet transportmiddel. Det ble ikke tatt noe konkret standpunkt til spørsmålet i forarbeidene, men det fremherskende syn i arbeidsgruppen synes å være at, i overensstemmelse med art. 2 alternativ A, skal spørsmålet avgjøres etter om mottakelsesstedet og leveringsstedet ligger i forskjellige stater, og de ulike unimodale strekninger skal derfor ikke være bestemmende for avtalens internasjonale karakter. At sjøtransporten er rent nasjonal er derfor uten betydning for konvensjonens anvendelse. Det må i tillegg påpekes at det vil være irrelevant for konvensjonens anvendelse om sjøtransporten er den dominerende transportstrekning, eller ikke. At en større del av transporten foregår på vei vil derfor ikke ha betydning. Konsekvensen er at der vi har en transport som går fra Vardø til Trondheim med lastebil, fra Trondheim til Oslo med skip, og fra Oslo til Göteborg med lastebil, vil konvensjonen være anvendelig på hele transportstrekningen fra Vardø til Göteborg. Dette kan ved første øyekast virke litt rart da konvensjonens regler i hovedsak er sjørettslige. Dette er likevel resultatet av dagens regulering, og følgen er at sjørettslige regler i prinsippet kan komme til anvendelse på en transportavtale som i hovedsak består av landtransport.

6.1.2 Ansvarsperiode

Uncitral's ansvarsperiode finnes i konvensjonens art. 7 § 1, hvor det fremgår at transportørens ansvarsperiode strekker seg ”from the time when the carrier or a performing party has received the goods for carriage until the time when the goods are delivered to the consignee” (mine understrekninger).

¹¹⁰ Se Working Paper 32 s. 15.

På samme måte som tidligere transportsrettslige konvensjoner er det mottaks- og leverings-tidspunktet som er avgjørende for transportørens ansvarsperiode, og i realiteten baserer konvensjonen seg på et "varetektsbegrep" tilsvarende sjøloven, og Hamburg-konvensjonen.¹¹¹ Transportøren er derfor ansvarlig fra han mottar godset (enten på land eller i havnen), til han overleverer det til vareeieren (enten på land eller i havnen). I moderne transport er det imidlertid slik at behandlingen av gods i hovedsak blir utført av maskiner drevet av ulike mellomledd. Når begrepene "received" og "delivered" benyttes hentyder de på at det skal skje en fysisk overtakelse mellom personer, mens slik overlevering praktisk sett sjelden forekommer lenger.¹¹² Dette skaper problemer i praksis og konvensjonen inneholder derfor nærmere bestemmelser for når en slik overlevering skal anses å ha skjedd, jf. art. 7 §§ 2 og 3. Utgangspunktet her er at kontrakten er den primære kilde for å bestemme ansvarsperiodens begynnelse og slutt. Konvensjonens ansvarsperiode defineres på denne måte av partens avtale, og ikke av geografi. Dette er for øvrig en forandring i forhold til tidligere maritime konvensjoner, hvor ansvarsperioden nettopp har vært geografisk avgrenset til havnen.

Når det gjelder det "kontraktuelle" tidspunkt kan dette selvsagt være identisk med det faktiske tidspunkt for overtakelse. Under den forutsetning at de ikke er overensstemmende, er det imidlertid kontrakten som har forrang. Dersom det for eksempel inngås avtale om at godset mottas i det det lastes på skipet, vil også ansvarsperioden starte på dette tidspunkt. Om godset i et slikt tilfelle for eksempel oppbevares på transportørens terminal en periode før lastning, vil det være irrelevant for ansvarsperiodens start. At partene på denne måte selv kan regulere ansvarsperioden innebærer at der det er avtalt en "tackle to tackle"-transport, vil også ansvarsperioden gjelde "tackle to tackle". Tilsvarende vil ansvarsperioden gjelde "port to port"-dersom dette er avtalt. I det førstnevnte tilfelle vil derfor konvensjonen få samme anvendelsesområde som Haag-Visby-reglene, mens anvendelsesområde vil være det samme som Hamburg-konvensjonen i det sistnevnte tilfellet.¹¹³

Kritikk er rettet mot en slik "kontraktuell" tilnærming. For det første fordi det er inkonsekvent i forhold til moderne transportkonvensjoner som COTIF, og for det andre fordi det kan lede til usikkerhet, og kanskje også manipulering, av tidspunktet for ansvarsperiodens begynnelse og slutt. Det har også blitt hevdet at en slik

¹¹¹ Se A/CN.9/510 s. 14.

¹¹² Se G.J. van der Ziel: *The Uncitral/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea*, 25 TRANSPORTRECHT (2002) s. 269.

¹¹³ Disse sjørettslige konvensjonene vil imidlertid ikke gjelde parallelt med Uncitral-konvensjonen. Dersom vi ratifiserer Uncitral, vil den erstatte tidligere konvensjoner for sjøtransport.

”kontraktuell” tilnærming kan undergrave målet om en tvingende dør til dør-konvensjon, nettopp fordi partene gjennom sin avtale kan begrense konvensjonens anvendelse til ”port to port” eller ”tackle to tackle”. Det ble likevel gitt støtte til bestemmelsen på bakgrunn av at transportør og avsender begge er kommersielle parter som er i stand til å vurdere fordeler og ulemper ved sin egen kontrakt. Videre ble kontraktsfrihet ansett nødvendig for å belyse at mottakelses- og leveringstidspunktet er avhengig av praksis i ulike havner, særtrekk ved det enkelte gods og skip, og for eksempel laste- og losseutstyr i den enkelte havn. I tillegg ble det hevdet at det ikke var betenkelig å overlate til transportør og avsender å definere ansvarsperioden, så lenge transportørens faktiske ”varetekt” og ansvarsperioden følges ad. I denne sammenheng ble det påpekt at også under Hamburg-reglene (og for vår del sjøloven), er kontraktspartene gitt en viss grad av frihet til å definere når mottakelse og levering skal skje, men da innenfor havneområdet, jf. pkt. 5.2.1.

Dersom det ikke foreligger noen nærmere bestemmelser i kontrakten for ansvarsperiodens begynnelse og slutt, blir det avgjørende hva som følger av sedvane eller annen kontraktspraksis på stedet for mottakelse eller levering. I det tilfelle at det ikke foreligger noen slik sedvane eller kontraktspraksis, inneholder konvensjonen en atter subsidiær bestemmelse, hvor det faktiske tidspunkt for mottakelse og levering blir avgjørende.

Det kan til slutt nevnes at Uncitral-konvensjonen, på samme måte som sjøloven, inneholder en bestemmelse som avslutter transportørens ansvarsperiode dersom godset utleveres til myndighet eller annen tredjemann som transportøren er pålagt å utlevere godset til etter lov. Transportøren vil her ikke ha noe valg, og heller ingen kontroll med hvem han utleverer godset til, og det er derfor rimelig at han ikke lenger har risikoen for godset, jf. for så vidt pkt. 5.2.1.

6.2 Ansvarsgrunnlag og bevisbyrde

Vi finner reglene om transportørens ansvar i Uncitral-konvensjonens kap. 5. Hovedregelen om ansvarsgrunnlag finnes i art. 14 nr. 1, og lyder som følger:

” The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place during the period of the carrier’s responsibility as defined in chapter 3, unless the carrier proves that neither its fault nor that of any person referred to in art 15 (3) caused or contributed to the loss, damage or delay.”

Bestemmelsen innebærer et presumsjonsansvar tilsvarende det vi finner i sjøl. § 275. Dette innebærer at transportøren er ansvarlig for skade oppstått under transporten, dersom han ikke

sannsynliggjør at han og hans folk har opptrådt forsvarlig. Ordlyden i bestemmelsen minner for så vidt mye om den som finnes i Hamburg-reglens art. 5, selv om det også er ulikheter.¹¹⁴

På samme måte som Haag – og Haag-Visby-reglene inneholder imidlertid utkastet en katalog av ansvarsbefriende bestemmelser, men i utkastet har unntakene blitt delt inn i to kategorier. I et tidligere utkast (working paper 21) fantes det ene unntaket i art. 6.1.2 og inneholdt de tradisjonelle ansvarsunntakene for feil ved navigeringen og behandlingen av skipet (litra a), og ansvarsunntaket for brann (litra b). Utgangspunktet for disse ansvarsunntakene er at dersom transportøren kan bevise at skaden skyldes feil ved navigeringen av skipet eller brann, vil han være fri for ansvar. Etter en omstrukturering av konvensjonen finnes imidlertid de tradisjonelle unntakene nå i art. 22 nr. 1. Det vil si, kun ett av de tradisjonelle unntakene finnes der. Art. 22 skiller seg nemlig fra den tidligere art. 6.1.2 ved at ansvarsunntaket for feil ved navigeringen og behandlingen av skipet har falt bort. Bakgrunnen for at ansvarsunntaket er tatt ut er at arbeidsgruppen mente det var et viktig steg i retning av modernisering og harmonisering av internasjonal transportrett. Det ble også ansett som avgjørende med tanke på etableringen av et internasjonalt regelsett for dør til dør-transporter. I motsatt fall ville det nettopp være fare for at ansvarsunntakene for nautisk feil og brann kom til anvendelse på land, og konvensjonen ville også beholde et sjørettslig preg som ikke ble ansett ønskelig.

Når det gjelder ansvarsunntaket for brann finnes det nå i art. 22 nr. 1, hvor det fremgår at dersom skaden skyldes brann som ikke beror på transportøren, er han ansvarsfri. Det er imidlertid tvilsomt om ansvarsunntaket for brann vil bli stående i konvensjonsteksten. Det er nå plassert i ”klamme”, noe som betyr at det er gjenstand for omfattende debatt. Resultatet kan derfor bli at begge de tradisjonelle unntakene faller bort, men dette er fortsatt uvisst.

Den andre kategorien av ansvarsunntak består av unntak klassifisert som ”force majeure”, feil og forsømmelse på vareeiersiden, ”tradisjonelle maritime unntak” og farlig last, jf. art. 14 nr. 2. Dersom transportøren sannsynliggjør at skaden skyldes en av de nevnte årsaker presumeres det, dersom ikke det motsatte bevises, at skaden ikke skyldes transportøren eller noen han

¹¹⁴ Hamburgreglens art. 5 lyder som følger:

”The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.” I forhold til Uncitral art. 14 nr. 1 er det den siste delen av bestemmelsen som er forskjellig, men jeg velger å ikke gå nærmere inn på dette.

hefter for. Bevisbyrden pålegges således lasteeieren som igjen må bevise at skaden ikke skyldtes omstendigheter som de nevnte. Klarer han det blir transportøren likevel ansvarlig for skaden.

6.3 Nærmere om nettverksprinsippet i Uncitral-konvensjonen

Nettverksprinsippet's viktigste "oppgave" er å angi hvilket regelverk kontraherende transportør skal yte erstatning etter. I tillegg til dette har prinsippet to "aspekter". For det første ønske om såkalt "back to back"-kontrahering, jf. pkt. 3, og for det andre ønsket om å unngå konflikt med andre internasjonale konvensjoner. Det store flertall av transportavtaler til sjøs består også av en landtransportstrekning. Denne finner sted enten før og/eller etter sjøtransporten, og det er derfor nødvendig med en bestemmelse som angir forholdet mellom Uncitral og konvensjoner som regulerer landtransport. På denne måte motvirker prinsippet den situasjonen at to forskjellige konvensjoner begge er anvendelige på en enkelt transportstrekning. Nettverksprinsippet har også en vesentlig funksjon i forhold til reguleringen av direktekrav mot utførende aktører. Dette vil imidlertid behandles under pkt. 6.7.

Art. 8 inneholder konvensjonens nettverksprinsipp, og lyder som følger:

"Where a claim or dispute arises out of loss of or damage to goods or delay occurring solely during either of the following periods:

(a) from the time of receipt of the goods by the carrier or a performing party to the time of their loading on to the vessel;

(b) from the time of their discharge from the vessel to the time of their delivery to the consignee; and, at the time of such loss, damage or delay, there are provisions of an international convention [or national law] that

(i) according to their terms apply to all or any of the carrier's activities under the contract of carriage during that period [irrespective whether the issuance of any particular document is needed in order to make such international convention applicable], and

(ii) make specific provisions for carrier's liability, limitation of liability, or time for suit, and

(iii) cannot be departed from by private contract either at all or to the detriment of the shipper,

such provisions shall, to the extent that they are mandatory as indicated in (iii) above, prevail over the provisions of this Instrument."

Art. 8 oppstiller som vi kan se en rekke vilkår for at en annen konvensjons bestemmelser skal få forrang fremfor Uncitral.

For det første må tapet, skaden eller forsinkelsen oppstå *utelukkende* på enten for- eller ettertransporten. Det betyr at der skaden oppsto på sjøtransporten, der det ikke kan fastslås hvor skaden oppsto, eller der hvor skaden utvikler seg over tid, vil konvensjonens regelverk komme til anvendelse. Kollisjon med de øvrige unimodale sjøtransportkonvensjonene vil ikke oppstå, da konvensjonen har som mål å erstatte disse. Det er grunn til å legge merke til at skaden må ha "occurred", og ikke være "caused" eller "detected", på landstrekningen. Det er derfor det aktuelle skadestedet, og ikke "oppdagelsesstedet" som er relevant for de ulike konvensjoners anvendelse.

For det andre må en tvingende¹¹⁵ internasjonal konvensjon som inneholder bestemmelser om ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensning eller foreldelsesregler, være anvendelig på strekningen. Dette innebærer at nasjonale lover ikke får forrang, og det innebærer også at bestemmelser på andre områder enn de tre nevnte ikke vil få gjennomslag. For eksempel vil bestemmelser angående avsenders forpliktelser og ansvar for skade forårsaket av godset falle utenfor. Tilsvarende vil regler for avsenders plikt til å informere transportøren, bestemmelser om levering, og for eksempel om transportdokumenter falle utenfor. I så tilfelle vil Uncitral-konvensjonens eget regelverk komme til anvendelse – selv om man for så vidt vet hvor skaden oppsto.

Et viktig spørsmål i forhold til nettverksprinsippet er om Uncitral vil komme til anvendelse på en nasjonal transportstrekning, dersom denne er del av en større internasjonal dør til dør-kontrakt.

La meg belyse problemstillingen nærmere med et eksempel:

Det er inngått en dør til dør-avtale fra Antwerpen (Belgia) til Lillehammer (Norge). Dersom transporten utføres slik at godset først blir fraktet med skip fra Antwerpen til Gøteborg (Sverige), og deretter med tog til Oslo, vil COTIF-CIM-konvensjonen være anvendelig for strekningen Gøteborg-Oslo gjennom nettverksbestemmelsen – dette er en grense-overskridende togtransport. Dersom vi imidlertid tenker oss at transporten går videre med

lastebil fra Oslo til Lillehammer, og skaden oppstår på denne strekningen, blir spørsmålet om CMR-konvensjonen eller Uncitral-konvensjonen skal komme til anvendelse ved erstatningsoppgjøret. Veistrekningen er ikke grenseoverskridende, og vilkårene i CMR-konvensjonen er i utgangspunktet ikke oppfylt. Nasjonale regler får ikke gjennomslag etter nettverksprinsippet i art. 8, og spørsmålet blir derfor om Uncitral får anvendelse på strekningen fra Oslo til Lillehammer.

En forutsetning for å anvende Uncitral i stedet for veifraktloven på den siste strekningen, er at det er mulig å skille ut en ”nasjonal” strekning i den internasjonale transporten. Hva innebærer så dette? Utgangspunktet når det gjelder forskjellen på internasjonal og nasjonal transport er i og for seg uproblematisk. En internasjonal transport er en transport som krysser en landegrense, og en transport fra Oslo til London er derfor internasjonal. Tilsvarende vil en transport innenfor et lands grenser være nasjonal. Grensen mellom internasjonal og nasjonal transport blir likevel ikke fullt så enkel å trekke der vi har med gjennomgangstransporter eller multimodale transportertypen å gjøre. Grunnen til det er at man for disse typer transportertypen kan finne elementer av både internasjonal og nasjonal karakter. En multimodal transportavtale kan for eksempel, som vist i eksemplet ovenfor, angi Antwerpen som mottakssted og Lillehammer som leveringssted, men samtidig bestemme at det blant annet skal skje omlastning og skifte av transportmiddel i Oslo. For den siste strekningen vil den internasjonale multimodale transporten altså inneholde en ”nasjonal” strekning. På samme måte kan det ved gjennomgangstransporter avtales at gods for eksempel skal fraktes med skip fra Antwerpen til Tromsø, men med omlastning og skifte av skip i Oslo. Også her vil den siste transportstrekningen, det vil si strekningen Oslo-Tromsø, være nasjonal. Når det gjelder vurderingen av om transporten skal regnes som internasjonal i sin helhet, eller om man kan skille ut den nasjonale strekningen, er det etter min oppfatning forskjell på de to situasjonene.

Når det gjelder gjennomgangstransporter må transporten i sin helhet anses internasjonal, selv om det skjer omlastning og bytte av transportmiddel i løpet av transporten. Det avgjørende er angivelsen av mottaks- og leveringssted, og ikke den mellomkommende omlastning. Dette fremgår både av lovkommentarene til veifraktloven og av forarbeidene til sjøloven.¹¹⁶ På samme måte vil en transport anses som nasjonal dersom både mottaks- og leveringssted ligger

¹¹⁵ Konvensjonen må enten være tvingende i ”begge retninger”, eller bare til fordel for vareeier.

¹¹⁶Se Karnov, veifraktloven note 5 og Ot.prp. 1995/96 nr. 34.

i Norge, for eksempel en transportavtale som bestemmer at transporten skal gå fra Oslo til Lillehammer. Dette gjelder for så vidt selv om transporten inneholder en etappe gjennom Sverige. Bakgrunnen for denne vurderingen er at det hele tiden er snakk om samme type transportmiddel, og det ville da bli unaturlig å skille ut en del av transporten som nasjonal. Den enkelte strekning vil derfor ikke ha noe å si i forhold hvilke regler som kommer til anvendelse på skaden.

Ved multimodale transporter må man imidlertid kunne skille ut en "nasjonal" strekning – i hvert fall med tanke på nettverksprinsippet. Jeg vil først påpeke at i forholdet mellom vareeier og MTO vil mottaks- og leveringssted angitt i transportavtalen være avgjørende for Uncitral-konvensjonens anvendelse. Dersom avtalen angir Antwerpen som mottakersted og Lillehammer som leveringssted vil avtalen derfor falle inn under Uncitral's anvendelsesområde. Når det gjelder nettverksprinsippet må vi imidlertid se på de underliggende transportavtaler og transportstrekninger. For disse transportene vil det være utstedt egne fraktbrev, og dette vil være av betydning for nettverksprinsippet gjennomslag. Når vi skal avgjøre hvilke regler som kommer til anvendelse ved lokalisert skade må vi altså se på mottaks- og leveringssted for det enkelte transportmiddel, og ikke mottaks- og leveringssted for transporten i sin helhet. Dersom vi hadde hatt et nettverksprinsipp som inkluderte nasjonale regler, skulle altså erstatningsoppgjøret gått etter veifraktlovens regler for innenriks transport i det nevnte eksemplet. Nå er det imidlertid slik at Uncitral ikke inkluderer nasjonale regler. Konsekvensen er derfor at Uncitral's regelverk kommer til anvendelse på skaden. Våre nasjonale regler for vei- og togtransport faller derfor utenfor konvensjonens nettverksprinsipp. At vi har inkorporert reglene i CMR-konvensjonen for nasjonal veitransport, betyr heller ikke at disse "CMR-reglene" får gjennomslag etter nettverksprinsippet. CMR-konvensjonen gjelder etter sin egen ordlyd kun internasjonale transporter, og i forhold til nettverksprinsippet er det uten betydning at man nasjonalt har anvendt CMR-reglene på nasjonale transporter. Slike regler er fortsatt nasjonale, og Uncitral-konvensjonens regler vil derfor gjelde. Situasjonen er for så vidt den samme ved COTIF-CIM-konvensjonen. Det avgjørende for nettverksprinsippet "inkorporasjon" av et unimodalt regime blir etter dette om start og endepunkt for den enkelte transportmåte og transportmiddel er innenfor et lands grenser, eller om den krysser en grense. For å være helt presis betyr det at Uncitral kommer til anvendelse i det omfang tog- eller veitransporten ikke er omfattet av COTIF-CIM eller CMR-konvensjonen. En slik tolkning er i tråd med Uncitral-konvensjonens formål, som er i størst

mulig grad uniforme regler. Konvensjonen legger opp til et nettverksprinsipp som er så lite omfattende som mulig, og dette gjøres nettopp for å gi konvensjonen et så bredt anvendelsesområde som mulig.

Konsekvensen av nettverksprinsippet er at nasjonale regler blir fortrent ved dør-til-dør-transporter. Et stort antall av multimodale transportere vil nettopp inneholde en slik nasjonal veistrekning, og de nasjonale regler - som gjennom flere andre standardkontrakter har fått forrang etter et nettverksprinsipp - vil derfor være uten betydning på et stort volum av transportavtaler. Der veifraktlovens¹¹⁷ regler for innenriks transport nå ville kommet til anvendelse, vil altså Uncitral's "sjørettslige" regelverk komme til anvendelse – selvfølgelig under forutsetning av at konvensjonen blir ratifisert. De unimodale lover og konvensjoner inneholder både seg i mellom, og i forhold til Uncitral, forskjeller når det gjelder ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensning og foreldelsesregler, og for utfallet av et erstatningsspørsmål vil det være helt avgjørende om det ene eller annet regelverk kommer til anvendelse. For partene i en transportavtale vil det derfor kunne bli store forskjeller på erstatningsoppgjøret, avhengig av om en transportstrekning krysser en grense eller ikke.

Det har vært hevdet at det særlig er en ulempe for utviklingsland at konvensjonen ikke inkluderer nasjonale regler. Disse landene har ofte ikke ratifisert de internasjonale unimodale landtransportkonvensjonene, og Uncitral-konvensjonen vil i så fall alltid komme til anvendelse på landtransporten. "Grensespørsmålet" blir her ikke engang interessant. Konsekvensen er, som nevnt, at i utpreget grad sjørettslige regler vil komme til anvendelse på landjorden, og dette kan ikke sies å være særlig heldig.

Som vi ser kan nettverksprinsippet innebære en del ulemper for nasjonal rett (selvfølgelig avhengig av ståsted). En fordel med et nettverksprinsipp som ikke inkluderer nasjonale regler er likevel at det fører til en harmonisering av internasjonale transportregler – det fører til en større grad av uniformitet. Det finnes et stort antall ulike nasjonale ansvarsregimer, og dersom det enkelte regime skulle slå igjennom hver gang en skade oppsto på en nasjonal strekning av en multimodal transport, ville det medføre at et meget stort antall regler kunne være anvendelig på en enkelt transport. Den type nettverkssystem som konvensjonen oppstiller sørger altså for en høy grad av uniformitet, noe som medfører at stater som ønsker å ratifisere

konvensjonen må tilpasse sine nasjonale lover til konvensjonens regler for å unngå å komme i konflikt med den. For rent innenriks transporter står selvfølgelig det enkelte land fritt, jf. pkt. 1.4.

6.4 Oppstår det konflikt mellom Uncitral-konvensjonen og CMR-konvensjonen?

Et spørsmål som har vært oppe flere ganger under konvensjonsforhandlingene, er om det oppstår konflikt mellom Uncitral-konvensjonen og CMR-konvensjonen.¹¹⁸ Det finnes forholdsvis sterke og delte meninger rundt konfliktspørsmålet, og det er ikke noe mål for meg å komme med et ”svar”. I det følgende vil jeg derfor ta utgangspunkt i de ulike argumenter som har vært fremmet under konvensjonsarbeidet, og jeg vil foreta en vurdering av disse. Til slutt vil jeg likevel komme med min oppfatning av spørsmålet.

De som hevder at det ikke oppstår konflikt mellom Uncitral og CMR-konvensjonen bygger dette på samme argument som ble gjennomgått i pkt. 2.4 – det vil si på bakgrunn av ”kvalifikasjonskriteriet”. CMR-konvensjonen regulerer avtaler om internasjonal transport på vei, og en internasjonal veitransportavtale er i utgangspunktet noe annet enn en avtale om sjøtransport enten fra ”port to port”, eller en avtale om ”dør til dør”-transport med en sjøtransportstrekning. De to konvensjonene kommer således til anvendelse på to ulike typer transportavtaler, og det hele blir derfor et spørsmål om i hvilken kategori man skal plassere transportavtalen.

Dersom man tar utgangspunkt i en ”faktisk” tilnærming får vi imidlertid en konflikt. Dette fordi CMR-konvensjonen vil komme til anvendelse på en grenseoverskridende veistrekning allerede i kraft av at det benyttes kjøretøy på vei. Spørsmålet blir da om nettverksprinsippet i Uncitral vil løse konfliktspørsmålet, og svaret på dette er verken et ubetinget ja eller nei. For det første, dersom vi vet at skaden oppsto på veistrekningen, er utgangspunktet at CMR-konvensjonen får forrang gjennom nettverksprinsippet, jf. art. 8. Problemet er at kun noen av de regler konvensjonen oppstiller får gjennomslag, det vil si kun reglene for ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensning og foreldelse, jf. Uncitral art. 8 og pkt. 6.3. For de resterende reglenes vedkommende vil vi derimot få en konflikt. Tilsvarende får vi en konflikt der skaden kun

¹¹⁷ CN-vilkårene ville uansett ikke kommet til anvendelse, da de kun gjelder deklarasjonsregler.

¹¹⁸ Det kan også oppstå konflikt med COTIF-CIM-konvensjonen, men ettersom jeg anser at konfliktspørsmålet blir godt nok belyst gjennom vurderingen av CMR-konvensjonen, vil jeg ikke gå nærmere inn på det.

oppstår delvis på vei. Dette fordi nettverksprinsippet kun gir gjennomslag for andre regelverk der skaden utelukkende er oppstått på den aktuelle strekning. For skader som utvikler seg over tid gjelder imidlertid Uncitral-regelverket. I tillegg til disse situasjonene får vi en konflikt der godset fraktes med kjøretøy på skip, jf. CMR art. 2, og skaden oppstår på denne strekningen. I følge Uncitrals nettverksprinsipp vil konvensjonens eget regelverk komme til anvendelse på denne type skader, og dette innebærer at CMR art. 2 ikke vil få anvendelse. Sveriges delegasjon i konvensjonsarbeidet har i tilknytning til dette foreslått at Uncitral kun skal komme til anvendelse i de tilfeller hvor godset omlastes i løpet av transporten. I de tilfelle at godset blir fraktet på lastebil på skip, skal Uncitral ikke komme til anvendelse, og konsekvensen ville i så fall bli at CMR art. 2 kom til anvendelse på denne type skader. Vi ser at denne løsningen til en viss grad hadde løst konfliktspørsmålet, men per i dag har ikke dette forslaget fått gjennomslag. Resultatet er derfor at konvensjonene (etter en ”faktisk” tilnærming) inneholder bestemmelser som er i konflikt med hverandre.

Hvordan en domstol ville løse denne konflikten er ikke lett å si. En mulig løsning på konfliktspørsmålet er å ”skille ut” CMR art. 2 fra den unimodale regulering, og si at den regulerer en egen form for multimodal transport. De Wit¹¹⁹ hevder blant annet dette på grunnlag av at dersom man anser art. 2 som en spesialregulering av multimodale transportere *innenfor* en unimodal transportmåte, vil det være meget lett å omgå bestemmelsen, for eksempel ved å omdøpe kontrakten til en sjøtransport. Dersom man ”løfter” art. 2 ut av det unimodale regime vil man kunne benytte lex-specialis-prinsippet, og på den måte si at CMR art. 2 går foran ved en eventuell konflikt. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at CMR art. 2 skulle være en uavhengig spesialregulering av multimodale transportere, og dette bygger blant annet på den tidligere nevnte ”Rekedommen”, jf. UfR 1984 s. 557. Her var nettopp situasjonen at det var utstedt konnossement for en transport som ble utført etter CMR art. 2. Vi vet selvfølgelig ingenting om partene ønsket å unngå CMR art. 2 i det tilfellet, men domstolen kom uansett til at transporten måtte bedømmes etter sjøloven på bakgrunn av at konnossement var utstedt, jf. pkt. 4.1.1. Tanken om å ”løfte” art. 2 ut av sitt unimodale regime ble ikke engang drøftet, og på bakgrunn av dommen mener jeg derfor at denne løsningen er uaktuell.

Etter min oppfatning finnes det ingen annen løsning på konfliktspørsmålet enn at domstolene, på samme måte som i den såkalte ”Rekesaken”, må foreta et valg på bakgrunn av den

underliggende transportavtalen. Når det gjelder CMR-konvensjonen vil den komme til anvendelse i den grad avtalen anses som en veitransportavtale, og det blir kun i dette tilfellet at CMR art. 2 vil komme til anvendelse. Dersom det foreligger en avtale om transport både på sjø og vei vil man derimot måtte anvende Uncitral-konvensjonen. Praktisk sett kan det muligens forekomme situasjoner hvor det kan være tvil om hva slags avtale som er inngått. Her må imidlertid domstolene, på samme måte som under "Rekesaken" foreta en tolkning. Er det for eksempel utstedt veifraktbrev, og også andre momenter trekker i retning av en veitransportavtale vil CMR-konvensjonens art. 2 bli lagt til grunn. Motsatt vil Uncitral-konvensjonen komme til anvendelse dersom dokumentet er et konnossement, eller et kombinert transportdokument som angir sjø- og veitransport. På samme måte som rettstilstanden er i dag, vil derfor kontraktspartene stå overfor en oppfordring om å være oppmerksomme på hvilket transportdokument som benyttes som bevis på transportavtalen.

6.5 Uncitrals regulering av lagring i havn

Jeg forutsetter her at det er inngått en dør til dør-avtale med for- og ettertransport på vei som faller inn under konvensjonens anvendelsesområde. Spørsmålet blir da hvordan reguleringen blir i det tilfellet at godset skades mens det ligger i ro på havnen.

Vi har sett at Uncitral inneholder et ansvarsregime som skal gjelde fra A til B, uavhengig av at det benyttes andre transportmidler i tillegg til skip for å oppfylle transportavtalen. Dersom MTO inngår avtale om transport fra A til B vil han også være ansvarlig overfor vareeieren i hele denne perioden, jf. art. 7, som angir ansvarsperioden fra mottakelses- til leveringstidspunktet. I forhold til MTOs ansvar for lagring i havn blir spørsmålet om mottakelse og levering av godset irrelevant – transportørens ansvarsperiode vil jo verken påbegynnes eller avsluttes her. De tidligere diskusjonene omkring når sjøtransportørens ansvarsperiode startet og sluttet i havnen blir derfor uten betydning, dersom konvensjonen ratifiseres, og vi har en transportør som har påtatt seg ansvar under hele strekningen fra A til B.

Når vi først har fastslått at MTO er ansvarlig i havnen, blir spørsmålet hvilke ansvarsregler han eventuelt skal yte erstatning etter. Uncitral-konvensjonen inneholder for det første ingen

¹¹⁹ Se De Wit, Ralph s. 185.

egen lagringsbestemmelse slik som for eksempel NSAB § 27. Dersom skade oppstår i en lagringssituasjon vil derfor MTO i utgangspunktet svare erstatning etter Uncitral's transportsrettslige regler. Det er likevel ikke slik at Uncitral-konvensjonens egne transportsrettslige regler alltid vil komme til anvendelse i havnen. Konvensjonen inneholder et nettverksprinsipp som gjør at dersom vi er innenfor en av de unimodale konvensjoners ansvarsperioder, vil disse regelverkene komme til anvendelse i stedet, jf. art. 8. Spørsmålet blir derfor om MTO skal yte erstatning etter Uncitral's rammeverk eller etter regler for vei- eller togtransport. For at regler for vei- eller togtransport skal få forrang, er det imidlertid et vilkår at den aktuelle strekning er grenseoverskridende, jf. pkt. 6.3. I den grad den videre vei- eller togtransportstrekningen er rent innenriks vil Uncitral-konvensjonen komme til anvendelse under hele lagringen. At de unimodale konvensjoner skal få gjennomslag når en vare lagres i havn, er imidlertid ikke helt opplagt. En mulig innvending mot nettverksprinsippets anvendelse i havn, er muligens at formålet med prinsippet er at et unimodalt regelverk skal få gjennomslag dersom godset blir *transportert* med et annet transportmiddel, og at tilfellet hvor varen ligger i ro på havnen ikke er tilsiktet regulert på denne måten. En slik tolkning skulle innebære at det kun er i den situasjonen at varen er under transport, det vil si i bevegelse og på transportmiddelet, at regler for vei eller togtransport skal få forrang gjennom nettverksprinsippet. Dette skulle i så fall bety at Uncitral's egne regler kom til anvendelse i de tilfeller godset lå i ro på havnen, uavhengig av om man var innenfor eller utenfor de enkelte unimodale regelverks ansvarsperioder eller ikke. Dette kan dog etter min oppfatning ikke være den riktige tolkningen av konvensjonens nettverksprinsipp.¹²⁰ Henvisningen til et bestemt regime dersom skadetidspunktet er kjent må følge samme avgrensning som ansvarsperioden for den enkelte transportetappe, uavhengig av om godset er under bevegelse eller ikke. Ansvarsperioden til de ulike unimodale lover strekker seg, som vi så under pkt. 5, til en viss grad til tiden godset oppbevares i havnen, og denne fasen står i naturlig sammenheng med resten av den aktuelle etappe. Dersom man skulle avgrense nettverksprinsippets gjennomslag til kun de perioder hvor godset var i bevegelse, ville det bli et unaturlig "tomrom" i reguleringen. Det riktige må derfor være at avgrensningen av nettverksprinsippet følger avgrensningen av den enkelte unimodale konvensjons ansvarsperiode. En slik tolkning er også best i tråd med ordlyden i art.

¹²⁰ Ottesen drøfter også denne problemstilling i forhold til nettverksprinsippet i NSAB 2000 § 23, se Ottesen, op.cit. s. 18 flg. Han trekker for så vidt ingen direkte konklusjon, men det kan tyde på at også han trekker i retning av at det må være ansvarsperioden og ikke det at godset faktisk ligger i ro som må være avgjørende i forhold til de unimodale lovers gjennomslag. Han viser for så vidt til Per Ekelund i Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser med kommentarer, København 1993, s. 184 flg., som også synes å forutsette en slik løsning.

8, som kun sier at dersom det før lasting eller etter lossing oppstår skade, kommer den aktuelle tvingende konvensjon til anvendelse. Art. 8 har ikke noe vilkår om at godset må være ”transportert” med det aktuelle transportmiddel, som vi for eksempel finner i NSABs nettverksbestemmelse, jf. NSAB § 23. Konsekvensen av dette er at dersom det kan bevises at skaden oppsto i havnen – og vi er innenfor ansvarsperioden til enten CMR-konvensjonen eller COTIF-CIM-konvensjonen, vil disse konvensjonene komme til anvendelse ved erstatningsoppgjøret. Igjen må man altså drøfte i hvilken grad COTIF-CIM-konvensjonens eller CMR-konvensjonens ansvarsperiode strekker seg til lagring i havn, og situasjonen blir således eksakt lik den jeg gjorde rede for under pkt. 5.2. Dersom vi imidlertid er utenfor disse konvensjonenes ansvarsperioder i havnen, vil Uncitrals egen ansvarsregulering komme til anvendelse på lokalisert skade. I så tilfelle vil MTO være underlagt alle Uncitral-konvensjonens ansvarsregler for skade oppstått i havn. Foruten fordeler i forhold til forutberegnelighet, har dette også forsikringsmessige fordeler. Om alle konvensjonens regler passer i havneområdet er dog tvilsomt, og hovedspørsmålet er om unntaket for brann også vil få anvendelse der skaden er lokalisert til havnen. At et eventuelt unntak for nautisk feil ikke ville gjelde sier seg i grunnen selv. Regelen rammer feil som oppstår ved feilbehandling av skipet, for eksempel grunnberøring på grunn av radarfeil, og unntaket faller derfor etter sin egen ordlyd utenfor lagringssituasjonen. Når det gjelder brannunntaket er det klart at en tolkning av begrepet ikke leder til noe konkret svar i forhold til lagringssituasjonen, og når konvensjonen selv ikke sier noe om når de enkelte regler kommer til anvendelse, må hovedregelen være at alle reglene kan komme til anvendelse også mens varen ligger til oppbevaring på havnen.¹²¹ Et unntak for brann er heller ikke på samme måte som nautisk feil knyttet opp mot forhold som skjer på sjøen, slik at det i utgangspunktet ikke skulle være noe i veien for at brannunntaket også kom til anvendelse på land.

Det må her bemerkes at skade eller tap som følge av brann ikke bare omfatter det gods som direkte er brent opp, men også mindre skader som for eksempel skyldes røykutvikling og slokningsarbeid. At gløding antakeligvis må likestilles med åpen flamme fremgår av ND 1955 s. 549 og ND 1963 s. 108.¹²²

I forhold til brannunntaket i sjøl. § 276 foreligger det per i dag ingen rettspraksis i forhold til unntakets anvendelse i havnen, og det har i denne sammenheng vært hevdet at rent taktiske

¹²¹ I samme retning, se Ottesen, *ibid.* s. 43.

¹²² Se Ottesen, *ibid.* s. 42. En dom som ikke likestiller gløding med åpen flamme finnes i ND 1950 s. 617.

hensyn kan ligge bak.¹²³ Dersom man skulle vinne frem med at brannunntaket kom til anvendelse på land måtte det forventes store protester, og dermed en mulig reaksjon fra lovgiver. Dette ønsker selvfølgelig ikke sjøtransportørene, og det er derfor mulig at de med dette i tankene aldri har villet påberope seg unntaket for brann oppstått på lager ("kollektiv rasjonalitet"). Når det gjelder brannunntakets eventuelle anvendelse på lagring er det imidlertid noe forskjell på ordlyden i sjøl. § 276 og Uncitral art. 22 variant A nr. 1 litra b. Sjøloven sier at transportøren er ansvarsfri "for brann som ikke skyldes feil og forsømmelse av transportøren selv".

Begrepet omfatter kun egenfeil, slik at brann som skyldes mannskapets uaktsomme handlinger ikke gjør transportøren ansvarlig. I uttrykket "transportøren selv" ligger transportøren personlig og/eller ledende personer innenfor transportørens organisasjon.¹²⁴

Brannunntaket i sjøloven er derfor, med tanke på ordlyden, ikke knyttet direkte opp mot brann på skipet, men utformet som en generell unntaksregel. Uncitral art. 22 nr. 1 lyder imidlertid slik:

"[Notwithstanding the provisions of article 14 (1) the carrier shall not be liable for loss, damage or delay arising or resulting from
b) fire on the ship, unless caused by the fault or privity of the carrier.]" (min understrekning)

Vi ser at brannunntaket i Uncitral på en helt annen måte enn sjøloven knytter seg direkte opp mot skipet – "fire on the ship". En fortolkning av ordlyden leder derfor til at unntaket er ment å omfatte brann som oppstår om bord på skipet, og ikke under oppbevaring på land. I tillegg er det et moment at unntaket for brann står plassert sammen med unntaket for nautisk feil (selv om dette unntaket per i dag er strøket), og dette tyder igjen på at begge unntakene er ment for skader oppstått ute på sjøen, og ikke under en lagringssituasjon.

Dersom unntaket skulle bli påberopt i en situasjon hvor gods går tapt som følge av brann på lager, taler ordlyden etter min oppfatning sterkt imot at unntaket skal være anvendelig. Det samme gjør unntakets plassering og også andre reelle hensyn som forsikringshensyn. Det må også minnes om at unntaket aldri har vært påberopt for skade grunnet brann på lager, og det er

¹²³ Ottesen, *ibid.* s. 44.

¹²⁴ Se den elektroniske utgave av Karnov på: <http://www.rettsdata.no> om sjøloven note 465.

vel tvilsomt om det noen gang vil bli påberopt – blant annet på grunn av de nevnte taktiske hensyn. I tillegg er brannuntaket langt klarere definert i Uncitral-konvensjonen enn sjøloven, og det er vel derfor desto mer tvilsomt om noen vil påberope seg brannuntaket på bakgrunn av art. 22 nr. 1 litra b, enn etter sjølovens § 276.

6.6 Ansvarsgrensen i konvensjonen

Ansvarsbegrensningsregler innebærer at selv om transportøren blir erstatningsansvarlig for en skade, plikter han i mange tilfeller ikke å erstatte skadelidte hans fulle økonomiske tap, slik regelen er i alminnelig erstatnings – og kontraktsrett. Ansvarsgrensene setter et beløpsmessig tak på erstatningen tilsvarende for eksempel et visst beløp pr. enhet eller kilo av det transporterte godset, og regler om ansvarsbegrensning finnes i alle de unimodale transportrettskonvensjoner, jf. pkt. 2.3. Disse reglene er ofte vel så viktige som hvilket ansvarsgrunnlag som kommer til anvendelse, nettopp fordi de varierer stort mellom de ulike transportformene, og vil ha stor betydning for hva vareeier får i erstatning.

Den foreslåtte ansvarsbegrensningsregel finnes i Uncitral-konvensjonens art. 18 § 1:

“(…) the carrier’s liability for loss of or damage to or in connection with the goods is limited to [...] units of account per package or other shipping unit, or [...] units of account per kilogram of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher (...), [or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.]”

Selve ansvarsgrensen blir tradisjonelt bestemt på slutten av en diplomatisk prosess, og den er derfor ennå ikke fastlagt. Artikkelen legger imidlertid opp til en ansvarsbegrensningsregel begrenset til et visst ”unit of account” per pakke eller kilo tapt eller skadet gods. En definisjon av “units of account” finnes i art. 18 nr. 3. Her går det frem at dersom godset fraktes i en container, og pakkene eller enhetene i containeren er oppregnet i transportavtalen, skal hver pakke regnes som en enhet. Dersom det på den annen side ikke finnes noen nærmere opplysninger i transportavtalen, skal gods fraktet i én container anses som én enhet. Hva som vil være mest fordelaktig for vareeieren eller transportøren vil variere med hva slags gods som fraktes. Partene har imidlertid en oppfordring til å spesifisere kontrakten på dette punkt, slik at det på forhånd er klart hvilken beregningsmåte som skal gjelde.

Som vi ser av den siterte bestemmelse, skiller den ikke mellom lokaliserte og ulokaliserte skader. Dersom art. 18 § 1 blir stående alene (dvs. at art. 18 § 2 ikke blir vedtatt) vil vi derfor få en uniform ansvarsgrense for skader lokalisert til sjøs, og ulokaliserte skader. Dette innebærer i så fall at den samme ansvarsgrensen kan komme til å gjelde både for skader oppstått på land, og for skader oppstått til sjøs. Ved lokaliserte skader vil imidlertid ansvarsgrensen for det aktuelle regelverk gjelde, jf. nettverksprinsippet i art. 8, som inkluderer ansvarsbegrensningsregler. Art. 18 § 2 (klamme) inneholder imidlertid en særregel for det tilfelle at det ikke kan bevises om skaden oppsto på sjøen eller på land, altså en særregel for ulokalisert skade. I det tilfellet skal ansvarsgrensen være lik den høyeste ansvarsgrensen som finnes i en tvingende internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som var anvendelig på en av transportstrekningene. Denne bestemmelsen er for så vidt tilnærmet lik reguleringen av ulokaliserte skader i Multimodal-konvensjonen, jf. art. 18 (2). Uncitrals forarbeider gir likevel uttrykk for at det foreligger sterk støtte for å utelate denne bestemmelsen. Bakgrunnen er nettopp at jo flere unntak som gjøres fra konvensjonens anvendelsesområde, jo større sjanse er det for å undergrave ønsket om forutberegnlighet og uniformitet. Dette var også bakgrunnen for å utelate nasjonale regler i konvensjonens art. 8. En del av arbeidsgruppen ønsker likevel å beholde bestemmelsen. Dette fordi bruken av containere gjør at man som oftest ikke vet hvor skaden oppsto, og en regel for ulokalisert skade er da nødvendig.

Spørsmålet om hva den endelige ansvarsgrensen vil komme til å bli, er per i dag vanskelig å skulle forutsi, og det er uten tvil et hett og omdiskutert tema. Den ansvarsgrensen som konvensjonen fastsetter kan komme til å gjelde både på sjøen og på land, og mens sjøtransportørene tradisjonelt vil beholde sine lave ansvarsgrenser, ønsker vareeierne at ansvarsgrensene bør være slik vi finner dem på landjorden, det vil si noe høyere. Et blick på tidligere reguleringer kan imidlertid kanskje gi oss en liten pekepinn på hvor en ansvarsgrense eventuelt kan komme til å ligge. Multimodal-konvensjonen inneholder for eksempel en ansvarsgrense på 8,33 SDR for multimodale transporter som *ikke* består av en sjøtransportstrekning, jf. konvensjonens art. 18 § 3. Tilsvarende inneholder Unctad/ICC-reglene den samme ansvarsgrensen for denne type transporter, jf. reglenes art. 6. Dersom den multimodale transporten derimot inneholder en sjøtransportstrekning er ansvarsgrensen på 2,75 SDR eller 920 SDR pr. kilo tapt eller skadet gods, jf. Multimodal-konvensjonens art. 18 § 1. Unctad/ICC reglene inneholder en tilnærmet lik ansvarsgrense, det vil si 2 SDR eller 666,67 SDR pr. kilo tapt eller skadet gods. Ved lokalisert skade oppstiller imidlertid begge regel-

verkene en bestemmelse om at den ansvarsgrensen man finner i den unimodale konvensjon eller tvingende nasjonale lov, som gjelder for den aktuelle strekning skal få gjennomslag, se Multimodal-konvensjonen art. 19, og Unctad/ICC-reglene art. 6.4. Som vi ser bygger både Multimodal-konvensjonen og Unctad/ICC-reglene på den lave ansvarsgrensen man tradisjonelt finner ved internasjonal sjøtransport, forutsatt at den multimodale transporten består av en sjøtransportstrekning. Vi finner selvfølgelig ikke noe tilsvarende skille mellom transporter som består av en sjøtransportstrekning og ikke i Uncitral-konvensjonen, da den kun kommer til anvendelse på transporter som består av en sjøtransportstrekning. Mye kan imidlertid tyde på at heller ikke Uncitral-utkastet vil forsøke seg på en høyere ansvarsgrense.¹²⁵ På nåværende tidspunkt er det likevel umulig å trekke en konklusjon i så måte.

Bemerkelsesverdig er at den nye tyske transportloven (1. juli 1998)¹²⁶ inneholder en ansvarsgrense på 8,33 SDR for ulokalisert skade ved multimodale transporter. Dette gjelder uavhengig av om transporten består av en sjøtransportstrekning eller ikke, jf. section 431. For lokalisert skade oppstilles et nettverkssystem, hvor ansvarsgrensen blir bestemt etter hvilken lov som hadde vært anvendelig hvis det hadde blitt inngått en separat transportavtale for den aktuelle strekning.

Per i dag inneholder art. 18 en adgang for kontraktspartene til å avtale en høyere ansvarsbegrensning enn den som vil bli fastlagt i konvensjonen, jf. art. 18 § 1 i.f., men bestemmelsen står i klamme. Bakgrunnen for dette er at det ennå ikke er bestemt om konvensjonen skal gjelde tvingende i begge eller bare én retning. Det er altså usikkert om det i det hele tatt skal være lov å fravike konvensjonen, eller om det skal være lov å fravike den til gunst for vareeier. Det kan i denne sammenheng nevnes at Multimodal-konvensjonen inneholder en bestemmelse som tillater at partene fastsetter en høyere ansvarsgrense, jf. art. 18 (6).

Når det gjelder begrensningsregelens anvendelse på lagring i havn er det etter min oppfatning klart at de også kommer til anvendelse her. Utgangspunktet – dersom ikke konvensjonens ordlyd eller en tolkning av den enkelte bestemmelse sier noe annet – må være at alle konvensjonens regler kommer til anvendelse gjennom hele ansvarsperioden, inkludert oppbevaringsperioden. Dersom skaden er lokalisert til havnen, og vi er utenfor tvingende transportsrettslige regimer, har vi ikke noe tvingende regelverk som eventuelt ville fått

¹²⁵ Se for eksempel A/CN.9/WG.III/WP.34, s. 4. note 2.

¹²⁶ Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions-, und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG).

forrang fremfor Uncitral. Resultatet er at den ansvarsgrensen art. 18 § 1 oppstiller, vil komme til anvendelse på slike skader.

6.7 Reguleringen av "performing parties"

En "performing party", eller en "utførende aktør", er den person eller selskap som faktisk utfører de plikter som følger av transportavtalen. Grunnen til at vi får en egen gruppe utførende aktører er at en transportør så å si aldri utfører alle oppgaver ved en transport selv. Transportøren inngår et transportløfte om å frakte varen fra A til B, og deretter underkontraherer han hele eller deler av de oppgaver som må utføres for at kontrakten skal oppfylles på en riktig måte. For eksempel har rederier i årevis gjort avtaler med uavhengige stevedorer for lasting og lossing av skipene sine, og de har gjort avtaler med uavhengige terminaloperatører for lagring av gods før lasting og etter lossing. I dagens transportsituasjon, hvor dør til dør-transporter har eksplodert, vil så å si ingen transportør ha kapasitet til å utføre alle de oppgaver som skal utføres selv.¹²⁷

Tidligere transportsrettslige konvensjoner har alle pålagt kontraherende transportør ansvar, slik at vareeier alltid kan forholde seg til ham. Dette er for så vidt naturlig ettersom det er vareeier og kontraherende transportør som har inngått en kontrakt. Annerledes har det imidlertid vært med den transportør som faktisk utfører transporten. Vareeier har ikke alltid hatt noen rett til å saksøke utførende transportør eller annen medvirkende direkte, selv om det er klart at det er nettopp denne medhjelperen som har forårsaket skaden eller tapet. Vareeier har altså ikke alltid hatt noen rett til å holde seg direkte til sin medkontrahents medkontrahent. Det er likevel ikke slik at det aldri har vært oppstilt noen direktekravsregel i et sjørettslig regelverk. I forhold til Haag-Visby-konvensjonen er riktignok Uncitral's bestemmelse om rett til direktekrav en ny regel, og i arbeidsgruppen er det nettopp ytret bekymring for at vareeier på denne måte skal få et krav mot en han ikke står i et direkte kontraktsforhold til. Den tidligere Hamburg-konvensjonen inneholdt imidlertid i art. 10 og 11, jf. art. 14 (2), regler som ga den utførende transportør ansvar for skader oppstått på hans transportavsnitt. Kontraherende og utførende transportør heftet da solidarisk for skaden. Tilsvarende regler

¹²⁷ NVOC'er (non-vessel-operating-carriers) er et eksempel på transportører som gir et transportløfte, men som ikke utfører noen av de plikter de har påtatt seg selv. De underkontraherer altså alle deler av transporten.

inneholdt vår tidligere sjøl. § 123.¹²⁸ Innenfor transportretten generelt er det også vanlig med lovbestemmelser (bygget på konstruksjoner om tredjemannsavtale eller lignende) som gir vareeier rett til direktekrav mot utførende transportør, og når det gjelder vår nåværende sjølov finnes slike regler i sjøl. §§ 286 og 426.

Når det gjelder Uncitral-utkastet finnes regelen om direktekrav i art. 15, og det foreligger på nåværende tidspunkt to alternative forslag til hvordan bestemmelsen skal utformes. Jeg velger å ta utgangspunkt i art. 15 alternativ A, da det er dette alternativet som bygger på ordlyden i det opprinnelige utkastet.¹²⁹

Jeg velger å bruke uttrykket ”utførende aktør” da konvensjonen selv bruker uttrykket ”performing parties”. CMI’s første utkast brukte uttrykket ”performing carrier”. Uttrykket ble imidlertid kritisert fordi det kunne være misvisende. Dette fordi ikke alle som er med under utførelsen av transporten kan karakteriseres som transportører. Også stevedorer og terminaloperatører faller inn under konvensjonens regulering, og uttrykket ”performing parties” eller ”utførende aktør” fungerer bedre for å belyse at også disse faller inn under konvensjonens uttrykk.

Før jeg går inn på ansvarsgrunnlaget for en utførende aktør, vil jeg imidlertid gi en redegjørelse for hvem som faller inn under konvensjonens definisjon av ”performing party”, jf. art. 1 litra e. Det er grunn til å bemerke at konvensjonen per i dag gir vareeier et direktekrav både overfor maritime og ikke-maritime utførende aktører. Dette er kritisert i konvensjonens forarbeider, og det er ennå usikkert om art. 1 litra e vil bli stående som den gjør i dag. Jeg må imidlertid ta utgangspunkt i ordlyden, og vise hvilke konsekvenser dette medfører. Definisjonen av ”performing party” vil for øvrig både angi hvem kontraherende transportør er ansvarlig for etter et kontraktsmedhjelperansvar, og hvem som faller inn under konvensjonens art. 15. At kontraherende transportør er ansvarlig for sine kontraktsmedhjelpere fremgår for så vidt av art. 15 § 3, og for norsk retts vedkommende er dette også det alminnelige utgangspunktet. Dette går jeg imidlertid ikke nærmere inn på her.

Art. 1 litra e lyder på nåværende tidspunkt slik:

”’Performing party’ means a person other than the carrier that physically performs [or undertakes to perform] any of the carrier’s responsibilities under a contract of carriage for the carriage, handling, custody, or storage of

¹²⁸ En nærmere gjennomgang finnes i Selvig, Erling. *The Hamburg rules. Konvensjonen om sjøtransport av gods, 1978*, Marius nr. 31, s.18-19.

the goods, to the extent that that person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carriers supervision or control, regardless of whether that person is a party to, identifies in, or has legal responsibility under the contract of carriage. The term "performing party" does not include any person who is retained by a shipper or a consignee, or is an employee, agent, contractor, or subcontractor of a person (other than the carrier) who is retained by a shipper or consignee". (min understrekning)

"Performing party" er, som vi kan se, definert som en person som fysisk utfører en eller flere av transportørens plikter under kontrakten. Dette gjelder oppgaver i tilknytning til selve transporten, forvaring eller lagring, eller andre plikter som faller inn under utførelsen. Alle som er involvert i transportørens kjerneplikter faller derfor inn under definisjonen, og inkluderer sjøtransportører, innlandstransportører, stevedorer og andre terminaloperatører som transportøren benytter ved utførelsen.¹³⁰ Det er ikke noe krav at det er inngått noen direkte avtale mellom utførende aktør og kontraherende transportør. Også utførende aktør som har inngått avtale med en annen underkontrahent, faller inn under definisjonen. Det som imidlertid begrenser rekkevidden av hvem som faller inn under definisjonen av "performing party" er uttrykket "physically", som altså betyr fysisk. Dersom utførende transportør kun faller inn under definisjonen dersom han faktisk utfører den aktuelle oppgave selv, er det en god del mellomkontrahenter som ikke faller inn under konvensjonens definisjon. La oss tenke oss en MTO som ikke selv utfører noen del av transporten. Dersom han for eksempel underkontraherer med en sjøtransportør som igjen underkontraherer med en annen sjøtransportør, vil kun den siste sjøtransportøren falle inn under den forholdsvis restriktive definisjonen som nå foreligger. Dersom imidlertid uttrykket "undertakes to perform" (som nå står i klamme) blir vedtatt, vil også den mellomkommende sjøtransportøren falle inn under definisjonen. I så tilfelle vil altså en mye større krets av personer falle inn under konvensjonens virkeområde. Det er grunn til å bemerke at jo videre definisjonen av utførende aktør er, jo færre søksmål kan rettes på grunnlag av andre regler enn konvensjonens. En vid definisjon av utførende aktør leder derfor mot ønsket om en større grad av uniformitet.

Når vi nå har sett på hvem som faller inn under definisjonen av "performing party", kan vi bevege oss over mot art. 15 som pålegger utførende aktører rettigheter og plikter etter

¹²⁹ Det opprinnelige utkastet er working paper 21. Det foreligger også et alternativ B i working paper 32, men det er ingen nevneverdig materiell forskjell i forhold til alternativ A.

¹³⁰ Det må understrekes at utførende aktør som handler på vegne av vareeieren ikke vil falle inn under definisjonen av "performing party". Dette er naturlig ettersom denne utførende aktøren ikke vil ha noen tilknytning til kontraherende transportørs plikter.

konvensjonens regler. Jeg vil kort bemerke at det er viktig å skille utførende aktørs ansvar fra det ansvaret som påligger kontraherende transportør. Kontraherende transportør vil være ansvarlig overfor vareeieren etter konvensjonens regler under hele strekningen fra A til B, mens utførende transportør kun vil være ansvarlig etter konvensjonens regler i den perioden han har godset i sin varetekt, eller på andre måter bidrar til oppfyllelsen av kontrakten. Det som vurderes her er altså utførende aktørs ansvar overfor vareeier, jf. art. 15 § 1.

Art. 15 alternativ A § 1 lyder som følger:

”A performing party is subject to the responsibilities and liabilities imposed on the carrier under this instrument, and entitled to the carrier’s rights and immunities provided by this instrument (a) during the period in which it has custody of the goods; and (b) at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.”

Vi ser at bestemmelsen pålegger utførende transportør ansvar i den perioden hvor han har godset i sin varetekt, og hvor han ellers deltar i oppfyllelsen av transportavtalen. Når vi skal vurdere hvilke ansvarsregler utførende transportør skal yte erstatning etter kan vi imidlertid ikke vurdere denne bestemmelsen isolert, men vi må se den i sammenheng med det modifiserte nettverksprinsippet i art. 8. Det er nettopp når vi ser disse to bestemmelsene i sammenheng at vi kan avgjøre hvilke ansvarsregler utførende aktør eventuelt skal yte erstatning etter.¹³¹ Nettverksprinsippet vil altså angi både hvilke ansvarsregler MTO skal yte erstatning etter, og hvilke ansvarsregler utførende transportør skal yte erstatning etter. På denne måte får vi de samme ansvarsregler i alle ledd. I de tilfeller hvor nettverksprinsippet får gjennomslag på en landtransportstrekning vil derfor, som vi så under pkt. 6.3, Uncitral-konvensjonens ansvarsregler fortrenge. Dersom avtalen mellom kontraherende og utførende transportør er en avtale om ”contract of carriage” som faller inn under konvensjonen, vil imidlertid Uncitral-konvensjonens bestemmelser komme til anvendelse i begge ledd.

For å illustrere hvordan konvensjonens regulering av utførende aktører vil fungere i praksis, vil jeg ta utgangspunkt i et eksempel. La oss tenke oss en fabrikant som skal transportere en containerlast fra Paris (Frankrike) til Lillehammer (Norge). Han inngår avtale med en norsk

¹³¹ Dette er også fremhevet hos Sturley, Michael F. *The United Nations Commission on International Trade Law’s Transport Law Project: An Interim View of a work in Progress*. I: Texas International Law Journal, Vol. 36:65, 2003.

MTO som påtar seg et transportøransvar for hele transporten. Han skal imidlertid ikke utføre noen del av den selv. MTO'en underkontraherer derfor med tre utførende transportører som skal utføre transporten – en veitransportør som skal frakte godset med lastebil fra Paris til Rotterdam, en sjøtransportør som skal frakte godset med skip fra Rotterdam til Oslo og en togtransportør som skal frakte godset innenlands fra Oslo til Lillehammer.

Transportruten blir da slik:

lastebil skip tog
Paris – Rotterdam – Oslo – Lillehammer

Hovedspørsmålet for oss er hvilket ansvarssystem den utførende aktør er underlagt, og på bakgrunn av konvensjonens modifiserte nettverksprinsipp, og art. 15, jf. art 1 litra e, blir ansvarssystemet slik ved det ovennevnte eksempelet¹³²:

Lokalisert skade	På veitransportstrekningen		På sjøtransportstrekningen		På togtransportstrekningen	
	Kontraherende transportør	Utførende transportør	Kontraherende transportør	Utførende transportør	Kontraherende transportør	Utførende transportør
Uncitral-utkastet	CMR	CMR	Uncitral	Uncitral	Uncitral	Uncitral

Vi ser her at dersom skaden oppstår på den grenseoverskridende veitransporten vil CMR-konvensjonen gjelde både for krav mot kontraherende og utførende transportør. Tilsvarende vil Uncitral-konvensjonen komme til anvendelse både mot kontraherende og utførende sjøtransportør der sjøtransporten er grenseoverskridende. Det mest bemerkelsesverdige er likevel at Uncitral-konvensjonen vil komme til anvendelse på utførende innenlands togtransportør. Denne strekningen er ikke grenseoverskridende og COTF-CIM-konvensjonen kommer da ikke til anvendelse gjennom nettverksprinsippet. Om den siste strekningen hadde vært en nasjonal veitransport ville ikke det medført noen forskjell. Strekningen ville fortsatt vært rent nasjonal, og vilkårene for CMR-konvensjonens anvendelse ville heller ikke her ha vært oppfylt. Uncitral-konvensjonens regelverk ville derfor på samme måte som nevnt ovenfor kommet til anvendelse på denne strekningen.

At Uncitral-konvensjonen på denne måte kan komme til anvendelse på nasjonale tog- og veitransportører kan selvfølgelig komme som en overraskelse på dem – særlig dersom de stort sett er engasjert i nasjonal transport. Sjørettslige regler stiller dog tradisjonelt transportøren i en gunstigere posisjon enn regler for landtransport, for eksempel ved at det gjelder lavere ansvarsgrenser, slik at innenlandstransportøren sannsynligvis ikke vil lide noe tap. Den som til syvende og sist blir stående overfor et dårligere regelverk er derfor vareeieren.

Andre aktører enn transportører som kan bli underlagt Uncitral-regelverket er havnearbeidere. For utførende aktører i havnen medfører art. 15, sammenholdt med det modifiserte nettverksprinsippet i art. 8, at havnearbeidere vil være underlagt konvensjonens rammeverk i den grad de i dag er underlagt nasjonal lovgivning i havnen. Per i dag finnes ingen tvingende internasjonal konvensjon for terminaloperatører, og konsekvensen er derfor at i den grad en terminaloperatør faller inn under Uncitral-konvensjonens regulering av utførende transportører, vil han også bli pålagt Uncitral-regelverket.¹³³ Eksempelvis vil et stevedorefirma som har inngått avtale med en MTO om lasting/lossing av skip, falle inn under konvensjonens definisjon av "performing party", jf. art. 1 litra e. Vareeier vil da kunne rette et direktekrav mot firmaet etter Uncitral-konvensjonens regler, og bakgrunnen for dette er nettopp at nettverksprinsippet ikke inkluderer nasjonale regler.

Det må bemerkes at det per i dag foreligger et arbeidsdokument – working paper 34 – hvor det foreslås at utkastet kun skal finne anvendelse mellom de kontraherende parter fra dør til dør, og at det i de utførende ledd alene er sjøtransportøren som skal være omfattet av konvensjonens regler. Utkastet vil i så fall ikke regulere de utførende landtransportørers ansvar. I et slikt system blir nettverksbestemmelsen ikke et "konvensjonskonfliktverktøy", da nasjonale regler (uansett om de baserer seg på konvensjoner, tvingende lovgivning eller alminnelige rettsgrunnssetninger) finner anvendelse på den utførende transportør. Dersom en slik regel blir vedtatt blir det nødvendig å definere en maritim utførende transportør, slik at det ikke blir noen tvil om hvem det kan rettes et direktekrav mot.

¹³² Matrisen bygger på en tabell hos Sturley, Michael, op.cit. s. 154.

¹³³ Som vi så under pkt. 5.2 kan imidlertid unimodale regimers anvendelsesområder strekke seg til havnen. I den grad en terminaloperatør faller inn under dette regimets anvendelsesområde, og dette regime igjen får gjennomslag etter et nettverksprinsipp, vil han imidlertid bli pålagt dette regelverket.

Når det gjelder reguleringen av "performing parties" kunne man også tenke seg en alternativ løsning bygget på en såkalt "opt-out"-adgang.¹³⁴ På norsk kan dette uttrykket kanskje oversettes med en "valgmulighets"-adgang. En foreslått "opt-out"-løsning går ut på at konvensjonens regler skal gjelde mellom kontraherende transportør og vareeier, uavhengig av på hvilken strekning skaden oppsto (altså et uniformt ansvarssystem mellom kontraherende transportør og vareeier). Videre er det foreslått at konvensjonens regler skal få anvendelse ved søksmål mot utførende sjøtransportør. For innenlands utførende transportører ville det imidlertid være en adgang for hvert enkelt land til å velge om Uncitral-konvensjonen skulle komme til anvendelse på landtransport innenfor sitt territorium. For de skandinaviske lands vedkommende er det i så fall sannsynlig at man hadde valgt en løsning basert på at de unimodale regler ikke ble foretrekket.

6.8 Kort om reguleringen av fio-klausuler og "mixed contracts"

6.8.1 FIO-klausuler

Forkortelsen "fio" (som står for "free in and out") brukes der det er avtalt at transportkunden eller vareeieren skal ha ansvaret for lasting og/eller lossing av godset. Fio-klausulene finnes i ulike former, og en vanlig form for fio-klausul er for eksempel "free in and out, stowed". Den siste type fio-klausul forkortes gjerne som "fios", og innebærer at vareeieren også skal være ansvarlig for stuingen av godset. Fio-klausuler er mest brukt i certeparti-befraktning og mindre brukt ved vanlig linjefart eller stykkgodsbefordring. I "ro-ro" transport ("roll on roll off") er imidlertid denne type klausuler brukt. Dette skjer typisk ved at vareeierens sjåfør kjører lastebilen inn og ut av linjeskipet, og dermed fritar transportøren for ansvar ved av- og påkjøring.

Når det gjelder Uncitral's regulering av fio-klausuler fremgår det av art. 7 nr. 1 og 2, sammenholdt med utkastets art. 11 nr. 2,¹³⁵ at partene kan avtale at laste- og lossefunksjoner skal utføres av eller på vegne av vareeieren. Transportøren kan derfor fraskrive seg ansvaret for skader som skulle oppstå i den tradisjonelt risikofylte på- og avlastningsperioden. I den grad konvensjonen skal gjelde "dør til dør", og også transportavtalen angir "dør til dør"-transport, er det imidlertid lite sannsynlig at denne type klausuler vil bli brukt. I så fall skulle avtalen bestemme at laste- og losseoperasjoner i en mellomkommende havn skulle utføres av

¹³⁴ En slik løsning er antydnet i working paper 29 paragraph 166, men det foreligger per i dag ikke noe konkret forslag om dette.

¹³⁵ Bestemmelsen står dog i klamme, og det er derfor på nåværende tidspunkt usikkert om den vil bli stående. Konvensjonens art. 11 nr. 2 lyder som følger: ["The parties may agree that certain of the functions referred to in paragraph 1 shall be performed by or on behalf of the shipper, the controlling party or the consignee. Such an agreement must be referred to in the contract particulars."]

vareeieren, og at vareeieren dermed skulle bære risikoen for en periode midt i transporten fra A til B. Dette er som sagt lite sannsynlig, og dersom konvensjonen blir ratifisert vil fio-klausuler kun være formålstjenlig ved såkalte ”port to port”-transporter, og ikke dør til dør-transporter. Konvensjonen sier dog ingenting om den situasjonen at en dør til dør-kontrakt faktisk inneholder en fio-klausul, og selv om det i praksis er vanskelig å tenke seg at transportavtalen skulle inneholde en slik klausul, er det i teorien mulig å tenke seg det. Dersom fio-klausuler blir benyttet ved dør til dør-transporter vil det imidlertid være mer problematisk enn ved rene sjøtransportavtaler. Det kommer av at skader som oppstår ved lasting eller lossing ofte ikke oppdages før varen kommer frem til mottaker, nettopp fordi godset stort sett blir fraktet i forseglede containere ved dør til dør-transporter. Dersom man likevel skulle klare å bevise at skaden oppsto i omlastningsfasen, vil transportøren være ansvarsfri dersom kontrakten inneholder en fio-klausul. Jeg vil imidlertid tro at dette er en meget upraktisk situasjon.

Man kan i dag ikke fastslå med full sikkerhet om fio-klausuler er lovlige etter norsk rett, da verken sjøloven eller dens forarbeider gir noe klart svar. Det finnes imidlertid både noe underrettspraksis (ND 1988 s. 288, Linvikdommen – se petit) og juridisk teori, som peker i retning av at fio-klausuler er lovlige. Argumentasjonen bygger på at ansvars- og funksjonsfordeling må følges ad, noe som betyr at hvis partene har avtalt at de skal utføre hver sine funksjoner, vil de også ha ansvar for den funksjonen de utøver.

Et argument som taler imot fio-klausulers gyldighet er sjøl. § 274, jf. annet og tredje ledd. Bestemmelsen angir at sjøloven gjelder tvingende under hele ansvarsperioden, og loven kan ikke fravikes mellom partene. Ettersom bestemmelsen bygger på et ”varetektsbegrep”, blir det avgjørende om grensen for ”varetekt” kan trekkes *etter* at vareeier for eksempel har kjørt lastebilen inn på skipet, eller om vilkårene i § 274 sammenholdt med § 254, gjør at den preseptoriske ansvarsperioden begynner før lastebilen kjører om bord (grunnet vilkåret ”i lastehavnen eller lossehavnen”). Dersom varetektsperioden begynner før lastebilen kjører om bord, vil man ikke kunne fraskrive seg ansvar gjennom en fio-klausul. Etter tidligere sjølovgivning – da det var ansvarsfrihet før lasting, og etter lossing – ble det antatt at de preseptoriske regler var til hinder for fio-klausuler, jf. Brækhus. Nåværende lovgivning har villet utvide, ikke innskrenke, den preseptoriske ansvarsperiode, og det virker således rart hvis varesiden skal stilles dårligere med dagens lovgivning. Det finnes imidlertid juridisk teori som hevder at fio-klausuler var lovlige etter tidligere lovgivning, og at de også er det i dag.¹³⁶ En interessant rettsavgjørelse i så måte finnes i ND 1988 s. 288 (Linvik-dommen). Dommen gjaldt riktignok ikke stykkgodsbefordring, men skade

¹³⁶ Se Selvig, Erling: *Sjøtransportørens ansvarsperiode – noe om Hamburg- og Haag-Visby-regler og nordisk rettspraksis*. I: Festskrift til Jan Ramberg (1996) s. 429-437, særlig på s. 435-437.

på last under et certeparti. På tross av dette gir dommen uttrykk for et standpunkt som har generell verdi. Den sier at ansvars- og funksjonsfordeling følges ad. Dette ble ansett å være i overensstemmelse med den tidligere lovgivning, og medfører at dersom vareeier eller hans kontraktsmedhjelpere utfører laste – eller losseoperasjonen, vil han også være ansvarlig for denne funksjonen.

Ettersom de tyngste argumenter peker i retning av at fio-klausuler er lovlige i norsk rett i dag, er det usikkert om art. 11 nr. 2 rent faktisk vil innebære noen forandring i forhold til dagens rettstilstand. Det vi imidlertid kan konstatere er at en eventuell ratifisering av Uncitral-reguleringen vil fjerne all tvil i forhold til lovligheten av fio-klausuler. Konvensjonen medfører således at det utvilsomt vil være mulig å fraskrive seg ansvaret for den risikofylte laste- og losseperioden. Dette vil igjen være en fordel for transportøren, fordi det nettopp er i en omlastningsfase i havnen at skade ofte forekommer.

6.8.2 "Mixed contracts"

I tillegg til at MTO kan avtale seg bort fra ansvaret for stuing, lasting og lossing, kan han fraskrive seg ansvar for skader som oppstår under visse transportetapper, ved at han selv kun opptrer som speditør/formidler for disse etappene, jf. art. 9 (mixed contracts of carriage and forwarding). En "mixed contract" innebærer altså at transportøren for en del av transporten påtar seg et transportøransvar, mens han for andre strekninger kun påtar seg et ansvar som formidler. Denne type kontrakter tilfredsstiller avtalepartenes behov der vareeieren ønsker ett transportdokument som dekker hele transporten, mens transportøren kun ønsker å påta seg ansvar for en del av transporten. Selv om dette er velkjent praksis er ikke denne type bestemmelser kjent fra tidligere transportsrettslige konvensjoner, selv om det heller ikke finnes bestemmelser som avskjærer denne type avtaler. En bestemmelse om "mixed contracts of carriage and forwarding" er dog noe problematisk. For det første er det en innvending at skillet transportør – formidler kan være vanskelig å trekke, og dette kan lede til en rekke tvister i forhold til hva kontraherende transportør faktisk har påtatt seg. Videre er det hevdet at muligheten til slik ansvarsfraskrivelse er uheldig der det ikke gjøres klart for vareeier at kontraherende transportør kun har et speditøransvar for en del av transporten, for eksempel der kontraherende transportør i sine standardvilkår har fraskrevet seg ansvaret for visse transportetapper. En vareeier som har inngått avtale med en kontraherende transportør om utførelse av en dør til dør-transport, og dermed har trodd at kontraherende transportør var ansvarlig under alle stadier av transporten, kan i et slikt tilfelle bli avskrevet med et krav mot

utførende transportør/kontraktsmedhjelper. Han vil i så fall bli fratatt et ansvarssubjekt. I en undersøkelse gjort av UNCTAD svarte et stort flertall av de spurte (76 %) at de ikke syntes dette var en heldig løsning. Særlig syntes de spurte at det var uheldig med bruk av standard-klausuler i transportkontrakten som unntar transportøren for ansvar, og man kan være fristet til å være enig i at dette ikke er noen god løsning. Vi finner imidlertid en lignende løsning i sjøl. § 285 annet ledd, hvor det fremgår at transportøren er ansvarsfri dersom det er uttrykkelig avtalt at en del av transporten skal utføres av en navngitt transportør. Bakgrunnen for at undertransportøren må være navngitt er at vareeier på forhånd skal kunne vite hvem han eventuelt kan søke erstatning fra. Et slikt vilkår oppstiller ikke Uncitral-konvensjonen. Det vil si at vareeier ikke på forhånd kan vite hvem han eventuelt skal forholde seg til dersom lasteskade skulle oppstå. Art. 9 oppstiller likevel som vilkår at partene må "expressly agree" at transportøren kun opptrer som formidler for en del av transporten. Dersom standardkontrakten inneholder en "skjult" ansvarsfraskrivelse (for eksempel med liten skrift), er det lite sannsynlig at en domstol vil anse klausulen som "expressly agreed". Dette vil imidlertid bero på alminnelige avtalerettslige prinsipper, som jeg velger å ikke gå nærmere inn på her. Vilåret om "expressly agreed" gjør imidlertid innvendingen om at vareeier kan bli "lurt" vesentlig svekket. Dersom vareeier uttrykkelig inngår en "mixed contract", vil han også være klar over at han kun kan forholde seg til utførende transportør dersom skade skulle oppstå. At en bestemmelse om "mixed contracts" er hensiktsmessig er også begrunnet ut fra andre forhold. Et argument er for eksempel at lovgivningen ikke bør hindre kontraktspartene fra å inngå en slik kontrakt, dersom dette er et begrunnet og felles ønske fra kontraktspartenes side. Som nevnt er det også velkjent praksis at det benyttes slike klausuler, og det er da en fordel å ha en klar regulering av det i stedet for å la være å behandle det. Praksisen vil jo ikke forsvinne ved at man ikke regulerer kontraktstypen. Resultatet av dette ville i så fall være desto mindre forutsigbarhet for avtalepartene.

7 En oppsummering av konsekvensene for norsk rett

Dersom Uncitral-konvensjonen blir vedtatt og ratifisert, vil vi måtte tilpasse våre nasjonale regler til konvensjonen. Hvordan denne tilpasningen bør skje er vanskelig å si på dette tidspunkt, men et alternativ er som nevnt at man innfører en bestemmelse i de respektive

nasjonale lover, som avgrenser dem mot transporter som faller inn under Uncitral. En eventuell ratifikasjon av Uncitral-konvensjonen vil innebære en del konsekvenser i forhold til vår nasjonale rett i dag. Det er disse konsekvensene som kort gjennomgås/repeteres i de følgende punkter.

7.1 Konsekvenser for sjøtransport

Når det gjelder internasjonal sjøtransport vil vi måtte tilpasse våre nasjonale regler til Uncitral, på samme måte som vi tidligere har måttet tilpasse våre regler til Haag-Visby-konvensjonen. For rent innenriks sjøtransport vil vi kunne ha det samme ansvarssystemet som i dag, slik at disse reglene faller utenfor fremstillingen.

I forhold til de internasjonale ansvarsreglene for sjøtransport vil Uncitral-utkastet medføre noen forandringer. Når det gjelder ansvarsgrunnlag bygger konvensjonen, som vi har sett, på et presumsjonsansvar med omvendt bevisbyrde, jf. pkt. 6.2. Her er det ingen forskjell fra sjøl. § 275. I dag ser det imidlertid ut til at ansvarsunntaket for nautisk feil faller bort. Konsekvensen av det er i så fall at vi må fjerne dette unntaket i sjøloven, og vi får da like regler for internasjonal og nasjonal sjøtransport på dette punktet. Dersom unntaket derimot (mot formodning) skulle bli stående, vil vi måtte beholde nautisk-feil-unntaket også i vår sjølov. Om så skulle skje virker det noe overraskende, dels på grunn av at unntaket bygger på gammeldags sjørettsforestillinger, dels fordi ønsket om harmonisering svekker unntakets begrunnelse. I tillegg til unntaket for nautisk feil ser det i dag ut til at brannunntaket bortfaller (selv om det står i klamme). Dersom brannunntaket skulle bli stående, synes det også noe merkverdig. Dette fordi sjøtransportørene i lang tid har hatt mulighet til å forsikre seg mot denne type ansvar, og behovet for ansvarsunntaket synes derfor lite. For nasjonal sjøtransport er brannunntaket fjernet, og bakgrunnen for dette var nettopp ønsket om harmonisering på tvers av transporttypene. På denne bakgrunn synes det derfor unødvendig at det muligens igjen skal innføres for dør til dør-transporter med et sjøtransportavsnitt. Det gjenstår imidlertid å se om unntaket vil bortfalle i løpet av de neste forhandlingsrundene. Fra et rettspolitisk ståsted må man kunne si at det ville være en fordel om så skjedde.

Når det gjelder ansvarsgrenser gjelder i dag en ansvarsgrense på 2 SDR for internasjonal sjøtransport. Det er på nåværende tidspunkt stor uenighet angående størrelsen på ansvarsbegrensningen i Uncitral, jf. pkt. 6.6. Transportørene ønsker en ansvarsgrense tilsvarende den

vi finner i Haag-Visby-reglene, det vil si 2 SDR pr. kilo skadet eller tapt gods, eller alternativt 667 SDR pr. enhet. Vareeierene anser på den annen side dette som totalt uakseptabelt, og ønsker en ansvarsgrense tilsvarende den vi finner for landtransporten, det vil si 8,33 SDR pr. kilo tapt eller skadet gods. Dersom man blir stående med en ansvarsgrense på 2 SDR synes det noe merkelig. I så fall blir man stående igjen med en lav ansvarsgrense, som med dagens moderne skip og teknikk ikke kan anses særlig begrunnet. Rent praktisk er det likevel ikke sikkert at dette vil være noe problem, rett og slett på bakgrunn av at de fleste transport-skader blir dekket også ved denne ansvarsgrensen. Med tanke på at man for innenriks sjøtransport har funnet en ansvarsgrense på 17 SDR mest hensiktsmessig, er det likevel grunn til å stille spørsmålsteget ved om en så lav ansvarsgrense er nødvendig.

7.2 Konsekvenser når Uncitral får anvendelse på norsk landjord

Når det gjelder ren veitransport faller denne type transporter utenfor konvensjonens område. Dersom en skade oppstår på en nasjonal veistrekning, som er del av en internasjonal dør til dør-transport, vil imidlertid Uncitral-konvensjonens regler kunne bli trukket inn på land, jf. pkt. 6.3. Dette betyr altså at sjørettslige regler vil få anvendelse i stedet for nasjonale regler for veitransport ved erstatningsoppgjøret. Hvilken forskjell vil dette medføre? Når det gjelder ansvarsgrunnlag har vi i dag et objektivt ansvar med diverse unntak for innenriks veitransport, jf. pkt. 2.2. Uncitral inneholder imidlertid et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, noe som innebærer at transportøren blir ansvarlig dersom han ikke klarer å bevise at han eller hans kontraktsmedhjelpere har opptrådt aktsomt. Konsekvensen er altså at kontraherende transportør må yte erstatning etter et tilsynelatende strengere ansvarsgrunnlag. Spørsmålet er likevel om det blir så stor forskjell. Som vi så under pkt. 2.2 er det ikke sikkert at disse to ansvarsgrunnlagene ligger så langt fra hverandre som man i utgangspunktet skulle tro. I tillegg er nautisk feil-unntaket per i dag borte, og brannunntaket er etter bestemmelsens ordlyd sterkt knyttet til hva som skjer om bord på skipet. Jeg vil derfor tro at brann som for eksempel oppstår i motoren på et kjøretøy, etter en naturlig tolkning faller utenfor unntaket. For innenriks veitransport gjelder videre en ansvarsgrense på 17 SDR pr. kilo tapt eller skadet gods. Vi vet ennå ikke hva slags ansvarsgrense som vil følge av Uncitral, men risikoen er stor for at vareeier blir stilt overfor et dårligere regelverk i denne sammenheng. I realiteten er det imidlertid sjelden at en ansvarsgrense på 17 SDR blir effektivt, slik at dette ikke er et så stort problem.

Dersom konvensjonens regel om direktekrav blir stående vil også utførende veitransportør til en viss grad kunne bli pålagt Uncitral-regelverket, jf. pkt. 6.7. Dersom en skade oppstår på en nasjonal veitransportstrekning, som er en del av en internasjonal dør til dør-kontrakt, innebærer det at utførende veitransportør vil bli pålagt et ansvarsgrunnlag, og en ansvarsgrense tilsvarende et sjørettslig regelverk fremfor et veifrakttrettslig, jf. pkt. 6.3. og 6.7. At utførende veitransportør kan bli pålagt Uncitrals ansvarsregler kan komme som en overraskelse på ham, som i forhold til MTO har inngått avtale om nasjonal veitransport. For utførende veitransportør kan det være vanskelig å vite om en transport er del av en større internasjonal dør til dør-transport, eller om den er rent nasjonal, selv om det for så vidt kan reguleres ved at en kopi av transportdokumentet følger med varen. For vareeieren vil det imidlertid også være en ulempe at skaden på den nasjonale veistrekningen skal reguleres av Uncitral fremfor nasjonal veifraktlovgivning. Dette fordi ansvarsreglene i veifraktloven stiller ham i en bedre posisjon.

På samme måte som for nasjonale veitransporter, kan nasjonale togtransporter falle inn under konvensjonen. Uncitral inneholder, som nevnt, et presumsjonsansvar med omvendt bevisbyrde. For innenriks jernbanetransport inneholder imidlertid standardvilkårene et objektivt ansvar med diverse unntak, jf. pkt. 2.2. Om ansvarsgrunnlagene ligger så langt fra hverandre som man med første øyekast skulle tro er usikkert, men uansett vil vi her få en forskjell. Når det gjelder ansvarsgrensen er det stor sannsynlighet for at Uncitral vil innebære en lavere ansvarsgrense enn hva vi har for nasjonale togtransporter i dag, jf. CN-vilkårenes art. 8.8. Igjen får vi imidlertid poenget med at ansvarsgrensen sjelden blir effektivt, slik at dette i praksis antakeligvis ikke vil medføre store konsekvenser.

I forhold til at utførende vei- og togtransportør kan bli underlagt Uncitral-konvensjonen, må det understrekes at dette er avhengig av at definisjonen av "performing parties" blir stående som den gjør i dag.¹³⁷ Dersom kun "maritime performing parties" blir underlagt definisjonen, betyr det at kun disse vil være direkte ansvarlig etter konvensjonens regler. I så fall vil kontraherende transportør være ansvarlig fra dør til dør, mens andre utførende aktører enn maritime aktører, ikke vil være direkte ansvarlig etter konvensjonen.

¹³⁷ Se working paper 32.

7.3 Konsekvenser i havnen

Uncitral-konvensjonen inneholder et regelverk som gjelder fra A til B mellom vareeier og MTO, slik at vi får et enhetlig ansvarsregime gjennom havnen. Uncitral-konvensjonen vil derfor til en viss grad tette det ”hullet” som nå foreligger i forhold til internasjonal tvingende regulering i havn, ved at man ved dør til dør-transporter ikke får et ”skifte” av ansvarsregime i havnen. For vareeier vil dette være en fordel fordi han uavhengig av hvilken havn skaden har oppstått i¹³⁸ kan rette krav etter konvensjonens regler.

Under forutsetning av at konvensjonen blir ratifisert, vil man nå kunne saksøke utførende terminaloperatører etter Uncitral, selvfølgelig under forutsetning av at man kan bevise at skaden oppsto mens godset oppholdt seg i havnen. Bevisbyrden for dette påligger skadelidte, det vil si vareeieren. For en terminaloperatør kan det være vanskelig å vite om han er del av en internasjonal dør til dør-transport eller ikke, og nettopp fordi hans avtaleverk kan bli satt til side til fordel for Uncitral, vil det være av vesentlig betydning for ham å kunne fastslå dette. Hvordan en terminaloperatør skal få vite om han oppbevarer gods underlagt Uncitral-konvensjonens regelverk er ikke problematisert i konvensjonens forarbeider, og i praktisk henseende ser vi at de ulike utførende operatører kan få seg en overraskelse på dette punkt.

8 Avsluttende bemerkning – En de lege ferenda-vurdering

Fremstillingen i pkt. 2 til 6 viser at det er behov for en egen regulering av multimodale transport. Dagens unimodale regelverk kom til på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, og gir ikke en tilfredsstillende regulering med tanke på den tekniske utvikling som dagens transportmåter, transportmidler og kommunikasjon har gjennomgått. Spørsmålet er om Uncitral-konvensjonen er et godt bidrag for å ”rydde opp” i det rettslige kaos som nå foreligger, og svaret på det vil nok variere avhengig av hvilket ståsted man inntar.

Utgangspunktet er at man ønsker en regulering for den praktiske situasjonen at en vare fraktes fra A til B etter én transportavtale. I praksis er dette den vanligste transporttypen, og det er

derfor en fordel, både for vareeierne og transportørene, å ha et regelverk å forholde seg til. Uncitral-konvensjonen gir et forslag til en slik regulering ved at den faktisk regulerer hele transportstrekningen fra A til B, uavhengig av at det benyttes andre transportmidler enn skip for å oppfylle transportavtalen. Det er altså vareeiers sted for mottakelse og levering av godset som er avgjørende for konvensjonens ansvarsperiode, og ikke den enkelte transportørs mottakelse og levering av godset. Om Uncitral-konvensjonen er en god løsning med tanke på en multimodal dør til dør-regulering er likevel tvilsomt. Nå må det først understrekes at Uncitral-konvensjonen ikke er en multimodal konvensjon – det er en sjørettslig konvensjon med en spesialregulering av multimodale transportert – så ut i fra ønsket om en generell multimodal regulering, vil ikke Uncitral-konvensjonen være tilfredsstillende. Den krever et sjøtransportavsnitt, og konvensjonens regler er også i utpreget grad sjørettslige. For at en konvensjon skal være tilfredsstillende for dagens transportmarked har det vært hevdet at den må være en generell konvensjon for internasjonal transport, uavhengig av transportmåter og transportmidler. Grønfors¹³⁹ har blant annet uttrykt en visjon om at en fremtidig regulering av unimodale og multimodal transportert skal være basert på: ”one transport – one liability – one document – one insurance”. Løsningen er altså en egen uniform regulering løsrevet fra den enkelte transportmåte og transportmiddel.¹⁴⁰ Det er klart at en slik løsning ville vært fordelaktig, men ut i fra dagens situasjon er det kun en utopi. Uansett bør etter min oppfatning en multimodal regulering være løsrevet fra den enkelte transportmåte, da moderne teknikk og dagens transportmidler, gjør at det ikke lenger finnes sterke reelle grunner for en forskjell i ansvarsreglene.

Dersom vi fokuserer på sjøtransport, er det klart at det også på dette separate område, foreligger et behov for harmonisering. Lovgivningen i de ulike land bygger på forskjellige internasjonale konvensjoner, for eksempel bygger noen land på Haag-Visby-konvensjonen, mens andre for eksempel bygger på Hamburg-konvensjonen, noen har inkorporert kombinasjoner av ulike konvensjoner, og andre land igjen har nasjonal lovgivning som ikke bygger på noen av de internasjonale konvensjonene. Dagens regulering for internasjonal sjøtransport er derfor ikke tilfredsstillende. Om Uncitral-konvensjonen noen gang vil tre i

¹³⁸ Selvfølgelig under forutsetning av at enten laste- eller lossehavnen ligger i en kontraherende stat, slik at Uncitral får anvendelse, jf. art. 2 § 1.

¹³⁹ Se Grønfors, Kurt, *Succesiva transportert, Stockholm, 1968, s. 307.*

¹⁴⁰ Per Vestergaard Pedersen uttrykker det samme standpunktet, men noe utvidet, det vil si ”one transport – one contract – one (paper or electronic) transport document – one liability – one insurance” i: *Modern regulation of international unimodal and multimodal transport of goods, Simply 1999, på s. 62.*

kraft, og hvordan det endelige konvensjonsutkastet vil se ut, er selvfølgelig alt for tidlig å si. For at konvensjonen skal bli vedtatt av de ulike land er det imidlertid viktig at man får til et balansert regelverk som både vareeierne og transportørene kan godta. I forhold til dette har transportørsiden allerede uttrykt at dersom unntaket for nautisk feil tas ut (eventuelt også brannunntaket), vil de ha kompensasjon for dette. I motsatt fall er det sannsynlig at de heller vil beholde dagens regulering, på tross av de mangler og ulemper som dette inneholder.

For norsk retts vedkommende vil konvensjonen medføre forandringer, både ved at den strekker seg ut på land, og ved at reglene for internasjonal sjøtransport blir forandret. Det siste vil kanskje mange av oss se på som en fordel, mens det at man ikke kan ha et strengere landtransportregime enn det konvensjonen oppstiller, heller er en ulempe.

Det er likevel vanskelig å skulle gi en helhetlig vurdering av konvensjonen, da forhandlingene per i dag stort sett har vært på "artikkel til artikkel"-basis. Det man imidlertid kan fastslå er at Uncitral-konvensjonen, gjennom sitt dør til dør-anvendelsesområde, dekker de praktiske og kommersielle behov der vi har en sjøtransport med for og ettertransport. Rent bortsett fra det gir ikke konvensjonen noe særlig nytt, og i stedet for å klargjøre og effektivisere regelverket, gir den etter min oppfatning et nytt bidrag til det rettslige kaos. Det gjenstår likevel å se om Uncitral-konvensjonens "martime plus" tilnærming vil virke attraktivt på de ulike land. Behovet for harmonisering kommer man uansett ikke utenom.

9 Kilder

Litteraturlisten gir både en oversikt over den litteratur som det er henvist til i avhandlingen, og annen litteratur som jeg har benyttet under arbeidet.

9.1 Litteratur

9.1.1 Bøker og artikler

Bull, Hans Jacob. *Innføring i veifrakttrett*, 1. utgave [Oslo] 1996.
ISBN 82-518-3499-6 (h.)

Bull, Hans Jacob. *Innføring i veifrakttrett*, 2. utgave, [Oslo] 2000.
ISBN 82-518-3925-4

Christoffersen, Kaare. *Multimodal transport and network liability. An analysis of the legal framework for liability provided by international conventions*. Upublisert mastergradsavhandling levert 26.08.2002.

Clarke, Malcolm. *The transport of goods in Europe: patterns and problems of uniform law*. I: *Lloyds maritime and commercial law quarterly*, London, 1999, s. [36]-70.
ISSN 0306-2945

De Wit, Ralph. *Multimodal transport*, London, 1995, p. 76-79, 84-85, 88-93, 102-107, 108-109, 123, 171-175 m.v.
ISBN 1-85044-894-9

Ekelund, Per. *Transportaftaler – en introduktion til den almindelige transportjura*, København, 1991.
ISBN 87-574-6060-4

Ellenes, Sverre. *Ansvar og risiko for transportskader i multimodale transporter*. Foredrag holdt på det 14. nordiske dommerseminar 27. til 29. august 2003. Upublisert.

European Commission: *Intermodal transportation and carrier liability*. Asariotis, R. ... [et al.]. Luxembourg, 1999.
ISBN 92-828-7824-4 (h.)

Faber, Diana. *The problems arising from multimodal transport*. I: *Lloyds maritime and commercial law quarterly*, London, 1996 s. [503]-518.
ISSN 0306-2945

Falkanger, Thor. *Deklaratorisk lovgivning om befraktningsavtaler for skip – et apropos til de nordiske sjølover av 1994*. I: *Festskrift til Jan Ramberg*, Stockholm, 1996, s. [141]-151.
ISBN 91-39-20010-8

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Innføring i sjørett*, 5. utgave, [Oslo] 1999.
ISBN 82-90260-45-8

Falkanger, Thor. *Oversikt over ansvarsreglene for de forskjellige transportavtaler*, s. 25-50. Det 18. nordiske sjørettsseminar. *Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet*, Oslo 1999. Marius nr. 248.

G.J. van der Ziel. *The Uncitral/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea*. I: 25 *TRANSPORTRECHT* 265, s. 265-77 (2002).
ISSN 0174-559x

Grønfors, Kurt. *Inledning till transporträtten*, Stockholm, 1984.
ISBN 91-1-847491-8

Grønfors, Kurt. *Succesiva transporter: en studie i transportøransvar*, Stockholm, 1968.

Honka, Hannu. *Ansvar i kontraktsforhold ved dør til dør transporter*, s. 51-63. Det 18. nordiske sjørettsseminar. *Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet*. Marius nr. 248.

Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte*, 1. utgave, Oslo, 1997.
ISBN 82-91060-05-3

Hov, Jo. *Avtaleinngåelse og ugyldighet*, 2. utgave, Oslo, 1998.

ISBN 82-91060-06-01

Kiantou-Pampouki, Aiki. *Multimodal Transport, Carrier Liability and Issues related to the Bills of Lading: general and national reports*, Brussel, 2000.

ISBN 2-8027-1310-8 (ib.)

Kristiansen, Camilla Nyhus. *Speditørens lagerserviceavtaler – en utvidelse av den tradisjonelle speditørrollen*. Marius, nr. 277.

Krüger, Kai. *Norsk Kontraktsrett*, Bergen, 1989.

ISBN 82-419-0011-2

Kuusniemi, Ilkka. *Transportrett i transportens start- og endefase*. Last i havn. Foredrag holdt ved det 19. nordiske sjørettsseminar i Ebeltoft, 27-30 august 2000, s. 7-26. Marius, nr. 271.

Langenskiöld, Niklas. *Nettverksansvar – förpliktelser omfatter flere funksjoner*. Foredrag holdt ved det 19. nordiske sjørettsseminar i Ebeltoft, 27-30 august 2000. Marius, nr. 275.

Ottesen, Fredrik. *NSAB § 27. Speditørens ansvar for lagerhold*. Marius nr. 266.

Palmer, Richard W. og DeGiulio, Frank P. *Admiralty law institute symposium: Terminal operations and Multimodalism. Terminal operations and multimodal carriage: History and prognosis*. I: TULANE LAW REVIEW, Vol. 64, 1989-90, s. 281 flg.

ISSN 0041-3992

Pedersen, Per Vestergaard. *Direkte krav ved kontraktkæder – med særlig henblik på transportkunders direkte krav mod transportørers underentreprenører*. Upublisert doktoravhandling (2001).

Pedersen, Per Vestergaard. *Modern regulation of unimodal and multimodal transport of goods*. I: Simply yearbook 1999 (nr. 247), s. 53-109.

Pedersen, Per Vestergaard. *Undertransportørers ansvar ved dør til dør transport*, s. 75-150. Det 18. nordiske sjørettsseminar. Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet, Oslo 1999. Marius nr. 248.

Ramberg, Jan og Nilsen, Tom Rune. *Kommentar till nordiskt speditörforbunds allmenna bestämmelser NSAB 2000*, Stockholm, 1998.
ISBN 91-971588-2-8 (h.)

Regnarsen, Kjeld. *Lov om fragtavtaler i international vejtransport*, 2. udg., [København], 1993.
ISBN 87-574-3179-5

Ruud, Morten og Ulfstein, Geir. *Innføring i folkerett*, [Oslo], 1998.
ISBN 82-518-3669-7 (ib.)

Ruud, Morten, Ulfstein, Geir og Fauchald, Ole Kristian. *Utvalgte emner i folkerett. Metode- miljø-havrett-handel*, [Oslo], 1997.
ISBN 82-518-3408-2 (ib.)

Røsæg, Erik. *Lastehåndterings- og forvaringstjenester*. Last i havn. Foredrag holdt ved det 19. nordiske sjørettsseminar i Ebeltoft, 27-30 august 2000, s. 27-48. Marius, nr. 271.

Røsæg, Erik og Mikkelsen, Jes Anker. *Avtaleslutningen og dokumentasjonen*, s.1-23. Det 18. nordiske sjørettsseminar. Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet, Oslo 1999. Marius nr. 248.

Selvig, Erling. *Sjøtransportørens ansvarsperiode – noe om Hamburg- og Haag-Visby-regler og nordisk rettspraksis*. I: Festskrift til Jan Ramberg, Stockholm, 1996, s. [429]-437.
ISBN 91-39-20010-8

Selvig, Erling. *The Hamburg Rules. Konvensjonen om sjøtransport av gods*, 1978. Marius nr. 31.

Selvig, Erling og Blom, Birgitta: *UNCTAD-konvensjonen om multimodale transporter*, Oslo, juni 1979. Marius nr. 44.

Siig, Kristina Maria. *Internationale privat- og procesretlige problemer ved multimodale transporter*. Det 18. nordiske sjørettsseminar. Dør til dør transporter ved tusenårsskiftet, Oslo 1999, s. 195-230. Marius nr. 248.

Slinning, Oddbjørn. *Terminaloperatørkonvensjonen*. Marius nr. 267.

Sturley, Michael F. *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of a work in Progress*. I: Texas International Law Journal, Vol. 36:65, 2003.

Tetley, William. *Marine Cargo claims*, third edition, Montreal, 1988, s.935-939.
ISBN 2-89073-644-x

Wilhelmsen, Trine-Lise. *Speditørens ansvar for skade på godset under lagring*. I: Festskrift til Peder Lødrup, 70 år, Oslo, 2002.
ISBN 82-05-30060-7 (ib.)

Wilhelmsen, Trine-Lise. *RETT I HAVN. Risikofordelingen i havn i rettslig og økonomisk belysning*. Upublisert artikkel.

Wilson, John F. *Carriage of goods by sea*, third edition, London, 1998, s.179-183 + s. 234 flg.
ISBN 0-273-63151-9

9.1.2 Elektroniske kilder

Havner og sjøtransport. *Transportpolitikk*. Elektronisk publisert på:
<http://www.havn.no/transport.asp>. [Sist besøkt 5. januar 2004]

Hagstrøm, Viggo. *Direktekrav* [online]. Elektronisk publisert på <http://www.jus.uio.no/nifs/kontrakt/hagstrom/dirkrav.pdf>. [Sist besøkt 13. november 2003]

Honka, Hannu. *The Legislative Future of Carriage of Goods by Sea. Could It Not Be the UNCITRAL Draft? An Academic's View*, 10 december 2002 [online]. Elektronisk publisert på <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/honka.pdf>. [Sist besøkt 1. januar 2004]

HVIDBOG " *Den europæiske transportpolitik frem til 2010 : de svære valg*". [online] Elektronisk publisert på: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/da/lb_da.html. [Sist besøkt 1. januar 2004]

Intermodal freight transport [online]. Elektronisk publisert på: http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/lt_28_en.html. [Sist besøkt 29. september 2002]

Karnov elektronisk [online]. Finnes på <http://www.retsdata.no/> [Sist besøkt 3. januar 2004]

Norges Bank, Markedsinformasjon. Elektronisk publisert på: <http://www.norges-bank.no/markedsinfo/#Indikative%20markedskurser%20mot%20norske%20kroner>. [Sist besøkt 9. januar 2004]

Om omstruktureringen av NSB [online] Elektronisk publisert på: <http://ar2002.nsb.no/konsern/viktige hendelser/> [Sist besøkt 1. januar 2004]

Ramberg, Jan. *The Fiata Model Rules on Freight Forwarding Services* [online]. Elektronisk publisert på: <http://www.forwardelaw.com/feature/ramberg3.html>. [Sist besøkt 22. oktober 2003]

Rosa, Miquel. *The Uncitral/CMI project: Towards a new door-to-door Convention?* [online] Elektronisk publisert på: <http://www.derechomaritimo.info/pagina/uncitralcmi.htm>. [Sist besøkt 5. november 2003]

Schelin, Johan: *En "Overriding Regime" – finns det ett behov?* [online] Elektronisk publisert på: <http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Alandsforedrag011114.pdf>. [Sist besøkt 9. desember 2003]

United Nations Conference on Trade and Development: *Implementation of multimodal transport rules. Comparative Table.* [online] Elektronisk publisert på: <http://www.unctad.org/en/docs/posdtetlbd2a1.en.pdf>. [Sist besøkt 3. januar 2004]

United Nations Conference on Trade and Development: *The Feasibility of an International Legal Instrument, United Nations Conference.* Elektronisk publisert på: http://www.uncitral.org/english/workinggroups/wg_3/unctadreport-e.pdf [Sist besøkt 9. januar 2003]

U.S Foreign Waterborne Transportation Statistics. [online] Elektronisk publisert på: http://www.marad.dot.gov/marad_statistics. [Sist besøkt 1. januar 2004]

9.2 Forarbeider

9.2.1 Forarbeider til Uncitral-konvensjonen

Dokumentene er tilgjengelige på Uncitral sine internettsider. Jeg har hentet dokumentene i perioden februar 2003 til november/desember 2003. Adressen er <http://www.uncitral.org/en-index.htm>, og dokumentene finnes under Working Group III (Transport law).

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.21 (Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.26 (Proposal by Sweden)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.27 Comparative tables. Professor Francesco Berlingieri

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.28 (Compilation of replies to a questionnaire on door-to-door transport and additional comments by States and international organizations on the scope of the draft instrument)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.29 (General remarks on the sphere of application of the draft instrument)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP 30 (Information document provided by the United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.32 (Draft instrument on the carriage of goods by sea)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP 33 (Proposal by the Netherlands on the application door-to-door of the instrument)

Dokument A/CN.9/WG.III/WP.34 (Proposal by the United States of America)

Dokument A/CN.9/510 (Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session – New York, 15-26 April 2002)

Dokument A/CN.9/525 (Report of the Working Group III on Transport Law on the work of its tenth session – Vienna 16-20 September 2002)

Dokument A/CN.9/526 (Report of the Working Group III on Transport Law on the work of its eleventh session – New York 24 March to 4 April 2003).

Multimodal Transport: The feasibility of an International Legal Instrument (UNCTAD). Tilgjengelig på: http://www.uncitral.org/english/workinggroups/wg_3/unctadreport-e.pdf. Sist besøkt 3. januar 2004.

9.2.2 Norske forarbeider

NOU 1987:19 Om norsk havneplan

NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs

Odelstingsproposisjon 1993/94 nr. 55 Om lov om sjøfarten (sjøloven)

Odelstingsproposisjon 1995/96 nr. 34 Om lov om endringer i sjøloven m.m (berging og særregler for innenriks stykkgodstransport)

Innstilling Odelstinget (1995-96) nr. 65. Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i sjøloven m.m (berging og særregler for innenriks stykkgodstransport)
Innstilling II om lovgivning vedr. fraktavtaler om godsbeholdning med kjøretøy på veg.
(Orkanger 1971)

9.3 Dommer

9.3.1 Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND)

ND 1950 s. 527 *Linoleumsdommen*

ND 1950 s. 617

ND 1955 s. 549

ND 1963 s. 108

ND 1982 s. 292 *Aluminiumsbånd-dommen*

ND 1983 s. 52 *Gøteborg*

ND 1983 s. 63 *Brageland*

ND 1984 s. 264 *Midt-Trøndelag*

ND 1988 s. 288 *Linvik-dommen*

ND 1989 s. 291 *Tankcontainer-dommen*

ND 1995 s. 394 "*Murmansk-dommen*"

9.3.2 Ugeskrift for Retsvæsen (UfR)

UfR 1984 s. 557 *Rekedommen*

9.3.3 Engelske dommer

Pyrene Co. v. Scindia Navigation Co (1954) 1 Lloyd's Rep 321

Mayhew Foods v. Overseas Containers Ltd. (1984) 1 Lloyd's Rep 317

Captain v. Far Eastern Steamship Co. (1979) 1 Lloyd's Rep 595

P & O Nedlloyd B.V v. Utaniko Ltd. (2003) 1 Lloyd's Rep 239

Pegasus Bay, Central London County Court Mercantile List, 17 October, 2003.

9.4 Konvensjoner

CMR-konvensjonen - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 as amended by the 1978 Protocol.

COTIF-CIM-konvensjonen - Uniform Rules Concerning the International Carriage of Goods by Rail (CIM). Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980.

Haag-konvensjonen - International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

Haag-Visby-konvensjonen - Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

Hamburg-konvensjonen - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.

Montreal-konvensjonen – Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999.

Multimodal-konvensjonen - United Nations Convention on the International Multimodal Transport of Goods, 1980.

Tokyo-konvensjonen - The Tokyo Convention on Combined Transports, 28th CMI Conference, 1969.

Uncitral-konvensjonen – Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea] (A/CN.9/WG.III/WP.32)

Warsawa-konvensjonen - Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (signert i Warszawa 1929).

Wien-konvensjonen – Vienna convention on the law of treaties, Vienna May 23, 1969.

9.5 Nasjonale lover

9.5.1 Norske lover

Jernbanetransportloven - Lov om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 15. juni 1984 nr. 74.

Kjøpsloven – Lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27.

Sjøfartsloven av 20. juli 1893 nr. 1

Sjøloven - Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 38

Veifraktloven - Lov om vegfraktavtaler av 20. desember 1974 nr. 68

9.5.2 Tyske lover

Tysk transportlov - Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions-, und Lagerrechts (Transportrechtsreformgesetz – TRG) 1. juli 1998.