

UiO : Det juridiske fakultet

Virkeområdene i kapittel 13 og 14 i sjøloven og i forslaget til ny sjølov

Kandidatnummer: 579

Leveringsfrist: 26.11.2012

Antall ord: 17 923



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Oppgavens tema og problemstilling	1
1.2	Rettskildene	2
1.3	Historisk utvikling	3
1.4	Hvorfor ratifisere Rotterdamreglene?.....	5
1.5	Fremstillingen videre	6
2	PARTSFORHOLDET I KONNOSSEMENTER OG CERTEPARTIER	7
2.1	Konnossementer og partsforhold.....	7
2.1.1	Konnossementet - definisjon.....	7
2.1.2	Partene i en stykkgoodsavtale	9
2.2	Certepartier og partsforhold.....	9
2.2.1	Certepartiet - definisjon.....	9
2.2.2	Partsforholdet i en befraktningsavtale.....	10
2.2.3	Trampkonnossementer	11
2.3	Partsforholdet når både godssentrerte og skipssentrerte kontrakter brukes i samme transport	13
3	BEHOVET FOR NY GRENSEOPPGANG.....	14
4	”OMSATTE KONNOSSEMENTER”	16
4.1	”Omsatte” konnossementer etter sjølovens terminologi	16
4.2	”Omsatte” konnossementer etter lovforslaget	19
5	PRESEPTORISKE OG DEKLARATORISKE VIRKEOMRÅDER VED TRANSPORTENS ULIKE FASER.....	24
5.1	Preseptoriske virkeområder – sjøloven.....	24
5.1.1	Rettigheter og plikter i transportens ulike faser, kapittel 13	24

5.1.2	Preseptoriske virkeområder, forholdet mellom kapittel 13 og 14.....	25
5.2	Deklaratoriske virkeområder – sjøloven.....	32
5.2.1	Kapittel 13.....	32
5.2.2	Kapittel 14.....	33
5.3	Preseptoriske og deklaratoriske virkeområder i kontraktsforhold.....	34
6	EN SAMMENLIKNING AV ANVENDELSESOMRÅDENE I KAPITTEL 13 OG 14.....	37
6.1	§ 253 ”certepartifart mv. ” – någjeldende sjølov.....	37
6.2	§ 253 ”certepartifart mv” - lovforslaget	38
6.3	§ 254 ”spesielle parter” - lovforslaget	42
6.4	Andre parter – sjøloven	46
6.5	Kryssende grenser mellom kapittel 13 og 14	49
6.5.1	§ 325 – någjeldende sjølov.....	49
6.5.2	§ 325 - lovforslaget	51
6.6	§ 322 – någjeldende sjølov	54
6.7	§ 322 - lovforslaget.....	56
7	AVTALEFRIHET ELLER TVINGENDE REGLER.....	61
7.1	Komiteens konklusjon	61
7.2	Min konklusjon.....	64
8	LITTERATURLISTE.....	67
9	LOV- OG FORARBEIDSREGISTER.....	70

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema og problemstilling

Justis- og politidepartementet (nå: Justis- og beredskapsdepartementet) ga 1. september 2009 Sjølovkomiteen i oppgave å vurdere revisjon av sjøloven kapittel 13 om stykkgodstransport, samt og utarbeide forslag med motiver til nye bestemmelser. Bakgrunnen var at det på en internasjonal konferanse i Rotterdam 23. september 2009 ble vedtatt en ny FN-konvensjon om transport av gods helt eller delvis til sjøs, heretter kalt Rotterdamreglene.¹ Det var FNs organ for handel og utvikling, også kalt UNCITRAL som utarbeidet reglene. 12. april 2012 avga komiteen utredningen til Justis- og beredskapsdepartementet. Høringsfristen var satt til 15.10.2012, men saken er enda ikke ferdigbehandlet.

Tema for oppgaven er sjøloven kapittel 13 om stykkgodstransport og 14 kapittel om befraktning av skip (også kalt certepartifart/certepartibefraktning). I denne avhandlingen vil jeg gjøre rede for virkeområdene til kapittel 13 og kapittel 14, både etter någjeldende sjølov og etter forslaget til ny sjølov. Sjølovkomiteen har med sitt arbeid i NOU 2012:10 kommet med forslag til visse endringer i henhold til hvilket av kapitlenes regler som skal anvendes.

Spørsmålet er om disse foreslåtte endringene vil føre til at stykkgoodsreglene i kapittel 13 vil få et videre anvendelsesområde, dersom reglene blir vedtatt, enn de gjør etter någjeldende sjølov, eller om dette vil føre til det motsatte, nemlig at kapittel 14, hvor avtalefriheten råder, vil få større anvendelse.

Oppgaven vil derfor bestå av en sammenlikning av anvendelsesområdet til kapittel 13 og kapittel 14 slik situasjonen er i dag og slik situasjonen kan bli dersom Norge vedtar og ratifiserer Rotterdamreglene.

¹ NOU 2012:10 s. 16

1.2 Rettskildene

Når man skal ta standpunkt til et rettsspørsmål er loven det mest naturlige stedet å ta utgangspunkt i.² Sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39 er derfor den viktigste loven i denne sammenhengen.

Hvorvidt loven er det naturlige utgangspunkt kan variere.³ På noen områder i sjøretten er reglene deklarasjonelle (fravikelige), og det er derfor rom for avtalefrihet. Det betyr at partene kan lage avtaler seg imellom uavhengig av lovens bestemmelser. Men gir ikke partenes avtale svar på hva som er løsningen hvis en tvist oppstår, må man falle tilbake på lovens bestemmer.

Kapittel 13 i sjøloven er i hovedsak preseptorisk. Det er særlig i sjølovens kapittel 14 at avtalefriheten gjør seg gjeldende. Oppstår det en konflikt i certepartibefraktning som reguleres av kapittel 14, er utgangspunktet at kontrakten må tolkes. Men dersom man befinner seg på et område som reguleres av tvingende regler, spiller kontrakten ingen rolle.⁴ Dette er typisk tilfelle i sjøloven kapittel 13. § 254 setter visse rammer for hva som kan avtales.

Siden oppgaven består av en sammenligning av virkeområdene til kapittel 13 og 14 i någjeldende lov og i lovforslaget, vil Norges offentlige utredninger 2012:10 "Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven" være av stor betydning.

² Eckhoff (2000) s. 39

³ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 10

⁴ Falkanger (2010) s. 241

1.3 Historisk utvikling

Inntil slutten av 1800-tallet var et konnossement et dokument uten for mange detaljer rundt ansvarsforholdene.⁵ Men etter hvert ble konnossementene mer detaljerte. Bakgrunnen for dette var at rederne (transportørene) i økende grad ønsket å beskytte seg mot ansvar ved transport av stykk gods. Konnossementene ble utarbeidet av transportørsiden, noe som konnossementene bar preg av.⁶ Dette ble derfor en trussel for vareeierens rettsstilling. Selv om domstolene tolket de mest ekstreme tilfellene i vareeierens favør, ble det utarbeidet nye klausuler som skulle hindre at transportørene (rederne) ble ansvarlige. Dette er bakgrunnen for at lovgiver måtte ta grep.

I USA hadde de amerikanske domstolene erklært de klausulene som fritar transportøren for ansvar som skyldtes uaktsomhet fra transportøren eller noen på hans side, for ugyldige.⁷ Ansvarsgrunnlaget ble etter hvert uaktsomhet, men allikevel ansvarsfrihet for transportøren dersom uaktsomheten skyldtes navigeringen eller feil i behandlingen av skipet.

I Europa var det også et ønske fra varesiden om beskyttelse mot ansvarsfrihet i konnossementer.⁸ På en konferanse i Brussel i 1921 ble Haag-reglene utarbeidet av Comité Maritime International (CMI). Konvensjonen ble ratifisert av de fleste sjøfartsnasjoner av betydning, og resultatet ble en ensartet regulering av transportansvaret.

Det var først etter at de nordiske landene sluttet seg til Haag-reglene at det ble innført tvingende regler om bortfrakterens lasteskadeansvar ved innenriks reisebefraktning og stykkgodstransport.⁹ Det ble ved forslag til revisjon av Sjøfartsloven i 1936 uttalt at:

⁵ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 253

⁶ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 254

⁷ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 254

⁸ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 254

⁹ NOU 1993:36 s. 59

”Kommisjonen er etter etter inngående overveielser, på grunnlag av de uttalelser som er innhentet fra næringsorganisasjonene, kommet til det resultat at der bør gis tvingende bestemmelser for innenriks fart, som tilfelle også kan utvides til fart på nabolandene under forutsetninger av at disse får tilsvarende regler...men at man i øvrig for utenriks fart bør slutte seg til konnossementkonvensjonen...”¹⁰

Det ble ved lov av 4. februar 1938 nr. 2 vedtatt at reglene om bortfrakters lasteskadeansvar skulle gjelde tvingende i innenriks fart.¹¹ Senere ble det truffet kongelige resolusjoner som vedtok at det samme skulle gjelde for fart mellom Norge, Sverige, Danmark og Finland. Ved revisjon av sjølovens bestemmelser ved lov av 8.juni 1973 nr. 38, ble de tvingende reglene om bortfrakters lasteskade ansvar for innenriks og nordisk fart opprettholdt.

På grunn av brister i Haag-reglene og inflasjon var det behov for en forbedring av reglene.¹² Dette resulterte i Visby-reglene i 1968, og konvensjonen ble etter dette kalt Haag-Visby reglene. Konvensjonen ble i 1973 inkorporert i sjøloven av 1893 kapittel 5.

På 1970-tallet ble det reist kritikk mot Haag-Visby reglene fra utviklingslandenes side.¹³ Både Haag-reglene og Haag-Visby reglene ble identifisert med de tradisjonelle sjøfartsnasjonene og deres kontroll av verdenshandelen til sjøs. FN-organene UNCTAD¹⁴ (United Nations Conference on Trade and Development) og UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) satt derfor i gang et omfattende revisjonsarbeid av reglene. På en diplomatisk konferanse i Hamburg i 1978 ble en konvensjon basert på et UNCITRAL-utkast vedtatt, dette er de såkalte Hamburg-reglene.

¹⁰ Innstilling fra Den kgl. Kommissjon til revisjon av Sjøfartsloven s. 30 (siteret i NOU 1993:36 s. 59)

¹¹ Se til dette og det følgende NOU 1993:36 s. 59

¹² Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 255

¹³ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 255

¹⁴ FN-organet for handel og utvikling

Hamburgreglene er ikke ratifisert av Norge, men sjøloven av 1994 er lagt så nær opp til de man kan komme, uten at det er nødvendig å si opp Haag-Visby reglene.¹⁵

De tvingende reglene til beskyttelse av reisebetrakter i innenriks og nordisk fart er videreført i sjøloven av 1994 nr. 39. Også de øvrige nordiske land har slike preseptoriske regler.¹⁶

1.4 Hvorfor ratifisere Rotterdamreglene?

Hvorfor anbefaler så sjølovkomiteen at Norge ratifiserer Rotterdamreglene. Komiteen uttaler at en slik ratifikasjon vil ”sikre og bidra til en ensartet rettslig regulering av godstransport med skip internasjonalt”¹⁷. Forutsetningen for er en slik ratifikasjon er i følge komiteen at også andre sjøfartsnasjoner tilslutter konvensjonen, slik at det er rimelig klart at Rotterdamreglene vil bli den nye standarden.¹⁸

Særlig interessant i henhold til denne oppgaven er at komiteen foreslår at kapittel 14 bare skal regulere forholdet mellom bortfrakter og betrakter.¹⁹ I dag faller også ”avlaster” og ”mottaker” inn under kapittel 14 jf. sjøloven § 322 annet ledd. Men forslaget går altså ut på at disse relasjonene skal reguleres etter stykkgoodsreglene i kapittel 13. Det er også foreslått endringer i forholdet mellom en transportør og en innehaver av et trampkonossement som ikke er part i et certeparti. Dette forholdet reguleres i dag ved henvisninger fra sjøloven § 325 til bestemmelser i kapittel 13. Forslaget går ut på at hele kapittel 13 skal gjelde for disse tilfellene. Dette begrunnes i at komiteen mener det er mer oversiktlig og i samsvar med Rotterdamreglenes system å samle virkeområdebestemmelsene i kapittel 13 (bortsett fra

¹⁵ Falkanger (2010) s. 257

¹⁶ Solvang (2011) note 631

¹⁷ NOU 2012:10 s. 12

¹⁸ NOU 2012:10 s. 45

¹⁹ NOU 2012:10 s. 13

bestemmelsene om anvendelsesområdet mellom bortfrakter og befrakter, disse reguleres i kapittel 14).²⁰ Dette er altså foreslått som en løsning i stedet for at sjøloven kapittel 14, slik den er i dag, henviser til bestemmelser i kapittel 13.

1.5 Fremstillingen videre

For å få en viss oversikt over temaet, vil jeg først ta for meg hvilke partsforhold konnossementer og certepartier regulerer. Deretter vil jeg skrive en del om omsatte konnossementer, da dette er viktig for forståelsen av oppgaven videre. Deretter blir preseptoriske og deklarasjoniske regler i sjøloven og ved kontrakter behandlet. Resten av oppgaven vil dreie seg om en sammenligning av anvendelsesområdene til kapittel 13 og 14 i någjeldende sjølov og i lovforslaget.

Det er kun anvendelsesområdene/virkeområdene som skal behandles. De materielle bestemmelsene blir derfor ikke inngående behandlet. Men noen bestemmelser omtales noe mer enn andre, da dette er nødvendig for å få sammenligningen meningsfull.

Oppgaven berører hovedsakelig stykkgodstransport og reisebefraktning. Men tidsbefraktning blir i noen tilfeller nevnt.

²⁰ NOU 2012:10 s. 124 og 125

2 Partsforholdet i konnossementer og certepartier

For å få en bedre oversikt over oppgavens tema er en presentasjon av konnossementer og certepartier og hvilke partsforhold disse regulerer, en nødvendighet.

2.1 Konnossementer og partsforhold

2.1.1 Konnossementet - definisjon

Kapittel 13 i sjøloven regulerer fraktavtaler om stykkgodstransport. En stykkgodsavtale er ”godssentret”²¹, den omfatter som oftest transport av paller, containere og annen enhetlig pakket gods. Stykkgodstransport foregår i linjefart. Det vil si at et skip seiler i rute mellom faste havner og hvor det er flere vareeiere som har fraktavtaler med transportøren.²²

Konnossementer er et transportdokument som er mye brukt i linjefart og stykkgodstransport. Konnossementer er definert i sjøloven kapittel 13 § 292. Det følger av bestemmelsen at et konnossement er et

”bevis for en avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset, og som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet”.

Konnossementet har tre hovedfunksjoner.²³ For det første har det en kvitteringsfunksjon i form av at dokumentet beviser at last er mottatt, jf. § 292. Angir konnossementet at godset er lastet ombord i skipet og en beskrivelse av godset tilstand på dette tidspunktet, er det et

²¹ NOU 2012:10 s. 24

²² Falkanger (2010) s. 230 og 231

²³ Se til dette og det følgende Falkanger (2012) s. 252

ombordkonossement.²⁴ Mottakskonossementet bekrefter at last er mottatt og beskriver dens tilstand ved mottak for eksempel på lastekaia. Konossementet vil også fungere dem en bevisfunksjon når lasten utleveres.²⁵ Da er det vanlig med en inspeksjon av godset slik at man kan undersøke om godset er i like god stand som før transport.

For det andre er et konossement en bekreftelse på et transportløfte jf. definisjonen av et konossement § 292 ”bevis for en avtale om sjøtransport”.²⁶

Har man transportdokumentet for hånden har man også varen, eller tilgang til varen. Derfor er konossementet tredje funksjon ofte omtalt som et varerepresentativ.²⁷ Det kan også beskrives som at konossementet er et legitimasjonspapir.²⁸ Den som er rett vedkommende til varen i følge konossementet, er i kraft av dokumentet legitimert som rett vedkommende enten det dreier seg om omsetning/videresalg eller utlevering av lasten. Det vil si at transportøren kan utlevere lasten til den som er legitimert etter konossementet og at mottakeren kun trenger å vise frem konossementet for å få tilgang på varen.

Interessant i denne forbindelse er at komiteen foreslår at lastedokument (som kan være et konossement) også skal omfatte et lastedokument i elektronisk forstand.²⁹ Et elektronisk transportdokument faller dermed inn i definisjonen av et transportdokument i lovforslagets § 251 nr. 14.³⁰

²⁴ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 251

²⁵ Se til dette og det følgende Falkanger (2012) s. 252

²⁶ Falkanger (2010) s. 252

²⁷ NOU 2012:10 s. 24

²⁸ Se til dette og det følgende Solvang (2010) *NOTAT VEDRØRENDE RR OG "NEGOTIABLE DOCUMENTS"*.

²⁹ NOU 2012:10 s. 13 og s. 52

³⁰ NOU 2012:10 s. 52 og s. 128

2.1.2 Partene i en stykkgoodsavtale

Sjøloven § 251 definerer partene i en avtale om transport av stykkgoods. Transportøren er ”den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs”. Kontraktsmotparten er dermed (av)sender og etter sjølovens terminologi ”den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgoods til sjøs”.

§ 251 definerer også hvem som kan være ”undertransportør”. En undertransportør er en som på vegne av transportøren påtar seg å utføre hele eller deler av transporten. Ofte er det en reder som påtar seg transporten, da vil rederen være transportør. Men vel så ofte er det en annen enn rederen som utfører transporten. Når en annen ”leier inn”/befrakter rederens skip, vil rederen denne kalles for undertransportør eller utførende transportør. Definisjonen undertransportører forutsetter at denne ikke står i et direkte kontraktsforhold til senderen. Den som er i et kontraktsforhold med senderen kalles for kontraherende transportør.³¹

2.2 Certepartier og partsforhold

2.2.1 Certepartiet - definisjon

Kapittel 14 i sjøloven regulerer avtaler om befraktning av skip også kalt certepartifart. Slike skriftlige kontrakter om leie og befraktning av skip blir nedfelt i et certeparti.³²

Det skilles mellom reisecertepartier og tidscertepartier. I et reisecerteparti påtar en eier av et skip seg og frakte en gitt mengde gods fra A til B mot et vederlag på befrakterens vegne.³³ Slik befraktning regnes som en slags engangshendelse. Kapittel 14 får anvendelse

³¹ NOU 2012:10 s. 26

³² NOU 2012:10 s. 24

³³ Falkanger (2010) s. 230 og 231

både ved hel- og delbefraktning jf. § 321. Det kalles delbefraktning når flere reisecertepartier er knyttet til en og samme reise ved at flere vareeiere for eksempel har sin last på samme skip, men i vært sitt lasterom slik at det er utstedt et certeparti for lasten i hvert rom.³⁴ Ved helbefraktning er det én certepartibefrakter som fyller hele skipet med sin last. Ofte vil avtaler som kommer til uttrykk i et konnossement være en form for reisebefraktning.³⁵ Men konnossementet vil vanligvis dreie seg om mindre partier med last som ikke fyller hele skipet eller en bestemt deler av det. I slike tilfeller vil avtalen reguleres av stykkgodsreglene i kapittel 13.

I tidsbefraktning forplikter eieren seg til å utføre flere slike reiser innen en viss periode.³⁶ I det følgende er det i tillegg til stykkgodstransport reisebefraktning som vil bli behandlet.

2.2.2 Partsforholdet i en befraktningsavtale

Sjøloven § 321 regulerer partsforholdet i en slik fraktavtale. Det følger av denne bestemmelsen at ”den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen” kalles bortfrakter. Dette er altså vedkommende som påtar seg transporten. ”En annen” er dermed motparten og kalles befrakteren. Sjøloven § 321 har ingen tilsvarende definisjon av ”undertransportør” jf. § 251. Men det skjer ofte at en som har befraktet et skip videre-befrakter (frembortfrakter) det til en annen.³⁷ I praksis brukes ofte begrepet underbefrakter (sub-charterer).

I motsetning til stykkgodstransport, hvor man tar utgangspunkt i godset og hvem som har påtatt seg transporten av det, tar man ved befraktning av skip utgangspunkt i skipet og re-

³⁴ Falkanger (2010) s. 231

³⁵ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 236

³⁶ Falkanger (2010) s. 231

³⁷ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 26

deren. Befraktere som ikke står i direkte kontraktsforhold med rederen kalles underbefrakter eller frembortfrakter.³⁸

2.2.3 Trampkonnossementer

Som nevnt ovenfor er konnossementer godssentrerte³⁹, men det kan også utstedes konnossementer i certepartifart.

Befrakteren som har et skip sluttet på reise- eller tidscerteparti, kan benytte skipet til å transportere sin egen last.⁴⁰ Men som oftest benytter befrakteren skipet til å transportere en annen persons last. Skipet kan også bli brukt i befrakterens linje. Linjeoperatøren kan for eksempel ta skipet inn på tidscerteparti og frembortfrakte skipet ved å inngå avtaler om transport av stykkgoods. I slike tilfeller vil det bli utstedt konnossementer for godset.

Det kan også utstedes konnossementer for tankskip som seiler på reise- eller tidscerteparti, da blir det som regel utstedt konnossementer for lasten i hver tank.⁴¹ Det som kjennetegner trampkonnossementer er at det er enkle dokumenter som er utstedt ved befraktning av skip slik at lasten kan selges.⁴² De inneholder ikke like mye informasjon som konnossementer utstedt ved tradisjonell linjefart da transportavtalens vilkår ofte vil være fastsatt i certepartiet.⁴³ Derfor vil konnossement som regel inneholde en henvisning til certepartiet, slik at man unngår at konnossementet og certepartiet inneholder ulike vilkår.⁴⁴ Certepartiklausuler blir da en del av konnossementet ved en slik inkorporering.⁴⁵

³⁸ NOU 2012:10 s. 26

³⁹ NOU 2012:10 s. 24

⁴⁰ Se til dette og det følgende Falkanger (2012) s. 238

⁴¹ Falkanger (2010) s. 238

⁴² Falkanger (2010) s. 238 og NOU 2012:10 s. 24

⁴³ Falkanger (2010) s. 380

⁴⁴ Falkanger (2010) s. 380

⁴⁵ Falkanger (2010) s. 238

Når transportvilkårene er slått fast i certepartiet får konnossementet først og fremst betydning som en kvittering, ved at bortfrakteren i konnossementet erkjenner hva slags last og hvilket kvantum som er mottatt på et visst sted til en viss tid.⁴⁶

Konnossementer utstedt i certepartifart kan i likhet med konnossementer i tradisjonell linjefart, være utstedt slik at lasten kan omsettes. Trampkonnossementer er lovregulert i sjøloven kapittel 14 § 325. Det følger av denne bestemmelsen at ”utsteder bortfrakteren konnossement for gods som befordres med skipet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og utleveringen av godset i forholdet mellom bortfrakteren og en tredjeperson som innehar konnossementet”. Med ”tredjeperson” menes en annen enn befrakteren.⁴⁷ En slik tredjeperson kan være erverver av konnossementet som ikke er befrakter og en avlaster som ikke er befrakter.⁴⁸

Det følger videre av § 325 annet ledd annet punktum at reglene i kapittel 13 skal gjelde for konnossementet når det følger av sjøloven § 253. Det avgjørende for at kapittel 13 skal komme til anvendelse er i følge sjøloven § 253 (i likhet med § 325) at ”konnossementet bestemmer rettsforholdene mellom transportøren og innehaveren av konnossementet”. Konnossementet får derfor større betydning dersom det overdras/omsettes til en utenforstående tredjemann.⁴⁹

Mellom befrakteren og bortfrakteren er det fortsatt befraktningsavtalen og kapittel 14 som gjelder.⁵⁰ Det er når en tredjemann besitter konnossementet, og som ikke er part i certepartiavtalen og konnossementet bestemmer rettsforholdene, at kapittel 13 kommer til anvendelse, jf. § 253 første ledd annet punktum, jf. § 292 tredje ledd jf. § 325.

⁴⁶ Falkanger 2012:10 s. 380

⁴⁷ NOU 1993:36 s. 61

⁴⁸ Falkanger (2010) s. 381

⁴⁹ Falkanger (2010) s. 381

⁵⁰ NOU 1993:36 s. 61

Dersom et konnossement utstedes når det allerede foreligger et certeparti, får man to dokumenter som knytter seg til samme vareparti.⁵¹ Det er uheldig dersom disse inneholder forskjellige vilkår. Hvilket skal man forholde seg til? Det er derfor konnossementet som regel inneholder en henvisning til certepartiet jf. § 325 første ledd i.f. jf. § 292 tredje ledd i.f. Det følger av disse reglene at bestemmelser som konnossementet ikke viser til, ikke kan gjøres gjeldende. Man ønsker med dette å hindre at dokumentene inneholder forskjellige vilkår.

2.3 Partsforholdet når både godssentrerte og skipssentrerte kontrakter brukes i samme transport

En linje kan ”leie inn”⁵² inn et skip for å utføre stykkgodstransport fra en som har inngått et certeparti med en reder om befraktning av rederens skip.⁵³ I denne situasjonen vil linjen etter sjøloven § 251 være transportør og rederen undertransportør. Etter certepartiterminologien vil linjen være underbefrakter og rederen bortfrakter, jf. § 321.

Både kapittel 13 og kapittel 14 kan komme til anvendelse i en og samme transport.⁵⁴ Dette skjer også ofte i praksis. En transportør kan befrakte et skip fra noen (for eksempel en reder) og deretter sette det inn i en fast rute på oppdrag fra kunder som ønsker gods transportert. Mellom transportøren og rederen vil kapittel 14 anvendes, da dette er en avtale om befraktning av skip. Avtalen mellom linjen og varekundene vil reguleres av kapittel 13 fordi det er en avtale om transport av stykkgoods.

⁵¹ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 380

⁵² NOU 2012:10 s. 26

⁵³ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 26

⁵⁴ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 24

3 Behovet for ny grenseoppgang

I Justisdepartementets brev til komiteen uttaler departementet at ”i lys av den tid som er gått og utviklingen generelt innen stykkgodstransporten bes Sjølovkomiteen gjennomgå reglene for å etterse om de fungerer etter din hensikt og vurdere behovet for endringer”.⁵⁵

Haag-visby-reglene ble vedtatt i 1968 og inkorporert i sjøloven i 1973.⁵⁶ Siden den tid har det skjedd endringer som taler for en revisjon av de internasjonale reglene. På grunn av inflasjon har begrensingsbeløpene fått stadig lavere verdi, derfor har transportøransvaret blitt lavere ettersom ansvarsgrensene stort sett har vært uforandret. I tillegg har konteinere nesten fullstendig erstattet pakket gods, allerede ved utarbeidelsen av Haag-Visby reglene ble dette tatt i betraktning ved at hver enhet inni konteineren skulle regnes som en enhet i henhold til ansvarsbegrensning jf. sjøloven § 281.⁵⁷ Konteinertransporten samt andre tiltak har medført en nedgang i svindel og lasteskader. På grunn av denne utviklingen er det antagelig behov for en endring i lovreguleringen. I tillegg taler et økt fokus av kombinerte transporter, for en endring i lovgivningen. Kombinerte transporter hvor ikke bare sjøtransport er en del av reisen, men også transport på jernbane, med fly og lastebil forekommer ofte, og taler for at reglene i større grad blir tilpasset dette. I 1980 ble Hamburgreglene fulgt opp av en konvensjon om slike kombinerte transporter (multimodale transporter), men konvensjonen fikk liten oppslutning og trådte ikke i kraft. Med tiden er det også ønskelig med regulering av elektroniske transportdokumenter.

Komiteen uttaler at en ratifikasjon av Rotterdamreglene er ønskelig ”for å sikre og bidra til en ensartet rettslig regulering av godstransport med skip internasjonalt”.⁵⁸

⁵⁵ NOU 2012:10 s. 17

⁵⁶ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 19

⁵⁷ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 20

⁵⁸ NOU 2012:10 s. 12

Som nevnt ovenfor kan kapittel 13 komme til anvendelse også i certepartifart jf. sjøloven §§ 253, 292 og 325. Sjølovkomiteen uttaler at ”trampkonnossementer ... er i prinsippet som andre transportdokumenter. Transportdokumentene hører slik sett like mye til i kapittel 14 som i kapittel 13 i sjøloven...”⁵⁹ Videre uttales det at ”det er denne mellomposisjonen for transportdokumentene som gjør det nødvendig å gå opp en grense mellom Rotterdamreglene og sjøloven kapittel 13 på den ene siden, og på den andre siden sjøloven kapittel 14 om befraktning av skip.”⁶⁰

I tillegg til situasjonene over kan kapittel 13 også komme til anvendelse ved andre situasjoner i certepartibefraktning. Någjeldende sjølov kapittel 14 §§ 347 og 383 regulerer tilfeller der det har skjedd lasteskader. Bestemmelsene regulerer henholdsvis lasteskader ved reisebefraktning og tidsbefraktning. Ifølge bestemmelsenes første ledd første punktum er henholdsvis reisebefrakteren og tidsbefrakteren ”... ansvarlig etter reglene i sjøloven §§ 274 til 285 og 287 og 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket...”. Dette gjelder mens godset er i reise- eller tidsbefrakters varetekt. Dette betyr altså at stykkgoodsreglene i kapittel 13 kommer til anvendelse. Videre følger det av sjøloven §§ 347 og 383 annet ledd første punktum at bestemmelsenes første ledd også gjelder for ”mottaker som ikke er reisebefrakteren...”. Dette betyr at stykkgoodsreglene også kan komme til anvendelse i de tilfellene der det ikke er utstedt konnossement.⁶¹ Som komiteen selv uttaler det, gir sjøloven dermed ”stykkgoodsreglene anvendelse utover den egentlige stykkgoodsfart”.⁶²

Spørsmålet videre er om Rotterdamreglene vil utvide kapittel 13 og stykkgoodsreglenes anvendelsesområde enda mer.

⁵⁹ NOU 2012:10 s. 24

⁶⁰ NOU 2012:10 s. 25

⁶¹ NOU 1993:36 s. 70

⁶² NOU 2012:10 s. 24

4 "Omsatte konnossementer"

Mellom partene i et certeparti om hel- eller delbefraktning av skip er det både etter någjeldende lov og etter lovforslaget, kapittel 14 som kommer til anvendelse. Men mellom alle andre parter, for eksempel transportøren (rederen) og andre enn befrakteren (mottaker, avlaster), anvendes reglene i kapittel 13.⁶³ Dette er også situasjonen i dag og etter lovforslaget. I någjeldende sjølov kan disse tredjemenn gjøre krav gjeldende gjennom et konnossement, for eksempel som mottakere av dette, jf. sjøloven §§ 253 første ledd annet punktum, 325, 347 og 383.⁶⁴ Det er typisk når et transportdokument av typen konnossement er omsatt, at sjøloven gir stykkgoodsreglene i kapittel 13 et utvidet anvendelsesområde.⁶⁵

4.1 "Omsatte" konnossementer etter sjølovens terminologi

I norsk rett er det en grunnleggende hovedregel at erververen ikke får bedre rett enn det avhenderen hadde. I det følgende skal det gjøres rede for omsatte konnossementer, samt om det kan gjøres unntak fra denne hovedregelen.

Omsatte konnossementer kan også kalles for "negotiable" konnossementer. Ordre- og ihendehaverkonnossementer er eksempler på slike, jf. sjøloven § 292 annet ledd.⁶⁶ Konnossementet kan generelt beskrives som et omsetningspapir som gir krav på å få godset utlevert på bestemmelsesstedet.⁶⁷ I den internasjonale råvarehandelen er salg av varer under

⁶³ NOU 2012:10 s. 55

⁶⁴ NOU 2012:10 s. 55

⁶⁵ NOU 2012:10 s. 24

⁶⁶ Solvang (2010) *NOTAT VEDRØRENDE RR OG "NEGOTIABLE DOCUMENTS"*

⁶⁷ Selvig (1975) s. 47

transport ved hjelp av transportdokument (som for eksempel konnossement) praktisk.⁶⁸ Konnossementet blir da et slags surrogat for lasten om bord på skipet.⁶⁹

Et konnossement kan i følge § 292 annet ledd utstedes til en ”bestemt person, til en bestemt person eller ordre, eller til ihendehaveren”. Gjeldsbrevloven § 11 har en svært lik definisjon av omsetningsgjeldsbrev (verdipapir).⁷⁰ Et konnossement kan overdras/omsettes videre med de spesielle rettsvirkninger som gjelder for konnossementet med mindre det er tatt forbehold om ”ikke til ordre”, jf. § 292 annet ledd.⁷¹ Et konnossement er derfor et ordredokument og dermed et negotiabelt dokument dersom det ikke avkreftes med en rectaklausul, for eksempel: ”ikke til ordre”.⁷²

Gjeldsbrevloven kapittel 2 gjelder omsetningsgjeldsbrev; omsettelige eller salgbare dokumenter betyr det samme som negotiable fordringer.⁷³ Ettersom et konnossement kan være et omsettelig/salgbart dokument jf. § 292 annet ledd, har sjøloven og gjeldsbrevloven mye til felles. Siden et konnossement betraktes som et omsetningspapir, bortsett fra at det er snakk om utlevering av lasten i stedet for et betalingsoppgjør, kan gjeldsbrevloven i forhold til konnossementer kunne komme analogisk til anvendelse og dermed supplere sjølovens regler.⁷⁴

Som nevnt tidligere har konnossementet en kvitteringsfunksjon i form av at det er et bevis for mottatt gods, i tillegg til at det inneholder et transportløfte, jf. § 292 første ledd nr. 1.⁷⁵

⁶⁸ NOU 2012:10 s. 24

⁶⁹ Solvang (2010) *NOTAT VEDRØRENDE RR OG ”NEGOTIABLE DOCUMENTS”*

⁷⁰ Solvang (2010) *NOTAT VEDRØRENDE RR OG ”NEGOTIABLE DOCUMENTS”*

⁷¹ Webster (2012) note 556

⁷² NOU 2012:10 s. 37

⁷³ Hagstrøm (2002) s. 888

⁷⁴ Selvig, note 38 og Solvang (2010) *NOTAT VEDRØRENDE RR OG ”NEGOTIABLE DOCUMENTS”*

⁷⁵ Falkanger (2010) s. 252

Dersom man skal få lasten utlevert av transportøren så må man fremvise konnossementet, i tillegg må man fremstå som legitimert (berettiget) som mottaker av konnossementet.⁷⁶ Dette betyr at konnossementet er et presentasjons- eller innløsningspapir; den som vil kreve varen utlevert må legitimere seg ved å tilbakelevere konnossementet som etter sin tekst utpeker ham som rett mottaker, jfr. § 292 første ledd nr. 2 jfr. §§ 302 og 304.⁷⁷ Dette kan også omtales som et varerepresentativ da konnossementet er en ”nøkkel til lasten”⁷⁸. Derfor er konnossementet også et **legitimasjonspapir**; det er kun den som fremtrer som rett innehaver etter konnossementet som er legitimert som rett vedkommende av lasten, enten det gjelder omsetning/videresalg eller utlevering av lasten på bestemmelsesstedet jf. § 302.

Det kan hende at man ved et kjøp av et konnossement ikke kjøper dette fra den rette eier, konnossementet kan være stjålet og man kan risikere å kjøpe et konnossement av en som har fått urettmessig tilgang på konnossementet.⁷⁹ I tillegg kan selgerens kreditor ha tatt beslag i konnossementet.⁸⁰ I sjøloven ønsker man å beskytte den godtroende erverver av et ordre- eller ihendehaverkonnossement ved at vedkommende ikke plikter å levere det tilbake til den det har kommet bort fra, jf. § 306 annet ledd. Man kan derfor erverve et konnossement uten å risikere at rette eier tar det tilbake, for eksempel om det skulle vært stjålet fra denne.⁸¹ Tilsvarende bestemmelse om ekstinksjon i god tro finnes i gjeldsbrevloven § 14.

Vilkårene for godtroerverv etter gjeldsbrevloven § 14 er at overdragelsesavtalen mellom legitimasjonshaveren og erververener gyldig.⁸² Legitimasjonshaveren er altså avhenderen og må være legitimert etter gjeldsbrevloven § 13. Skal man få lasten utlevert må man

⁷⁶ Falkanger (2010) s. 248

⁷⁷ Selvig (1975) s. 47 og 48

⁷⁸ Se til dette og det følgende Solvang (2010) NOTAT VEDRØRENDE RR OG ”NEGOTIABLE DOCUMENTS”

⁷⁹ NOU 2012:10 s. 39

⁸⁰ Falkanger (2010) s. 249

⁸¹ NOU 2012:10 s. 39

⁸² Selvig, note 47

fremstå som berettiget (legitimert) som mottaker på grunnlag av konnossementet, jf. sjøloven § 292 første ledd nr. 2, det er kun den som er legitimert etter sjøloven § 302 som kan kreve utlevering etter § 304. For omsetningsgjeldsbrev, i dette tilfellet et konnossement, er legitimasjon knyttet til besittelsen av dokumentet, jf. gjeldsbrevloven § 13.⁸³ Det er altså tilstrekkelig at mottakeren har konnossementet i hende for å fremstå som berettiget etter sjøloven § 302. I tillegg må erververen etter gjeldsbrevloven § 14 få overlevert omsetningsgjeldsbrevet, konnossementet her, slik at det er i hans besittelse. Han må også være i god tro på overleveringstidspunktet, det vil si at han hverken forstod eller burde ha forstått at legitimasjonshaveren manglet rett til å disponere over gjeldsbrevet (konnossementet).⁸⁴

Det finnes unntak fra utgangspunktet over, om at en erverver ikke får bedre rett enn det avhenderen selv hadde. Etter gjeldsbrevloven § 14 kan en legitimasjonshaver selge et omsetningsgjeldsbrev (konnossement) til en person X selv om legitimasjonshaveren ikke skulle være den opprinnelige eieren av konnossementet forutsatt at X er i god tro. Etter gjeldsbrevloven § 14 vinner X dermed rett over den egentlige eieren av konnossementet.⁸⁵ X får dermed lov å beholde konnossementet selv om han ikke var rette eier, han får større rett enn avhenderen ettersom avhenderen ikke var rette eier og ikke i lovlig besittelse av konnossementet.

4.2 "Omsatte" konnossementer etter lovforslaget

Etter lovforslagets § 322 jf. § 347 i kapittel 14, vil diverse regler om transportørens erstatningsansvar i kapittel 13 komme til anvendelse dersom "kapittel 13 gjelder tvingende i forhold til mottaker eller andre"⁸⁶. Et eksempel på når kapittel 13 vil være tvingende i forhold til mottaker eller annen tredjeperson, er typisk når et konnossement er omsatt til en av disse

⁸³ Selvig, note 44

⁸⁴ Selvig, note 47

⁸⁵ Store norske leksikon "godtroerverv"

⁸⁶ NOU 2012:10 s. 155

og de ikke er part i et certeparti, jf. forslaget § 253 som vedtar at kapittel 13 får anvendelse når certeparti ikke er inngått.⁸⁷ Også når de opplistede personene i § 254 i forslaget kan gjøre krav gjeldende etter kapittel 13, skyldes det ofte at et konnossement er ”omsatt” til vedkommende.⁸⁸

Ovenfor er omsatte konnossementer og deres betydning etter någjeldende sjølov behandlet. I det følgende skal det forklares hva et omsatt konnossement betyr etter Rotterdamreglene og lovforslaget. Spørsmålet er om de vil få de samme virkningene.

I boken ”Bills of lading” står følgende beskrevet om negotiable konnossementer i engelsk rett:

”A bill of lading that is negotiable” is not a negotiable instrument in the true sense. Its essence is that its transfer by indorsement and delivery operates to transfer the symbolic possession of the goods, and the carrier is entitled to deliver to the party to whom the bill of lading as been so transferred. So

Det betyr at konnossementet kan brukes til å overføre rettigheter, men ikke på en slik måte at mottakeren får bedre rett enn avhenderen, slik det er etter norsk rett. Det at konnossementet kan brukes til å overføre rettigheter, vil det være et problem etter norsk rett? I norsk rett er et konnossement negotiabelt (omsettelig), med mindre det er tatt forbehold om ”ikke til ordre” jfr. § 292 annet ledd. I engelsk rett er situasjonen den motsatte; konnossementet må uttrykkelig påføres ”to order” for at det skal være negotiabelt, dvs. at det kan overføres rettigheter etter det.⁸⁹

Såkalte ”straight bills of lading”; er et konnossement som inneholder mottakerens navn men er ikke påført ”til ordre”.⁹⁰ Etter norsk rett vil et slikt konnossement med navngitt mottaker

⁸⁷ NOU 2012:10 s. 25 og 56

⁸⁸ NOU 2012:10 s. 56

⁸⁹ Aikens (2006) s. 19

⁹⁰ Aikens (2006) s. 20

kunne videreomsettes, med mindre det var påført ”ikke til ordre”, jf. sjøloven § 292 annet ledd.⁹¹ Et konnossement som inneholder en ”ikke til ordre” klausul kalles for et rektadokument.⁹² Straight bills of ladings vil derfor ikke være negotiable konnossementer etter som negotiabele konnossement etter engelsk, i motsetning til norsk rett, skal inneholde ordene ”til ordre”.

Dette kan dette bli problematisk. Transport av gods til sjøs foregår på tvers av landegrenser og når man på denne måten opererer med forskjellige måter å merke et negotiabelt konnossement på, kan det oppstå tvil om et konnossement skal kunne overføre rettigheter eller ikke. Sjølovkomiteen har ved lovforslaget endret på dette; etter utkastet foreslås det nå at et innløsningsdokument (straight bills of lading) med navngitt mottaker ikke skal være et negotiabelt dokument.⁹³ Et negotiabelt dokument skal nå være ledsaget med ”til ordre” eller ”negotiabelt” jf. utkastet § 251 nr. 15.

I Rotterdamreglene artikkel 1 nr.14 defineres et transportdokument som følger:

“Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

Rotterdamreglene bruker ikke ”bill of lading” (konnossement), men definisjonen er lik den vi har i någjeldende sjølov § 292 første ledd nr. 1.

I rotterdamreglene artikkel 1 nr. 15 defineres et negotiabelt transportdokument slik:

⁹¹ NOU 2012:10 s. 52

⁹² Solvang (2010) *NOTAT VEDRØRENDE RR OG ”NEGOTIABLE DOCUMENTS”*

⁹³ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 52

“Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”.

Rotterdamreglene art. 1 nr. 15 definerer et negotiabelt transportdokument som ved egnet betegnelse angis for å være et ihendehaver- eller ordredokument, definisjonen samsvarer stort sett med definisjonen av konnossement i sjøloven § 292 første ledd nr. 2 og annet ledd.⁹⁴ Men for at et dokument skal regnes som negotiabelt etter Rotterdamreglene, kreves det i motsetning til sjøloven, en uttrykkelig ordreklausul..⁹⁵ Denne løsningen samsvarer med engelsk rett.⁹⁶ Eksempel på en uttrykkelig ordreklausul er: ”to order” eller til en bestemt person og dennes ordre: ”to NN or order”.

Sjølovkomiteen uttaler at det derfor at det kan være grunn til å endre gjeldende rett.⁹⁷

Etter de følgende definisjoner i Rotterdamreglene vil et konnossement være et transportdokument etter art. 1 nr. 14 og et ordredokument et negotiabelt konnossement etter art 1 nr. 15.⁹⁸ Rotterdamreglene følger med dette opp den løsningen som er vanlig internasjonalt.⁹⁹

UNCITRAL bruker ”transferable” for å forklare at et ordredokument etter Rotterdamreglene er definert som et negotiabelt dokument. Med dette forstås at det er et dokument som er overførbart i den forstand at man kan overdra rettighetene etter dokumentet ved at dokumentet overføres.¹⁰⁰ Man overfører rettighetene som følger av konnossementet ved å overføre dokumentet. Det betyr at dersom man selger et konnossement selger man også rettig-

⁹⁴ NOU 2012:10 s. 52

⁹⁵ NOU 2012:10 s. 37

⁹⁶ Aikens (2006) s. 19

⁹⁷ NOU 2012:10 s. 37

⁹⁸ NOU 2012:10 s. 38

⁹⁹ NOU 2012:10 s. 37

¹⁰⁰ NOU 2012:10 s. 38

hetene etter det, for eksempel rettighetene til varen. Dette samsvarer med sjøloven jf. § 292 første ledd nr. 1, § 302 og 304.

Men dette vil ikke nødvendigvis bety at den som får rettigheter etter dokumentet får bedre rett enn avhenderen slik situasjonen er etter sjøloven § 306 og gjeldsbrevloven § 14.¹⁰¹ Om man skal ha en slik ekstinksjonsregel overlatt til nasjonal rett å vurdere. I engelsk rett har man ikke en slik ekstinksjonsregel, og sjølovkomiteen mener at konnossementer ikke lenger bør tillegges noen typiske negotiabilitetsvirkninger etter norsk rett.¹⁰² Komiteen mener det er minst forvirrende å holde seg til Rotterdamreglernes ordbruk, selv om dette medfører at ingen av Rotterdamreglernes negotiable dokumenter lenger skal ha noen klassiske negotiabilitetsvirkninger etter norsk rett.¹⁰³ Derfor er et negotiabelt dokument etter Rotterdamreglene kun overførbart ved at rettighetene etter dokumentet kan overdras ved at dokumentet overdras.

Dersom Norge også føyer seg til den internasjonale praksis om påføring av uttrykkelig ordreklauseul ved å vedta Rotterdamreglene, vil man unngå problemer ved at det utstedes konnossementer påført mottaker, men uten ”to order”.¹⁰⁴ I sjøretten skjer transporten ofte på tvers av landegrenser og det vil være fordelaktig og operere med et likt system, dette fører til forutberegnelighet og rettsenhet.

¹⁰¹ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 38

¹⁰² NOU 2012:10 s. 39

¹⁰³ NOU 2012:10 s. 38

¹⁰⁴ Webster (2012) note 556

5 Preseptoriske og deklarasjonelle virkeområder ved transportens ulike faser

Hvilke preseptoriske og hvilke deklarasjonelle regler gjelder ved transport til sjøs? Drøftelsen videre omfatter temaet behandlet under henholdsvis sjøloven og dens utfyllende regler og ved alminnelige kontrakter.

5.1 Preseptoriske virkeområder – sjøloven

5.1.1 Rettigheter og plikter i transportens ulike faser, kapittel 13

Det er en forutsetning i den videre drøftelse at det er norsk rett som får anvendelse, jf. sjøloven § 252.

Avtale om stykkgodsbefordring under et konnossement kan innebære en rekke plikter.¹⁰⁵

Transport av gods til sjøs innebærer en prosess i flere stadier. Prosessen kan grovt sett deles opp i tre. For det første skal vareeieren (senderen) sørge for levering av godset på rett tid til rett sted, jf. § 255.¹⁰⁶ På samme tidspunkt skal transportøren stå klar til å motta godset, jf. § 262. For det andre skal transportøren transportere godset fra et sted til et annet, med de plikter og omsorgsplikter det innebærer underveis, jf. § 262. For det tredje skal transportøren utlevere godset på bestemmelsesstedet mens varesiden skal motta godset og betale frakt, §§ 262, 260.

Sjøloven kapittel 13 inneholder en del preseptoriske bestemmelser til beskyttelse av varesiden, jf. hovedregelen i § 254 første ledd.¹⁰⁷ Det følger av denne bestemmelsen at ”be-

¹⁰⁵ Falkanger (2010) s. 244

¹⁰⁶ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 245

¹⁰⁷ Falkanger (2010) s. 292

stemmelse i transportavtale eller transportdokument er ugyldig for så vidt den avviker fra reglene i dette kapittel...” Man ønsker med dette å gi en minimumsbeskyttelse til fordel for varesiden.¹⁰⁸ På varesiden har man mottaker eller sender som kan være en ikke-profesjonell part og som kan ha behov for ekstra beskyttelse i form av tvingende lovregulering.

Enkelte bestemmelser i kapittel 13 er derimot ikke preseptoriske, dette gjelder §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273, jf. § 254 annet ledd første punkt. Mer om dette nedenfor.

For øvrig er reglene i kapitlet preseptoriske. Verdt å merke seg er at reglene om transportørens erstatningsansvar er preseptoriske, de kan altså ikke fravikes ved transportavtale eller transportdokument. Transportøren kan hvis ønskelig, påta seg større og ansvar og mer vidtgående forpliktelser enn det som følger av sjølovens kapittel 13, jf. sjøloven § 254 annet ledd annet punktum.

5.1.2 Preseptoriske virkeområder, forholdet mellom kapittel 13 og 14

Som nevnt følger det av sjølovens § 253 første ledd første punktum at kapittel 13 ikke gjelder certepartier ved hel- eller delbefraktning av skip. Er et konnossement utstedt for lasten mellom certepartibortfrakteren og certepartibefrakteren vil kapittel 14 om befraktning av skip få anvendelse, da kapittel 14 i utgangspunktet regulerer forholdet mellom disse.¹⁰⁹ Det er først når et konnossement blir omsatt eller i utgangspunktet gjelder mellom andre personer enn certepartipartene at § 253 første ledd annet punktum jf. § 292 tredje ledd jf. § 325 annet ledd annet punktum at §§ 274 til 290 jf. § 254 i kapittel 13 kan få preseptorisk anvendelse.

¹⁰⁸ Falkanger (2010) s. 292

¹⁰⁹ Se til dette og det følgende Webster (2012) note 438

Når kapittel 13 allikevel får anvendelse når et trampkonnossement er utstedt i forbindelse med et certeparti, er det som oftest fordi trampkonnossementet er omsatt.¹¹⁰ Et konnossement kan omsettes/overdras, dette følger av § 292 annet ledd ved at det er utstedt til en bestemt person eller ordre, eller til ihendehaveren. Et konnossement regnes som et ordre konnossement med mindre det inneholder teksten ”ikke til ordre”, jf. § 292 annet ledd. Dersom et trampkonnossement er omsatt, ved at lasten på et skip for eksempel er solgt, vil konnossementet bestemme vilkårene for transporten mellom transportøren og annen innehaver av konnossementet enn senderen, jf. § 292 tredje ledd. Det følger da av § 253 første ledd annet punktum, jf. § 325 i.f at enkelte bestemmelser i kapittel 13 får anvendelse.

Vilkåret for at kapittel 13 skal komme til anvendelse når et konnossement er utstedt i henhold til et certeparti, er at konnossementet ”bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet” jf. § 253 første ledd annet punktum.¹¹¹ Dette kan være tilfelle enten når et konnossement er omsatt som nevnt over, men også når et trampkonnossement allerede i utgangspunktet bestemmer rettsforholdet mellom andre personer enn dem som er bundet av et certeparti. For eksempel dersom et trampkonnossement er levert direkte fra bortfrakter og direkte til en avskiper som ikke er part i et certeparti. Kapittel 13 kommer derfor til anvendelse. Hadde trampkonnossementet blitt levert direkte til befrakter/sender ville forholdet blitt regulert av kapittel 14.

Kapittel 13 er i hovedsak preseptorisk, jf. § 254 første ledd. Det er visse bestemmelser som ikke er preseptoriske, men viktigst her er for eksempel at reglene om transportørens erstatningsansvar (§ 274 flg.) er preseptoriske ettersom de ikke er nevnt i unntaket i § 254 annet ledd. Det betyr at kapittel 13 vil gjelde tvingende i forholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet når et konnossement er utstedt i henhold til et certeparti og dette bestemmer rettsforholdene mellom dem, jf. §§ 253, 292, 325. Hovedformålet med

¹¹⁰ NOU 2012:10 s. 25

¹¹¹ Se til dette og i det følgende Webster (2012) note 438

Haag- og Haag-Visbyreglene som er inkorporert i sjøloven, er å gi vareeierne en minimumsbeskyttelse, reglene er derfor preseptoriske til fordel for varesiden.¹¹²

Dersom certepartibortfrakteren utsteder et konnossement for lasten til certepartibefrakteren og certepartibefrakteren overdrar rettighetene til varene under konnossementet, for eksempel ved å selge konnossementet (og dermed varene) til en tredjeperson, vil reglene i kapittel 13 derfor få anvendelse.¹¹³ Dette gjelder kun når konnossementet utstedes til en som ikke er certepartibefrakter, dvs. utenforstående tredjepart for eksempel en reder som ikke er part i certepartiet. Denne tredjeparten som da blir innehaver av konnossementet, må derfor være en annen innehaver enn senderen av godset, dvs. en annen enn den som inngår avtale om befraktning av gods til sjøs med transportøren (bortfrakteren) jf. § 292 tredje ledd jf. § 251.

Ett eksempel, X befrakter et skip for å hente varer han har kjøpt. Bortfrakteren utsteder konnossement til X, mellom disse partene gjelder kapittel 14.¹¹⁴ Men dersom befrakter X selger lasten til utenforstående Y ved at han overdrar konnossementet til Y, vil kapittel 13 komme til anvendelse fordi Y ikke er part i certepartiet. Dette følger som sagt av § 253 første ledd annet punktum jf. § 325. Det er også presisert i § 347 annet ledd annet punktum og § 383 annet ledd annet punktum som henviser til § 325. I disse tilfellene får §§ 274 til 290 jf. § 254 i kapittel 13 preseptorisk anvendelse jf. § 325 i.f. §§ 274 til 289 i sjøloven regulerer transportørens erstatningsansvar ved lasteskader, forsinkelse osv. § 290 slår fast at senderen av gods ikke er ansvarlig for tap, når senderen eller noen denne svarer for ikke kan bebreides for tapet.

I tillegg til at § 253 jf. §§ 292, 325 kan gi kapittel 13 preseptorisk anvendelse ved certepartibefraktning, er det også andre bestemmelser i kapittel 14 som kan gi stykkgoodsreglene preseptorisk anvendelse. Sjøloven § 322 annet ledd jf. § 347 gir §§ 274 til 285 og 287 til

¹¹² Falkanger (2010) s. 292

¹¹³ Webster (2012) note 438

¹¹⁴ NOU 2012:10 s. 25

289 i kapittel 13 preseptorisk anvendelse. Det følger av § 322 at ved reisebefraktning i Norge og i nordisk fart så kan § 347 ikke fravikes til skade for **avlaster, reisebefrakter** eller **mottaker**. Denne regelen gjelder selv om det ikke er utstedt konnossement, gjøres krav gjeldende under et konnossement er også § 325 anvendelig.¹¹⁵

Avlaster er den som leverer lasten til skipet, jf. § 321. Mottaker er den som mottar lasten på utleveringsstedet og reisebefrakter er kontraktsmotparten til reisebortfrakteren, det vil si den som får last fraktet fra et sted til et annet etter avtale med reisebortfrakteren, jf. § 321. Når § 347 ikke kan fravikes til skade i forhold til disse partene, betyr det at §§ 274 til 285 og 287 og 289 i kapittel 13 som § 347 henviser til, er preseptoriske. Det er altså ingenting som hindrer avtaler som setter reisebefrakter, mottaker eller avlaster i en bedre rettsstilling enn det som følger av loven. Det bestemmelsen fastsetter er at reglene om transportørens erstatningsansvar ved lasteskader og forsinkelser ikke kan fravikes **til skade** for reisebefrakter, mottaker og avlaster i norsk og nordisk fart.

Siden § 322 annet ledd jf. § 347 kun gir preseptoriske regler anvendelse i norsk og nordisk fart vil i utgangspunktet et reisecerteparti med last fra Norge til England ikke være underlagt noen preseptoriske regler i sjøloven.¹¹⁶ Men det følger av § 322 tredje ledd at i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd kan bestemmelsene i § 338 ikke fravikes til skade for avlaster. Etter § 338 kan avlasteren forlange konnossement av bortfrakteren når godset er lastet (ombordkonnossement). Avlasteren er den som leverer godset til skipet for lasting jf. § 321. Hvem som betegnes som avlaster kan variere. Når en kjøpsavtale inngås må det treffes avtale om hvem som skal transportere et vareparti fra et sted til et annet, i kjøpsavtalen kan det inntas en FOB-klausul, det vil si free on board (fritt om bord).¹¹⁷ Dersom et større vareparti selges fra A til kjøper B og skal fraktes fra Oslo til England vil en FOB Oslo-klausul i kjøpsavtalen bety at selgeren skal sørge for at varen kommer om bord i et skip i

¹¹⁵ Falkanger (2010) s. 338

¹¹⁶ Falkanger (2010) s. 377

¹¹⁷ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 238

Oslo. B skal selv sørge for transporten til England og undertegner derfor et reisecerteparti med C som bortfrakter av varepartiet. I forhold til skipet blir selger A avlaster. Som avlaster kan i medhold av § 322 jf. § 338 forlange konnossement dersom vilkårene som drøftes nedenfor er oppfylt.

Det kan i stedet for en FOB-klausul inntas en CIF-klausul. CIF står for, ”cost insurance, freight” og betyr at selger A må som må sørge for transporten til England.¹¹⁸ Selger vil i dette tilfellet bli både være befrakter eller sender i tillegg til avlaster og kan dermed forlange utstedt et konnossement etter § 338.¹¹⁹

Riktignok følger det av § 322 tredje ledd at ett av kravene i § 252 første eller annet ledd må være oppfylt for at § 338 skal få preseptorisk anvendelse, som for eksempel at avtalt lastehavn ligger i en konvensjonsstat. I eksempelet over er Norge avtalt lastehavn, Norge er en konvensjonsstat, og vilkåret om at det må dreie seg om fart som nevnt i § 252 er dermed oppfylt, jf. § 252 annet ledd nr. 1. Det vil si fart som faller inn under kapittel 13’s geografiske virkeområde¹²⁰. Når avlasteren kan kreve ombordkonnossement etter § 338 i fart som nevnt i § 353 første og annet ledd, er denne retten preseptorisk jf. § 322 tredje ledd. Dersom selgeren har ordnet med transport, typisk ved et cif-salg, kan avlaster i tillegg være selger og befrakter.¹²¹

Dette ombordkonnossementet kan bli bestemmende for rettsforholdet mellom konnossementsinnehaver (avlaster) og bortfrakter jf. § 325 første ledd første punktum. Da vil konnossementet bli underlagt tvingende regler i kapittel 13, jf. § 253 første ledd annet punktum jf. § 325 annet ledd annet punktum.

¹¹⁸ Falkanger (2010) s. 239

¹¹⁹ Falkanger (2010) s. 233

¹²⁰ Se til dette og det følgende NOU 1993:36 s. 60

¹²¹ Falkanger (2010) s. 233

Sjøloven kapittel 14 utvider med dette kapittel 13's preseptoriske anvendelsesområde.¹²² En eventuell avtale i strid med de preseptoriske reglene om laste- og forsinkelsesansvar i kapittel 13, vil bli satt til side. Men det er kun den delen av avtalen som strider mot disse preseptoriske regler som vil bli satt til side, resten av avtalen kan være gyldig.¹²³

Men også en mottaker som ikke er reisebefrakter kan påberope seg de preseptoriske stykk-godsreglene ved reisebefraktning **uten at et konnossement er utstedt**.¹²⁴ Dette kan skje etter § 347 annet ledd første punktum (reisebefraktning) og § 383 annet ledd første punktum (tidsbefraktning). For reisebefraktning gjelder disse reglene preseptorisk i norsk og nordisk fart jf. § 322. § 322 og § 347 kommer jeg tilbake til i punkt 7.1.

5.1.2.1 Kapittel 13 eller kapittel 14?

I noen tilfeller kan det oppstå tvil angående hvilket kapittel som skal anvendes. Det kan noen ganger være uklart om avtalen som er inngått er en stykkgoodsavtale eller en avtale om hel- eller delbefraktning av skip.¹²⁵ Dette problemet kan oppstå både etter någjeldende sjølov og etter det nye lovforslaget.¹²⁶ Denne sontringen er viktig ettersom kapittel 13 inneholder flere preseptoriske bestemmelser.¹²⁷

Ved et FOB-kjøp får en kjøper av gods en transportør til å hente godset hos selgeren, og det inngås en fraktavtale dem imellom.¹²⁸ Kjøper blir dermed sender/befrakter. Selgeren leverer varene til transport og blir avlaster etter sjøloven § 251. Dersom det utstedes konnosse-

¹²² Falkanger (2012) s. 377

¹²³ Webster (2012) note 441

¹²⁴ NOU 2012:10 s. 25

¹²⁵ Webster (2012) note 438

¹²⁶ NOU 2012:10 s. 55

¹²⁷ Falkanger (2010) s. 293

¹²⁸ Se til dette og det følgende Webster (2012) note 438

ment mellom avlaster/selger og transportøren, vil konnossementet bestemme rettsforholdet mellom transportøren og avlasteren/selgeren (jf. sjøloven § 253 første ledd annet punktum) og kapittel 13 vil derfor komme til anvendelse. Avlasteren kan deretter levere konnossementet til kjøperen, det vil si senderen/befrakteren etter kontrakten med transportøren. Spørsmålet er da om certepartiet blir avgjørende for rettsforholdet mellom partene slik at kapittel 14 kommer til anvendelse, eller om reglene i kapittel 13 skal gjelde ettersom konnossementet er ”omsatt”. Webster uttaler at ”selv om den siste løsningen gir det ryddigste resultatet, taler ordlyden for den motsatte løsningen”¹²⁹.

Hvis det er certeparti som regulerer vilkårene for transporten mellom FOB-kjøperen/befrakteren, vil reglene i kapittel 14 komme til anvendelse, jf. § 253 første ledd første punktum. Konnossementet vil ikke bestemme rettsforholdet mellom disse i nevnte situasjon dersom vilkårene for transporten er regulert i certepartiet, jf. § 253 første ledd annet punktum. Da vil det være certepartiets klausuler som regulerer rettsforholdet og § 253 første ledd annet punktum vil ikke få anvendelse. Problemet er at konnossementet (som bestemmer rettsforholdet mellom avlaster/selger og transportør) blir overdratt fra avlaster/selger til FOB-kjøper som er sender/befrakter under transportkontrakten med transportøren/befrakteren. Avlaster/selger er ikke en del av et eventuelt certeparti mellom sender/befrakter og transportør/bortfrakter. Men avlaster/selger overdrar konnossementet til kjøperen som igjen er en del av certepartiet i henhold til transportør/bortfrakter.

I første omgang er innehaveren av konnossementet avlasteren/selgeren og vilkåret om at ”konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet” er oppfylt, jf. § 253 første ledd annet punktum. Kravet er jo at innehaveren av konnossementet må være en annen enn senderen jf. § 292 tredje ledd. Dette er derfor i tråd med lovens ordlyd og kapittel 13 vil komme til anvendelse.

¹²⁹ Webster (2012) note 438

Innehaveren av konnossementet i siste omgang, er senderen/befrakteren og er dermed ikke ”en annen innehaver av konnossementet enn senderen” som er kravet i § 292 tredje ledd jf. § 253 første ledd annet punktum. Derfor taler ordlyden for at kapittel 14 bør komme til anvendelse.

Dersom det er tvil om det er gjort en avtale om transport av stykkgoods eller en avtale om befraktning av skip dette må man se på realiteten bak transportavtalen.¹³⁰ Man må da stille spørsmålet om partene har hatt skipet og skipskapasiteten for øynene, dvs. om transportørens oppgave er å stille hele eller del av et skip til disposisjon for en befrakter, eller om det er selve godset som er det sentrale, dvs. at transportavtalen går ut på å transportere en definert mengde gods.¹³¹ Transportdokumentene som er brukt kan også gi veiledning.¹³² Dersom det er brukt annet transportdokument¹³³ enn konnossement vil ikke unntaket i § 253 første ledd annet punktum komme til anvendelse. Certepartiets bestemmelser vil da bli avgjørende ettersom unntaket i kapittel 13 § 253 første ledd annet punktum, som gir kapittel 13 anvendelse på certepartiforhold, kun gjelder konnossementer.

5.2 Deklaratoriske virkeområder – sjøloven

5.2.1 Kapittel 13

Kapittel 13 i sjøloven har et bredt preseptorisk virkeområde, jf. § 254 første ledd. Men visse bestemmelser er deklaratoriske, det vil si at lovbestemmelsene kan fravikes ved avtale. Dette gjelder §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273 jf. § 254 annet ledd. Som sjølovkomiteen uttaler i forarbeidene til någjeldende sjølov: ”Det dreier seg her om bestemmelser som ikke

¹³⁰ Webster (2012) note 438

¹³¹ Webster (2012) note 438 og Grönfors (1982) s. 24

¹³² Se til dette og det følgende Webster (2012) note 438

¹³³ Som for eksempel sjøfraktbrev jfr. sjøloven § 308

omfattes av de konvensjonsfaste ansvarssystemene, i hovedsak bestemmelser om praktiske forhold ved gjennomføringen av transporten og om rent kontraktsbruddansvar.”¹³⁴

§ 255 regulerer ”avlasterens levering av godset”. Ettersom bestemmelsen er deklarasjonsmessig står avlasteren og transportøren fritt til å avtale tidspunkt og sted for levering av godset. Senderen kan også velge om han vil opplyse transportøren om godset som skal transporteres trenger ”særlig omhu”, jf. § 258. Unnlater senderen å gi transportøren informasjon om at godset bør behandles med varsomhet, kan han ikke forlange slik behandling av det.¹³⁵ Da må transportøren kunne anta at godset skal behandles på vanlig vis. Han kan derfor ikke bli ansvarlig hvis det oppstår skade.

I tillegg til dette er reguleringen av senderens og transportørens kontraktsbrudd m. m. deklarasjonsmessige.

5.2.2 Kapittel 14

Kapittel 14 om hel- eller delbefraktning av skip inneholder mer deklarasjonsmessig (fravikelig) lovgivning enn kapittel 13 og stykkgoodsreglene. Utgangspunktet i kapittel 14 er avtalefrihet jf. § 322 første ledd. Det følger av denne bestemmelsen at reglene i kapittel 14 ikke gjelder dersom ”annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.” Handelsbruk eller annen sedvane er ikke like aktuelt i dag som tidligere på grunn av globaliseringen av det internasjonale havnenettverk og fordi sjøloven er modernisert og forsøkt bragt i samsvar med certepartipraksis.¹³⁶

¹³⁴ NOU 1993:36 s. 23

¹³⁵ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 273 og 274

¹³⁶ Solvang (2011) note 630

Ved reisebefraktning (og tidsbefraktning) har man som regel faste former å forholde seg til da, da avtalen som regel går frem av certepartiet.¹³⁷ Ved avslutning av fraktavtalen er det som regel få punkter det forhandles om, som for eksempel last, frakt laste- og lossehavn osv. De resterende punkter er som regel fastsatt i certepartiet. Dette reduserer betydningen av de deklarasjoniske bestemmelsene i sjøloven. Men noe betydning vil disse bestemmelsene naturligvis ha dersom partene skulle ha glemt noe, eller hatt dårlig tid ved kontraktinngåelsen slik at betingelsene ikke er tydelig utformet. Da vil den deklarasjoniske lovgivningen ha betydning i form av at den trer inn som hjelp ved utfylling av avtalen.

Dette utgangspunktet gjelder derimot ikke når konnossement er utstedt i henhold til et certeparti og konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportør og annen inneha- ver av konnossementet enn befrakteren, jf. § 253 første ledd annet punktum jf. § 292 tredje ledd jf. § 325 annet ledd annet punktum. Typisk ved at et konnossement blir omsatt eller allerede gjelder mellom andre parter enn de som er bundet av certepartiet.¹³⁸ Da reguleres bortfrakters ansvar og rettigheter overfor tredjeperson av preseptoriske regler i §§ 274 til 290 jf. § 254 i kapittel 13 angående laste- og forsinkelsesansvar.

5.3 Preseptoriske og deklarasjoniske virkeområder i kontraktsforhold

I certepartibefraktning er kontraktsfrihet det dominerende prinsipp.¹³⁹ Spørsmålet er hvor langt denne friheten strekker seg.

Både ved reise- og tidsbefraktning er standard certepartier mye brukt.¹⁴⁰ Eksempler på slike certepartier er Gencon og Balttime, Shellvoy, Shelltime osv. Dette er kodenavn som gir en

¹³⁷ Se til dette og det følgende *Godsbefordring til sjøs* (1952) s. 37

¹³⁸ Webster (2012) note 438

¹³⁹ Falkanger (2010) s.339

indikasjon på hva slags bruk kontrakten er ment for. Gencon er for eksempel ment for ”general cargo”. Standard certepartier blir i dag hovedsakelig utarbeidet både av befraktersiden og bortfraktersiden. Men noen av standardkontraktene er fortsatt ganske ensidig utformet av redersiden (bortfraktersiden). Gencon er et eksempel på det. Men noen bærer også preg av å være utformet av befraktersiden. Det er ikke alltid standardteksten passer fullt og helt med det partene ønsker å fastsette i avtalen. Partene kan derfor endre teksten ved rettelsler eller ved tillegg i teksten, dette kalles for ”riders”. Det kan også påføres endringer i ettertid, dette gjøres ved en tilleggsavtale også kalt ”addendum”.

Mellom befrakteren og bortfrakteren er det befraktningsavtalens vilkår som gjelder med mindre vilkårene strider mot preceptorisk lov.¹⁴¹ Loven skal bare anvendes dersom annet ikke er avtalt, dersom det er ”hull” i kontrakten eller dersom annet ikke følger av sedvane.¹⁴² Det kan følge direkte eller indirekte av certepartiet at partene har blitt enige om noe annet eller at kutymen skal være en del av kontrakten. Da går avtalen foran loven

Også ved reise- og tidscertepartier blir det utstedt konnossementer for lasten om bord.¹⁴³

I certepartiforhold er avtaleklausulene som regel inntatt i certepartiet.¹⁴⁴ Derfor er et konnossement mellom befrakter og bortfrakter som hovedregel ikke et transportdokument, men en kvittering. Bortfrakteren gir en kvittering i form av at han bekrefter hva slags last som er mottatt på et visst sted til en bestemt tid. Konnossementet er derfor viktig nok i dette henseende.

¹⁴⁰ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 339

¹⁴¹ NOU 1993:36 s. 61

¹⁴² Se til dette og det følgende *Godsbefordring til sjøs* (1952) s. 37

¹⁴³ Falkanger (2012) s. 379

¹⁴⁴ Falkanger (2012) s. 380 og i det følgende

Men når et trampkonnossement blir omsatt, typisk ved at det blir overdratt til en tredjeperson, får det enda større betydning.¹⁴⁵ Da vil trampkonnossementet være underlagt enkelte regler i kapittel 13, dersom trampkonnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren jf. 253 første ledd annet punktum, § 292, 325. Dersom konnossementet ikke bestemmer rettsforholdene mellom transportør og innehaver, vil ikke de tvingende reglene få anvendelse. Partene vil dermed stå fritt til å avtale

Preseptoriske og deklatoriske regler ved transportansvar kan variere fra land til land.¹⁴⁶

Hvilken kontraktsform som benyttes kan være avgjørende.¹⁴⁷ Etter engelsk rett har en transportør som anses som en "common carrier", dvs. en som tilbyr allmennheten å utføre transport, et objektivt ansvar for godset. Også i Skandinavia var det strenge regler før sett fra transportørens side. I dag bygger skandinavisk rett på og transportøransvar på uaktsomhet hos transportøren eller noen han svarer for, jf. § 275 flg. Det er muligheter for å fiksere ansvaret i kontrakter, men kontraktsfriheten har blitt mer begrenset pga. domstolenes tolkninger, men mest av alt på grunn av preseptorisk lovgivning.

¹⁴⁵ Falkanger (2012) s. 381

¹⁴⁶ Falkanger (2010) s. 246

¹⁴⁷ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 246

6 En sammenlikning av anvendelsesområdene i kapittel 13 og 14

I det følgende skal det ses nærmere på §§ 253 og 254 slik de er etter någjeldende sjølov og slik de er etter lovforslaget. Spørsmålet er om forslaget om en implementering av Rotterdamreglene i sjøloven vil føre til at kapittel 13 får et utvidet anvendelsesområde. Dersom dette er tilfelle kan det medføre en endring i partenes rettslige stilling.

6.1 § 253 "certepartifart mv." – någjeldende sjølov

Sjøloven § 253 regulerer anvendelsesområdet i henhold til kapittel 13 og 14. Utgangspunktet er at kapittel 13 ikke gjelder for hel- eller delbefraktning av skip, jf. første ledd første punktum. Men det følger av bestemmelsens første ledd annet punktum at kapittel 13 likevel gjelder i certepartiforhold dersom et konnossement er "utstedt i henhold til certeparti" og "konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportør og innehaver av konnossementet". Med innehaveren av konnossementet menes "en annen innehaver av konnossementet enn senderen" jf. sjøloven § 292 tredje ledd. Det vil si en annen en "den som inngår avtale med en transportør om transport av stykk gods til sjøs" jf. sjøloven § 251. Dette betyr derfor at reglene i kapittel 13 ikke kommer til anvendelse mellom bortfrakter og befrakter i et certeparti, jf. § 251 første ledd. Dette gjelder selv om det er utstedt konnossement disse partene imellom.¹⁴⁸ Mellom disse gjelder reglene i kapittel 14 om befraktning.

Konnossementet bestemmer for eksempel rettsforholdet mellom transportør og innehaver av konnossement når et konnossement utstedes til en annen person enn befrakteren, for eksempel en avlaster, eller når et konnossement overdras fra en befrakter til en tredjemand.¹⁴⁹ I slike tilfeller vil derfor enkelte regler i kapittel 13 komme til anvendelse jf. § 325 annet ledd annet punktum. Denne bestemmelsen vil jeg komme tilbake til i punkt 6.5.1.

¹⁴⁸ Webster (2012) note 438

¹⁴⁹ NOU 1993:36 s. 22

I slike tilfeller er det viktig å påpeke at konnossementet i certepartibefrakterens hånd først og fremst er en kvittering.¹⁵⁰ Transportvilkårene bestemmes av certepartiet, mens konnossementet får en kvitteringsfunksjon ved at bortfrakteren erkjenner hva slags last han har mottatt (ombordkonnossement) på et visst sted til en angitt tid.

Konnossementet har naturlig nok også betydning ved utleveringen av lasten. Det følger av sjøloven § 325 annet ledd jf. § 304 at godset bare kan kreves utlevert ved at konnossementet fremvises.

Etter gjeldende sjølov kan også stykkgoodsreglene påberopes i noen tilfeller uten at et konnossement er utstedt.¹⁵¹ Det følger av sjøloven kapittel 14 §§ 347 og 383 om lasteskader og forsinket utlevering, at reglene i kapittel 13 §§ 274-285 og §§ 287-289 om transportørens erstatningsansvar kommer til anvendelse ved slike tilfeller. Dette vil jeg komme tilbake til.

6.2 § 253 ”certepartifart mv” - lovforslaget

Forslaget til § 253 ”certepartifart mv” lyder slik:

”1. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart.

2. Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument og de aktuelle partene ikke har inngått et certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip.”¹⁵²

¹⁵⁰ Se til dette og det følgende Falkanger (2010) s. 380

¹⁵¹ NOU 2012:10 s. 25

¹⁵² NOU 2012:10 s. 130

Komiteens forslag til ny § 253 gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 6, men er også basert på Haag-Visbyreglens artikkel 5 og Hamburgreglens artikkel 2. Bestemmelsen viderefører stort sett sjølovens § 253, men reglene som definerer anvendelsesområdene er foreslått samlet i kapittel 13 da dette gir et mer oversiktlig bilde.¹⁵³

Når Haag-reglene ble fremforhandlet på starten av 1920-tallet ble det bestemt at det skulle skilles mellom transport under certeparti og transport under konnossementer.¹⁵⁴ Dette ble videreført i Haag-Visbyreglene og Hamburgreglene. Og når UNCITRAL begynte sine forhandlinger, var det klart at "the charterparty exclusion"¹⁵⁵ skulle videreføres i Rotterdamreglene.

Som Sturley uttaler i en kommentar til Rotterdamreglene er begrunnelsen at partene i et certeparti vil være likestilte i en forhandlingsposisjon og at partene har en tilsvarende evne til å beskytte seg selv på markedet.¹⁵⁶ Partene i certepartier antas å kunne beskytte seg uten lovgivers hjelp, derfor er det ikke like viktig med preseptorisk lovgivning i kapittel 14 som i kapittel 13.¹⁵⁷

Grunnen til at stykkgoods og befraktning av skip ble behandlet i hvert sitt kapittel ved revisjon av sjøloven i 1994 var at det hadde skjedd betydelige forandringer i den skipsfartsstruktur som en gang var årsaken til utformingen av den tidligere sjølovens kapittel 5 om godsbefordring.¹⁵⁸ På linjefartsområdet hadde nye lastehåndteringsmetoder blitt utbredt, internasjonale konvensjoner om stykkgodstransport hadde vært revidert og ved befraktning

¹⁵³ NOU 2012:10 s. 55

¹⁵⁴ Se til dette og det følgende von Ziegler (2010) s. 47 og 48 (Tekst skrevet av Sturley), Haag-reglene art. 5

¹⁵⁵ Sturley (2010) s. 40

¹⁵⁶ von Ziegler (2009) s. 48 (Tekst skrevet av Sturley)

¹⁵⁷ NOU 2012:10 s. 55

¹⁵⁸ Se til dette og det følgende NOU 1993.36 s. 9 og 10

av skip hadde det skjedd adskillige endringer i kontraktspraksisen. Det klare skille som hadde blitt etablert mellom stykkgodsbefordring og befraktning av skip måtte bli avgjørende for oppbygningen av lovreguleringen.

Men implementeringen av denne ønskede videreføringen i Rotterdamreglene bød på vanskeligheter.¹⁵⁹ En økende grad av handelspraksis, flere transportører og flere vareiere gjorde situasjonen annerledes enn på 1920-tallet når Haag-reglene ble til. Denne økningen medførte et vidt spekter av kontrakter som hadde større likhet med tradisjonelle certepartier enn med konnossementer, men som ikke passet inn i noen av kategoriene. Men UNCITRAL bestemte seg for å videreføre "the charterparty exclusion"¹⁶⁰ med en kombinasjon av handels- og dokumentasjons tilnærminger.

Bestemmelsen skiller derfor mellom linjefart og ikke-linjefart, jf. forslaget § 251.¹⁶¹ Når et skip går i rute, omtales det ofte som linjefart, eller hvis skipet tar oppdrag, kalles det trampfart.¹⁶² Linjefart defineres som et skip som seiler i fast rute og etter en fast ruteplan som er offentlig tilgjengelig og som tilbys allmenheten.¹⁶³

Videre følger det av lovforslaget at ikke-linjefart er det motsatte og omfatter derfor de transportytelser som ikke omfattes av linjefart-definisjonen. Det var enighet i UNCITRAL om at trampfart regnes som ikke-linjefart.¹⁶⁴

Det følger av § 253 punkt nr.1 at kapittel 13 "får ikke anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart".¹⁶⁵ Nr.1 i forslaget viderefører sjø-

¹⁵⁹ Se til dette og det følgende von Ziegler (2009) s. 48 (Tekst skrevet av Sturley)

¹⁶⁰ Sturley (2010) s. 40

¹⁶¹ NOU 2012:10 s. 55

¹⁶² NOU 2012:10 s. 49

¹⁶³ NOU 2012:10 s. 50

¹⁶⁴ von Ziegler (2009) s. 49 (Tekst skrevet av Sturley)

¹⁶⁵ NOU 2012:10 s. 130

loven § 253 første ledd første punktum. I sjøloven § 253 først ledd første punktum slås det fast at kapittel 13 ikke gjelder certepartier for hel- eller delbefraktning av skip. Når det nye forslaget nevner både certepartier **og** andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip, kan dette virke noe merkelig. Poenget med dette resultatet har vært diskusjoner rundt andre avtaler enn certepartier; f.eks. dersom et linjeskip lider havari og må slepes slik at det blir en avtale om befraktning av skip i linjefart.¹⁶⁶ Under utarbeidelse av Rotterdamreglene var poenget å unnta slike tilfeller fra konvensjonens anvendelse.

Sturley m.fl. uttaler i en kommentar til Rotterdamreglene at "the traditional charterparty exclusion affects only the original contracting parties."¹⁶⁷ Det er altså bare de opprinnelige partene i et certeparti som er utelatt i Rotterdamreglene artikkel 6 og dermed i § 253 i lovforslaget. Det vil si at kapittel 13 ikke gjelder for certepartier eller andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i **linjefart**. Ved disse tilfellene er det kapittel 14 som får anvendelse. Denne bestemmelsen må ses i sammenheng med forslagets § 254 annet punkt da begge disse punktene regulerer virkeområdene for certepartipartene. Bestemmelsen lyder som følger: "Bestemmelsene i dette kapitlet får likevel ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som er unntatt etter § 253." § 253 nr. 1 gir ikke kapitlet anvendelse på certepartier og andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart. Når § 254 annet punkt presiserer at kapitlet ikke får anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som nevnt i § 253 er det for også å omfavne de tilfeller av certepartier eller avtaler om hel- eller delbefraktning som ikke går i linjefart som nevnt i § 253 nr. 1.

Etter § 253 nr. 2 slås det fast at kapittel 13 ikke får anvendelse på "transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument og de aktuelle partene ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip".¹⁶⁸ Det vil si at en

¹⁶⁶ Se til dette og det følgende Solvang (2010) *Kommentar til norsk oversettelse – form og innhold*.

¹⁶⁷ Sturley (2010) s. 43

¹⁶⁸ NOU 2012:10 s. 130

tredjemann som ikke er part i certepartiet kan gjøre krav gjeldende etter kapittel 13 som mottaker av et transportdokument.¹⁶⁹ § 254 første punktum i lovforslaget presiserer virkeområde for slike tredjemenn ved at den gir kapittel 13, uavhengig av § 253; ”anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og en mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen transportavtale som er unntatt i dette kapitlets anvendelsesområde”.

§ 253 nr. 2 gjør unntak for forhold som har likhet med linjetransport eller som ville ha vært dekket av Haag-Visbyreglene, som for eksempel transporter der det er et transportdokument, men hvor det ikke er inngått avtale om hel- eller delbefraktning av skip mellom partene.¹⁷⁰

Komiteen uttaler at ”når det gjelder linjefart er regelen at konvensjonen [Rotterdamreglene] og utkastet får anvendelse bortsett fra i (forholdet mellom partene i) avtaler om hel- eller delbefraktning av skip, enten de kalles certepartier eller ikke”.¹⁷¹ I likhet med sjøloven får stykkgoodsreglene ikke anvendelse mellom partene i et certeparti for hel- eller delbefraktning av skip, for disse gjelder kapittel 14.

6.3 § 254 ”spesielle parter” - lovforslaget

Lovforslaget lyder som følger:

”Bestemmelsene i dette kapitlet får, uten hensyn til § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og en mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen trans-

¹⁶⁹ NOU 2012:10 s. 55

¹⁷⁰ NOU 2012:10 s. 55

¹⁷¹ NOU 2012:10 s. 55

portavtale som er unntatt i dette kapitlets anvendelsesområde. Bestemmelsene i dette kapitlet får likevel ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som er unntatt etter § 253¹⁷²

§ 254 i lovforslaget om ”spesielle partsforhold” regulerer sammen med § 253, anvendelsesområdet til kapittel 13. Bestemmelsen viderefører artikkel 7 i Rotterdamreglene.¹⁷³ I likhet med artikkel 7 og någjeldende sjølov, gjelder kapittel 13 i forslaget, ikke mellom partene i et certeparti om hel- eller delbefraktning av skip verken i eller utenfor linjefart. Blir et konnossement utstedt fra en transportør til en tredjepart (som er en annen en befrakteren) vil både Haag, Haag-Visby og Hamburg-reglene regulere forholdet mellom disse.¹⁷⁴ Dette videreføres i Rotterdamreglene.

Første punkt i bestemmelsen regulerer tredjemenns adgang til å påberope seg kapittel 13. Det må være et ”rettsforhold” mellom transportøren og en mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver for at reglene i kapittel 13 skal kunne påberopes forutsatt at de ikke er opprinnelig part i et certeparti eller annen transportavtale.

Spørsmålet er hvem som kan ha et rettsforhold til transportøren. At det er et rettsforhold mellom partene, kan for eksempel være fordi et konnossement eller et annet transportdokument er utstedt og dette regulerer rettsforholdet mellom dem. En mottaker kan være en som har en rett fastsatt i en avtale til å få motta lasten på utleveringsstedet uavhengig av et transportdokument.

En rådighetshaver er i Rotterdamreglene definert som en som etter § 318 i forslaget kan utøve råderett.¹⁷⁵ Utgangspunktet er at avsenderen som transportørens medkontrahent er rådighetshaveren, men avsenderen kan utpeke en annen som rådighetshaver, jfr. § 319 i

¹⁷² NOU 2012:10 s. 130

¹⁷³ NOU 2012:10 s. 55

¹⁷⁴ Se til dette og det følgende Sturley (2010) s. 43

¹⁷⁵ NOU 2012:10 s. 51

forslaget.¹⁷⁶ § 318 åpner for at en eier av godset, hvor de setter rådighetshaver i parentes, skal kunne gi instruks om godset om bord.¹⁷⁷ En rådighetshaver kan derfor være en eier av godset.

En ihendehaver defineres som en som er i besittelse av et negotiabelt dokument, enten ihendehaverdokument eller et ordredokument, definisjonen samsvarer med sjøloven § 292 annet ledd jfr. 302 første ledd.¹⁷⁸

I sjøloven er det også bestemmelser som regulerer andre enn befrakterens rett til å gjøre krav gjeldende etter regler i kapittel 13, se §§ 253 første ledd annet punktum, § 322 jf. § 347 annet ledd og § 383 annet ledd.¹⁷⁹ Dette videreføres når § 254 i lovforslaget gir andre enn den opprinnelige certepartiparten lov til å gjøre krav gjeldende etter kapittel 13.

Bestemmelsen angir positivt hvem som kan påberope seg bestemmelsen.¹⁸⁰ Det vil si at vedkommende som er omfattet av oppregningen og dermed kan påberope seg bestemmelsen, også kan påberope seg kapittel 13. Oppregningen anses for å være uttømmende.¹⁸¹ Når de opplistede personene etter forslaget § 254 kan gjøre gjeldende krav etter kapittel 13 skyldes det for eksempel at et konnossement er omsatt til vedkommende. Men det er ikke et krav etter artikkel 7 i Rotterdamreglene at det er utstedt konnossement, det er faktisk intet krav at det er utstedt annet transportdokument eller elektronisk transportdokument mellom partene.¹⁸² Men i praksis vil det som oftest være tilfelle at det brukes et transportdokument, enten elektronisk eller i papirform.¹⁸³ Løsningen i artikkel 7 og § 254 første punktum i bestemmelsen er at den angir hvem som kan påberope seg bestemmelsen, den

¹⁷⁶ NOU 2012:10 s. 108

¹⁷⁷ NOU 2012:10 s. 106

¹⁷⁸ NOU 2012:10 s. 51

¹⁷⁹ NOU 2012:10 s. 55

¹⁸⁰ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s.56

¹⁸¹ NOU 2012:10 s. 56, UNCITRAL dokument A/CN.9/572 para 93.

¹⁸² von Ziegler (2009) s. 50 (Tekst skrevet av Sturley)

¹⁸³ NOU 2012:10 s. 56

regulerer ikke hvem som kan gjøre krav gjeldende mot transportøren i hvert enkelt tilfelle men bestemmelsen angir hvilke regler som skal anvendes dersom det er tale om å gjøre krav gjeldende.¹⁸⁴ § 254 første punkt gjelder i likhet med § 253 nr. 2 tredjemenns adgang til å påberope seg kapittel 13 og må ses i sammenheng. Det følger av § 253 nr. 2 at ”etter denne bestemmelsen får ikke kapittel 13 anvendelse på transportavtaler i ikke-linjefart, med mindre det er utstedt et transportdokument, og dersom de aktuelle partene ikke har inngått certeparti eller annen avtale om hel- eller delbefraktning av skip”. Her er det presisert at kapittel 13 får anvendelse når det er utstedt transportdokument. I § 254 første punktum presiserer ikke at det må være utstedt transportdokument, men § 254 gir kapittel 13 anvendelse i ”rettsforholdet” mellom partene og dette vil typisk være når et transportdokument er utstedt og dette bestemmer rettsforholdet mellom transportør og en tredjepart som ikke er part i et certeparti.¹⁸⁵

Etter sjøloven § 347 annet ledd (og § 383 annet ledd om tidsbefraktning) kan en mottaker som ikke er reisebefrakter og som dermed ikke er part i befrakningsavtalen påberope seg stykkgoodsreglene.¹⁸⁶ Denne regelen er spesielt ment for de tilfeller der det ikke er utstedt konnossement.

Etter § 254 i lovforslaget kan en mottaker i likhet med sjøloven § 347 annet ledd (og § 383 annet ledd) påberope seg stykkgoodsreglene uavhengig av om transportdokument er utstedt.¹⁸⁷ Men etter lovforslagets § 254 kan bestemmelsen, i motsetning til sjøloven § 347 annet ledd også påberopes av **rådighetshavere** og **ihendehavere**. Det betyr at de er underlagt de preceptoriske reglene i kapittel 13. Rotterdamreglene utvider derfor stykkgoodsreglenes anvendelsesområde enda mer enn sjøloven, ved at de ikke bare kan påberopes av mot-

¹⁸⁴ NOU 2012:10 s. 56

¹⁸⁵ Solvang (2010) *Kommentar til norsk oversettelse – form og innhold*.

¹⁸⁶ Se til dette og det følgende NOU 1993:36 s. 70

¹⁸⁷ NOU 2012:10 s. 25

taker enten transportdokument er utstedt eller ikke, men også av andre opplistede personer.¹⁸⁸ Se mer om dette i punktet nedenfor.

6.4 Andre parter – sjøloven

Någjeldende sjølov gjør også enkelte unntak fra bestemmelsene i kapittel 13 om at stykk-godsreglene ikke får anvendelse mellom partene i certepartifart. Disse er hjemlet i § 253 første ledd annet punktum i kapittel 13 og i §§ 347 annet ledd (reisebefraktning) og § 383 annet ledd (tidsbefraktning) i kapittel 14. Poenget i lovforslaget er at disse reglene som setter rammer for anvendelsesområdene, ønskes samlet i kapittel 13, i stedet for at de er spredt rundt i kapittel 13 og 14.¹⁸⁹

I någjeldende sjølov §§ 347 annet ledd og 383 annet ledd, er det kun **mottakeren** som kan påberope seg stykk-godsreglene i kapittel 13 når det ikke er utstedt konnossement og når fraktavtalen egentlig er en avtale som faller inn under kapittel 14. Etter lovforslagets § 254 kan også rådighetshaver og ihendehaver påberope seg kapittel 13 uansett om transportdokument er utstedt.¹⁹⁰ I tillegg kan det være andre som faller inn under lovforslagets § 254 da bestemmelsen regulerer den/de som er i et rettsforhold med transportøren. (Som nevnt ovenfor).

I følge § 322 som gir § 347 preseptorisk anvendelse i norsk og nordisk fart kan også avlaster, i tillegg til reisbefrakter og mottaker, påberope seg § 347 og de tvingende reglene i kapittel 13 som denne henviser til. Se punkt 8.1 for behandlingen av disse.

¹⁸⁸ NOU 2012:10 s. 25

¹⁸⁹ NOU 2012:10 s. 55

¹⁹⁰ NOU 2012:10 s. 25 og s. 56

Spørsmålet er om rådighetshavere og ihendehaver, i likhet med forslaget, er beskyttet av kapittel 13 i sjøloven?

Kapittel 13 får etter sjøloven § 253 første ledd annet punktum anvendelse når det er utstedt konnossement i henhold til et certeparti og dette konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportør og innehaver. Konnossementet blir for eksempel bestemmende for rettsforholdene mellom en innehaver av et konnossement og en transportør, når et konnossement blir omsatt eller når konnossementet fra før av, gjelder mellom andre personer enn dem som er bundet av certepartiet.¹⁹¹

I lovforslaget blir en ihendehaver definert som en som er i besittelse av et negotiabelt transportdokument, jf. utkastet § 251 nr. 10.¹⁹² Dette samsvarer med sjøloven §§ 292 annet ledd og 302 første ledd. En ihendehaver kan dermed være en innehaver av et konnossement fordi et konnossement er omsatt til han/henne. Derfor vil § 253 første ledd annet punktum kunne få anvendelse. Det betyr at en ihendehaver vil kunne beskyttes av kapittel 13 også i någjeldende sjølov. I lovforslaget derimot, gjelder § 254 **uansett om et transportdokument er utstedt/omsatt**. Det er derfor en viktig forskjell mellom § 253 første ledd annet punktum og lovforslagets § 254. Dersom det er et trampkonnossement som er omsatt, vil kun de bestemmelsene i kapittel 13 som § 325 annet ledd annet punktum viser til få anvendelse. Når det foreslås at ihendehaver er nevnt i § 254 i lovforslaget betyr det at **hele** kapittel 13 kommer til anvendelse i motsetning til någjeldende sjølov.

Rådighetshaver er i lovforslaget § 251 nr. 13 definert som den som etter forslaget § 319 har rett til å utøve råderett. I følge § 319 i utkastet er avsenderen rådighetshaver, med mindre en annen person er utpekt som dette. Komiteen uttaler at Rotterdamreglene har bestemmelser om at eier av godset (rådighetshaver) skal ha en viss adgang til å gi instruksjoner angående

¹⁹¹ Webster (2012) note 438

¹⁹² Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 51

godset under transport.¹⁹³ Rådighetshaver kan dermed være en eier (sender) av godset og dermed en befrakter etter sjøloven.¹⁹⁴ Befraktere beskyttes av § 322 jf. § 347 i sjøloven og kun av de bestemmelsene i kapittel 13 som § 347 viser til. Når § 254 i utkastet foreslår å regulere dette partsforholdet, betyr det at **hele** kapittel 13 kommer til anvendelse og ikke bare de bestemmelsene sjøloven § 347 viser til. Se punkt 8.2.

Mottaker er som nevnt beskyttet av sjøloven § 347 uansett om transportdokument er utstedt. Men det er kun visse regler i kapittel 13 som § 347 henviser til som vil få anvendelse.

Den utvidende faktor etter Rotterdamreglene og deretter lovforslaget, er at stykkgoodsreglene etter § 254 også kan påberopes av andre enn mottakeren, uavhengig om transportdokument er utstedt.¹⁹⁵ Det vil si at lovforslaget vil utvide stykkgoodsreglene ved at de i tillegg til en mottaker, også kan påberopes av rådighetshaver eller ihendehaver uansett om transportdokument er utstedt. Ved at mottaker og ihendehaver nå foreslås omfattet av § 254 og kapittel 13 så vil Rotterdamreglene utvide stykkgoodsreglenes virkeområde enda mer.¹⁹⁶ Disse reglene er nå forslått regulert samlet i kapittel 13 i stedet for at de som i någjeldende lov, er spredt rundt i kapittel 14 med henvisninger til lovbestemmelser i kapittel 13.¹⁹⁷ Det betyr at hele kapittel 13 i lovforslaget vil gjelde for disse og ikke bare de bestemmelsene som någjeldende sjølov henviser til.

¹⁹³ NOU 2012:10 s. 106

¹⁹⁴ Falkanger (2010) s. 233

¹⁹⁵ NOU 2012:10 s. 25

¹⁹⁶ NOU 2012:10 s. 25

¹⁹⁷ NOU 2012:10 s. 55

6.5 Kryssende grenser mellom kapittel 13 og 14

6.5.1 § 325 – någjeldende sjølov

Konnossementer utstedt under certeparti (trampkonnossement) er i sjøloven regulert i § 325 i kapittel 14, men med flere henvisninger til bestemmelser i kapittel 13.

Det følger av bestemmelsens første ledd første punktum at konnossementet bestemmer ”vilkårene for befordringen og utleveringen av godset i forholdet mellom bortfrakteren og en tredjeperson som innehar konnossementet” dersom bortfrakteren utsteder konnossement. Det følger av annet ledd første punktum at bestemmelsene i §§ 295 til 307 også gjelder for konnossement som nevnt i § 325 første ledd første punktum. Det vil si at bestemmelsene i kapittel 13 om stykkgodstransport kommer til anvendelse. Bestemmelsen viser ikke til § 294 som gir avlasteren rett til å kreve mottakskonnossement, ved reisebefraktning plikter bortfrakteren bare å utstede ombordkonnossement, jf. § 338¹⁹⁸

Henvisningen til §§ 295 til 307 innebærer at §§ 299 og 300 (kapittel 13) til beskyttelse av tredjemann som i god tro har innløst konnossementet i tillit til dets opplysninger, kommer til anvendelse. Etter disse bestemmelsene kan den som erverver et konnossement i god tro, alltid legge lastebeskrivelsen i konnossementet til grunn, selv om beskrivelsen skulle være uriktig.¹⁹⁹ Tredjemann vil si en annen enn avlaster og vil dermed kunne påberope seg reglene i § 299 tredje ledd og § 300 overfor bortfrakteren.²⁰⁰

Det følger av § 325 annet ledd annet punktum at bortfrakters ansvar og rettigheter overfor tredjeperson reguleres av reglene i §§ 274 til 290 når **konnossementet bestemmer rettsforholdet** mellom bortfrakter og innehaver, jf. § 253. Til fordel for lasteiersiden er §§ 274

¹⁹⁸ NOU 1993:36 s. 61

¹⁹⁹ NOU 2012:10 s. 42

²⁰⁰ NOU 1993:36 s. 61

til 290 preseptoriske ved innenriks og internordisk fart, jf. §§ 252 og 254.²⁰¹ Dette innebærer et vidt preseptorisk virkeområde for bortfrakterens ansvar, et enda videre anvendelsesområde enn etter § 322 annet ledd jf. 347.²⁰²

§ 347 regulerer bortfrakterens ansvar ved lasteskader og forsinket utlevering. Etter bestemmelsens første ledd første punktum er reisebortfrakteren ansvarlig etter §§ 274 til 275 og §§ 287 til 289 i kapittel 13, dersom det oppstår tap i forbindelse med transporten av godset. Bestemmelsen gjelder preseptorisk i norsk og internordisk fart, jf. § 322 annet ledd. Etter § 347 annet ledd første punktum fremgår det at også mottaker som ikke er reisebefrakter og dermed ikke part i befraktningsavtalen, kan påberope seg reglene. Denne regelen omfavner typisk de tilfellene der det ikke er utstedt konnossement.²⁰³ Etter annet ledd annet punktum kan en mottaker som innehar et trampkonossement som er utstedt av bortfrakteren, men som ikke er part i befraktningsavtalen, påberope seg reglene i § 325.²⁰⁴ Dette betyr at konnossementet bestemmer vilkårene for utleveringen og befordringen i forholdet mellom bortfrakter og innehaver av konnossementet, jf. § 325. Dette medfører at reglene i kapittel 13 kommer til anvendelse på forholdet mellom mottakeren og bortfrakteren, jf. § 253 første ledd annet punktum. Dette betyr at bestemmelsene om bortfrakterens ansvar ved lasteskader og forsinkelse vil utvides til å gjelde preseptorisk ved flere tilfeller enn som nevnt i § 322 annet ledd.²⁰⁵

Etter § 322 annet ledd er § 347 preseptorisk, den kan ikke fravikes til skade for mottaker, reisebefrakter eller avlaster. § 347 henviser videre til enkelte bestemmelser i kapittel 13 (§§ 274-285 og 287-289). Men når § 347 annet ledd siste punktum fastslår at mottakeren som har fått utstedt konnossement av befrakteren kan påberope seg reglene i § 325, betyr det

²⁰¹ NOU 1993:36 s. 61

²⁰² NOU 1993:36 s. 61

²⁰³ NOU 1993:36 s. 70

²⁰⁴ NOU 1993:36 s. 70

²⁰⁵ NOU 1993:36 s. 70 og s. 71

som nevnt at hele kapittel 13 kommer til anvendelse, jf. 253 første ledd annet punktum. Reglene i kapittel 13 er i utgangspunktet preseptoriske, jf. 254. Det vil si at det ikke kan inngås avtaler som strider imot reglene i kapittel 13, disse vil bli kjent ugyldige. Når hele kapittel 13 kommer til anvendelse for disse tilfellene og ikke bare de bestemmelsene § 347 viser til, betyr det at bestemmelsene om bortfrakters ansvar for lasteskader og forsinkelser vil ha et langt videre preseptorisk anvendelsesområde i forhold til mottaker som besitter et trampkonnossement, enn ved andre tilfeller.²⁰⁶

Dette bekrefter at sjøloven gir stykkgoodsreglene anvendelse utover den egentlige stykk-gods-fart..²⁰⁷ Om Rotterdamreglenes eventuelle ytterligere utvidelse er tema for neste punkt samt punkt 7.2.

6.5.2 § 325 - lovforslaget

Etter det nye forslaget lyder § 325 om trampkonnossementer:

*”Når bortfrakteren utsteder transportdokument, blir bortfrakteren ansvarlig som transportør etter kapittel 13 for så vidt dette følger av det kapitlet”.*²⁰⁸

Bestemmelsen gjelder i likhet med sjøloven, transportdokumenter utstedt der en befraktningsavtale som et certeparti er involvert, for eksempel når et transportdokument er utstedt til befrakteren.²⁰⁹

²⁰⁶ NOU 1993:36 s. 70 og 71

²⁰⁷ NOU 2012:10 s. 24

²⁰⁸ NOU 2012:10 s. 156

²⁰⁹ NOU 2012:10 s. 125

Spørsmålet om forslaget vil føre til at kapittel 13 får et utvidet anvendelsesområde.

I någjeldende sjølov § 325 annet ledd første punktum henvises det til §§ 299 og 300, det vil si at tredjeperson i god tro alltid kan legge lastebeskrivelsen i konnossementet til grunn ved innløsning, selv om denne skulle være uriktig.²¹⁰ § 299 er hovedsakelig videreført i §§ 304, 305, 306 og 320h i lovforslaget, mens § 300 videreføres i §§ 305 a og 307.²¹¹

Etter någjeldende § 325 annet ledd annet punktum bestemmes bortfrakterens ansvar og rettigheter overfor tredjemann av de preseptoriske reglene i §§ 274 til 290, jf. § 254, når det følger av § 253 at reglene i kapittel 13 skal gjelde for konnossementet.²¹² Det er altså en del regler i kapittel 13 som kommer til anvendelse mellom bortfrakteren og tredjepart også i någjeldende § 325.

Men etter forslaget i § 325 skal **hele** kapittel 13 regulere bortfrakterens ansvar som transportør. Bestemmelsen viser her til kapittel 13 i sin helhet i stedet for å vise til enkelte bestemmelser i kapittel 13 slik den någjeldende sjølov § 325 gjør. Bestemmelsen gjelder for certepartier der et transportdokument er utstedt, for eksempel til befrakteren. Reguleringen av disse dokumenter foreslås nå samlet i kapittel 13.²¹³ Det vil si at flere bestemmelser i kapittel 13 kan få preseptorisk anvendelse dersom lovforslaget blir vedtatt og gjennomført.²¹⁴ Bortfrakteren vil altså bli ansvarlig som transportør etter hele kapittel 13 der dette følger av det kapitlet. Det vil si at bortfrakteren (transportøren) muligens kan pålegges flere plikter etter det nye lovforslaget enn etter någjeldende lov dersom forslaget trer i kraft. Kapittel 13 er noe endret etter komiteens revisjon. Noen bestemmelser er endret og noen

²¹⁰ NOU 2012:10 s. 42

²¹¹ NOU s. 93 flg.

²¹² NOU 1993:36 s. 61

²¹³ NOU 2012:10 s. 125

²¹⁴ Ikke alle bestemmelsene i någjeldende sjølov kapittel 13 er preseptoriske. Det følger av § 254 annet ledd at §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273 er preseptoriske.

bestemmelser er tilføyd. Oppgaven dreier seg om en sammenligning av anvendelsesområdene i henhold til någjeldende lov og lovforslaget. Men for å få sammenligningen meningsfull må det tas en nærmere titt på de materielle bestemmelsene.

Som nevnt er någjeldende sjølov §§ 274 til 290 jf. § 254 preseptoriske for bortfrakterens ansvar for transportkader og forsinkelse overfor tredjeperson, når det følger av § 325 jf. 322. Når forslaget § 325 bestemmer at hele kapittel 13 skal få anvendelse, betyr det at det vil være enkelte bestemmelser som tidligere ikke har fått anvendelse i henhold til trampkonnossementer, som nå kan få anvendelse.

§ 265²¹⁵ i forslaget om ”undersøkelse av pakkingen” er et eksempel på en bestemmelse som nå vil få preseptorisk anvendelse for bortfrakter overfor tredjeperson. Bestemmelsen tilsvarer sjøloven § 256.²¹⁶ Det følger av denne bestemmelsen at transportøren (bortfrakteren) skal undersøke om godset er pakket forsvarlig. Det følger riktignok av § 304 (3) i forslaget at dersom ikke transportopplysningene fra avsenderen ikke oppgir godset synlig tilstand og forfatning når transportøren mottar det, anses transportopplysningene å ha oppgitt at godsets synlige tilstand og forfatning var god når transportøren mottok det.²¹⁷ Transportøren kan også ta visse forbehold i henhold til merknadene om godsopplysningene fra avsenderen.

Forslagets § 263²¹⁸ regulerer transportørens håndtering av godset. Bestemmelsen tilsvarer sjølovens § 262 første ledd.²¹⁹ I transportørens ansvarsperiode er transportøren etter forslaget pliktig til å ta vare på godset å utvise ”tilbørlig aktsomhet”. Denne bestemmelsen er

²¹⁵ NOU 2012:10 s. 132

²¹⁶ NOU 2012:10 s. 63

²¹⁷ Se til dette og det følgende NOU 2012: 10 s. 141

²¹⁸ NOU 2012:10 s. 132

²¹⁹ NOU 2012:10 s. 62

transportøren (bortfrakteren) ikke preseptorisk bundet av overfor tredjeperson i någjeldende sjølov, ettersom § 325 kun viser til §§ 274 til 290.

§ 266²²⁰ i forslaget om ”sjødyktighet” tilsvarer någjeldende sjølov § 262 annet ledd.²²¹ Denne bestemmelsen går ut på at transportøren (bortfrakteren) har en plikt til å sørge for at skipet er sjødyktig, tilstrekkelig bemannet mv. Denne regelen vil også få preseptorisk anvendelse i forhold til bortfrakter ved det nye forslaget, i motsetning til någjeldende lov. Verdt å merke seg er at det i denne bestemmelsen er foreslått at containere som er levert av transportøren skal være i god stand, selv om de ikke er en del av skipet.²²² Dette medfører en økning i transportørens (bortfrakterens) forpliktelser, samt en økning av kapittel 13s preseptorisk anvendelsesområde. Det samme er tilfelle med forslagets § 270²²³ om ”transportørens underretningsplikt”. Denne bestemmelsen tilsvarer sjølovens § 262 tredje ledd.²²⁴

6.6 § 322 – någjeldende sjølov

Kapittel 14 i sjøloven gjelder som nevnt, befraktning av skip. Det er større rom for avtalefrihet etter dette kapitlet enn hva det er etter kapittel 13. Sjøloven § 322 regulerer denne avtalefriheten. Det følger av første ledd at bestemmelsene i kapittel 14 ikke kommer til anvendelse dersom ”annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene”.

Men det er de andre leddene i bestemmelsen setter visse grenser for avtalefriheten. § 322 annet ledd innskrenker avtalefriheten ved reisebefraktning ”i innenriksfart i Norge samt i

²²⁰ NOU 2012:10 s. 132

²²¹ NOU 2012:10 s. 63

²²² NOU 2012:10 s. 63, UNCITRAL dokument A/63/17 para 60.

²²³ NOU 2012:10 s. 133

²²⁴ NOU 2012:10 s. 65

fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige”. I disse tilfellene kan sjøloven ”§ 347 kan ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster, reisebefrakter eller mottaker”. Det betyr at det ikke kan avtales noe som vil gi avlaster, reisebefrakter eller mottaker dårligere beskyttelse enn det som følger av loven.²²⁵ Sjøloven § 347 gjelder reisebortfrakterens ansvar ved lasteskader og forsinket utlevering. De tilfellene som omfattes er i følge bestemmelsen ”tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i reisebortfrakterens varetekt”. Dersom slike situasjoner oppstår er reisebortfrakteren ansvarlig etter §§ 274 til 285 og 287 til 289 i kapittel 13. Bestemmelsen henviser dermed til viktige preseptoriske regle i kapittelet om stykkgodsbefordring.²²⁶

§ 347 regulerer lasteskader og forsinket utlevering av gods ved reisebefraktning. Det er intet vilkår her at det er utstedt konnossement for lasten.²²⁷ Bestemmelsen gir kapittel 13 og enkelte av stykkgoodsreglene anvendelse ved slike hendelser. Det er stykkgoodsreglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 som da får anvendelse. Reisebortfrakterens ansvar ved disse tilfellene vil gjelde preseptorisk i norsk og internordisk fart, jf. sjøloven § 322 annet ledd.²²⁸

Dette bekrefter igjen at også någjeldende sjølov gir stykkgoodsreglene et vidt anvendelsesområde.²²⁹

§ 322 annet ledd slår fast at § 347 gjelder tvingende i norsk og nordisk fart. § 347 kan altså ikke fravikes til skade for ”avlaster, reisebefrakter eller mottaker”, jf. § 322 annet ledd.

²²⁵ Falkanger (2010) s. 338

²²⁶ Falkanger (2010) s. 338

²²⁷ NOU 2012:10 s. 25

²²⁸ NOU 1993:36 s. 70

²²⁹ NOU 2012:10 s. 24

6.7 § 322 - lovforslaget

§ 322 i lovforslaget regulerer adgangen til å fravike reglene i kapittel 14. Spørsmålet er om denne bestemmelsen utvider anvendelsesområdet til kapittel 13 slik som någjeldende § 322, eller om den vil gi kapittel 13 ytterligere anvendelse.

Det følger av bestemmelsens første ledd at kapittel 14 ikke får anvendelse når annet følger av avtale, sedvane, handelsbruk eller etablert praksis mellom partene. Så langt samsvarer bestemmelsen med sjøloven.

Det er i bestemmelsens annet ledd at det er foreslått endringer. Det følger av forslaget til annet ledd første punktum at ved innenriks- og internordisk fart så

*”kan reglene i § 347 likevel ikke fravikes ved avtale mv til skade for reisebefrakteren for så vidt kapittel 13 gjelder tvingende i forhold til mottaker eller andre”.*²³⁰

Det betyr at de enkelte bestemmelsene § 347 henviser til i kapittel 13 ikke kan fravikes ved avtale ved reisebefraktning i innenriks- og nordiskfart. Vilkåret er at kapittel 13 gjelder tvingende i forhold til mottaker eller andre.

Etter någjeldende sjølov § 322 annet ledd kan bortfrakterens ansvar ved reisebefraktning i norsk og nordisk fart i ”§ 347 ikke fravikes ved avtale til skade for **avlaster** (min uth.), **reisebefrakter** (min uth.) eller **mottaker** (min uth.)”.²³¹ Det vil si at disse vareeierne er gitt preseptorisk beskyttelse etter §§ 322 jf. 347. Men i lovforslaget er kun reisebefrakter vide-reført, avlaster og mottaker er utelatt.

²³⁰ NOU 2012:10 s. 155

²³¹ NOU 1993:36 s. 59

Mottaker er forslått omfattet av forslaget til ny § 254, det vil si at hele kapittel 13 vil få anvendelse i forhold til mottakeren dersom lovforslaget blir vedtatt. Dette medfører en endring i den forstand at mottaker i dag reguleres av §§ 322 jf. 347 i kapittel 14. Også etter någjeldende sjølov er bestemmelsen preseptorisk til beskyttelse av mottaker jf. § 322 jf. § 347 som igjen henviser til tvingende bestemmelser om transportøransvar i sjøloven §§ 274 til 285 og 287 til 289. Men ettersom bestemmelsen nå foreslås regulert i § 254 i kapittel 13, betyr det at hele kapittel 13 vil komme til anvendelse og ikke bare de bestemmelsene som § 347 viser til. Dette kan medføre endringer i anvendelsesområdet til kapittel 13. Mer om dette nedenfor.

Begrepet "avlaster" er ikke videreført i forslaget. Komiteen uttaler at det som i forslagets § 251 nr. 9 defineres som "*kontraksbestemt avsender*"²³² kan tilsvare begrepet avlaster i någjeldende sjølov.²³³ Dette gjelder spesielt ved såkalte FOB-kjøp (fritt om bord-kjøp), den som da leverer lasten til skipet vil da være en annen enn senderen.²³⁴ Avlaster etter någjeldende sjølov vil etter forslaget dermed bli kontraksbestemt avsender etter § 251 og vil ved et fob-kjøp være en tredjepart. Så lenge den kontraksbestemte avsenderen (avlasteren) ikke er part i en avtale om hel- eller delbefraktning av skip, jf. forslagets § 253 første ledd, vil lovforslaget § 253 regulere dennes rettigheter og plikter og kapittel 13 vil dermed få anvendelse. I likhet med mottakeren foreligger det en endring ved at denne part vil reguleres av kapittel 13 i stedet for av kapittel 14. Nytt etter lovforslaget er at oppføring av "*kontraksbestemt avsender*" i et transportdokument betinger dennes samtykke jf. utkastet § 293.²³⁵

Reisebefrakteren er dermed den eneste som står nevnt i forslaget til ny § 322 og som § 347 i forslaget ikke kan fravikes til skade for. Som nevnt over vil det ikke medføre noen dras-

²³² NOU 2012:10 s. 128

²³³ NOU 2012:10 s. 51

²³⁴ NOU 2012:10 s. 51

²³⁵ NOU 2012:10 s. 51

tiske endringer. Avlaster og mottaker vil nå få sine rettigheter og plikter ved befraktning, preseptorisk beskyttet gjennom at de nå er forslått regulert i §§ 253 og 254 i kapittel 13 i forslaget. Dette vil innebære en fordel ved at hele kapittel 13 da gjelder preseptorisk for disse og ikke bare de bestemmelsene någjeldende sjølov § 347 viser til jf. § 322.

De bestemmelsene som § 347 i någjeldende sjølov viser til er §§ 274 til 285 og 287 til 289. Når hele kapittel 13 er foreslått å gjelde for avlaster og mottaker, innebærer det for eksempel at også § 265²³⁶ i forslaget om transportørens plikt til ”undersøkelse av pakkingen” vil komme til anvendelse. Denne bestemmelsen tilsvarer sjøloven § 256.²³⁷ Også forslagets § 263 og § 266²³⁸ og § 270²³⁹ vil få anvendelse. Disse bestemmelsene gjelder ”håndteringen av godset”, ”sjødyktighet mv” og ”transportørens underretningsplikt”. Disse bestemmelsene tilsvarer sjøloven § 262 i sin helhet.²⁴⁰ Disse bestemmelsene er noe utdypet i punkt 8.5.2. Dette er altså bestemmelser i kapittel 13 som ikke får anvendelse etter någjeldende løsning i § 322 jf. § 347. Det medfører dermed at kapittel 13 får et litt videre anvendelsesområde etter forslaget.

Sjølovkomiteen uttaler at ”regelen her er et unntak fra presiseringen av Rotterdamreglens virkeområde i utkastet §§ 253 og 254. En har likevel funnet det riktigst å regulere befraktningsforholdene helt og fullt ut i kapittel 14. I befraktningsforhold er en utenfor virkeområdet til Rotterdamreglene og kapittel 13”.²⁴¹ Det er derfor bare ”befrakter” som er nevnt i bestemmelsen, i motsetning til någjeldende § 322 hvor også ”avlaster” og ”mottaker” er omfattet.

²³⁶ NOU 2012:10 s. 132

²³⁷ NOU 2012:10 s. 63

²³⁸ NOU 2012:10 s. 132

²³⁹ NOU 2012:10 s. 133

²⁴⁰ NOU 2012:10 s. 62, 63 og 65

²⁴¹ NOU 2012:10 s. 124

For at § 347 og enkelte bestemmelser i kapittel 13 skal få preseptorisk anvendelse i norsk og nordisk fart, er vilkåret at kapittel 13 gjelder tvingende i forhold til mottaker eller andre. De tvingende reglene i kapittel 13 til beskyttelse av reisebefrakteren vil for eksempel gjelde når ett konnossement er omsatt til en person som ikke er part i et certeparti.²⁴² Da vil de bestemmelsene § 347 i utkastet viser til gjelde tvingende. Det vil si utkastets §§ 257, 260, 267, 272 til 275, 277 til 285 og 288.²⁴³

Også etter någjeldende sjølov § 347 annet ledd får visse bestemmelser i kapittel 13 preseptorisk anvendelse når det følger av § 322. Dette gjelder §§ 274 til 285 og 287 til 289. Men ettersom det er foretatt noen endringer i plasseringene av bestemmelsene i § 347 i forslaget, kan man ikke konstatere en endring i de materielle forskjellene bare ved å kaste et blikk på bestemmelsenes nummereringer. Bestemmelsen viser til reglene i kapittel 13 om transportansvar §§ 272-275 i likhet med någjeldende sjølov § 347.

Kapittel 13 vil ikke gjelde tvingende i forhold til en mottaker eller andre dersom det er avtalefrihet mellom partene. Da er det ingen grunn til å ha beskyttende regler til fordel for reisebefrakteren. Kvantumskontrakter er et område der det råder avtalefrihet.²⁴⁴ En slik kontrakt er i lovforslaget § 251 nr. 2 definert som en ”transportavtale som omfatter transport av en bestemt mengde gods fordelt på flere skipninger innenfor et angitt tidsrom”²⁴⁵.

Anvendelsesområdet i henhold til avtalefriheten i kvantumskontrakter er foreslått hjemlet i § 256 i forslaget til ny sjølov. Det følger av denne bestemmelsen at ”en kvantumskontrakt som er regulert av bestemmelsene i dette kapitlet kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen uten hensyn til § 255 fastsette rettigheter, plikter og ansvar av større eller mind-

²⁴² NOU 2012:10 s. 56

²⁴³ NOU 2012:10 s. 156

²⁴⁴ NOU 2012:10 s. 124

²⁴⁵ NOU 2012:10 s. 128

re omfang enn hva som er bestemt i dette kapitlet”.²⁴⁶ (§ 255 i lovforslaget regulerer avtalefriheten.)

Denne bestemmelsen gjennomfører Rotterdamreglene artikkel 80 og øker kontraktsfriheten i slike kontraktsforhold. Etter forslaget til ny § 256 kan reglene i kapittel 13 fravikes både når det gjelder den enkelte reise og selve kvantumskontrakten. Men dersom kontrakten ikke fraviker de tvingende reglene i kapittel 13, så er det ikke så aktuelt å gjøre det for den enkelte reise heller.²⁴⁷

Någjeldende sjølov § 253 annet ledd annet punktum regulerer de enkelte reiser under slike kvantumskontrakter. I følge bestemmelsen er det kun disse enkelte reisene under kvantumskontrakter som er omfattet av den tvingende lovreguleringen i kapittel 13, og ikke kvantumskontrakten i seg selv.²⁴⁸ Bestemmelsene har dermed noe ulike anvendelsesområder.

Komiteens forslag går nå ut på at de bestemmelsene forslaget § 347 viser til i kapittel 13 skal gjelde tvingende for reisebefraktere i nordisk fart dersom kapittel 13 er tvingende i forhold til mottakeren eller andre, og at bestemmelser om kapittel 13 og dens virkeområde skal samles kapittel 13.²⁴⁹

Begrunnelsen bak dette er i følge komiteen at det kan være behov for tvingende regler også ved befraktning av skip.²⁵⁰ ”Det kan bero på tilfeldigheter om det er avtalt godssentrert transport etter kapittel 13 eller skipssentrert transport etter kapittel 14..., og tvingende regler kan være like mye på sin plass i begge tilfeller”.²⁵¹

²⁴⁶ NOU 2012:10 s. 130

²⁴⁷ NOU 2012:10 s. 57

²⁴⁸ NOU 2012:10 s. 57

²⁴⁹ NOU 2012:10 s. 124 og 125

²⁵⁰ NOU 2012:10 s. 124

²⁵¹ NOU 2012:10 s. 124

Komiteen uttaler videre at reglene vil sikre en ganske lik regulering av lasteskadeskade spørsmålene i de ulike partskonstellasjonene.²⁵² I sjøtransporten finnes det såkalte FOB-salg og CIF-salg. Ved et FOB-salg henter kjøperen varene og blir derfor befrakter eller sender i lovens forstand og selgeren blir avlaster.²⁵³ Ved et CIF-salg ordner selgeren av varene selv med transport og blir derfor befrakter eller sender.²⁵⁴

Det er kun forholdet mellom befrakter og bortfrakter i skipssentrert transport som nå foreslås regulert i kapittel 14.²⁵⁵ Forskjellen ved forslaget § 322 i forhold til någjeldende § 322 er at avlaster og mottaker vil være beskyttet av § 254 i forslaget. Det vil derfor medføre en utvidelse av kapittel 13's anvendelsesområdet at hele kapittel 13 vil gjelde for disse.

7 Avtalefrihet eller tvingende regler

7.1 Komiteens konklusjon

Komiteen anbefaler ratifikasjon av Rotterdamreglene når USA eller de største EU-statene ratifiserer.²⁵⁶ Dersom lovforslaget blir vedtatt, er spørsmålet om det vil resultere i mer tvingende lovgivning eller økt avtalefrihet.

I dagens sjølov er reglene om befraktning av skip hovedsakelig deklarasjonsregler, det vil si at de kan fravikes ved avtale o.l.. Men i visse situasjoner som nevnt over er reglene presept-

²⁵² NOU 2012:10 s. 124

²⁵³ Falkanger (2010) s. 233

²⁵⁴ Falkanger (2010) s. 233

²⁵⁵ NOU 2012:10 s. 125

²⁵⁶ NOU 2012:10 s. 12

riske, de kan ikke fravikes. Dette gjelder spesielt reglene om transportøransvar. Disse kan ikke fravikes ved reisebefraktning i innenriks og nordisk fart, jf. sjøloven § 322 jf. § 347 og § 383. Etter § 347 annet ledd og § 383 annet ledd, kan en mottaker påberope seg stykk-godsreglene selv avtalen ikke er en stykkgoodsavtale og selv om konnossement ikke er utstedt.²⁵⁷ Ved disse tilfellene henviser § 347 første ledd og § 383 første ledd til bestemmelser i kapittel 13. Siden stykkgoodsreglene i kapittel 13 gjelder tvingende jf. § 254, er reglene i kapittel 13 gitt et utvidet preseptorisk anvendelsesområde. Også når et trampkonnossement er omsatt til en tredjeperson og dette bestemmer rettsforholdene dem i mellom, vil også enkelte preseptoriske regler i kapittel 13 få anvendelse, jf. §§ 253 første ledd annet punktum jf. § 292 tredje ledd jf. § 325 annet ledd annet punktum. Da får §§ 274 til § 290 i kapittel 13 preseptorisk anvendelse jf. § 254.

Kapittel 13 i någjeldende sjølov er i motsetning til kapittel 14 i hovedsak preseptorisk, jf. sjøloven § 254 første ledd. Det vil si at det ikke kan avtales noe som avviker fra kapitelets regler. Men det kan riktignok gjøres avtaler som er til større fordel enn det som følger av kapitelets lovregulering.²⁵⁸ Poenget med § 254 første ledd er at det ikke kan gjøres avtaler som setter noen i en dårligere rettsstilling enn hva som følger av loven forutsatt at det er norsk rett som skal anvendes, jf. § 252.

Kapittel 13 vil ved lovforslaget, dersom dette blir vedtatt, medføre at kapittel 13 får et noe større anvendelsesområde. Både §§ 322 jf. 347, 383 og § 325 i någjeldende sjølov viser allerede til en rekke bestemmelser i sjølovens kapittel 13. I dag er avlaster og mottaker i tillegg til reisebefrakter, omfattet av § 322 i kapittel 14. I forslaget til ny § 322 er kun reisebefrakter omfattet. Avlaster og mottaker er etter forslaget foreslått omfattet av § 254 og dermed av kapittel 13 i forslaget. Også kapittel 13 i forslaget er preseptorisk, jf. § 255 i forslaget. Det fører til at **hele** kapittel 13 vil gjelde preseptorisk for avlaster og mottaker og

²⁵⁷ NOU 2012:10 s. 25

²⁵⁸ NOU 2012:10 s. 296

ikke bare de bestemmelsene § 322 jf. § 347 henviser til. Dette medfører at kapittel 13 får større og videre preseptorisk anvendelsesområde enn det har i dag.

Som nevnt under punkt 1.2 er det mulig at det var noe større behov for tvingende regler før.²⁵⁹ Historisk sett ble reglene om lasteskadeansvar ble laget av hensyn til lasteieerne og lasteinteressentene. Det var ønskelig å beskytte disse mot transportørens (redernes) urimelige ansvarsfraskrivelser i kontraktene. Det var også derfor reglene var preseptoriske (ufra- vikelige). Komiteen uttaler at det med tiden antakelig har blitt noe mindre behov for tvingende lovregulering, særlig i land som Norge.

Dette begrunner komiteen blant annet med at reglene er ”industristandard og tas regelmessig frivillig inn i fraktavtaler for stykkgoods uansett om tvingende regler kommer til anvendelse. Det er lite trolig at denne praksisen vil endre seg selv om avtalefriheten skulle bli større”²⁶⁰. Komiteen uttaler også at svært urimelige avtaler vil bli kjent ugyldige i medhold av avtalelovens bestemmelser. Det er derfor ikke grunnlag for de samme bekymringene som tidligere. I tillegg er både transportørsiden og varesiden i dag godt dekket av forsikringer. Det uttales også at betegnelsen av varesiden som en mer beskyttelsestrengende part enn transportørsiden, er mindre i dag enn tidligere.

Men det kan godt tenkes at behovet for tvingende regler er forskjellige fra land til land. Norge er et land som er betraktelig bedre økonomisk stilt en mange andre land.²⁶¹ Andre land som ikke er i en like stabil økonomisk situasjon som Norge, kan ha et ekstra behov for tvingende lovregulering. Dessuten er den alminnelige kontraktsrett forskjellig i de ulike land.

²⁵⁹ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 28

²⁶⁰ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 28

²⁶¹ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s 28

Komiteen nevner visse negative effekter ved å ha tvingende regler. Det kan ”hindre at partene avtaler den økonomisk sett mest effektive risikofordelingen, med samfunnsøkonomisk tap til følge”²⁶² Det nevnes også at avtaler som ellers kanskje ville blitt sett på som urimelige, vil opprettholdes av domstolene da forholdene er lovregulert. Det skal mye til for at domstolene setter til side avtaler som er i tråd med lovgivningen.²⁶³

Komiteen argumenterer egentlig for at det ikke er et så stort behov for tvingende lovregulering til beskyttelse av reisebefrakter i Norge. Selv om sjøloven allerede i dag gir stykkgodsreglene et vidt preseptorisk anvendelsesområde, vil lovforslaget dersom Rotterdamreglene tas inn i sjøloven, medføre en ytterligere utvidelse av den preseptoriske lovregulering. Det kan virke som om komiteen egentlig argumenterer for at det er ønskelig med mindre preseptorisk lovregulering enn det vi har i dag.

Men komiteen ”konkluderer” med at ”de ulempene det eventuelt måtte innebære at Rotterdamreglene krever at reglene om lasteskadeansvar blir tvingende, kan imidlertid oppveies ved de fordeler et enhetlig internasjonalt regime gir”²⁶⁴.

7.2 Min konklusjon

Rotterdamreglene vil føre til noen utvidelser av anvendelsesområde til kapittel 13. Dette vil skje ved at bestemmelsene som regulerer virkeområdet til kapittel 13 ønskes regulert samlet i kapittel 13.²⁶⁵ Men også på grunn av andre endringer som følge av et ønske om en ratifikasjon av Rotterdamreglene. Endringen vil føre til at kapittel 13 for eksempel ”ikke bare

²⁶² NOU 2012:10 s. 28

²⁶³ NOU 2012:10 s. 28

²⁶⁴ NOU 2012:10 s. 28 og 29

²⁶⁵ NOU 2012:10 s. 55

kan påberopes av mottaker uansett om transportdokument er utstedt, men også av andre, opplistede personer...²⁶⁶. Listen med disse personene finnes i § 254 i utkastet (Rotterdam-reglene artikkel 7).

I tillegg vil kapittel 13 få anvendelse når bortfrakteren utsteder trampkonossementer og andre transportdokumenter under befraktningsavtaler, jf. § 325 i utkastet.²⁶⁷ Det vil si bortfrakteren kan bli ansvarlig etter hele kapittel 13 ved befraktningsforhold, i motsetning til någjeldende sjølov som har henvisninger i kapittel 14 til enkelte bestemmelser i kapittel 13.

Også forslaget til § 322 annet ledd i utkastet vil føre til utvidelser. Det er foreslått at kun reisebefrakter skal omfattes av denne bestemmelsen. Ved norsk og nordisk fart gjelder § 347 i forslaget og de bestemmelsene denne viser til i kapittel 13, tvingende. I någjeldende sjølov § 322 annet ledd er også avlaster og mottaker omfattet av denne, disse vil nå omfattes av §§ 253 og 254 i lovforslaget. Hele kapittel 13 vil da få preseptorisk anvendelse.

Tvingende regler kan være mindre positivt i den forstand at lovgiver får for mye ”makt” i henhold til hva aktørene ønsker å avtale om utførelse av transport til sjøs. Kanskje fører for mye tvingende lovgivning til at avtaler ikke blir inngått.

Men uten tvingende lovregulering, så kan man risikere at urimelige avtaler oppstår. Men i slike tilfeller vil nok domstolene sette slike avtaler til side, slik de gjorde før i tiden med de mest ekstreme avtalene i favør av transportørsiden.²⁶⁸

En tanke er at selv om behovet for tvingende regler ikke er så stort i Norge, så er behovet der i andre land (dette mener også komiteen²⁶⁹). Tvingende regler er på mange måter positivt, også for Norges del, da det skaper forutberegnelighet og en enhetlig rettssystem.

²⁶⁶ Se til dette og det følgende NOU 2012:10 s. 25

²⁶⁷ NOU 2012:10 s. 156

²⁶⁸ Falkanger 2012:10 s. 254

²⁶⁹ NOU 2012:10 s. 28

Selv om beskyttelsen av varesiden som den ”svake” part ikke er like stort i dag som før, vil behovet fortsatt være til stede. For mindre vareeiere som ikke er så kjent på det transportrettslige felt og som ikke er like bemidlet som de store bedriftene til å engasjere juridiske rådgivere, kan tvingende regler være svært viktige.

Befraktning av gods til sjøs skjer som regel på tvers av landegrensene, dette taler for et relativt likt regelsystem på tvers av landegrensene. Hvis ikke kan det lett oppstå komplikasjoner, som for eksempel om hvilket lands rett som skal anvendes.

Som nevnt over kunne domstolene satt avtaler til side for å hindre svært urimelige avtaler. Men dette kan være både tidkrevende og kostbart og vil ikke nødvendigvis fremme en effektiv regulering og et effektivt transportmarked.

8 Litteraturliste

Bøker:

- Aikens, Richard, Lord, Richard og Bools, Michael *Bills of Lading*. London, 2006.
- Eckhoff, Torstein *Rettskildelære*. 5. utgave Oslo, 2000.
- Sturley, Michael F., Fujita, Tomotaka og van der Ziel, Gertjan *The Rotterdam Rules*. Texas, Japan, Nederland, 2010
- Von Ziegler, Alexander, Schelin, Johan og Zunarelli, Stefano *The Rotterdam Rules 2008*. Zürich, Stockholm, Bologna, 2009.
- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob *Sjørett*. 7. utgave. Oslo, 2010.
- *Godsbefordring til sjøs*. Redigert av Nils Dybwad. 2. utgave. Oslo, 1952.
- Grönfors, Kurt og Gorton, Lars *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*. Göteborg, 1982.
- Viggo Hagstrøm *Obligasjonsrett*. 1. utgave. Oslo, 2002.
- Selvig, Erling *Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland*. Oslo, 1975.

United Nations Commission on International Trade Law:

UNCITRAL dokument A/63/17 para 60.

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/555/08/PDF/V0855508.pdf?OpenElement>

(Sist besøkt 25.11.12)

UNCITRAL dokument A/CN.9/572 para 93.

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V04/600/57/PDF/V0460057.pdf?OpenElement>

(Sist besøkt 21.11.12)

Nettdokumenter:

Solvang, Trond. *Kommentar til sjøloven*. Norsk lovkommentar nettversjon. 2011.

<http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?sDest=gL19940624z2D39z2EzA7322>

(Sist besøkt 24.11.12.)

Webster, Bergljot. *Kommentar til sjøloven*. Norsk lovkommentar, nettversjon. 2012

<http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?sDest=gL19940624z2D39z2EK13>

(Sist besøkt 23.11.12)

Erling, Selvig. *Kommentar til gjeldsbrevloven*. Norsk lovkommentar, nettversjon.

http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?grid=52135&terms_and=gjeldsbrev#gL19390217z2D1z2EK2

(Sist besøkt 21.11.12)

Solvang, Trond. *NOTAT VEDRØRENDE RR OG "NEGOTIABLE DOCUMENTS"*. 2010
<http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/Notat%20Negotiable%20dokumenter.doc>

Sitert 10. november 2012

(Sist besøkt 21.11.12)

Solvang, Trond. *Kommentar til norsk oversettelse – form og innhold*. 2010

<http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/2010-02-17Oversettelse.doc>

(Sist besøkt 23.11.12)

Store norske leksikon, godtroerverv

<http://snl.no/godtroerverv>

(Sist besøkt 19.11)

Justis- og beredskapsdepartementet

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2012/horing---nou-2012-10-gjennomforing-av-ro.html?id=681143>

(Sist besøkt 23.11.12)

Professor Erik Røsæg sin hjemmeside.

http://folk.uio.no/erikro/Erik_Rsg/Erik_Rsg.html

(Sist besøkt 25.11.12)

9 Lov- og forarbeidsregister

Lover:

- 1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni. Nr. 39. 1994
- 1939 Lov om gjeldsbrev (gjeldsbrevlova) 17. februar. Nr. 1. 1939

Forarbeider:

Norges offentlige utredninger

- NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven
- NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs

Betenkninger:

Innstilling fra Den kgl. Kommissjon til revisjon av Sjøfartsloven. Oslo 1936.

Konvensjoner:

- Haag-reglene International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules). 25.08.1924
<http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>
(Sist besøkt 23.11.12)
- Haag-Visbyreglene The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/landscape.pdf>

(Sist besøkt 25.11.12)

Rotterdamreglene United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. 11. desember 2008.

<http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/N0847811.pdf>

(Sist besøkt 23.11.12)