

Sjølovens regulering av transportørens ansvar ved skade eller tap av gods

Særlig om ansvarsfritakene i sjøloven § 276



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 664
Leveringsfrist: 25. april 2012

Til sammen 17861 ord

23.04.2012

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING.....</u>	<u>4</u>
1.1	Avhandlingens tema	4
1.2	Avgrensninger	5
1.3	Sjølovens bakgrunn	7
1.4	Aktørene	10
1.5	Avhandlingens videre oppbygning	12
<u>2</u>	<u>REDEGJØRELSE FOR RETTSKILDEBRUKEN.....</u>	<u>13</u>
2.1	Innledning	13
2.2	Norske rettskilder	13
2.2.1	Lov, forarbeid og rettspraksis	13
2.2.2	Særlig om fraktavtalen	14
2.3	Betydningen av rettskilder fra de nordiske landene.....	15
2.4	Internasjonale konvensjoner	16
<u>3</u>	<u>DET ALMINNELIGE LASTESKADEANSVARET - § 275.....</u>	<u>17</u>
3.1	Innledning	17
3.2	Gods må ha gått tapt eller kommet til skade	18
3.3	Ansvarsperioden	19
3.4	Særlig om transportørens bevisbyrde.....	23
3.4.1	Innledning.....	23
3.4.2	Lasteeiers rolle	23
3.4.3	Omvendt bevisbyrde.....	25
3.4.4	Beviskravet	26

3.4.5	Aktsomhetsnormen	28
3.5	Hvem hefter transportøren for?	31
3.6	Oppsummering	33
4	<u>TRANSPORTØRENS SÆREGNE ANSVARSFRITAK - § 276</u>	34
4.1	Innledning	34
4.2	Nautiske feil.....	36
4.2.1	Innledning.....	36
4.2.2	Navigering	36
4.2.3	Behandling av skipet.....	36
4.2.4	Persongruppene omfattet av § 276 nr. 1	39
4.3	Brann	41
4.3.1	Brannbegrepet	41
4.3.2	Begrepet ”transportøren selv”	42
4.4	Unntak fra unntaket.....	43
4.4.1	Innledning.....	43
4.4.2	Begrepet ”sjødyktig”	44
4.4.3	Sjødyktig ved reisesens begynnelse.....	46
4.4.4	Tilbørlig omhu	48
4.5	Særlig om grensen mellom første og andre ledd.....	51
4.5.1	Grensen mot nautiske feil.....	51
4.5.2	Grensen mot unntaket ved brann.....	52
4.6	Innenriks fart	53
4.7	Oppsummering	54
5	<u>ROTTERDAM-REGLENE</u>	55
6	<u>AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER</u>	57
7	<u>LITTERATURLISTE</u>	60

8 REGISTER..... 63

9 VEDLEGG.....A

1 Innledning

1.1 Avhandlingens tema

Frakt av varer over sjø har i århundrer vært en del av handelskjeden. Sjøtransport blir betraktet som et billigere og mindre risikofylt alternativ enn f.eks. veitransport og er i stadig økning. Prognoser viser at godstransport kan øke med 75 prosent innen 2020.¹ Til tross for at sjøveien blir ansett mindre risikofylt oppstår det stadig ulykker på sjøen; i 2011 ble det registrert 118 sjøulykker med lasteskip over 500 bruttotonn der det enten var ulykker på/med norskregistrerte skip eller på/med utenlandske skip i norsk farvann.² Både ved forlis og ved havari er det store sjanser for at gods som blir transportert med skipet enten blir skadet eller totalødelagt. Skadeårsaker og type skade vil variere og et spørsmål som ofte må besvares er hvem som er ansvarlig for skadene. Ettersom skader kan oppstå på uttallige måter vil det kunne være en rekke mulige ansvarlige, som f.eks. transportøren, lasteier selv, havnemyndighetene eller kolliderende skip.

Hovedtemaet for denne avhandlingen er transportørens erstatningsansvar ved transport av gods til sjøs, og avhandlingen vil gå nærmere inn på sjøfartens særegne ansvarsfritak. Bakgrunnen til avhandlingen er den nye konvensjonen om sjøfart som ble etablert i Rotterdam i 2009³ og det påfølgende arbeid av den norske sjølovskomiteen som nylig resulterte i et nytt lovforslag.^{4 5} Dette medfører at det igjennom avhandlingen vil ligge i bakhånd at det foreligger et nytt lovforslag, og at vurderingen må ta stilling til hvorvidt det er behov for de endringer lovforslaget fører til.

I lov av 24. juni 1994 nr 39 om sjøfarten (heretter sjøloven) er det gitt særlige regler om lasteansvaret til transportøren i lovens kapittel 13. Utgangspunktet for transportørens ansvar følger av § 275 der hovedregelen er hjemlet. Sjølovens særegne unntak fra hovedregelen er nedfeltet i § 276. Bestemmelsen er særegen ettersom det ikke finnes lignende fritak i annen transportlovgivning. Bakgrunnen til ansvarsreglene

¹ Se <http://rederi.no/nrweb/cms.nsf/pages/shortsea.html>

² Se <http://www.sjofartsdir.no/ulykker-sikkerhet/ulykkesstatistikk/datauttrekk/>

³ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

⁴ NOU 2012: 10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

⁵ Ansvarsreglene i Rotterdam og det nye lovforslaget følger som vedlegg.

uttrykkes i § 262, der det følger en lovfestet plikt for transportøren til å ivareta lasteeiers interesser. Et viktig moment er at ansvarsreglene etter kapittel 13 er ufravikelige, jf. § 254. Det vil således ikke i fraktavtalene kunne nedskrives klausuler som går imot reglene i kapittel 13. Slike preseptoriske ansvarsregler er i hovedsak opprettet for å verne lasteier i kontraktsforholdet.

I praksis er reglene i sjøloven en risikodeling mellom transportør og vareeier, og et spørsmål om hvor risikoen bør plasseres. Et sentralt moment ved spørsmålet om ansvar er således den store anvendelsen av forsikringer. Det er snakk om høye verdier og de fleste aktører ved transport av gods tegner ulike forsikringer. Det er derfor i hovedsak ansvarssubjektets assurandør som vil ta utgiftene ved skade på last. Konfliktene vil av den grunn ofte skje mellom de respektive forsikringsselskapene, selv om det i avhandlingen vil være snakk om ”transportøransvar”.

Avhandlingen vil i hovedsak ta for seg de preseptoriske ansvarsreglene i §§ 275 og 276. Av disse følger det en rekke problemstillinger som vil være sentrale i avhandlingen. En hovedproblemstilling blir hva som skal til for at transportøren blir ansvarlig. I forlengelse av dette skal det undersøkes hvilke krav transportøren blir pålagt, når transportøren faktisk er ansvarlig og hvem transportøren er ansvarlig for. Videre vil problemstillingen om når ansvarsfritak etter § 276 kommer til anvendelse være vesentlig i avhandlingen.

1.2 Avgrensninger

Avhandlingen vil kun omhandle skade og tap av gods som skjer ved sjøtransport. Det vil avgrenses mot multimodal transport, der transportetappen foregår både til sjøs og på land med bil, jernbane eller fly. Avhandlingen vil ta for seg frakt av godstransport, ikke transport av person, dyr eller reisegods. Det er som nevnt transportørens erstatningsansvar som skal drøftes, ikke erstatningsansvar andre skadevoldere er ansvarlig for, som f.eks. kolliderende skip.

Ansvarsreglene i kapittel 13 gjelder for stykkgodsbefraktning, jf. § 253.

Stykkgodsbefraktning er transport av containere, paller, pakker eller andre enheter. Slik

transport vil i hovedsak gå i linjefart, som vil si at det foretas regelmessige seilinger mellom ulike havner. Sender av last vil inngå avtale om frakt av gods mot fraktvederlag. Motsetningen til linjefart er certepartifart. Det karakteristiske for certepartifart er at hele eller deler av skipet leies ut enten i en gitt tidsperiode (tidscerteparti) eller for gitte reiser (reiscerteparti). Det er uttrykkelig uttalt i § 253 at reglene i kapittel 13 ikke omfatter certepartier for hel- eller delbefraktning av skip. Det følger imidlertid av § 253 annen setning at blir det utstedt konnossement⁶ i certepartifart er dette undergitt reglene i kapittel 13 når konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaver av konnossementet. Det fremgår ytterligere av kapittel 14 og reglene som omhandler ansvar av lasteskade ved certepartifart at ansvarsreglene i §§ 275 og 276 får anvendelse ved lasteskader som oppstår under certepartifart, jf. §§ 347 og 383. Reglene som skal behandles i avhandlingen vil derfor både få betydning ved stykkgodsbefraktning og certepartifrakt, men i hovedsak vil det konsentreres om stykkgodsbefraktning etter kapittel 13.

Anvendelsesområdet for kapittel 13 følger av sjøloven § 252. Avhandlingen vil bare ta for seg sjøtransport som foregår innenfor rammen av bestemmelsen, altså vil de transportetappene som ikke fremgår av § 252 utelukkes fra avhandlingen. Det følger av bestemmelsen at reglene i kapittel 13 gjelder for avtale om sjøtransport innenriks i Norge og for fart mellom de nordiske landene. I tillegg vil kapittel 13 komme til anvendelse når det avtales sjøtransport med tilknytning til de nordiske landene, som f.eks. når avtalt laste- eller lossehavn er i Norge eller transportdokumentene er utstedt i en konvensjonsstat, jf. § 252 andre ledd. Anvendelsesområdet følger av det internasjonale, konvensjonsfastsatte ansvarssystemet som ble fastlagt ved preseptoriske lovvalgsregler for å sikre at ansvarsreglene etter Haag-Visby-konvensjonen⁷ kommer til anvendelse.⁸ Hensikten bak regelen var å forsikre seg at senders interesser ville bli opprettholdt ved at de preseptoriske reglene om transportørens ansvar ble fastholdt i

⁶ Et fraktavtaledokument, se 2.2.2

⁷ Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading

⁸ NOU 1993:36 s. 20-21

transporttrafikken mellom de nordiske landene, og også fra og til de nordiske landene.⁹ På denne måten skulle det bli enda vanskeligere å avtale seg ut av ansvar.

Videre vil avhandlingen begrenses til erstatningsansvar for tap eller skade på gods. Avhandlingen vil ikke gå nærmere inn på forsinkelsesansvar, beskrivelsesansvar eller utleveringsansvar. Det vil kun bli sett på vilkår for ansvar og ansvarsfritak, ikke følgene av ansvar, som f.eks. ansvarsavgrensning, tap av ansvarsbegrensning og tapsberegning. Avhandlingen vil videre begrenses til ansvarsfritak etter § 276, andre mulige måter for transportøren å komme fri fra ansvar vil ikke videre drøftes.

1.3 Sjølovens bakgrunn

Befraktningsregler har gjennomgått en utvikling gjennom tidene. For å få en forståelse av dagens ansvarsregler er det av betydning å kjenne til reglenes opprinnelse og forløp.

Opprinnelig var transportavtalene ryddige og oversiktlige uten detaljregulering av ansvarsfordelingen. Fra slutten av 1800- tallet begynte transportørene i større grad å beskytte seg mot ansvar. Kontraktsfrihetens prinsipp sto høyt, noe som resulterte i at transportøren kontraherte seg bort fra de opprinnelige ansvarsreglene gjennom ansvarsfritaks- og ansvarsbegrensningsklausuler. Klausulene ble en trussel mot vareeiersidens rettsstilling og de fremsatte krav om beskyttelse. Et resultat kom i 1921, da et privat lovforslag ble presentert i Haag. Inspirasjon til lovforslaget ble hentet fra den amerikanske "Harper Act" fra 1893, som bygget på et kompromiss; ansvarsgrunnlaget var uaktsomhet, men med unntaket at transportøren skulle bli ansvarsfri hvor hans folk hadde vært uaktsomme ved navigering eller ved behandlingen av skipet, såkalte nautiske feil.¹⁰ Det var likevel først etter en sjørettskonferanse i Brussel i 1924 at en internasjonal konvensjon ble laget. Konvensjonen bygget i all hovedsak på reglene fra Haag-konferansen og fikk således navnet "Haag-reglene".¹¹ Konvensjonen ble ratifisert av de fleste sjøfartsnasjonene. I Norge ble konvensjonen

⁹ Wetterstein (1997) s. 203

¹⁰ Falkanger (2010) s. 254

¹¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading.

gjort til norsk rett gjennom lov av 4. februar 1938 nr. 3 (heretter konnossementloven),¹² der ansvarsreglene fulgte av § 4, tilsvarende konvensjonens art. 4. Hovedformålet til konvensjonen var å innføre tvingende regler om transportørens ansvar for gods som fraktes i henhold til konnossementet,¹³ samtidig som konvensjonen ga transportøren rett til å gjøre visse innsigelser, bl.a. ansvarsfrihet for nautiske feil og også brann, jf. art. 4 nr. 2 litra a og b.¹⁴ Haag-reglene bygget således videre på kompromisset fra Harper Act. Norge fikk altså to lover på området, den opprinnelige sjøloven av 1893¹⁵ og konnossementloven.

Konvensjonen oppnådde ikke en optimal virkning, noe som ledet til en endringsprotokoll av 1968. Konvensjonen i endret form går under navnet ”Haag-Visby-reglene”. Denne endringen ble i 1973 inkorporert i den norske sjøloven og konnossementloven ble i 1985 opphevet. Ansvarsreglene fremgikk av daværende § 118 og bygget på Haag-Visby-reglene art. 4 som videreførte Haag-reglene art. 4. Ansvarsbestemmelsen i § 118 svarte i vesentlig grad til konnossementloven § 4 og det ble av den grunn ikke materielle endringer. Den nye konvensjonen endret således ikke ansvarsreglene.

Haag-Visby-reglene ble imidlertid kritisert for å favorisere sjøfartsnasjonene, særlig av utviklingslandene. Dette førte til et omfattende revisjonsarbeid i regi av FN-organene UNCTAD¹⁶ og UNCITRAL.¹⁷ På en konferanse i Hamburg i 1978 ble en konvensjon basert på UNICTRAL-utkastet vedtatt, derav ”Hamburg-reglene”.¹⁸ I Hamburg-reglene er ansvarsfritak for nautiske feil tatt bort, jf. art. 5. Konvensjonen ble bl.a. på dette grunnlaget sterkt kritisert av en rekke skipsfartsnasjoner som Storbritannia og Tyskland.¹⁹ Verken Norge eller de andre nordiske landene har ratifisert Hamburg-reglene. Bakgrunnen til dette var ønsket om internasjonal rettsenhet. Det nordiske

¹² Lov av 4. feb 1938 nr. 2 om gjennomføring av den internasjonale konvensjonen om konnossement av 25. august 1924

¹³ Se fotnote 3

¹⁴ NOU 1972:11 s. 5

¹⁵ Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten

¹⁶ United Nations Conference on Trade and Development

¹⁷ United Nations Commission on International Trade Law

¹⁸ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978

¹⁹ NOU 1993:36 s. 10

lovsamarbeidet anså en internasjonal rettsenhet viktigere enn å føre frem nye regler etter ratifikasjon av Hamburg-reglene. Norge hadde derimot et positivt syn til innføring av Hamburg-reglene, men på grunn av de andre nordiske landenes motvilje ga Norge etter og satte den nordiske rettsenhet høyere.²⁰

Dagens ansvarsgrunnlag kom ved lovrevisjonen i 1994 og følger som nevnt av sjøloven § 275 og ansvarsfritakene fremgår i § 276. Reglene er både basert på Haag-Visby- og Hamburg-reglene. Bestemmelsene har i hovedsak materiell likhet med sjøloven 1893 § 118, men utformingen er modernisert og forenklet. Endringene kommer av misnøyen til den kompliserte utformingen til Haag-Visby-reglene art. 4 og således sjøloven 1893 § 118.²¹ For ansvarsreglene valgte Norge i tillegg en særnorsk løsning, og satte inn et forbehold i § 276 ved at ansvarsfritakene ikke kommer til anvendelse ved innenriksfart. Dette ble gjort av hensyn til størst mulig likhet i erstatningsreglene for transportskade på vei, jernbane og sjøtransport.²² Selv om Hamburg-reglene ikke ble fullstendig ratifisert ble reglene i de nordiske sjølover lagt så nær opp mot Hamburg-reglene som det er mulig uten å oppgi Haag-Visby-reglene.²³ Hovedformålet til sjølovsendringen var å styrke vareeiers stilling gjennom å utvide transportørens preseptoriske ansvar.

I 2009 ble en ny konvensjon etablert i Rotterdam, ”Rotterdam-reglene”. Ansvarsreglene følger av art. 17. I likhet med Hamburg-reglene inneholder ikke Rotterdam-reglene ansvarsfritak for transportøren hvor hans folk er uaktsomme ved navigering eller behandling av skipet. Utgangspunktet for reguleringen var det økende behovet for en konvensjon som tok seg av multimodale transportere og ønsket om en internasjonal enhetlig regulering. En regulering som bare omfatter sjøtransporten er ikke like tilfredsstillende etter dagens transportbehov der det i større grad anvendes både bil, tog eller fly i tilknytning til transport i sjø. Norge signerte Rotterdam-reglene under åpningsseremonien 23. september 2009. Et lovforslagsarbeid og muligheten for ratifikasjon av Rotterdam-reglene i norsk rett ble derfor startet i 2009. Dette har resultert i en offentlig utredning som ble levert til Justis- og beredskapsdepartementet

²⁰ Ot. prp. nr. 55 (1993-1994) s.10-12

²¹ NOU 1993:36 s. 35

²² Innst. O. nr. 65 (1995-1996) Endr.lov 1994:39

²³ Ot. prp. Nr. 55 (1993-1994) s. 7-12

12.april i år, jf. NOU 2012:10.²⁴ Avhandlingen vil komme tilbake til Rotterdam-reglene og det nye lovforslaget i kapittel 5 og 6.

1.4 Aktørene

Ved stykkgodsbefraktning er partene i kontraktsforholdet definert i sjølovens § 251 og betegnes som *transportør* og *sender*. *Transportør* er ”den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs” og *sender* ”den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgoods til sjøs”. I tillegg vil det kunne være andre parter involvert bl.a. avlaster, speditør og undertransportør. Dagens begreper kom inn i sjøloven av 1994. Før dette benyttet sjøloven *bortfrakter* og *befrakter* ved alle typer befraktningsmåter.²⁵

I avhandlingen vil det med ”transportør” menes ”rederi”. Et rederi har som oftest selskapsform som et aksjeselskap, i hovedsak AS. Rederiet er da en juridisk person og en problemstilling er hvilke fysiske personer som vil identifiseres med ”transportør”. Problemstillingen vil nærmere gjennomgås i kapittel 3.5.

Det skal komme til uttrykk i fraktavtalen hvem partene er, jf. §§ 296 og 309. Hvem transportøren er vil avgjøres ut fra alminnelige avtaleregler med utgangspunkt i hvem som avgir transportløftet.²⁶ Det er derfor viktig å klart nedfelle hvem transportøren er i fraktavtalen. Typisk vil dette være et rederi, men problemer kan oppstå hvis kontrakten undertegnes av f.eks. en agent, megler eller disponentselskap²⁷ og mellommannsrollen ikke blir ordentlig klargjort. Et spørsmål vil da være om mellommannen selv pådrar seg å utføre transporten og således ansvaret. Norges Høyesterett konkluderte i ND 1980.181 ”Fektesaken” at disponentselskap vil kunne komme til ansvar. Høyesterett uttalte at det for disponentselskaper i shipping ikke foreligger noe sedvane for at selskapene i alminnelighet opptrer som fullmektige. Høyesterett tok utgangspunkt i den alminnelige avtalerettslige regelen om at den som inngår en avtale selv blir ansvarlig overfor

²⁴ Se <http://www.regjeringen.no/nb/dep/id/pressesenter/pressemeldinger/2012/nye-internasjonale-regler-om-transport-a.html?id=678146>

²⁵ NOU 1993:36 s. 19

²⁶ l.c.

²⁷ Et disponentselskap har i oppgave å utgjøre de egentlige rederfunksjonene på vegne av rederiet.

medkontrahent når annet ikke er markert eller klart forutsatt mellom partene. Etter en konkret vurdering fant Høyesterett at disponentselskapet var ansvarlig for alle bestillingene frem til de uttrykkelig underrettet leverandøren om ansvarsforholdet og disponentselskapet måtte således påta seg transportøransvaret frem til det tidspunktet de hadde underrettet leverandøren om ansvarsforholdet. I ND 1999.18 ”Götaland” ble agentselskapet holdt ansvarlig for lasteskaden. Göteborgs tingsrätt kom frem til, på tross av at teksten ”as agent only” sto i fraktdokumentet, at agentselskapet hadde gitt for dårlig informasjon om hvem som faktisk hadde transportansvaret. Det finnes imidlertid ingen konkrete svar og man vil måtte foreta en konkret tolkning av hver enkelte avtalene.²⁸

Sender vil være transportørens motstykke, den som avtaler transport av godset med transportøren. Sender må skilles fra *avlaster*, altså den som faktisk avleverer godset, jf. § 251. I linjefart er det imidlertid vanlig at avlaster er identisk med sender.²⁹ Hvem som avleverer til transportør vil få betydning der sendere f.eks. har opplysningsplikt i forhold til farlig gods, jf. §§ 257 og 291. Avhandlingen vil ikke gå nærmere inn på senders opplysningsplikt, men jeg nevner at mangelfulle opplysninger ved farlig gods kan føre til at transportørens ansvar faller bort, jf. § 291 tredje ledd.

Avhandlingen vil i utgangspunktet ta for seg *transportør - sender* forholdet. Imidlertid nevnes det at transportører i en rekke tilfeller anvender undertransportører. En undertransportør er; ”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av den”, jf. § 251. Transportøren er ansvarlig for undertransportør etter § 285, dette vil det bli sett nærmere på i avhandlingens 3.5. Det nevnes for ordens skyld at undertransportøren har et selvstendig ansvar etter § 286, men på grunn av avhandlingens avgrensning vil det ikke bli gått nærmere inn på emnet.

²⁸ Falkanger (2010) s. 150

²⁹ Grue (1998) s. 2

1.5 Avhandlingens videre oppbygning

Videre i avhandlingen vil kapittel 2 ta for seg rettskildesituasjonen, og særlig påvirkningen fra det nordiske samarbeidet. I kapittel 3 vil det alminnelige lasteskadeansvaret ble behandlet, før det særegne unntaket fra hovedregel blir gjennomgått i kapittel 4. I kapittel 5 vil det sees nærmere på lasteskadeansvaret etter Rotterdam-konvensjonen, før kapittel 6 til slutt vil ta for seg noen avsluttende bemerkninger om det nye lovforslaget.

2 Redegjørelse for rettskildebruken

2.1 Innledning

I avhandlingen benyttes alminnelige norske rettskildeprinsipper.³⁰

Et særtrekk ved sjørettsområdet er det nordiske samarbeidet og rettsenheten mellom de nordiske sjølovene. Reglene baserer seg i stor grad på internasjonale regler og videre i kapittel 2 vil det sees nærmere på hva som er spesielt for sjøfarten og hvilken betydning de ulike rettskildene har som rettskildefaktor.

2.2 Norske rettskilder

2.2.1 Lov, forarbeid og rettspraksis

Den norske sjølov kom i 1893 og blitt endret en rekke ganger, mye på grunn av de nordiske lands forpliktelser til internasjonale konvensjoner.³¹ Dagens lov er fra 1994 der lovgiver i vesentlig grad har ment å videreføre de materielle reglene.³² Rettsenhet mellom de nordiske landene gjør at de materielle løsningene er felles. Norge har imidlertid, som nevnt, valgt en særnorsk løsning for innenriks fart, jf. § 276 tredje ledd, noe som er mulig ettersom Haag-Visby-reglene kun gjelder for internasjonal transport.³³ I denne fremstilling er det særlig sjølovens §§ 275 og 276, og også §§ 254, 262, 274 i kapittel 13 som er av interesse.

Av forarbeider til sjøloven er NOU 1993:36³⁴ og Ot.prp. nr. 55 (1993-1994)³⁵ av betydning. Særlig er NOU 1993:36 relevant, fordi både Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) og Innst. O. nr. 50 (1993-1994)³⁶ i hovedsak refererer til uttalelsene gitt der. Forarbeid til

³⁰ Se Eckhoff (2001)

³¹ Se kapittel 1.3

³² Ot. prp. nr. 55 (1993-1994) s. 3

³³ NOU 1993:36 s. 13-14

³⁴ Godsbefordring til sjøs

³⁵ Odelstingsproposisjon Om lov om sjøfarten

³⁶ Innstilling fra Næringskomiteen om lov om sjøfarten

loven fra 1893 vil også kunne belyse dagens regelverk i den utstrekning reglene er videreført.³⁷

I avhandlingen vil rettspraksis fra etter 1994 særlig ha relevans, og rettspraksis fra etter 1893 vil ha betydning forutsatt at det er materielle likheten mellom bestemmelsene i 1893 og 1994 sjøloven. Noen av dommene vil også basere seg på konnossementloven som gjennomfører Haag-konvensjonen. Det skal nevnes at i sjøfarten blir de alt overveiende antall lasteskadesaker løst uten at rettslige skritt blir tatt, det er av den grunn ikke overveldende med rettspraksis på området.

I stedet for å gå til domstolene anvender sjøfartsnæringen i stor grad voldgift ved tvister, både på grunn av ønske om spesialkyndige dommere, raske avgjørelser, omkostningsreduksjoner og internasjonalitet, men også i stor grad et ønske om konfidensialitet. Dette gir en rettskildemessig utfordring, ettersom anvendelse av voldgift gir begrenset informasjon til allmennheten enn om saken ble tatt til domstolene. En annen utfordring er hvilken rettskildeverdi en voldgiftsdom skal pålegges. Bli en voldgiftsdom offentliggjort vil rettskildeverdien variere i styrke fra område til område, og man skal av den grunn være selektiv ved anvendelse av voldgiftsdommer.³⁸

2.2.2 Særlig om fraktavtalen

Før transport av last vil det bli inngått fraktavtaler mellom transportør og sender. En fraktavtale kan defineres som ”en avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon”.³⁹ Ved stykkgodsbefraktning blir et transportdokument utstedt når det inngås avtale om frakt. Dette er i sjøloven § 251 definert som ”konnossement eller annet dokument som utstedes som bevis for transportavtalen”. Som ”annet dokument” menes i hovedsak sjøfraktbrev som i det vesentlige blir anvendt ved innenriks fart. Det videre innholdet til fraktavtalen, altså konnossementet og sjøfraktbrevet, er omhandlet i sjøloven §§ 292 og 308 flg.

Avhandlingen vil komme nærmere inn på innholdet i 3.4.2.

³⁷ Ot. prp. nr 55 (1993-1994) s. 3; se særlig Innstilling fra Sjølovkommissjonen (1936), og NOU 1972:11 Godsbefordring til sjøs.

³⁸ Brækhus (1998) s. 192-193

³⁹ Falkanger (2010) s. 232

Et særtrekk ved stykkogdsbefraktning er som nevnt at fraktavtalen ikke kan avvike fra bestemmelsene i kapittel 13, jf. § 254. Avviker bestemmelsene i transportdokumentet reglene i kapittel 13 vil fraktavtalen ansees ugyldig, men denne ugyldigheten medfører imidlertid ikke at resten av avtalen blir ugyldig, jf. § 254 første ledds annet punktum. På grunn av de preseptoriske ansvarsreglene anvendes det i stor grad standardavtaler⁴⁰ med videre utfylling av bl.a. hvilke gods og hvordan de som skal transporteres. Ved avgjørelse av transportørens ansvar vil fraktavtalene kunne være med på å belyse hvilken dokumentasjon som er gitt av godset. Som det skal redegjøres for i 3.4.2 vil dokumentasjonen være en avgjørende faktor for om transportøren er ansvarlig. Fraktavtalene vil således ha betydelig rettskildeværdi ved avgjørelsen av ansvar.

2.3 Betydningen av rettskilder fra de nordiske landene

Det nordiske samarbeidet er i hovedsak et samarbeid mellom Finland, Sverige, Danmark og Norge. Et spørsmål som kan stilles er hvilken vekt de andre nordiske lands rettskilder vil få ved tolkningen av de norske lovbestemmelsene.

Det er sikker rett at utenlandske rettskilder kan få betydning ved tolkning av norsk lov.⁴¹ Ved sjøloven kommer dette klart til syne ettersom det gjennom hele perioden av det nordiske samarbeidet er lagt stor vekt på rettsharmonisering både av lovtekstene og motivene.⁴² I NJA 1978 s. 14 ”Plastracern på Väneren” ble det uttalt ”.. *Med hänsyn til sjölagens regler tilkommit efter nordisk samarbete, som lett till väsentligen överensstemmande regler i de nordiska länderna, har det sitt intress att här även uppmärksamma ett uttalande av det norska stortings justiskomit  vid antagandet  r 1964 av de nya ansvarsbegr nsningsreglarna.*” Det m  antas at dette ogs  vil gjelde i norsk rett.⁴³ En forutsetning vil her v re at de norske og de nordiske reglene er de samme og baserer seg p  de samme hensyn.

Ved siden av det nordiske lovsamarbeidet, ble det inng tt et samarbeid ved samling av rettspraksis; ”Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende” (heretter ND). Samlingen består

⁴⁰ Se under vedlegg

⁴¹ Eckhoff (2001) s.284

⁴² NOU 1972:11 s. 13 og NOU 1993:36 s. 6

⁴³ Eckhoff (2001) s. 290

primært av dommer fra de høyeste domstoler, men ND inneholder også avgjørelser fra de nordiske lands underrettsdomstoler der de er av prinsipiell betydning. ND er med på å bidra til både ensartet tolkning og anvendelse av rettspraksis i de nordiske landene og legger forholdene til rette for utviklingen av rettsenheten.⁴⁴ Et eksempel kan vises i ND 2007.370 ”General Grot-Rowecki” der Høyesteretts kjæremålutvalg henviser til uttalelser i ND 2005.631 ”Cornelis Simon” (Dansk Høyesterett) angående et spørsmål om bruk av Luganokonvensjonen art. 57 ved opphevelse av arrest i skip.⁴⁵ Som rettskildefaktor vil ND være av betydning for tolkning av ansvarsreglene.

Således vil både forarbeid og rettspraksis fra de andre nordiske landene anvendes som støtte til tolkning av dagens norske sjøfartsbestemmelser.

2.4 Internasjonale konvensjoner

Sjøfarten omhandler i hovedsak internasjonale forhold og sjøloven har således helt siden opprettelse hatt en internasjonal tilnærming.⁴⁶ Rettskildebildet i sjøtransportretten er av den grunn preget av påvirkning fra konvensjoner.

Vår rettsordning bygger i hovedsak på dualisme der konvensjonen for å bli internt bindende, må ratifiseres.⁴⁷ Norge har som nevnt i kapittel 1.3 ratifisert Haag-reglene av 1924 og Haag-Visby-reglene av 1968. I tillegg vil Hamburg-reglene av 1978 spille en stor rolle ved tolkningen av sjøloven ettersom de nordiske lovgiverne i 1994 la seg så nært opptil Hamburg-reglene som mulig uten å måtte oppgi Haag-Visby-reglene.⁴⁸ Ved tolkning av sjøloven vil de opprinnelige konvensjonstekstene og forarbeidene kunne være med på å klargjøre bestemmelsenens betydning.

Avhandlingen vil nå gå videre med å behandle ansvarsreglenes hovedregel og særuntak, jf. kapittel 3 og 4.

⁴⁴ Selvig (2000) s.3

⁴⁵ Se s. 375-376 avsnitt 46-47

⁴⁶ Se kapittel 1.3

⁴⁷ Ruud (2006) s. 58

⁴⁸ Ot. prp. nr. 55 (1993-1994) s. 7-12

3 Det alminnelige lasteskadeansvaret - § 275

3.1 Innledning

Hovedregelen om transportansvar ved lasteskade følger av sjøloven § 275:

”Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at godset går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen han svarer for.

Transportøren er ikke ansvarlig for tap som følge av tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å berge skip eller eiendom til sjøs.

Når feil eller forsømmelse på transportørens side sammen med en annen årsak har ført til tap, er transportøren bare ansvarlig i den utstrekningen tapet skyldes feil eller forsømmelse. Det påhviler transportøren å bevise i hvilken utstrekning tapet skyldes feil eller forsømmelse på dennes side.”

Det fremgår av bestemmelsen første ledd at hovedregelen er at transportøren er ansvarlig for tap og skade som finner sted i hans varetekt med mindre transportøren kan bevise at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen han svarer for. To vilkår må således være oppfylt for at transportøren blir ansvarlig etter første ledd; godset som blir fraktet må ha blitt skadet eller gått tapt, og dette må ha skjedd i transportørens varetekt. Hva som ligger i de to vilkårene vil bli nærmere drøftet i henholdsvis kapittel 3.2 og 3.3. Er disse vilkårene oppfylt foreligger det en presumsjon for at transportøren er ansvarlig. Skal transportøren bli ansvarsfri må han således føre bevis for sin uskyld. Dette innebærer at det etter § 275 foreligger et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, også kalt presumsjonsansvaret som vil bli nærmere drøftet i kapittel 3.4. Hvem transportøren ”svarer for” vil bli gjennomgått i avhandlingens 3.5.

Det følger av andre og tredje ledd unntak fra hovedregel. Etter andre ledd er transportøren ikke ansvarlig hvis det oppstår tap som følge av tiltak ved redning av menneskeliv eller rimelige tiltak for å berge skip eller eiendom til sjøs. Transportørens rett til å redde menneskeliv uten å bli ansvarlig for tap gjelder ubegrenset, mens det ved berging av skip eller annen eiendom til sjøs gjelder et vilkår om at tiltakene må være ”rimelige”. Avgjørelsen av hva som er ”rimelig” må foretas etter en forholdmessig

vurdering som ligger nært opp til en culpa-vurdering. En slik bestemmelse er i utgangspunktet overflødig, da det allerede etter første ledd vil måtte tas hensyn til betydningen av slike rimelige redningstiltak.⁴⁹

Tredje ledd omfatter de særlige situasjonene hvor det foreligger samvirkende årsaker til tap. Transportøren må godtgjøre i hvilken utstrekning tapet ikke skyldes han eller noen han svarer for. Transportøren plikter kun å erstatte den del av skaden som han ikke kan godtgjøre for. Det vil ikke bli gått videre inn på unntakene i § 275 andre og tredje ledd ettersom avhandlingen konsentreres rundt unntak etter § 276, jf. kapittel 1.2. Avhandlingen vil således i det videre kun ta for seg hovedregelen i første ledd.

3.2 Gods må ha gått tapt eller kommet til skade

Det følger av § 275 første ledd at godset må gått tapt eller kommet til skade for at erstatningsansvar skal forekomme. Problemstillingen videre blir hva som ligger i at gods ”går tapt” eller ”kommer til skade”.

Dette er ikke nærmere forklart verken i loven eller i forarbeidene til sjøloven fra 1994. Derimot uttrykker Innstillingen fra 1936 at ”går tapt” innebærer ikke bare når godset fysisk har gått til grunne, men også når godset er stjålet og konfiskert eller på annen måte har komme ut av transportørens besittelse. Videre vil ”kommer til skade” bety at det har skjedd en beskadigelse.⁵⁰ Leses de i sammenheng vil ”går tapt” omfatte totaltap, mens ”kommer til skade” i utgangspunktet vil bestå av de mindre alvorlige tilfellene med delvis verdiforringelse av godset. En skade kan imidlertid i noen tilfeller føre til så store ødeleggelser at godset mister all sin verdi. Hvis dette skjer vil godset anses gått tapt. Ettersom både tap og skade er omfattet av bestemmelsen vil en grensedragnings ha mindre praktisk betydning.

Et eksempel på at gods er gått tapt kan vises i ND 2002.394 ”Liftmar”. Skipet hadde kraftig slagside og høy sjø gjorde at dekket ble fylt med vann. Det ble gjort en rekke tiltak for å rette opp slagsiden, men slagsiden ble for stor og skipet forliste. Lasten om

⁴⁹ NOU 1993:36 s. 35

⁵⁰ Innstilling (1936) s. 46

bord gikk av den grunn tapt når den sank til bunns med skipet. Videre er dommen i ND 2003.489 ”Norbjørn” et eksempel på at skade kan påføre totalt tap. Her kom skipet ut for hardt vær som førte til skade på en del plasttanker med smøre- og hydraulikkolje. Væsken fløt utover lasterommet som også var lastet med paller med matvarer. Tilgrising som ble påført matvarene resulterte i at matvarene ble besluttet destruert og det forelå derfor fullstendig verdiforringelse. At gods er blitt skadet kan f.eks. vises fra ND 1975.85 ”Sunny Lady” der det ved en feil ble pumpet vann inn i lasterommet som påførte vannskader på lasten med kulelagre.

Det vil i de fleste tilfeller være klart når det er oppstått tap eller skade. Det er sjelden konflikt om det faktisk er påført tap eller skade på godset.

3.3 Ansvarsperioden

Hva som menes med i ”transportørens varetekt” i § 275, fremgår nærmere av § 274.

”Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

Transportøren anses å ha godset i sin varetekt etter første ledd fra det tidspunkt transportøren mottar det fra avlasteren eller fra myndighet eller annen tredjeperson som godset må leveres til etter lov eller regler i lastehavnen.

Transportøren anses ikke lenger å ha godset i sin varetekt etter første ledd:

- 1) når transportøren har utlevert godset til mottakeren,
- 2) dersom mottakeren ikke tar imot godset fra transportøren, når det er lagt opp for mottakerens regning i samsvar med avtalen eller med lov eller praksis i lossehavnen, eller
- 3) når transportøren har overlevert godset til myndighet eller annen tredjeperson som godset må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen.”

Hovedregelen fremgår av første ledd der transportøren er ansvarlig for godset i lastehavn, under transport og i lossehavn. Et vilkår for at transportøren blir ansvarlig er at godset er i transportørens ”varetekt”. Bestemmelsen gir ikke direkte uttrykk for hva det vil si å ha godset i sin ”varetekt”. Av en vanlig språkforståelse vil ”varetekt” bety at det er under ens beskyttelse eller oppbevaring. Problemstillingen blir videre hvilke tidspunkt transportøren har godset i sin varetekt.

Det følger av bestemmelsens andre og tredje ledd en presisering av det tidspunktet vareteksperioden anses å begynne, og når den opphører.

Andre ledd gir uttrykk for når transportørens får godset i sin varetekt og således når ansvarsperioden starter. Det fremgår av bestemmelsen at transportøren får godset i sin varetekt fra det tidspunktet han mottar godset. En bekreftelse på at transportøren har mottatt godset vil i linjefart være når transportøren eller noen på hans vegne utsteder en kvittering eller lignende til avlaster, som et tegn på overtakelse.⁵¹

Det eksakte tidspunktet for når transportøren ”mottar” godset og ansvarsperioden begynner vil kunne avhenge av hvem som faktisk tar imot godset fra sender, jf. § 274 andre ledd. Det vil kunne skille om det f.eks. er transportøren selv, en uavhengig terminaloperatør eller om det er en myndighet som tar imot. Er det transportøren som av eget valg benytter en terminaloperatør til å ta imot godset vil transportøren ha mottatt godset det tidspunktet varene kom inn til terminaloperatøren.⁵² Tilsvarende vil det være hvis en undertransportør mottar, jf. § 285.⁵³ Hvis lastehavnen derimot har praksis på at sender i første omgang skal levere godset til en terminaloperatør som ikke er egenvalgt, eksempelvis et myndighetsorgan som tollvesenet, vil ikke transportøren ha godset i sin ”varetekt” før transportøren faktisk har fått utlevert godset fra myndighetsorganet. Myndighetsorganet vil da fremstå som et selvstendig mellomledd mellom sender og transportør, og dette vil få betydning for når ansvarsperioden starter for transportøren. Hensyn bak en slik regel følger både av et bevishensyn og et rimelighetshensyn. Det er av betydning hvem som er nærmest til å ta risikoen og således bevisbyrden. Den som har kontroll på godset vil best kunne forklare en eventuell skade. Mens godset oppholdes hos f.eks. tollvesenet vil ikke transportøren ha kontroll på godset og det vil ikke være rimelig å ha ansvar.

Av tredje ledd fremgår det når ansvaret opphører. Bestemmelsen angir for det første at godset ikke lenger er i transportørens varetekt når det er utlevert til mottaker, jf. nr. 1.

⁵¹ Lüddeke (1995) s. 9

⁵² Selvig (1996) s. 435

⁵³ NOU 1993:36 s. 34-35

Tilsvarende som ved mottakelse vil en bekreftelse på at godset er ”utlevert”, være når mottager legitimerer seg og kvitterer ut godset.⁵⁴

Det følger av tredje ledd nr. 2 at godset også vil anses avlevert og således ikke lengre i transportørens varetekt hvis mottaker ikke tar imot lasten, og godset etter avtale, praksis i lossehavn eller lov kan legges opp til forvaring for mottakers regning hos en tredjemann. Dette alternativet baseres på et rimelighetshensyn. Transportøren skal ikke ha ansvar for godset hvis mottaker ikke avhenter godset som avtalt.

Skjæringstidspunktet for ansvarsperioden vil her være ”når” godset er ”lagt opp”. Er det mulig å legge opp varene for mottagers regning vil ansvarsperioden anses opphørt når dette er foretatt, dvs. at selve oppleggshandlingen vil være regulert av transportøransvaret.⁵⁵

Hvis godset legges opp i samsvar med avtale eller etter praksis i lossehavn må normale omsorgsforpliktelser gjelde. Fra rettspraksis fremgår en slik løsning i ND 1961.255 ”Ragnhild K” der partene hadde avtalt at transportør skulle legge opp godset. Godset var ildsfarlig og av den grunn ikke tillatt å settes i kommunens varekur, godset ble derfor plassert på kai. Det opplagte godset ble imidlertid plassert udekket selv om transportøren hadde fått beskjed om at varen ikke tålte kulde, som en følge ble varen frostskaadet. Rederiet hadde i konnossementet forbeholdt seg adgang til å begynne lossing straks etter skipets ankomst og hadde fraskrevet seg ethvert ansvar etter lossing. Spørsmålet var om rederiet hadde oppfylt sine plikter når det hadde losset godset og plassert det ubeskadiget på kai. Etter Eidsivating lagmannsrett uttalelser måtte bestemmelsen forstås slik at rederiet ”... har en viss plikt til å sørge for godset på en slik måte at det ikke står i umiddelbar fare for å blir ødelagt etter lossing”.⁵⁶ Dette må også anses å være gjeldende etter dagens regler. Den preseptoriske ansvarsperioden løper således frem til det tidspunktet godset er lagt opp på en forsvarlig måte i forhold til risikoen for skade.

⁵⁴ Wilhelmsen (2006) s. 65

⁵⁵ Wilhelmsen (2006) s. 66

⁵⁶ Se s. 258

Adgangen til å legge opp gods etter lov fremgår av § 271, der det uttrykkes at godset kan legges opp til sikker forvaring hvis godset ikke avhentes etter avtale eller innen rimelig tid. Hva som legges i ”sikker forvaring” vil bero på hva som er avtalt eller følger av lov. Finnes det ingen slike holdepunkter må det foretas en konkret vurdering ut i fra omstendighetene.⁵⁷ Et eksempel på sikker forvaring er at lasten plasseres under tak med forsvarlig sikring. Er ikke disse vilkårene tilfredstilt vil transportøren fortsatt ha godset i sin varetekt.

Etter tredje ledd nr. 3 vil ikke godset være i transportørens varetekt etter at godset er overlevert til myndighet eller annen tredjepart etter lov eller regler i lossehavnen. Bestemmelsen er en speilvendt lovregel fra andre ledd. Hensyn bak regelen vil i likhet med andre ledd være hvem som har kontroll på godset og at det således ikke vil være rimelig for den uten kontroll og ha ansvar. Når transportøren ikke har kontroll på godset fordi det leveres til en selvstendig part vil det anses urimelig om transportøren skal pålegges ansvar.

Et eksempel på at ansvarsperioden opphører når godset er levert til tredjepart følger av ND 1956.178 ”Bali”, som fortsatt må ansees å gi uttrykk for gjeldende rett. Her ble et parti gods skadet før det ble levert til lastemottaker, men etter at transportør hadde levert det til et varemottak. Den svenske Högsta Domstol uttalte at ansvarsperioden for transportøren utløp på det tidspunktet godset ble losset til varemottaket.

Varemottaksforetaket var autorisert til å ta imot alt av gods som ble losset i Hongkong, og transportøren var således pliktig til å levere der. Firmaet ble ansett som en selvstendig part, bl.a. fordi transportøren ikke hadde rett til å instruere firmaet vedrørende håndtering av godset eller til å føre tilsyn med plassering. Transportøren var således ikke ansvarlig for skaden når godset måtte leveres der.

Ansvarsperioden der transportøren har godset i sin ”varetekt” vil således strekke seg fra transportøren mottar godset og utsteder en kvittering, til transportøren overleverer til mottaker, myndighet eller tredjeperson mot legitimering, eller etter at godset er lagt opp forsvarlig for mottagers regning.

⁵⁷ Webster (2010) note 484

3.4 Særlig om transportørens bevisbyrde

3.4.1 Innledning

Det fremgår av bestemmelsen at for å være ansvarsfri må transportøren godgjøre at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side eller noen han hefter for. Bestemmelsen har således gått bort fra de alminnelige regler om bevisbyrde.⁵⁸

En naturlig tolkning av § 275 vil være at det først er lasteeier som må føre bevis for at han har lidt et økonomisk tap på grunn av skade eller tap på godset mens det var i transportørens varetekt.⁵⁹ Dette skal nærmere redegjøres for i 3.4.2. Videre vil det etter § 275 være transportørens ansvar å exculpere seg. I det videre vil transportørens bevisbyrde nærmere gjennomgås i 3.4.3, 3.4.4 og 3.4.5 som henholdsvis vil ta for seg den omvendte bevisbyrde, beviskravet og aktsomhetsnormen.

3.4.2 Lasteeiers rolle

Lasteeier må føre bevis for at det foreligger skade på eller tap av gods og at dette har skjedd i perioden transportørens er ansvarlig. Det er ikke krav om årsak til skade fra lasteeier. Problemstillingen blir hvordan lasteeier kan føre bevis for når skaden oppsto.

Ved å sammenholde utleveringstilstanden til godset med beskrivelsen i konnossementet vil lasteeier kunne klargjøre om skade er inntruffet i løpet av transport.⁶⁰

Konnossementet vil gjelde som et bevis for at transportøren har lastet godset slik det er angitt, jf. § 299. Det avgjørende er således hva som står i konnossementet. Tilsvarende vil i hovedsak gjelde hvis det blir utskrevet et sjøfraktsbrev som fraktavtaledokument, jf. §§ 308 og 309.

I henhold til § 296 skal konnossementet inneholde en rekke merknader om godset.

Dette er det i utgangspunktet sender eller avlaster som skal gi opplysning om. Imidlertid har transportøren etter § 298 en plikt til i rimelig utstrekning å undersøke riktigheten av konnossementets opplysninger av godset som tas inn etter § 296 nr. 1. Dette er godsets

⁵⁸ Se NOU 1993: 36 s. 35

⁵⁹ Falkanger (2010) s. 262

⁶⁰ I.c.

art, nødvendig identitetsmerkning, kolli- og stykkantall og godsets vekt eller mengde. Det fremgår ytterligere av forarbeidene at transportøren i tillegg vil ha en plikt til i rimelig grad å undersøke godsets og pakningens synlige tilstand etter bestemmelsens nr. 2 for å bringe klarhet i dette forholdet.⁶¹ Bakgrunnen for en slik utvidende tolkning av lovteksten kan ses fra et rimelighetshensyn. Når transportøren undersøker om godsets vekt og mengde er i overensstemmelse med konnossementet vil det være naturlig å bemerke hvordan godsets og pakningens synlige tilstand faktisk er. Dersom transportøren har grunn til å tvile på opplysningene i konnossementet, eller han ikke har rimelig mulighet til å undersøke, skal transportøren gjøre forbehold om dette, jf. § 298 annet punktum. Konstaterer transportøren f.eks. at stålrørene som skal lastes er rustet, eller hvis godset er lastet i containere uten mulighet for besiktigelse skal transportøren gjøre en anmerkning og ta forbehold om dette. Transportøren er således ansvarlig for å bekrefte tilstanden til godset i konnossementet.

Gir ikke konnossementet uttrykk for godsets tilstand, skal det legges til grunn at godset var i god synlig tilstand før transportøren mottok godset. Lasteeier vil da måtte gå ut ifra at det foreligger en lasteskade som har skjedd i transportørens varetekt når det ikke er gitt uttrykk for noe i konnossementet. Dette ble bekreftet i ND 2003.186 "K-LINE" av SØ- og Handelsretten i København der det ikke var noe som tydet på at frostska den hadde oppstått før transport. Domstolen konkluderte at skaden måtte ha skjedd under transport ettersom konnossementet ikke gav uttrykk for forbehold om frostska der. Transportøren var derfor ansvarlig når han ikke kunne godtgjøre for at skaden hadde oppstått på et annet tidspunkt.

I tillegg til konnossementet vil vitneobservasjoner, værmeldinger, båtens dagbøker, etc. være med på å belyse hva som faktisk skjedde og om skaden kan ha blitt påført i transportørens varetekt. Det vil generelt være vanskelig for lasteeier å bevise eksakt årsak til skaden, men å sannsynliggjøre når skade på lasten faktisk har skjedd vil være mulig.

⁶¹ NOU 1993:36 s. 47

3.4.3 Omvendt bevisbyrde

Dersom det blir sannsynliggjort at skaden på godset oppsto under transportørens ansvarsperiode vil det være en presumsjon for at transportøren er ansvarlig. Det følger av § 275 at transportøren kan fri seg fra ansvar ved å godtgjøre at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av han selv eller noen han svarer for. At bevisbyrden er snudd, innebærer at ansvarsgrunnlaget ligger et sted mellom det ordinære culpaansvaret og det objektive ansvaret og vil føre til et skjerpet ansvar for transportøren.⁶²

Transportøren vil ikke kunne føre et direkte bevis for et negativt faktum, altså at det ikke er utvist skyld.⁶³ Transportøren vil i praksis måtte bevise at skaden kan ha skjedd ved et annet hendelsesforløp som ikke tilsier at han selv eller noen han svarer for kan bebreides.⁶⁴ Hensyn bak bestemmelsen kan i likhet med § 274 sies å komme fra et bevishensyn. Det er naturlig at transportøren har bevisbyrden ettersom godset er i hans varetekt og at han derfor har de beste forutsetningene for å redegjøre for hendelsen. I ND 2003.332 ”Hual Trinitas” var spørsmålet under et fellehavarioppgjør om skipet ved havari var sjøudyktig. Problemstillingen domstolen måtte ta stilling til var om rederiet hadde opptrådt aktsomt og således var fri for ansvar etter § 275. Om ansvaret etter § 275 uttalte førstvoterende i Oslo tingrett ”..*Det er naturlig at transportøren har et slikt ansvar. Det er han som er nærast til å kunne forklare korleis skade har skjedd. Om han ikkje kan gje noko forklaring, blir ikkje situasjonen betre*”.⁶⁵

Den omvendte bevisbyrden vil kunne føre til at transportøren kommer til ansvar uten skyld. Det vil til tider være vanskelig å motbevise skylden og dette gir således en presumsjon på uaktsomhet som vil føre til erstatningsansvar etter § 275. Her kommer imidlertid en reservasjon inn. Det uttales i forarbeidene fra da Haag-reglene ble gjort til norsk rett: ”*Bevisbyrden forutsetter bevismulighet*”. Og videre gis eksempelet: ”... *Er således skibet sporløst forsvunnet, og bortfrakteren har godtgjort at det var i sjødyktig stand da reisen tiltrådtes, må han være ansvarsfri*”.⁶⁶ Dette har også kommet til uttrykk i rettspraksis, blant annet i ND 1970.292 ”Agder I”. Her hadde skipet totalforlist, og

⁶² Falkanger (2010) s. 261

⁶³ Brækhus (1996) s.102

⁶⁴ Falkanger (2010) s. 262 og ND 2002.394 på s.404

⁶⁵ Se s. 345

⁶⁶ Innstilling (1936) s. 47

spørsmålet domstolen måtte ta stilling til var om transportøren var ansvarlig for tap av lasten. Skipet kunne ikke undersøkes og årsaken til forliset var usikkert. Rederiet godtgjorde imidlertid at skipet og lasten var i god stand ved reisen begynnelse og at transportøren og mannskapet hadde opptrådt aktsomt på alle mulige måter. Retten konkluderte etter dette at transportøren ikke var ansvarlig og viste til at de hadde oppfylt bevisbyrden.

3.4.4 Beviskravet

En problemstilling i forlengelsen av spørsmålet om den omvendte bevisbyrde er hvor mye som skal til for at transportøren har oppfylt sin bevisbyrde. Det alminnelige beviskravet i Norge er overvektsprinsippet.⁶⁷ Retten skal som utgangspunkt legge til grunn det som er mest sannsynlig etter fri bevisbedømmelse. Prinsippet må anses som en sikker rettsregel.⁶⁸ Spørsmålet er om omvendt bevisbyrde innebærer at det kreves noe mer enn alminnelig sannsynlighetsovervekt.

Det følger av § 275 at transportøren må ”godtgjøre” at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen han svarer for. Hva som menes med ”godtgjøre” er det ikke gitt en nærmere forklaring på verken i loven eller i forarbeidene til § 275. Etter en naturlig språklig forståelse vil ”godtgjøre” være et annet ord for ”begrunne”, ”bevise” eller ”demonstrere”.⁶⁹

I rettspraksis fra ND 2003.374 ”Pargamos” refererer Borgarting lagmannsrett til teori fra Skoghøy: ”Uttrykket ”godtgjøre” må etter en naturlig språklig forståelse oppfattes som noe sterkere enn ord som ”må antas”, ”trolig” og ”sannsynlig”. Det er imidlertid ikke alltid lovgiver nøye har overveid valget av slik ordbruk...” og videre skriver førstvoterende ”... Når det gjelder sjøloven § 275, er det etter lagmannsrettens oppfatning naturlig å legge avgjørende vekt på bestemmelsens ordlyd, slik at

⁶⁷ Skoghøy (2001) s. 673

⁶⁸ Robberstad (2009) s. 247

⁶⁹ Berulfsen (2005)

”godtgjøre” innebærer at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar.”⁷⁰

I juridisk teori er det imidlertid uttalt at begrepets ordlyd ikke alltid kan tillegges stor betydning. Dette kommer i hovedsak av at lovgiver ikke alltid har overveid bruken av begrepet. Begrepet ”godtgjøre” kan også tolkes slik at den ikke krever noe mer enn sannsynlighetsovervekt.⁷¹ Situasjonen er således uavklart.

I sjølovens kapittel 13 om transportørens erstatningsansvar brukes begrepet ”godtgjøre” også til anvendelse i §§ 276, 277, 283 og 288. Det er nærliggende å gi begrepet samme betydning i hele lovkapittelet. Har lovgiver ment at uttrykket skal ha forskjellig betydning i de forskjellige bestemmelsene er det naturlig å anta at det ville blitt gitt uttrykk for dette i forarbeidene. Det er ikke gjort noen bemerkninger om begrepet i forarbeidene, men i Norsk lovkommentar er det sagt at ”godtgjør” i § 283 vil si alminnelig sannsynlighet, altså over 50 % sannsynlig.⁷² Dette taler for at den alminnelige sannsynlighetsovervekt også vil gjelde for § 275.

Spørsmålet er videre om det kan søkes veiledning fra de andre nordiske landene. Både den svenske og den finske lovteksten anvender ordet ”visar”, mens den danske lovteksten i likhet med norsk lov anvender ”godtgør”. I likhet med de norske forarbeidene uttrykker ikke forarbeidene til de nordiske landene noe om beviskravet. I danske Karnov står det imidlertid uttrykt *”Er dette bevis ført (bevis om skade/tap), må transportøren for at blive fri for ansvar gøre det antagelig, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse...”*.⁷³ At noe skal gjøres ”antagelig” vil etter ordlyden ikke si at det kreves noe mer enn sannsynlighet.

Transportøren er pålagt bevisbyrden for å bevise sin aktsomhet. Den klare plasseringen av bevisbyrden innebærer et vesentlig strengere ansvar for transportøren enn om bevisbyrden hadde fulgt det alminnelige prinsippet der den som krever erstatning har

⁷⁰ Se s. 381

⁷¹ Skoghøy (2001) s. 683-684 og Hov (2010) s. 1152-1153

⁷² Webster (2010) note 522

⁷³ Eyben (2002) note 366

bevisbyrden.⁷⁴ Hvis beviskravet skal være høyere enn sannsynlighetsovervekt, vil dette bli en meget streng regel overfor transportøren. Etter en helhetsvurdering, med avgjørende vekt på hensynet til transportøren vil begrepet tolkes som at det ikke kreves mer enn alminnelig sannsynlighetsovervekt.

3.4.5 Aktsomhetsnormen

Transportøren må bevise sin aktsomhet. En problemstilling vil videre være hvilken aktsomhetsnorm transportøren skal måles etter. Lovteksten sier ikke noe mer om hva som ligger i ”feil eller forsømmelse”. Feil eller forsømmelse vil etter en naturlig språklig forståelse innebære at noen har foretatt noe ukorrekt og galt, et mistak eller forseelse, det foreligger en mangelfull handling.⁷⁵

I hovedsak er det en objektiv vurdering som skal utføres. I aktsomhetsvurderingen må det tillegges vekt at transportøren frivillig har påtatt seg oppdraget mot vederlag. Dette vil si at transportøren kan beregne risikoen og tegne forsikring hvis han mener dette er nødvendig. I tillegg må det legges vekt på at transportøren er en profesjonell part.⁷⁶ Dette taler for at aktsomhetsnormen ikke skal settes for lavt.

Ved transport må utgangspunktet for transportørens aktsomhet tas i den konkrete kontrakt og fastlegges med utgangspunkt i de kontraktmessige forpliktelser transportøren har overfor lasteinteressene. Omsorgsforpliktelsen er relativ ut i fra hvilket gods det er.⁷⁷ Transportøren må selv skaffe seg de kunnskaper som er nødvendige i forhold til den lasten han skal transportere. Er det en last som er spesielt skjør må transportøren skaffe seg kunnskap om hvordan han på forsvarlig måte skal kunne frakte dette godset. Det vil ikke være tilstrekkelig at transportøren gjorde så godt han kunne ut i fra sine forutsetninger, han må selv skaffe seg de kunnskaper han trenger for å kunne gjennomføre forpliktelsen.⁷⁸ Dersom transportøren har mer erfaring på et

⁷⁴ Falkanger (2010) s. 264

⁷⁵ Berulfsen (2005)

⁷⁶ Wilhelmsen (2006) s. 79

⁷⁷ Brækhus (1996) s.107

⁷⁸ Falkanger (2010) s. 264

felt vil han bedømmes ut i fra dette. Det kommer således inn et subjektivt moment som vil kunne være avgjørende.

Det finnes i sjøfarten en rekke forskrifter for lastehåndtering, og det skal i dagens samfunn lite til for å kunne skaffe seg den kunnskapen man burde ha. Av norske forskrifter kan man f.eks. nevne: Forskrift om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområder og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer.⁷⁹ Om overtredelse av forskrift umiddelbart vil føre til at handlingen er uaktsom vil bero på hva formålet til forskriften er.⁸⁰ Hvis formålet til forskriften er å forhindre skade, vil en overtredelse gi en sterk presumsjon på uaktsomhet. Transportøren burde da valgt en annen handlingsmåte som ikke stred med lovgitt norm.

Uvitenhet om forskriftene er ikke unnskyldelig.⁸¹ I ND 1995.76 "RA" kom Åbo Hövrett frem til at rederiet var ansvarlig for skade på last etter at skipet hadde kommet ut i hardt vær og forlist etter å ha fått slagside. Hövretten konstaterte at rederiet måtte ansees ansvarlig ettersom de ikke hadde foretatt lastingen i overensstemmelse med IMOs⁸² forskrifter og uttalte "... vilka ett fartygsbefäl åtminstone är skyldig att känna til da de (forskiftene) måste anses dokumentera vad man allmänt kallar god sjömanssed."⁸³ Retten konkluderte at uaktsom lasting førte til at skipet var opprinnelig sjøudyktig og at transportøren var ansvarlig.

For skip som går i linjefart vil det kreves at transportøren har store kunnskaper om hvordan strekninger er og hvordan værforholdene normalt er på årstiden transporten foretas, i tillegg til hvordan forholdene prognostiseres til å bli. Skal det fraktes containere over Atlanterhavet på vinterstid forventes det at containerne blir sikret ekstra godt når man vet at sjøen kan bli kraftig. I ND 1994.94 "Dana Maxima" ble transportøren ansvarlig for skader på last forårsaket av hardt vær. Sø- og handelsretten i København konkluderte at været som hadde vært oppe i storms styrke, var eller burde ha vært kjent for transportøren før skipets avreise. Lasten var videre ikke ordentlig

⁷⁹ FOR-2009-12-15-1543

⁸⁰ Lødrup (2005) s. 101

⁸¹ Lødrup (2005) s. 103

⁸² International Maritime Organization

⁸³ Se s. 79

sikret for slikt vær. Transportøren var av den grunn uaktsom da de dro ut og ble ansett ansvarlig for skaden.

Likeledes kreves det at transportøren tar rimelige forholdsregler for å sikre lasten, ved f.eks. å sikre at skipet er utrustet til å klare å beskytte den type gods som skal fraktes. Skal det fraktes frossen fisk er det et krav at skipet har fryserom og at transportøren har tilstrekkelig kunnskap til hvordan fryserommet fungerer.⁸⁴ Jo lengre reisen er, desto større omhu kreves det av regulering av temperatur og tilsyn. Tilsvarende gjelder der godset fordrer lufting for å unngå fuktskader. Her må det også sørges for riktig stuing og tilstrekkelig tilsyn underveis i transporten. Forutsetningen for ansvar er at transportøren har fått tilstrekkelig informasjon om hvilke gods han skal transportere, se f.eks. §§ 257 og 258 om farlig gods og gods som behøver særlig omhu. Plikten til å gi informasjon er pålagt sender. Det vil ikke i avhandlingen bli gått nærmere inn på senders opplysningsplikt, jf. kapittel 1.2.

Det kan imidlertid ikke kreves en uoverkommelig aktsomhetsnorm. Det er ikke det perfekte som kreves.⁸⁵ I ND 1975.85 ”Sunny Lady” hadde mannskapet ved en feil fylt vann inn i peilerøret til et lasterom med den følge at lasten ble skadet, grunnet overmalte rør. Spørsmålet Høyesterett skulle besvare var om dette tilsa at skipet var sjøudyktig ved reisesens begynnelse. Høyesterett sluttet seg her til uttalelsen fra en amerikansk høyesterettsdom med henblikk på sjødyktighetsplikten; ”*the standard is not perfection, but reasonable fitness*”.⁸⁶ Selv om uttalelsen er gitt i forhold til sjødyktighetsbegrepet vil uttalelsen måtte gjelde generelt for hva som kreves av transportøren ved omsorg for lasten og dermed hva som ligger i aktsomhetsnormen.⁸⁷

Hver sak vil være unik og det er vanskelig å sette opp eksakte retningslinjer for hvor aktsomhetsnormen ligger. Ut i fra en helhetsvurdering tilsier momentene at simpel uaktsomhet er tilstrekkelig til at det foreligger ansvar for transportøren. Det foreligger en relativt streng aktsomhetsnorm, som setter krav til transportøren og hans mannskap.

⁸⁴ Brækhus (1996) s. 116

⁸⁵ Falkanger (2010) s. 264

⁸⁶ Se s.91

⁸⁷ Falkanger (2010) s. 265

Aktsomhetsnormen er så nært perfektjon som er mulig uten at det blir uoverkommelig for transportøren.

3.5 Hvem hefter transportøren for?

Det følger av § 275 første ledd at transportøren er ansvarlig for egne feil og for feil begått av ”noen transportøren svarer for”.

Det må først avklares hvem ”transportøren” er. Dette avhenger av valg av selskapsform. Dersom rederiet er et aksjeselskap vil ”transportøren” anses som en juridisk person og spørsmålet vil være hvilke fysiske personer som identifiseres med rederiet. Transportørbegrepet omfatter i utgangspunkt de høyeste stillingsinnehaverne, bl.a. daglig leder og medlemmer i styret. I tillegg vil trolig rederiets tekniske inspektør, ansettelsesansvarlig og generalforsamling omfattes.⁸⁸ Det vil være nærliggende å tolke alle rederiets ledere og beslutningstagere på land som ”transportør”. Det er imidlertid en rekke personer som er involvert ved transporten. Spørsmålet er så hvem andre transportøren svarer for.

Ordlyden i § 275 gir ingen svar på hvilken krets av personer dette er. Det er imidlertid henvist til § 285 i loven, der det etter § 285, som nevnt i kapittel 1.4, fremgår at transportøren har et ansvar for undertransportører. Transportøren vil derfor svare for undertransportører han anvender.

Det fremgår videre av forarbeidene til § 275 at ”...I samsvar med alminnelige kontraktsregler vil transportøren hefte for ansatte og andre hjelpere som han gjør bruk av ved utførelsen av transporten, herunder også selvstendige hjelpere.”⁸⁹ Det foreligger altså et kontraktsmedhjelperansvar. Hensynet bak et slikt ansvar er å skape sikkerhet og mindre risiko i kontraktsforholdet. Det vil være en sikkerhet for sender å vite at eventuelle feil som begås under reisen vil dekkes av transportøren uavhengig av om det f.eks. er mannskapet eller transportøren selv som begår feilen. Rederiene har større mulighet til å anskaffe de nødvendige forsikringer enn om hver og en av mannskapet

⁸⁸ Grönfors (1982) s. 178

⁸⁹ NOU 1993:36 s. 35

skulle hatt en tilsvarende. Ut i fra et rimelighetshensyn vil et slikt ansvar være nødvendig for at transportøren ikke skal kunne unngå ansvar ved å la noen andre utføre kontraktsforpliktelsene. Det er transportøren som velger sine medhjelpere og det er således opp til han å gi korrekt instruks og veiledning. Av den grunn er det rimelig at transportøren er ansvarlig for hjelpere. Problemstilling vil videre være hvem som anses som ”ansatte og andre hjelpere”.

Veiledning for hvem transportørens ”ansatte og andre hjelpere” er, kan søkes i § 276 første ledd nr. 1 som inneholder klare holdepunkter for hvem transportøren svarer for. En grunn til ulik utforming i §§ 275 og 276 følger sannsynligvis av konvensjonenes opprinnelige formulering og behovet for en klar utforming for det særegne ansvarsfritaket. I § 276 forutsettes det at transportøren i alminnelighet har ansvar hvis feil eller forsømmelser begås av skipets ”fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Direkte gir § 276 uttrykk for at transportøren blir ansvarsfri hvis en av de nevnte personers skadevoldende handling gjelder navigering eller behandling av skipet. Bestemmelsen vil nærmere drøftes i kapittel 4.

Tar en så utgangspunkt i oppregningen i § 276 vil skipets fører, mannskap, los og slepebåt gi klart svar på hvem transportøren svarer for. Disse vil som regel gå under ”ansatte” og det er klart at både faste og midlertidige ansatte omfattes av ordlyden.

”Andre hjelpere” vil kunne likestilles med begrepet ”andre som utfører arbeid i skipets tjeneste” i § 276. Begrepet er imidlertid ikke klart. Forutsetningen som må tillegges vekt er at arbeidet skjer i ”skipets tjeneste”. Det kreves ikke at det foreligger et kontraktsforhold til hjelper så lenge arbeidet som utføres er i tilknytning til driften av skipet. F.eks. vil kranføreren i havn gjøre arbeid i skipets tjeneste ved å laste av godset. Laste- eller lossearbeidere vil derfor omfattes, selv om det ikke direkte var transportøren som inngikk avtalen. Det foreligger således ingen krav til kontraktsforhold mellom transportør og den som faktisk utførte feilen. Andre eksempler på skipsarbeid vil være hjelp til fortøyning, vakthold i havnen og rengjøring, forutsetningen er som nevnt at arbeidet blir gjort i ”skipets tjeneste”. Transportøren vil altså hefte for andre hjelpere som gjør et arbeid i skipets tjeneste.

Det foreligger imidlertid et unntak. Transportøren vil i utgangspunktet ikke være ansvarlig for feil verkstedet gjør, selv om disse i hovedsak gjør et arbeid i skipets tjeneste og kan anses som ”andre hjelpere” av skipet. Dette følger av et rimelighetshensyn; der skipet ikke er under transportørens kontroll vil det være urimelig å pålegge risikoen for ansvar. Dette forutsettes bl.a. i ND 1979.383 ”Tuulikki”. Etter en sammenstøtning ble skadene reparert på et verksted under overvåkning av klassifikasjonsinspektør. Ved neste reise tok skipet inn vann igjennom ventilene, noe som forårsaket skade på last. Retten la til grunn at transportøren ikke var ansvarlig for skade på last ettersom de opprinnelige skadene var reparert på et verksted og ventilene ikke hadde tegn til ytre skader som ville tilsi at transportøren burde tatt en nærmere undersøkelse.

Transportøren vil således hefte for de hjelperne han benytter seg av under oppfyllelsen av sine kontraktsmessige forpliktelser. Dette omfatter både faste eller midlertidige ansatte som skipsførere, mannskap eller los, og selvstendig hjelpere som laste- eller lossearbeidere som ikke har direkte kontraktsforhold med transportøren.

3.6 Oppsummering

På bakgrunn av drøftelsen overfor kan en slutte at transportøren etter § 275 første ledd har et relativt strengt ansvar for gods. Bestemmelsen er imidlertid ikke urimelig. At transportøren har risikoen for skade vil som nevnt være nærliggende ettersom han har kontroll over godset og på best måte kan klargjøre hva som faktisk har skjedd. En avgjørende faktor for transportørens ansvar vil således være om godset er under transportørens kontroll, eller om godset er levert til noen transportøren ikke har kontroll over.

4 Transportørens særegne ansvarsfritak - § 276

4.1 Innledning

Av § 276 følger et særlig unntak fra hovedregel om transportøransvar.

”Transportøren er ikke ansvarlig dersom transportøren godtgjør at tapet er en følge av:

- 1) feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste, eller
- 2) brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv.

Transportøren er likevel ansvarlig for tap som følge av sjødyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.

Paragrafen her gjelder ikke ved avtale om sjøtransport i innenriks fart i Norge.”

Det fremgår av § 276 første ledd at transportøren kan bli ansvarsfri for skade. Unntaket etter første ledd vil således snevre inn transportørens ansvar. Et vilkår for at unntaket skal komme til anvendelse er at transportøren godtgjør at tapet er en følge av feil eller forsømmelse i navigering eller behandlingen av skipet eller at tapet er en følge av brann, jf. første ledd nr. 1 og 2. Hva som nærmere ligger i dette vil bli drøftet i henholdsvis kapittel 4.2 og 4.3. Det er videre et vilkår for ansvarsfritak at feil eller forsømmelse ikke begås av transportøren selv. Dette forutsettes i første ledd nr. 1, mens det direkte fremgår av nr. 2. Vilkåret vil bli nærmere gjennomgått i henholdsvis kapittel 4.2.4 og 4.3.2. Den omvendte bevisbyrde som følger av bestemmelsen må forstås på tilsvarende måte som i § 275, jf. drøftelsen i kapittel 3.4.

Videre følger det av bestemmelsens andre ledd at ansvarsfritaket vil kunne utgå. Det foreligger et ”unntak fra unntaket”. Vilkårene for dette er at tapet er en følge av sjødyktighet som kommer av at det ikke er utvist tilbørlig omhu med å sørge for skipets sjødyktighet ved reisens begynnelse. Det foreligger kumulative vilkår. Dette vil bli nærmere redegjort i kapittel 4.4. Det følger således en grense mellom første og andre ledd som skal nærmere redegjøres for i 4.5.

Til slutt fremgår det av bestemmelsens siste ledd at den ikke får anvendelse ved innenriksfart i Norge. Avhandlingen vil gå nærmere inn på dette i kapittel 4.6. Den videre drøftelsen vil således ikke gjelde for innenriksfart.

Det materielle innholdet i § 276 har som nevnt sitt opphav fra slutten av 1800-tallet. Bestemmelsen er spesiell ettersom den gir lasteeier risikoen for skade, selv om godset er utenfor lasteeiers kontroll. Ansvarsfritakene kom inn som et kompromiss for at transportøren måtte godta preseptoriske ansvarsregler med en omvendt bevisbyrde-regel.⁹⁰ Bakgrunnen for ansvarsfritakene var tanken om at en sjøreise hadde karakter som en felles fare for skip og last. Navigasjonssystemet var på langt nær så teknologisk som det er i dag og skipets oppbygning førte til en vesentlig større brannrisiko. Rederiene fremsatte derfor krav om at dersom de skulle godta preseptoriske ansvarsregler med omvendt bevisbyrde var det rimelig at ansvar ikke måtte foreligge hvis skade fulgte av feil i navigering, behandling av skipet eller brann. Dette ble karakterisert som sjøfartens særegne farer og rederiene mente ansvarsfritak var nødvendig ettersom disse farene var utenfor deres kontroll.

Et ytterligere hensyn bak bestemmelsen var at transportøren gjennom muligheten for å miste sitt dyrebare skip allerede var gitt prevensjon til velge kvalifisert mannskap og instruere de tilstrekkelig, og likeledes holde skipet i en slik stand at skipet ikke ville gå til grunne. Et skadeansvar for lasten ville derfor ikke medføre ytterligere prevensjon av transportøren.

For dagens samfunn er reglene i overkant spesielle. Dagens regler bygger fortsatt på tanker og hensyn gitt for 100 år siden og det er ingen av de andre transportformene på land som gir transportøren tilsvarende ansvarsfritak. Etter dagens regler i § 276 har lasteeier risikoen og bestemmelsen belyser således hvordan det samfunnsøkonomiske aspektet og kompromissløsninger spiller inn i lovgivning.

⁹⁰ NOU 1972:11 s. 5

4.2 Nautiske feil

4.2.1 Innledning

Etter § 276 første ledd nr. 1 er transportøren ansvarsfri hvis han godtgjør at tapet oppsto av feil eller forsømmelse i navigering eller behandling av skipet begått av personkretsen opplistet. Det må foreligge årsakssammenheng mellom tapet og feil eller forsømmelse. Feil i navigering eller behandling av skipet kjennetegnes ved samlebetegnelsen ”nautiske feil”. De ansees hovedsakelig som to ulike unntakstilfeller og vil bli drøftet hver for seg. Problemstillingen videre vil være hva som ligger i de to unntakstilfellene, særlig hva som skal til for at transportøren blir ansvarsfri.

4.2.2 Navigering

Som navigering ansees styring og manøvrering av skipet. Her vil valg og beregning av kurser og fart, bruk av utstyr som lanterne, signal og navigasjonsutstyr og hensyntagen til andre skips signaler og faste merker blant annet spille inn.⁹¹ Blir f.eks. et fyrtårn tolket feil av styrmann og dette resulterer i havari og skade på lasten, er transportøren ansvarsfri. Tilsvarende vil transportøren være ansvarsfri hvis skade oppsto etter at skipsføreren feiltolket sjøkartet eller radaren. I stedet for 100 m dybde var det bare 10 m, noe som resulterte i grunnstøting og skader på last.

Det er sparsomt med rettspraksis på området, men et eksempel vises i ND 1974.315 ”Sotra”. Her ble lasten skadet som en følge av at skipet grunnstøtte. Skipsfører hadde ført skipet i full fart i sterk strøm og vind med tilnærmet null sikt. Disse forholdene hadde ført til feil i navigeringen fra skipsfører. Voldgiftsdommeren konkluderte med at det forelå en navigasjonsfeil forårsaket av skipsfører, og transportøren ble dermed ansvarsfri etter § 276.

4.2.3 Behandling av skipet

”Behandlingen av skipet” går på skipets tilstand, bemanning og utrustning. Som et eksempel vil feilaktig håndtering av skipets maskineri klart anses som behandling av skipet. Dersom skipets styringsmaskin på grunn av feil håndtering underveis svikter og fører til havari, vil transportøren ikke bli ansvarlig for skade på lasten. Likeledes vil

⁹¹ Falkanger (2010) s. 268

slett reparasjon underveis i transporten anses som feil behandling av skipet. Det vil også anses som behandling av skipet hvis skipsfører forsømmer sin plikt til å søke nødhavn skulle noe oppstå underveis.⁹² I rettspraksis er det bl.a. slått fast at å slå på lys ved rengjøring av skipet er behandling av skipet, jf. ND 1963.108 ”Oklahoma”.

Alternativet ”behandlingen av skipet” må skilles fra feil eller forsømmelse ved behandling av lasten. Dette betegnes som en kommersiell feil og fører ikke til ansvarsfritak. Det er et tolkningsspørsmål om handlingen foretatt betraktes som behandling av skipet eller behandling av lasten. At lasten er stuert feil slik at lasten får for lite luft, er et klart tilfelle av feil behandling av lasten, ikke feil behandling av skipet. Problem vil oppstå hvis hendelsen kan sies utført i både lastens og skipets interesser. F.eks. vil feil stuing kunne føre til at lasten forskyver seg, for så å føre til kantring. Her vil feil stuing være en risiko for skade på både last og skip, og riktig stuing vil være i begge interesser.⁹³ Et spørsmål som melder seg er hvordan man avgjør om handlingen er begått i skipets eller lastens interesse.

Ut i fra rettspraksis vil man i slike tilfeller måtte falle tilbake på hvorvidt hendelsen først og fremst var foreskrevet ut fra lastens eller skipets interesser. Hvilket hovedformål handlingen har vil pålegges vekt.⁹⁴ I ND 1961.282 ”Malevik” ble transportøren frifunnet for skade på last forårsaket av at rennestensventilene i lasterommet ikke var blitt ordentlig lukket. Högsta Domstol antok at ventilenes opprinnelige funksjon var til fordel både for skipet og lasten, men at tilstrekkelig lukking i første omgang var i skipets interesser ettersom ” *en uraktlåtenhet att stänga ventilerna kan äventyra den säkerhet för fartyget som åsyftas med det vattentäta skottet... I förevarande fall, da skaden enligt vad i målet är ostridig närmast orsakats av att ventilerna ej vederbörligen tillslutits, bör avgörande betydelse tillmätas den funktion ventilerna på anmärkta sätt fylla med hänsyn til fartygets säkerhet. Den förelupna försummelsen är följeaktig att hänföra till fel vid handhavande av fartyget.*”⁹⁵

⁹² Innstilling (1936) s. 85

⁹³ Falkanger (2010) s. 268

⁹⁴ Grönfors (1982) s. 160

⁹⁵ Se s.283

Et annet eksempel fra rettspraksis er ND 1979. 108 "Gevostar". Her hadde skipet kommet ut for grov sjø, og for å senke baugen hadde de forsøkt å pumpe vann inn i to ledige lasterom. Ved en feil hadde vannet kommet inn i tankene hvor det var last. Høyesterett henviste til byrettens og lagmannsrettens avgjørelse og kom frem til at skipets tanker hadde en dobbelt funksjon, både som innretninger i lastens interesse, og i skipets interesse når skipet går i ballastreise og tankene anvendes til ballast. Disse to funksjonene ble ansett likeverdige. Det var på det rene at matrosens oppdrag var å pumpe vann inn i ballast for å stanse bunnslag. Da det ble begått en feil i forbindelse med denne handlingen, mente retten at dette måtte anses som en feil i behandlingen av skipet. Transportøren ble dermed ansett ansvarsfri.

Et liknende tilfelle kom i ND 1987.229 "Ulla Dorte". Her ble gjødsellasten skadet på grunn av dårlig skalking av lasteluke. På kraftig og åpen sjø hadde lukekilene blitt slått løs. Eidsivating lagmannsrett uttrykte at mannskapet hadde gjort et uaktsomt arbeid ved skalking av lukene. Spørsmålet var så om arbeidsoperasjonen var utført i skipets eller lastens tjeneste. Retten uttalte; "*... Dersom en arbeidsoperasjon vedrører skipets sikkerhet, må utgangspunktet være at den er et ledd i behandlingen av skipet selv om den også er nødvendig for lasten. Er skipets sikkerhet først i fare, involveres interesser som er fullstendig dominerende i forhold til de interesser som er knyttet til lasten.*"⁹⁶ Retten konkluderte deretter med at skalking av luken var en arbeidsoppgave knyttet til skipets tjeneste, ettersom det hensett til skipets reise og årstid, var nødvendig for skipets sikkerhet. At skalkingen også var av betydning for lasten var uten betydning. Det forelå således feil i behandlingen av skipet og transportøren ble ansett ansvarsfri.

Ut i fra rettspraksis kan en slutte at der en handling er foretatt i både behandling av skipet og av lasten vil ofte hovedformålet med handlingen være i skipets interesser. Hensynet til mannskapets sikkerhet vil være en avgjørende faktor. Et menneskeliv er høyst verdsett og vil klart dominere overfor lasten. Er først skipet i fare, vil også mannskapet om bord være i fare. En handling vil således i hovedsak være en behandling av skipet, selv om den også er nødvendig for lasten.

⁹⁶ Se s.233

4.2.4 Persongruppene omfattet av § 276 nr. 1

En transportetappe til sjøs krever arbeidsinnsats fra en rekke mennesker og alle kan de i utgangspunktet gjøre feil og forsømmelser. Unntakene i § 276 første ledd nr. 1 vil imidlertid bare kunne påberopes hvis feil begås av visse persongrupper. Implisitt vil dette si at begår transportøren feil vil ikke ansvarsfritaket komme til anvendelse. Nedenfor skal det redegjøres for hvilke persongrupper som omfattes av § 276 første ledd nr. 1 og hva det vil si at transportørens egne feil ikke omfattes.

Det følger av bestemmelsen at transportøren ikke er ansvarlig for nautiske feil, hvis feil eller forsømmelse forårsakes av skipets ”fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Det vil ikke føre til videre komplikasjoner å identifisere hvem skipets fører, mannskap, los eller slepebåt er. For alternativet ”andre som utfører arbeid i skipets tjeneste” henvises til drøftelse foretatt i kapittel 3.5, der det avgjørende er om arbeidet er utført i ”skipets tjeneste”. Andre som utfører arbeid i skipets tjeneste vil da f.eks. være lossearbeidere, vakthold, eller de som fyller bunkers på skipet.

Et viktig punkt ved bestemmelsen er at unntaket ikke gjelder for transportørens egne feil. Dette betyr at transportøren fortsatt er ansvarlig for sine egne feil. Unntaket i § 276 nr. 1 vil derfor ikke komme til anvendelse hvis transportøren selv begår en feil som fører til skade på last. Tilsvarende som i § 275 vil de overordnede innen rederiet likestilles med transportøren. Feil begått av f.eks. daglig leder eller den tekniske direktør vil således anses som ”transportørens” egne feil. Spørsmålet videre vil være hvor grensen til transportørens egne feil går.

I ND 1952.6 kom Høyesterett til at transportøren ikke kunne påberope seg ansvarsfritakelse ettersom en forsømmelse var begått av transportøren selv. Vannskader på gods ble konstatert forårsaket av en rekke handlinger. Hovedårsaken var at skipets donkeymann (en av mannskapet) hadde glemt å lukke en sjøventil. Situasjonen ble ytterligere forverret av at tunnelens peilerør og sighullene manglet deler og at de ikke hadde forskriftsmessig lukkeanordning. Spørsmålet Høyesterett tok stilling til var om skaden således var å anse som transportørens egen feil ettersom peilerørene og sighullene ikke hadde blitt undersøkt og brakt i orden etter en tidligere skade. Dette

konkluderte retten bekreftende. Førstvoterende uttalte: ”På grunn av forsømmelsene rederiet her har utvist, må de etter min mening være ansvarlig ifølge sjølovens § 118 for den vannskade som oppsto under aprilreisen. Når ansvaret på denne måten bygges på forsømmelser av bortfrakteren selv, kommer ansvarsfraskrivelsene i § 122 annet ledds annet punktum, ikke til anvendelse”.⁹⁷ Høyesterett betraktet her transportørens feil ved ikke å rette opp en eldre feil som avgjørende, selv om den nye skaden i hovedsak ble forårsaket av uaktsomhet fra en av mannskapet. Dommen må kunne anvendes til veiledning ved tolkning av dagens regler på grunn av den materielle likhet mellom sjøloven 1893 og 1994.

Fra nyere dato kan det vises til dommen gitt i Sjø- og Handelsrettens, ND 2007.437 ”Odin Sydfyen”. Her kom domstolen frem til at transportørens mangelfulle instruksjon av besetningsmedlemmene ved bemanning av akterporten ble ansett som en direkte årsak til skaden. Transportøren var således ansvarlig. Deretter konkluderer domstolen at ”Scandlines ikke kan bli fri for ansvar etter sølovens § 276 stk. 1 nr. 1...idet denne bestemmelsen ikke fritager rederen for ansvar for egne feil.”⁹⁸

Kan feil eller forsømmelse ved navigering eller behandling av skipet føres tilbake til en grunnleggende feil av transportøren, altså rederen eller de som likestilles, vil § 276 første ledd nr. 1 således ikke komme til anvendelse. Ansetter f.eks. personalsjefen en ukvalifisert fører som han burde skjønne ikke er kvalifisert eller gir den tekniske direktør feil instruks av maskineriet, foreligger det altså feil som kan likestilles med transportørens og dette vil føre til ansvar.⁹⁹

At ansvarsfritakene etter § 276 ikke gjelder for transportørens egne feil kan både sees fra et prevensjons- og et rimelighetshensyn. Transportøren og de øverste lederne har et overordnet ansvar for driften av skipet og opprettholdelse av standarden. At fritakene ikke gjelder for transportørens egne feil vil virke preventivt for transportøren til å fokusere på at de arbeidsoppgavene han faktisk har kontroll over blir gjort tilfredsstillende. Skulle transportøren ikke vektlegge vedlikehold av skipet eller ikke

⁹⁷ Se s.12

⁹⁸ Se s.447

⁹⁹ Falkanger (2010) s. 268

ansette tilstrekkelig besetning, vil det anses urimelig om transportøren blir ansvarsfri hvis skade oppstår nettopp som en følge av dette. Hensynet bak unntakene i § 276 var at regelen skulle ha en funksjon som en ”buffer” for transportøren, der transportøren skulle unngå ansvar hvis noen transportøren svarer for forårsaket skader etter hva man anså som en felles fare for skip og last, altså nautiske feil eller brann, jf. punkt 4.1. Blir det begått feil eller forsømmelse fra de administrative hold på land vil dette være utenfor ansvarsfritakets hensikt og således vil det anses nødvendig å unnta transportørens egenfeil.

4.3 Brann

4.3.1 Brannbegrepet

Etter § 276 første ledd nr. 2 vil transportøren være ansvarsfri hvis han kan godtgjøre at tapet skyldes brann som ikke skyldes han selv. Unntaket om brann kommer som nevnt fra en tid der skipets oppbygning og utrustning var mer utsatt for brann enn i nyere tid, og hensynet bak bestemmelsen var således at sjøreisen innebar en felles fare for last og skip. I ettertid har bestemmelsen blitt opprettholdt mest for å fastholde like vilkår internasjonalt.¹⁰⁰

Hva lovgiver legger i ”brann” er ikke nærmere definert i lov eller forarbeid. Begrepet omfatter etter naturlig språklig forståelse først og fremst situasjonen hvor det oppstår ild med åpen flamme. Et spørsmål er om begrepet har en videre anvendelse. Domstolene har ved en rekke anledninger tatt stiling til spørsmålet.

I den norske byrettsdommen ND 1950.617 ”Trinidad” konkluderte domstolen at glør ikke likestilles med brann. Domstolen mente at forkulling alene ikke var tilstrekkelig til å godtgjøre mulig flamme og at det derfor ikke kunne anses som brann. I ND 1955.549 ”Lao” ble havrelasten forkullet av varmen fra lampene. Her uttalte Svea Hovsrätt at simpel forkulling ikke kunne anses som brann, men at glør må likestilles med brann ettersom glør ikke bare avga varme, men også kunne påføre store skader. Likeledes ble det i ND 1963.108 ”Oklahoma” bekreftet at glør må likestilles med brann. Her fikk et

¹⁰⁰ NOU 1993:36 s. 12

parti mais glødeskader av lampen. Den danske Højesterett konkluderte at ”brann” ikke kan innskrenkes til brann med åpen ild med flammedannelse ettersom glør kan gi tilsvarende skade som brann med åpen ild. Højesterett la vekt på at en slik skade kan medføre like stor risiko for skipet som ved brann med åpen ild.¹⁰¹

Spørsmålet om brannbegrepet har til dels vært usikker, likevel må dagens standpunkt være at glødeskader likestilles. Dette støttes også opp av danske Karnov der det blir uttalt at ”Også glødeskader... omfattes.”¹⁰² Oppstår det åpen ild eller glødninger på skipet som fører til skade eller tap av gods vil transportøren altså ikke holdes ansvarlig, med mindre brannen skyldes transportøren selv.

Likeledes er det slått fast i teori at følgeskader etter at det først er oppstått brann vil likestilles med brann og transportøren vil ikke komme til ansvar. Som følgeskader menes vannskade, røykskade eller heteskade.¹⁰³ Brannbegrepet blir således utvidet.

4.3.2 Begrepet ”transportøren selv”

Etter bestemmelsens ordlyd er det klart at transportøren blir ansvarlig hvis brann er en følge av han selv. Dette vil si at transportøren ikke er ansvarlig om handlingen som fører til brann er forårsaket av noen transportøren hefter for. Hensynene bak reglene er tilsvarende som ovenfor i drøftelsen til nautiske feil, jf. kapittel 4.2.4. I sjøloven er det en gjennomgående tanke om at begrepet ”transportør” omhandler flere enn den øverste leder. De øverste i rederiet likestilles og går under begrepet ”transportør”. Når lovgiver har valgt ordlyden ”transportøren selv” vil spørsmålet være om transportørbegrepet anvendes i snever forstand, altså om begrepsbruken skiller seg fra den alminnelige anvendelsen.

Begrepet er ikke nærmere forklart i forarbeidene og det foreligger lite rettspraksis på området. I teorien er det bl.a. uttalt at ordvalget tyder på at man skal være restriktiv når det gjelder å utstrekke ansvaret til andre enn transportørens personlige handlinger, men

¹⁰¹ Se s. 118

¹⁰² Eyben (2002) note 371

¹⁰³ Lund (1957-1961) s. 543 og l.c.

at ansvaret sannsynlig går lengre.¹⁰⁴ Ut i fra både prevensjons- og rimelighetshensyn vil man måtte forstå ”transportøren selv” til også å omfatte de ledende personene innenfor transportørens organisasjon. Skulle den tekniske direktør ikke bytte ut utstyr han burde vite er gammelt eller setter inn nytt som er en risiko og dette leder til brann, vil det anses urimelig om skadene vil kunne gå inn under fritaket. Ved å snevre inn kretsen til rederiets øverste leder vil transportørene (rederiene) få en meget sterk stilling ved ansvarsfritaket etter brann. Situasjonen i dag tilsier at begrepet ikke må forstås snevert, men må omfatte de overordede og selvstendige representanter på land, f.eks. avdelingssjef, teknisk direktør, daglig leder, medlemmene i styre osv.

Oppstår det brann som er forårsaket av for gammelt maskineri, eller er det ikke utarbeidet tilstrekkelig brannsikkerhetsforskrifter, vil dette være feil begått av ”transportøren selv” og ansvar vil foreligge. Det vil også være transportørens egen feil hvis personalsjefen har ansatt inkompetent besetning til å håndtere brannfarlige elementer på skipet og dette forårsaker brann.¹⁰⁵ Motsetningsvis vil transportøren ikke være ansvarlig hvis brannen er forårsaket av styrmannens bruk av levende lys eller om brannen er frambrakt av røyking blant lastearbeiderne. Det siste alternativet kan tolkes ut fra ND 1976.364 ”Høegh Heron”, der det blir gitt uttrykk for at transportøren ikke ville blitt ansvarlig hadde brannen vært forårsaket av røyking.

Hittil er ansvarsfritakene i § 276 første ledd drøftet. I de neste underkapitlene vil jeg se på muligheten for bortfall av ansvarsfritakene.

4.4 Unntak fra unntaket

4.4.1 Innledning

Paragraf 276 annet ledd er et ”unntak fra unntaket”. Det følger av andre ledd at ansvarsfritakene i første ledd ikke vil få anvendelse dersom tapet oppsto som en følge av at skipet var sjødyktig etter at transportøren eller noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse. Det må

¹⁰⁴ Björkelund (1970) s. 233

¹⁰⁵ Lund (1957-1961) s. 558

foreligge en sammenheng mellom sjødyktighet ved reisen begynnelse og det forhold at transportøren eller noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet egnet for sikker transport av godset. Vilkårene er kumulative.

Et hensyn bak bestemmelsen er å begrense muligheten for ansvarsfritak hvor tapet eller skaden følger av feil begått før reises begynnelse. Her vil transportøren ha kontroll over skipet. Oppstår nautiske feil eller brann på grunn av sjødyktighet som kan føres tilbake til før skipet begynte sin reise vil det ikke være sjøens særegne farer som alene er årsak til skade. Hensikten bak ansvarsfritakene vil således ikke komme til anvendelse og det vil anses urimelig om transportøren ikke ble ansvarlig.

Bevisbyrden for at det er utvist tilbørlig omhu av lasten ligger på transportøren, jf. § 276 annet ledd annen setning. Når det gjelder hvem transportøren svarer for vil drøftelsen være tilsvarende § 275, jf. kapittel 3.5.

4.4.2 Begrepet ”sjødyktig”

Hva som nærmere ligger i uttrykket ”sjødyktig” etter § 276 er ikke definert i gjeldende lov eller videre formulert i forarbeidene. ”Sjødyktig” er et begrep anvendt på en rekke områder, og har en sentral plass i sjøfartslovgivningen, som f.eks. sjøloven §§ 131 og 262, sjømannsloven § 12 og straffeloven § 304. Begrepet har ingen enhetlig definisjon, og ofte sondres det mellom sjødyktighet i snever og vid forstand. Sjødyktig er det motsatt av sjøudyktig. Hvis et skip ikke blir ansett som sjødyktig vil det presumptivt være sjøudyktig. Problemstillingen vil videre være hva som ligger i ”sjødyktig”.

Begrepet er relativt og innholdet i begrepet vil derfor variere etter den sammenheng det brukes i.¹⁰⁶ Dette fremgår av rettspraksis. I ND 1975.85 ”Sunny Lady” uttalte Høyesterett: ”... *Det finnes i lovgivning ingen alminnelig definisjon av sjødyktighet... Ikke enhver bagatellmessig feil kan dog komme i betraktning og lede til karakteristikken usjødyktighet (sjøudyktighet), og det må være gjenstand for et konkret*

¹⁰⁶ Honka (1997) s. 49

*skjønn om et skip er sjødyktig.*¹⁰⁷ Tilsvarende uttalelser gav Høyesterett i Rt. 2011 s.1225 ”Sunna” etter en henvisning til avgjørelsen fra 1975.¹⁰⁸

Sjødyktig i snever forstand refererer til skipets tilstand. En definisjon av begrepet ble gitt i sjødyktighetsloven fra 1903, som krevde at skipet måtte være i en slik forfatning at det uten fare for menneskeliv ville kunne gjennomføre den påtenkte reisen.¹⁰⁹ Dette kravet er i dag erstattet av et krav om skipssikkerhet.¹¹⁰ Ved sjødyktighet i snever forstand vil kravet bero på hva slags reise skipet skal ut på, hva slags last det har og på hvilken årstid reisen foregår. Skal et skip ansees sjødyktig må det være reisedyktig for den aktuelle reisen. Skipet må være tilstrekkelig utstyrt, som f.eks. ha oppdaterte kart og fungerende radiokommunikasjon og ha de klassifiseringer som behøves.¹¹¹ Likeledes må skipet være tilstrekkelig bemannet, ikke bare kvantitativt, men også kvalitativt, slik at skipet er i stand til å gjennomføre reisen.

Når det gjelder transportansvaret vil det også være snakk om sjødyktighet i relasjon til lasten. Det må legges vekt på at lasten er sikret slik at skipet anses sjødyktig, en egenskap som omtales som lastedyktighet.¹¹² Begrepet ”sjødyktig” vil av den grunn utvides og begrepet anvendes i vid forstand. En veiledning til hva sjødyktig i vid forstand omfatter fremgår av sjøloven § 262 andre ledd. Her har lovgiver uttrykt at transportøren skal sørge for at skipet er sjødyktig, ”herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastet, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset.” At skipet skal ansees sjødyktig i forhold til lasten vil således innebære at skipet må være i en slik forfatning at det kan frakte godset frem til bestemmelsesstedet uten at godset blir skadet. Det vil være lastens sikkerhet som tillegges vekt, uavhengig av om skipet er i teknisk stand til å gjennomføre reisen. Et eksempel er hvis det foreligger feil i fryserommene. Dette vil føre til skade på last, men skipet vil ikke ha problem med å gjennomføre reisen.

¹⁰⁷ Se s.91

¹⁰⁸ Se avsnitt 45

¹⁰⁹ Lov om Statskontrol med Skibets Sjødygtighed av 9.juni 1903 nr. 7, § 2

¹¹⁰ Lov om Skipssikkerhet av 16. februar 2007 nr. 9

¹¹¹ Björklund (1970) s. 66

¹¹² Falkanger (2010) s. 271

Når det gjelder lasten vil man kunne stå ovenfor et videre spekter av krav enn hva hensynet til skipet og bemanning tilsier. Lastens art og omfang vil kunne variere atskillig, og det stilles av den grunn flere krav. Overholdes ikke disse kravene vil skipet ikke være sjødyktig. Skipet må f.eks. være klart til å ta imot akkurat den lasten de skal frakte. Skal det fraktes frossen fisk stilles det krav til kunnskap om fryserom og temperatur, og skal det fraktes kasser med egg stilles det større krav til behandlingen enn om det fraktes kasser med dun. I tillegg til transportørens kompetanse og kunnskap skal det f.eks. stilles krav til lasterommets renhet. Et belysende eksempel gis i ND 1955.24 "Cordelia" Oslo tingrett, der et parti salt ble skadet av ammoniakklukt fra en tidligere last av montasalpeter. Transportøren ble her holdt ansvarlig på grunn av utilstrekkelig rengjøring av lasterommet. Skipet ble ansett sjødyktig.

4.4.3 Sjødyktig ved reisons begynnelse

Ved sjøreiser vil i prinsippet et skips sjødyktighet kunne svikte på et hvert tidspunkt av reisen. Unntaksregelen i § 276 annet ledd som kan medføre ansvar for transportøren vil imidlertid kun komme til anvendelse dersom skipet ikke var sjødyktig ved reisons begynnelse. Det må altså foreligge opprinnelig sjødyktighet skal transportøren bli ansvarlig. Oppstår sjødyktighet etter dette vil det foreligge en etterfølgende sjødyktighet som er underlagt de alminnelige regler i § 275 og ansvarsfritakene etter § 276 første ledd vil fortsatt gjelde. Problemstillingen vil videre være hva det vil innebære at skipet må være sjødyktig ved reisons begynnelse.

Det følger verken av lov eller forarbeider hva som skal legges i "ved reisons begynnelse". En naturlig språkforståelse vil være at en reise begynner når skipet settes i gang for å ta fatt på reisen. Derimot er det usikkert om bestemmelsen omfatter situasjonen før skipet fysisk reiser, altså i lastehavn. Spørsmålet er hva begrepet "ved" referer til. I ND 1976.365 "Høegh Heron" tok Høyesterett opp sjødyktighetsspørsmålet i tilknytning til brann som hadde oppstått ved lasting, før skipet hadde tatt fra havn. Dommen tilsier at kravet til sjødyktighet også må følges før avreise. En slik tolkning følger likeledes av Haag-Visby-reglene. Der det fremgår av art. 3 nr. 1 litra (a) at skipet må være sjødyktig; "*before and at the beginning of the voyage*". Forholdet mellom ansvarsreglene og sjødyktighetsreglene følger ikke direkte av Haag-Visby-reglene, men

det er lagt til grunn at plikten til å holde skipet sjødyktig ikke begrenses til ansvarsfritakene.¹¹³ Tolkningen styrkes videre av hensynet til det mottatte godset. Hvis det f.eks. skal lastes fryst fisk inn i lasterommet er det rimelig at fryserommet må være kaldt og klart til å motta fisken. Ordlyden ”ved reisans begynnelse” vil således bety at kravet til sjødyktighet også vil være gjeldende før skipet faktisk drar fra havnen og begynner sin reise.

Ved godstransport må sjødyktighet ved reisans begynnelse avgjøres i forhold til det enkelte lasteparti.¹¹⁴ Dette kan illustreres ved hjelp av det klassiske eksempelet ved last av gorgonzola og sjokolade. Hvis transportøren laster gorgonzola i en havn og sjokolade i en annen havn og setter de i samme rom, vil lukten av gorgonzola gå inn i sjokoladen og således skade eller ødelegge sjokoladen. Blir gorgonzola lastet i havn 1 og sjokoladen i havn 2 vil skipet ikke anses som sjødyktig i forhold til sjokoladen, og § 276 annet ledd kommer til anvendelse. Men blir sjokoladen lastet i havn 1 og gorgonzola i havn 2 vil skipet være sjødyktig ved reisans begynnelse i forhold til sjokoladen. Imidlertid kan det bli et spørsmål om uaktsom stuing, jf. § 275. Det er således tidspunktet lastepartiet begynner sin reise som vil være avgjørende for om skipet er sjødyktig.

Et spørsmål i forlengelse av hva det innebærer å være sjødyktig ved reisans begynnelse er om transportøren vil kunne rette opp en opprinnelig sjøudyktighet under reisen. I ND 1956. 175 ”Pagensand” var ikke peilerøret satt ordentlig på ved avgang og dette resulterte i vannskade på papirlasten. Högsta Domstol uttalte at feilen måtte ansees som opprinnelig sjøudyktighet ”såframt det ej varit sannolikt att felet skulle bliva avhjälpt innan fara för skada inträdde. Då de i målet förelagte förhallandena...berättiga till slutsatsen att regelbunden pejling genom pejlrör icke förekom å Pagensand, kan avhjäpande av felet före faras inträdande icke anses hava varit sannolikt.”¹¹⁵ Högsta Domstol konkluderte etter dette med at skipet var sjøudyktig ved reisans begynnelse. Disse uttalelsene bygget Høyesterett videre på i ND 1975. 85 ”Sunny Lady” men i motsetning til ”Pagensand”-avgjørelsen ble skipet ansett sjødyktig av Høyesterett. Det

¹¹³ NOU 1972:11 s. 13

¹¹⁴ Björkelund (1970) s. 199 og Falkanger (2010) s. 271

¹¹⁵ Se s.176

ble lagt vekt på at feilen ikke behøver være ”fatal” og således føre til opprinnelig sjøudyktighet dersom; ”..det ved reisans begynnelse med full grunn måtte kunne regnes med som sannsynlig at den mangelen som her forelå, ville bli avhjulpet eller nøytralisert under reisen ved midler som skipet hadde til rådighet.”¹¹⁶ Retten konkluderte her med at de overmalte peilerørene ikke i seg selv representerte en risiko for godset. Når skipet hadde verkstedstegninger om bord som beskrev rørsystemet la retten vekt på at disse kunne anvendes om mannskapet var i tvil om hvordan rørsystemet var bygd opp. Etter en helhetsvurdering fastslo retten at skipet var sjødyktig ved reisans begynnelse og at transportøren ikke var ansvarlig. I Rt. 2011 s. 1225 ble igjen spørsmålet tatt opp og i likhet med Högsta Domstol i 1956 uttalte Høyesterett: ”..Det er ikke opplyst noe som gjør det sannsynlig at kapteinen under reisen ville legge om sin praksis. Den teoretiske mulighet for at han ville omdisponere mannskapet underveis slik at skipet ble sjødyktig, legger jeg ikke vekt på.”¹¹⁷ Transportøren var således ansvarlig når skipet var sjødyktig ved reisans begynnelse.

Ut i fra rettspraksis kan en trekke konklusjonen at å rette opp en ”opprinnelig” sjøudyktighetsfeil under reisen er vanskelig. Det må foreligge markert sannsynlighetsovervekt for at feilen faktisk kan og skal fikses hvis ikke vil transportøren være ansvarlig.

4.4.4 Tilbørlig omhu

Transportøren blir ansvarlig etter § 276 annet ledd hvis skipet er sjødyktig ved reisans begynnelse som en følge av at transportøren eller noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu. Bevisbyrden påhviler transportøren. Problemstillingen er videre hva det vil si at transportøren eller noen han svarer for må ha utvist ”tilbørlig omhu”.

Det kommer ikke uttrykkelig frem av loven hva definisjonen på ”tilbørlig omhu” er. Ut i fra vanlig ordtolkning kan ”tilbørlig” være et annet ord for ”god”, ”rettferdig”, ”riktig”, og ”omhu” et annet ord for ”omsorg” eller ”omtanke”.¹¹⁸ Sagt med andre ord

¹¹⁶ Se s.92-93

¹¹⁷ Rt 2011 s. 1225 avsnitt 49

¹¹⁸ Berulfsen (2005)

vil utvise ”tilbørlig omhu” tilsi å utvise god omsorg for skipet. Rettspraksis uttaler at det må foreligge forsvarlig opptreden.¹¹⁹ Det foreligger således et aktsomhetskrav som langt på vei tilsvarer aktsomhetsvurderingen etter § 275, jf. punkt 3.4.5.

Begrepet er relativt, og i likhet med sjødyktighetsbegrepet må kravet til ”tilbørlig omhu” vurderes ut ifra den konkrete sak.¹²⁰ Transportøren og hans besetning må behandle skipet slik det er krevet og etter det som ansees forsvarlig. Dette gjøres f.eks. ved å kontrollere at alle sertifikater er i orden, sjekke om rutinene er forsvarlige og om retningslinjer gitt faktisk blir fulgt. I ND 2002. 394 tok Tønsberg tingrett en vurdering av årsaker til totalforliset av ”Liftmar”. Domstolen fant at på grunn av lastens for høye fuktighetsnivå ved reisen begynnelsen var skipet sjødyktig ved start, og således hovedårsaken til forliset og skade på den resterende last. Domstolene viste til ”BC-koden”¹²¹ og kapteinens ansvar for forkunnskaper om lastens egenskaper. Kapteinen hadde ikke foretatt noen tester før lasting og således ikke foretatt de nødvendige sikkerhetsforanstaltninger som kreves etter ”BC- koden”. Domstolen konkluderte at dette ikke var forsvarlig av kapteinen ettersom han ikke hadde noen erfaring med slik last og uttalte: ”... Retten finner det utvilsomt at kapteinen har handlet uaktsomt ved å ikke foreta nærmere undersøkelser av lasten før han tok den om bord og ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig.”¹²²

Transportøren må i likhet med aktsomhetsvurderingen etter § 275 skaffe seg den kunnskap han trenger for å utvise tilbørlig omhu. Det er imidlertid ingen krav til å besitte mer kunnskap enn klassifiseringsinstitusjonene forventer. I ND 1957. 232 ”Geisha” var lasten en kombinasjon av sinkkonsentrat og chilisalpeter. Denne kombinasjonen sammen med saltvann førte til en selvantennelse. Her konkluderte Høyesterett med at transportøren hadde utvist ”tilbørlig omhu” ettersom alle forhåndssikringer var tatt. Problemet var at det ikke var kjent at saltvann i kombinasjon med denne lasten ville føre til eksplosjon.

¹¹⁹ ND 2002. 394 på s.408

¹²⁰ Lund (1957-1961) s. 545

¹²¹ Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, regler vedtatt av IMO, jf. A.434(XI).

¹²² Se s.408

Det vil ytterligere stilles høyere krav til undersøkning av et gammelt skip enn av et nytt.¹²³ Kravene til tilbørlig omhu skjerpes etter hvert som teknikken utvikler seg. Hvis ikke transportøren følger med på utviklingen og på tidens krav vil det at han ikke innretter seg vise brudd på tilbørlig omhu. I tillegg skal det ikke bare legges vekt på om det er utvist tilbørlig omhu i forhold til omsorg av skip og last, men også når det gjelder vær og vind.¹²⁴

Det følger av annet ledd annen setning at transportøren har bevisbyrden. Det vises til drøftelsen i kapittel 3.4.3. Det er opp til transportøren å bevis at han har utvist tilbørlig omhu. At transportøren har bevisbyrden er naturlig ettersom det er han som er nærmest til å redegjøre for situasjonen. Hvor streng bevisbyrden er, vil måtte avgjøres ut ifra den konkrete sak. Rettspraksis gir veiledning.

I ND 1974. 466 ”Tilia” uttalte Stockholm tingsrätt at rederiet ikke hadde bevist at havariet ikke skyldes manglende sjødyktighet. Retten fant imidlertid at rederiet hadde utvist tilbørlig omhu ved skipets adgang ettersom skipet var klassifisert og ytterligere besiktigelse og kontroller hadde vært gjennomført. Rørfeilen som førte til havari var det ikke mulig for besetningen å sjekke, og således ville de ikke kunne vite at skipet ikke var sjødyktig. Det var derfor utvist tilstrekkelig tilbørlig omhu. Et annet eksempel kan gis fra ND 1976.364 NH ”Høegh Heron”, der det var usikkert om det forelå opprinnelig sjødyktighet ettersom brannårsaken var uklar. Det ble opplyst at skadeårsaken mest sannsynlig enten var røyking blant mannskapet eller en defekt kabel som førte lys til lasterommet. På grunn av bevismangel fant ikke Høyesterett grunnlag for å kunne fastslå brannårsaken, men konkluderte med at under enhver omstendighet måtte transportøren eller de han heftet for ha utvist tilbørlig omhu ettersom transportøren viste til at det jevnlig ble gjort kontroller. Retten forutsatte at kontrollene som var utført var utført på forsvarlig vis og førstvoterende uttalte at: ”... *da må etter min mening rederiet ha oppfylt den bevisbyrde som konnossementlovens § 4 nr. 1 (om ansvar for opprinnelig sjødyktighet) på dette punkt pålegger bortfrakteren (transportøren).*”¹²⁵ Tilsvarende må man forstå § 276.

¹²³ Björkelund (1970) s. 151

¹²⁴ I.c.

¹²⁵ Se s.372

Ut i fra rettspraksis må bevisbyrden ikke settes for høyt. Det må foreligge forvarlig opptreden som kan utføres ved at transportøren viser til klassifiseringer, kontroller, og forskriftsmessig handlinger. Er dette gjort har domstolene lagt til grunn at ”tilbørlig omhu” er utvist.

4.5 Særlig om grensen mellom første og andre ledd

Hittil i kapittel 4 er det redegjort for vilkårene for transportørens ansvarsfritak og hva som skal til for å eliminere ansvarsfritaket. I de neste underkapitlene skal det ses nærmere på grensedragningen mellom første og andre ledd.

4.5.1 Grensen mot nautiske feil

Foreligger det en navigeringsfeil eller feil i behandling av skipet vil spørsmålet være om feilen likevel kan føre til ansvar for transportøren grunnet opprinnelig sjødyktighet. Det må foretas en grensedragning i hver konkrete sak.

Ved navigering vil et typisk tilfelle der transportørens ansvar vil opprettholdes være hvor skipet forliser på grunn av feil koordinater gitt før reisens begynnelse. Tilsvarende vil det anses som en opprinnelig sjødyktighet hvis skipet mangler gjeldende sjøkart om bord.

Et klart tilfelle av opprinnelig sjødyktighet ved alternativet feil behandling av skipet vil være om skipet begynner reisen uten tilstrekkelig mannskap, eller hvis feil håndtering av maskineriet ble gjort før reisen startet.

Det er sparsomt med rettspraksis, men det finnes et par eksempler som belyser grensedragningen.

I ND 2003.162 ”Faste Jarl” ble spørsmålet om det forelå en navigeringsfeil behandlet. Her ble rederiet ansett ansvarlig etter at skipet havarerte grunnet navigasjonsfeil fra en beruset overstyrmann. Situasjonen vil således normalt gå under § 276 første ledd, men i dette tilfelle ble lasten ikke skadet. Det var imidlertid tvist om felleshavariutgifter, som nå reguleres i § 289 der det uttrykkes at § 276 gjelder tilsvarende. Dommen vil derfor

være til veiledning. Høyesterett konkluderte med at ettersom overstyrmannen var beruset ved reisen begynnelse kunne ikke skipet anses å være opprinnelig sjødyktig og ansvar lå hos transportøren.

Som eksempel på behandling av skipet vises til ND 1956. 175 ”Pagensand”. Her ble peilerøret ikke satt på ordentlig etter åpning i havnen. Retten konkluderte med at det forelå en opprinnelig sjødyktighet ettersom skipet seilte fra havn med løst peilerør. Et motsatt resultat ble gitt i ND 1975.85 ”Sunny Lady”. Her var spørsmålet om overmaling av rør og mannskapets manglende kjennskap til rørsystemet gjorde skipet sjødyktig i lovens forstand. Som nevnt tidligere konkluderte Høyesterett med at skipet var sjødyktig ettersom man antok at feilen som forelå kunne rettes opp ved midler skipet hadde til rådighet. Det forelå feil i behandling av skipet, men skipet var ikke sjødyktig ved reisen begynnelse og transportøren ble av den grunn ikke holdt ansvarlig.

I Rt. 2011 s. 1225 ”Sunna”, kom skipet ut av kurs og grunnstøtte etter at styrmann, som var alene, sovnet. Det var kapteinen som hadde besluttet at styrmannen gjennomgående skulle gå sine faste nattevakter alene. Spørsmålet var om ansvarsfritaket i § 276 første ledd kom til anvendelse. Retten tok ikke stilling til om styrmannens eller kapteinens feil var en navigasjonsfeil eller feil i behandlingen av skipet, men konkluderte med at det forelå en ”nautisk” feil og at drøftelsen videre måtte omfatte skipets sjødyktighet. Retten konkluderte med at det forelå opprinnelig sjødyktighet ettersom det var utilstrekkelig bemanning på broen som hadde foreligget fra starten av reisen, noe som stred med vaktsholdsforeskriften – STCW.¹²⁶ Transportøren ble av den grunn ansvarlig for skade på gods.

4.5.2 Grensen mot unntaket ved brann

I likhet med ansvarsfritaket om nautisk feil vil brannunntaket kunne bortfalle hvis brann oppstår på grunn av opprinnelig sjødyktighet. Det vil f.eks. typisk være opprinnelig sjødyktighet om det oppsto brist i det elektriske anlegget om bord ved avseiling, om brannapparatene er defekte ved avreise eller om mannskapet har unnlatt å foreta

¹²⁶ International Standards of Training, Certification and Watchkeeping Code of Practice

rimelige sikkerhetsforanstaltninger mot brann.¹²⁷ Det må også her foretas en konkret vurdering ved hvert tilfelle.

I den nevnte ND 1976.364 ”Høegh Heron” oppsto det brann under lastning i et parti meget ildsfarlig sisal, som ødela kaffelasten om bord. Ved drøftelse av brannårsaken slo Høyesterett fast at brann forårsaket av røyking av mannskapet vil gå under ansvarsfritaket. Skulle brannen vært forårsaket av en defekt kabel måtte det avgjørende være om kablet var defekt før lastingen begynte, og om den med ansvar for belysningsutstyret hadde vært tilstrekkelig aktsom. Førstvoterende uttalte at et kabelbrudd som skjer under arbeidsoperasjoner i skipet, ikke uten videre alltid vil føre til sjøudyktighet. ”Først når det nyttes en kabel som på forhånd er skadet, kan det... bli spørsmål om sjøudyktighet av denne grunn.”¹²⁸

4.6 Innenriks fart

Det fremgår av § 276 tredje ledd at bestemmelsen ikke vil få anvendelse ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge. Tredje ledd er en særnorsk løsning, som avviker fra de andre nordiske landene. Haag-Visby-reglene stenger, som nevnt, ikke for en slik løsning ettersom konvensjonsforpliktelsene bare gjelder internasjonal transport.¹²⁹ Særregelen vil ha den virkningen at transportøren ved innenriks fart i Norge vil pålegges et større og strengere ansvarsområde.

En viktig problemstilling er hva som omfattes av ”innenriks fart”. Det avgjørende vil være om både losse- og lastehavn er i Norge.¹³⁰ En transport fra Bodø til Kristiansand vil klart være innenriks transport. En transport fra Bodø via Kristiansand til København vil ikke anses som innenriks transport selv om skaden inntreffer på strekket mellom Bodø og Kristiansand, inneholdt skipet også last som var avtalt skulle losses av i Kristiansand vil innenriksreglene komme til anvendelse på dette godset. Vi vil således få tilfelle at transportøren vil kunne bli ansvarlig for den ene delen av lasten, men ikke den andre.

¹²⁷ Lund (1957-1961) s. 557-558

¹²⁸ Se s.372

¹²⁹ NOU 1993:36 s. 12-13

¹³⁰ Falkanger (2010) s.282

Tredje ledd kom først inn i sjøloven i 1996,¹³¹ bl.a. på grunn av undersøkelse av de økonomiske konsekvensene.¹³² Bakgrunnen for den særnorske løsningen er forholdet til transport på land. Ved lovrevisjon i 1994 uttalte komiteen at de strukturelle forhold medfører at sjøtransport i betydelig grad er et alternativ til andre transportformer, ofte i samvirke, f.eks. ved bruk av ferge. Samtidig vil de organisatoriske forhold i transportnæringen innebære at det ikke alltid vil kunne fastslås hvilken transportmetode som skal utføres, om det er på vei, med jernbane eller til sjøs, eller en kombinasjon. Ettersom den faktiske utførelsen vil kunne bli bestemt i ettertid, så komiteen et behov for at transportøransvaret i hovedsak burde være i samsvar for innenriks transport. Vei og jernbanetransporten hadde allerede rettslikhet gjennom vegfraktloven og lov om befordring av personer og gods på jernbane.¹³³ Vareforsikring var adskilling mindre utbredt ved innenriksfart, særlig ved forbrukersendinger, og det ville av den grunn være uheldig om transportkundernes stilling ville avhenge av hvilket transportmiddel som ble anvendt. Det ble etter dette fastslått at sjøtransporten skulle pålegges et ansvar i samsvar med vei- og jernbanetransporten.¹³⁴

4.7 Oppsummering

Drøftelsene ovenfor har ment å vise at en rekke vilkår spiller inn for at transportøren skal bli ansvarsfri etter § 276. Risikoen er i stor grad tildelt lasteier, selv om godset i utgangspunktet er utenfor hans kontroll. Ansvarsfritakene snevrer betydelig inn ansvaret til transportøren og bestemmelsen er til dels urimelig overfor lasteier. Bestemmelsen må derfor kun komme til anvendelse der hensiktene bak § 276 tilsier det.

¹³¹ Lov 2. august 1996 nr. 61

¹³² Ot. prp. nr. 55 (1994-1993) s. 12-13 og Innst. O. nr. 50 (1993-1994) s. 2

¹³³ Lov 20. desember 1974 nr 68 og lov 15. juni 1984 nr. 74.

¹³⁴ Innst. O. nr. 65 (1995-1996) punkt 1.4

5 Rotterdam-reglene

Rotterdam-reglene er en modifisert konvensjon som på en rekke punkter skiller seg fra de tidligere konvensjonene og således sjøloven. Spørsmålet er hvilke endringer som vil følge av ansvarsbestemmelsene i Rotterdam-reglene.

I konvensjonen følger transportansvaret som nevnt av art. 17. Av bestemmelsen fremgår både ansvarsreglene og ansvarsfritakene. En viktig endring i Rotterdam-reglene er at ansvarsfritak for nautiske feil er tatt bort. Det foreligger altså ingen tilsvarende bestemmelse som sjøloven § 276.

Konvensjonsbestemmelsen samsvarer materielt med sjøloven § 275. Bestemmelsen er likevel betydelig mer kompleks. Dette følger særlig av at art. 17 både inneholder ansvarsreglene og ansvarsfritak, men er også et resultat av bestemmelsens direkte og utfyllende ordlyd. Som eksempel kan nevnes at art. 17 uttrykker at lasteeier må bevise at skaden har oppstått i transportørens ansvarsperiode eller at ansvarsperioden er definert i konvensjonens kapittel 4. Konvensjonsbestemmelsen skiller seg således fra § 275 i utformingen.

På grunn av konvensjonsbestemmelsens utforming foreligger det ingen regelforenkling i forhold til sjøloven eller de tidligere konvensjonene. Særlig ved tolkning av bevisbyrderegelen vil konvensjonsbestemmelsen kunne føre til vanskeligheter. Imidlertid er det særlig et punkt som vil føre til en forenkling i forhold til § 275. Det fremgår av Rotterdam-reglene i art. 17 en videre lovhenvisning til hvem transportøren "svarer for". Personkretsen er i Rotterdam-reglene således listet opp i en egen bestemmelse, jf. art. 18. Det vil ikke foreligge en materiell forskjell mellom de to regelsettene, men på dette punktet vil konvensjonsbestemmelsen gi en regelforenkling i forhold til sjølovens § 275 "svarer for".

Ansvarsfritakene som følger av art. 17 er en opplisting som i hovedsak er tilsvarende "katalogen" i Haag- og Haag-Visby-reglene art.4 som sjøloven 1893 § 118 bygget på og således sjøloven § 276 stammer fra. Imidlertid foreligger det som nevnt viktige endringer i Rotterdam-reglene. Ansvarsfritaket ved feil eller forsømmelse ved

navigering eller behandling av skipet er tatt bort og videre er ansvarsfritaket ved brann endret. Brannansvarsfritaket er tatt inn i opplistingen og vil bli behandlet etter alminnelige uaktsomhetsregler i likhet med de andre opplistede fritakene. Det er således ansvarsfritakene etter dagens regler som vil påvirkes mest ved en innføring av konvensjonen i norsk rett.

Bakgrunnen til endringene i Rotterdam-reglene er gjort ”to reflect its limited application to the maritime leg of the transport”.¹³⁵ Hensikten bak ansvarsfritakene om nautiske feil er som nevnt ikke av like stor betydning i dagens sjøfart og det reelle behovet for fritakene må anses å ha falt helt bort. En endring vil derfor ikke anses urimelig.

Endringen vil i hovedsak bare påvirke internasjonal fart til og fra Norge, jf. kapittel 4.6. Det utvidede ansvaret ved innenriks fart vil således også innføres i internasjonal fart. At ansvarsfritaket etter § 276 forsvinner vil ikke nødvendigvis innebære at transportøren ikke vil ha mulighet for å bli ansvarsfri for navigasjonsfeil. Transportøren vil fortsatt kunne godtgjøre at feilen ikke forekommer fra hans side etter § 275, f.eks. ved at staten ikke har oppdatert sjøkartene slik de er pliktig.

I praksis vil endringene innebære at forsikringsselskapene må endre en del av sine vilkår. Dette kan føre til forandringer i forsikringspremiene som igjen kan øke kostnadene for transportøren og således også transportprisene for lasteier. Imidlertid vil det faktum at ansvarsfritakene allerede er tatt bort for innenriksfart tilsi at det ikke vil forekomme store overraskende forandringer ved en eventuell innføring av Rotterdam-reglene i norsk rett.

¹³⁵ UNCITRAL par. 117 A/CN.9/544

6 Avsluttende betraktninger

Sjølovskomiteen går inn for å ratifisere Rotterdam-reglene.¹³⁶ Dette gir tydelige signaler på at Norge støtter konvensjonen og ønsker å skape en lovgivning i tråd med de reguleringene som der er lagt. En endring av sjøloven kan således være innenfor rekkevidde.

Sjølovskomiteens anbefalinger tar forbehold for tilfelle hvor det viser seg at Rotterdam-reglene vil bli den nye standarden, og forutsetter at store sjøfartsland som USA og Kina ratifiserer konvensjonen. På denne måten vil det være en mulighet for en internasjonal rettsenhet på området, noe som er etterlengtet. Anbefalingen beror ikke på reglernes godhet, men er en vurdering av hvilke fordeler en uniform lovgivning kan gi. Dette tilsier at ratifikasjon av Rotterdam-reglene bør unngås hvis det viser seg at et fåtall av de andre viktige sjøfartsnasjonene ikke viser samme interesse for ratifikasjon av konvensjonen. Hittil har Spania ratifisert og det ser ut til at Danmark og Nederland gjør det samme. Det er likevel stor usikkerhet om et tilstrekkelig antall nasjoner følger.¹³⁷ I forhold til det nordiske lovsamarbeidet har også Sverige undertegnet, Finland her derimot ikke.¹³⁸ Det kan derfor se ut som det er en mulighet for at det nordiske samarbeidet vil trappes ned.

Ansvarsbestemmelsene i Rotterdam-reglene vil føre til en endring av ansvarsfritakene slik vi kjenner de i dag. En endring vil klart være nødvendig. Dette følger av at ansvarsfritakene for nautisk feil har mistet sin opprinnelige hovedhensikt og således kan anses som en anakronistisk¹³⁹ bestemmelse. Skipene har i dag vesentlig høyere standard, og den tekniske sikkerheten til sjøs er blitt betraktelig bedret de siste 100 årene siden ansvarsreglene kom inn i Haag-reglene. De fleste havarier i dag vil således antas å skyldes menneskelig svikt, jf. bl.a. den nevnte Rt. 2011 s. 1225 der skade oppsto som en følge av at styrmann sovnet. Ansvarsfritakene ble ved lovrevisjonen i 1994 opprettholdt for internasjonal frakt på bakgrunn av ønske om rettsenhet mellom de

¹³⁶ Se <http://www.regjeringen.no/nb/dep/id/pressecenter/pressemeldinger/2012/nye-internasjonale-regler-om-transport-a.html?id=678146>

¹³⁷ NOU 2012:10 s. 45

¹³⁸ Se http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

¹³⁹ Tidsstridig, feilaktig i tidsbestemmelsen.

nordiske landene.¹⁴⁰ At Norge fjernet ansvarsfritakene ved innenriks fart i 1994, tyder på at Norge har vært positive for en endring siden lovrevisjonen. I det nye norske lovforslaget er art. 17 i sin helhet tatt inn i forslaget § 274, ansvarsfritakets bortfall kan således bli en realitet. Det kan imidlertid spørres om en utforming identisk med art. 17 vil være en god løsning.

Hovedårsaken til at hele ”katalogen” etter art. 17 er tatt inn i lovforslagets bestemmelse følger av at sjølovskomiteen vil sikre konvensjonsnærheten.¹⁴¹ Dette vil gi den fordel at man kan dra nytte av konvensjonsteksten og rettspraksis som oppstår i de andre konvensjonsstatene, forutsatt at de andre landene har tilsvarende konvensjonsnærhet.

En konvensjonsnærhet til art. 17 fører til at lovforslaget får stor likhet til sjøloven 1893 § 118 og således Haag- og Haag-Visby-reglens art. 4. Helt siden Haag-reglene kom inn i konnossementloven i 1938 har de norske sjølovskomiteene gitt uttrykk for at opplistingen av ulike ansvarsfritak har vært overflødig ved siden av hovedregelen om uaktsomhetsansvar og at en forenkling av bestemmelsen ville føre til en mer lettfattelig og enklere lovteknisk utforming.¹⁴² Endringene som fulgte av lovrevisjonen i 1994 ved sjøloven §§ 275 og 276, var noe mange mente var på høy tid. Når lovforslaget nå utformes for å oppfylle konvensjonsnærheten vil opplistingen i det nye lovforslaget igjen fremstå som lang og omfattende og uten selvstendig betydning ved siden av hovedregelen om uaktsomhet. Selv om lovforslaget på mange punkter har en mer direkte ordlyd, uttrykker ikke det nye forslaget mer enn det som allerede følger av § 275. Det kan derfor spørres om den utformingen bestemmelsen er gitt i lovforslaget fyller de behov for klarhet som foreligger.

Selv om konvensjonsnærhet er et hensyn som bør ilegges betydelig vekt, bør det også prioriteres så langt det lar seg gjøre å skape en klar og utvetydelig lovbestemmelse som vil sikre at de formål som ligger bak blir realisert ved anvendelsen. Det norske rettssystemet er ikke tjent med å ha bestemmelser som er kompliserte og vanskelig å forstå. En lang og omfattende lovbestemmelse vil fort føre til tolkningsproblemer og

¹⁴⁰ NOU 1993:36 s.12-13

¹⁴¹ NOU 2012:10 s. 68

¹⁴² NOU 1972:11 s. 13-14

usikkerhet på områder der det i utgangspunktet er lang og fastsatt tolkningspraksis, noe som kan føre til unødvendige tvister.

Det er klart at sjøloven er klar for en endring av ansvarsfritakene ved nautisk feil og brann, men en endring tilbake til opplisting av ansvarsfritakene vil fremstå som ”ett skritt frem og to tilbake”.

Et lovforslag ble som nevnt levert 12. april 2012 og skal ut på en bred høring. Tiden vil nå vise om Norge er klar for endringene Rotterdam-reglene vil medføre og om den nordiske rettsenhet vil opprettholdes.

7 Litteraturliste

Bøker:

Astle, W.E. *The Hamburg Rules*, London, 1981.

Berulfsen, Bjørn og Dag Gundersen *Fremmedord og synonymer blå ordbok*, 5. utg. Oslo, 2005.

Björkelund, Carl- Gustav *Sjövärldighet och ansvar*, Stockholm, 1970.

Bredholt, Jørgen, Jesper Martens og Allan Philip *Søloven med kommentarer*, 3. utg. København, 2001.

Eyben, Bo von, Jan Pedersen og Jørgen Nørgaard *Karnovs lovsamling*, 17. utg. København, 2002.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Sjørett*. 7. utg. Oslo, 2010.

Haxthow, Viktor (revidert av Jan E. Holvik) *Sjølovene*. 27 utg. Oslo, 2007.

Hov, Jo *Rettergang*. Oslo, 2010.

Lüddeke, Christof F. og Andrew Johnson *The Hamburg Rules. From Hague to Hamburg via Visby*, 2. utg. London, 1995.

Lødrup, Peter *Lærebok i erstatningsrett*, 5. utg. Oslo, 2006.

Robberstad, Anne *Sivilprosess*, Bergen, 2009.

Ruud, Morten og Geir Ulfstein *Innføring i folkeretten*. 3. utg. Oslo, 2006.

Skoghøy, Jens Edvin A. *Tvistemål*. 2.utg. Oslo, 2001.

Wilhelmsen, Trine- Lise *Rett i havn*. Oslo, 2006.

Tidskrifter:

Brækhus, Sjur. *Rederens husbondeansvar*, Gøteborg, 1950 (Handelshögskolans i Gøteborg skriftserie nr. 2 1953, Skrifter utgivna i samverkan med sjörättsföreningen i Gøteborg nr. 10)

Grue, Cecilie. *Transport av farlig gods, Ansvar og særregler ved stykkgodstransport av farlig gods i sjøloven 1994*, Oslo, 1998. (MarIus nr. 238)

Selvig, Erling. *Nordiske domme: Hva, hvorfor, hvordan – utviklingen over 100 år*. Oslo, 2000 (MarIus nr. 278 *Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1900-2000*)

Wetterstein, Peter. *Choice of law, jurisdiction and arbitration*. Hässelby, 1997 (Svenska Sjørettsföreningen Skrifter 73: Cargo Liability in Future Maritime Carriage)

Artikler:

Brækhus, Sjur. *Sjøtransportørens ansvar ved lasteskader som skyldes lastens egenskap eller tilstand, pakning eller merkning*. I: Essay in Honour of Hugo Tiberg Stockholm, 1996 s.101-124

Brækhus, Sjur. *Voldgiftspraksis som rettskilde*. I: Sjørett, voldgift og lovvalg – Artikler 1979-1998, Oslo, 1998 s. 185-205.

Honka, Hannu. (ed.) *New carriage of goods by sea – the Nordic Approach*. I: New carriage of goods by sea, the Nordic approach including comparing with some other jurisdictions. Åbo, 1997 s. 15-217.

Lund, Ole. *Om ansvar for brann efter Haag-reglens art.4 nr. 2 b*. I: Arkiv for Sjørett Bind 4, Oslo, 1957-1961 s. 540-564

Selvig, Erling. *Sjøtransportørens ansvarsperiode – Noe om Hamburg – og Haag-Visby-reglene og nordisk rettspraksis*. I: Festskrift til Jan Ramberg. Stockholm, 1996, s. 429-438.

Elektroniske dokumenter:

Norsk lovkommentar nettversjon. *Kommentar til sjøloven* gitt av Webster, Bergljot.

(Kommentar gitt i 2010) (Sist besøkt: 22. april 2012) Tilgang: <http://www.rettsdata.no>

Norges Rederiforbunds hjemmeside. (Sist besøkt: 21. april 2012) Tilgang: ”fra land til sjø” <http://rederi.no/nrweb/cms.nsf/pages/shortsea.html>

Professor Erik Røsæg hjemmeside. (Sist besøkt: 13. april 2012) Tilgang:

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

Regjeringens hjemmeside, avd. Justis- og beredskapsdepartementet; pressemeldinger.

(Sist besøkt: 14. april 2012) Tilgang:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/pressemeldinger/2012/nye-internasjonale-regler-om-transport-a.html?id=678146>

Rotterdam Rules hjemmeside. (Sist besøkt: 22. april 2012) Tilgang:

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>

Sjøfartsdirektoratets hjemmeside. (Sist besøkt: 21. april 2012) Tilgang:

<http://www.sjofartsdir.no/ulykker-sikkerhet/ulykkesstatistikk/datauttrekk/>

United Nations Treaty collection database. (Sist besøkt: 22. april 2012) Tilgang:

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

8 Register

Norske Lover

- 1893 Lov om sjøfarten 20. juli 1893 nr. 1 (opphevet)
- 1903 Lov om Statskontrol med Skibets Sjødygtighed m.v. 9.juni 1903 nr. 7 (opphevet)
- 1938 Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av august 1924 (konnossementloven) 4. februar 1938 nr. 2 (opphevet)
- 1994 Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39
- 2007 Lov om skipssikkerhet 16. februar nr. 9

Norske forarbeid

Norges offentlige utredninger

- Innstilling fra Sjølovskomiteen av 7. mai 1936
- NOU 1972: 11 Godsbefordring til sjøs. Utredning X av Sjølovskomiteen
- NOU 1993: 36 Godsbefordring til sjøs. Utredning XV av Sjølovskomiteen
- NOU 2012: 10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven (Foreløpig utgave)

Odelstingsproposisjoner

- Ot. prp. nr. 55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (Sjøloven)
- Ot. prp. nr. (1995-1996) Om lov om endringer i sjøloven m.m (Bergning og særregler for innenriks stykkgodstransport)

Innstillinger til Odelstinget

- Innst. O. nr. 50 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (Sjøloven)
- Innst. O. nr. 65 (1995-1996) Om lov om endringer i sjøloven m.m (Bergning og særregler for innenriks stykkgodstransport)

Norske forskrifter

- Forskrift om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer 15.desember 2009 nr. 1543

Konvensjoner

- 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law to Bill of Loading, "Hague- Rules", Signed at 25th August 1924 (Haag-reglene)
- 1968 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading, "Hague-Visby- Rules", Signed at Brussel 23th February 1968 (Haag-Visby-reglene)
- 1978 United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, "Hamburg Rules", Signed at Hamburg 31st March 1978 (Hamburg-reglene)
- 2009 United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, "Rotterdam Rules", Signed at Rotterdam 23th September 2009

Utenlandske forarbeid

Svensk forarbeid

SOU 1990:13 Översyn av Sjölagen 2, Godsbefordran til sjöss, slutsbetäkande av sjölagsutredningen. Stockholm, 1990

Dansk forarbeid

Bætenkning nr 1225.2. bætenkning afgivet af Søløvsutvalget angående befording af gods. København, 1991

Finskeforarbeid

RP 62/1994 rd Regeringens proposition til Riksdagen med förslag till sjölag och därtill hörande lagar

Konvensjonsforarbeid

Report on Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003) A/CN.9/544. Tatt inn i United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) Yearbook Vol. XXXV: 2004, New York, 2007. (Forarbeid til Rotterdam-konvensjonen)

Norske og nordiske dommer

Norsk rettstidene

Rt. 2011 s. 1225

Nytt juridisk arkiv

NJA 1978 s. 14 ”Plastraceren på Väneren”

Nordiske domme i sjøfartsanliggende

ND 1950.617 ”Trinidad”

ND 1955.549 ”Lao”

ND 1956.175 ”Pegansand”

ND 1956.178 ”Bali”

ND 1957.232 ”Geisha”

ND 1961.255 ”Ragnhild K”

ND 1961.282 ”Malevik”

ND 1963.108 ”Oklahoma”

ND 1970.292 ”Agder I”

ND 1974.466 ”Tilia”

ND 1975.85 ”Sunny Lady”

ND 1976.364 ”Høegh Heron”

ND 1979.108 ”Gevostar”

ND 1979.383 ”Tuulikki”

ND 1980.181 ”Fektesaken”

ND 1987.229 ”Ulla Dorte”

ND 1993.162 ”Faste Jarle”

ND 1994.94 ”Dana Maxima”

ND 1995.76 ”Ra”

ND 1997.302 ”Lyse-Line”

ND 1999.18 ”Götaland”

ND 2002.394 ”Liftmar”

ND 2003.186 ”K-LINE”

ND 2003.332 ”Hual Trinitas”

ND 2003.374 ”Pergamos”

ND 2003.489 ”Norbjørn”

ND 2004.70 ”Linda”

ND 2005.631 ”Cornelis Simon”

ND 2007.370 ”General Grot-
Rowecki”

ND 2007.437 ”Odin Sydenfyen”

9 Vedlegg

Vedlegg A: Rotterdam-reglene art. 17

Vedlegg B: Utdrag fra NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven,
§ 274

Vedlegg C: Standard konnossement; ”BIMCO LINER BILL OF LADING Code name:
CONLINEBILL 2000”

Vedlegg A:

Article 17

Basis of liability

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

- (a) Act of God;
- (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
- (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
- (d) Quarantine restrictions; interference by or

impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;

- (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
- (f) Fire on the ship;
- (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
- (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
- (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
- (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
- (l) Saving or attempting to save life at sea;
- (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
- (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article,

the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article

18 caused or contributed to the event or circumstance

on which the carrier relies; or

(b) If the claimant proves that an event or circumstance

not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or

delay, and the carrier cannot prove that this

event or circumstance is not attributable to

its fault or to the fault of any person referred

to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding

paragraph 3 of this article, for all or part of

the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage,

or delay was or was probably caused by or

contributed to by (i) the unseaworthiness

of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or

(iii)

the fact that the holds or other parts of the

ship in which the goods are carried, or any

containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not

fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that:

(i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or

(ii) it complied with its obligation to exercise

due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability

pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss,

damage or

delay that is attributable to the event or circumstance

for which it is liable pursuant to this article.

Vedlegg B:

§ 274. Ansvarsgrunnlag

1. Transportøren er ansvarlig for tap av eller

skade på godset og for forsinket levering

dersom kravshaveren godtgjør at tapet, skaden

eller forsinkelsen eller den begivenhet eller omstendighet som forårsaket eller bidro til dette, fant sted i transportørens ansvarsperiode som definert i §§ 262, 263,

266, 268, 269 og 273.

2. Transportøren er helt eller delvis fritatt for

ansvar, jf nr. 1, dersom denne godtgjør at

årsaken eller en av årsakene til tapet, skaden

eller forsinkelsen ikke skyldes feil eller forsømmelse

begått av transportøren selv eller av en person som nevnt i § 275.

3. Transportøren er likeledes helt eller delvis

fritatt for ansvar etter nr. 1 dersom transportøren,

i stedet for å godtgjøre i henhold til nr. 2 at det ikke er begått feil eller

forsømmelse,

godtgjør at en eller flere av følgende begivenheter

eller omstendigheter helt eller delvis har forårsaket tapet, skaden eller

forsinkelsen

a) naturkatastrofer,

b) sjøens farer eller ulykker,

c) krig, fiendtligheter, væpnede

konflikter, sjørøveri,

terrorisme, opprør og sivile uroligheter,

d) karantenerestriksjoner, inngripen fra eller

hindringer skapt av statlige eller andre

offentlige myndigheter, ledere eller

folkegrupper,

herunder tilbakeholdelse, arrest eller beslaglegging av skipet, og dette ikke

skyldes transportøren eller personer nevnt

i § 275,

e) streik, lockout, arbeidsstans eller arbeidshindringer,

f) brann om bord på skipet,

g) iboende mangler som ikke kan oppdages

ved tilbørlig aktsomhet,

h) handling eller forsømmelse begått av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller andre personer som

avsender eller kontraktsbestemt avsender

svarer for etter §§ 293 og 294,

i) lasting, håndtering, stuing eller lossing av

godset i henhold til en avtale i samsvar med

§ 263 nr. 2, med mindre transportøren eller

en utførende oppdragstaker gjør dette på vegne av avsender, kontraktsbestemt avsender eller mottaker,

j) svinn i mengde eller vekt eller annet tap

eller annen skade som følge av en

iboende

mangel, egenskap eller feil ved godset,

k) utilstrekkelig eller mangelfull pakking eller

merking som ikke er utført av eller på vegne av transportøren,

l) berging av eller forsøk på berging av menneskeliv til sjøs,

m) rimelige tiltak med henblikk på å berge

eller forsøke å berge gjenstander til sjøs,

n) rimelige tiltak med henblikk på å unngå

eller forsøke å unngå skade på miljøet eller

o) handlinger utført av transportøren i henhold til de beføyelser denne har fått tildelt

ved §§ 268 og 269.

4. Transportøren er ellers ansvarlig for hele

eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen

dersom kravshaveren godtgjør, at en

a) feil eller forsømmelse begått av transportøren

eller av en person nevnt i § 275 har forårsaket

eller bidratt til de begivenheter

eller omstendigheter som transportøren påberoper seg, eller

b) begivenhet eller omstendighet som ikke er

nevnt i nr. 3, har bidratt til tapet, skaden eller forsinkelsen, og transportøren ikke

godtgjør at denne begivenhet eller omstendighet

ikke skyldes en feil eller forsømmelse begått av denne eller av en person

som nevnt i § 275.

5. Transportøren er uansett ansvarlig for hele

eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen,

hvis

a) kravshaveren godtgjør at tapet, skaden

eller forsinkelsen var eller sannsynligvis var helt eller delvis forårsaket av (i)

skipets

usjødyktighet, (ii) at skipets bemanning, utstyr eller forsyninger ikke strakk til, eller

eller

(iii) at lastrommene eller andre deler av skipet

hvor godset ble transportert, eller containere

levert av transportøren og som godset ble transportert i eller på, ikke var i god

og forsvarlig stand til å motta, transportere

og oppbevare godset, og

b) transportøren ikke godtgjør, (i) at tapet,

skaden eller forsinkelsen ikke skyldes noen

av begivenhetene eller omstendighetene

nevnt i nr. 5 bokstav a), eller (ii) at denne

har oppfylt sin forpliktelse til å utvise tilbørlig

aktsomhet i henhold til § 266.

6. Når transportøren delvis fritas for ansvar i

henhold til denne bestemmelse, er transportøren

bare ansvarlig for den del av tapet, skaden eller forsinkelsen som kan

tilskrives den aktuelle begivenhet eller omstendighet.

BIMCO LINER BILL OF LADING
CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"



Amended January 1950; August 1952; January 1973;
 July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.

Shipper (full style and address)		B/L No.		Reference No.	
Consignee (full style and address) or Order		Vessel			
		Port of loading			
Notify Party (full style and address)		Port of discharge			

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m ³
<h1>Draft Copy</h1>			

SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.

Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	
Shipper's declared value	Declared value charge
Freight details and charges	

Carrier's name/principal place of business	Date shipped on board	Place and date of issue
	Number of original Bills of Lading	
	Pre-carriage by**	

Signature Carrier or, for the Carrier as Master (Master's name/signature) as Agents (Agent's name/signature)	Place of receipt by pre-carrier**
	Place of delivery by on-carrier**

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, 2000

*As defined hereinafter (Cl. 1)
 **Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

1. Definition.

"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.

2. Notification.

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.

(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.

4. Law and Jurisdiction.

Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

5. The Scope of Carriage.

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

6. Substitution of Vessel.

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

7. Transhipment.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.

(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand. Interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent. shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.

(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

11. Lien.

The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

12. General Average and Salvage.

General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

13. Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage.

(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.

15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

16. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

(i) negligent filling, packing or stowing of the container; (ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

18. Return of Containers.

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

ADDITIONAL CLAUSE

U.S. Trade. Period of Responsibility.

(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.