

MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Ingeborg Holtskog Olebakken

Ny UNCITRAL-konvensjon
om sjøtransport

Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport

Ingeborg Holtskog Olebakken

Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport



Marlus nr. 368

Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2008
Universitetet i Oslo
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Besøksadresse: Karl Johans gate 47

Telefon: 22 85 97 48
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova

Trykk: Lobo media

Forord

Arbeidet med denne artikkelen begynte egentlig høsten 2003. Som lovrådgiver i Justisdepartementets lovavdeling ble jeg forespurt om jeg kunne overta ansvaret for Norges deltakelse i UNCITRALs arbeidsgruppe III, som jobbet med et utkast til en konvensjon om transport av gods til sjøs.

Aktiviteten i arbeidsgruppen har til tider vært høy. På det meste var det fem møter i året. I tillegg til de to årlige offisielle møtene á to ukers varighet i arbeidsgruppe III (ett hver vår og høst), hadde de nordiske landene (unntatt Island) ett formøte før hvert arbeidsgruppemøte. Endelig ble det to ganger avholdt et seminar á to dagers varighet i London som nærmest var å regne for uformelle møter blant arbeidsgruppens medlemmer. For ytterligere å øke fremdriften ble dessuten ansvaret for de enkelte kapitlene i konvensjonen fordelt blant mer aktive delegater, sk. "Friends of the Chairman". Via e-post og en egen hjemmeside på internett ble det distribuert spørreskjemaer om hvert kapittel med svarfrist. Siktemålet var å lodde stemningen i arbeidsgruppen. Svarene ble så samlet inn og sammenfattet i en rapport. Både svarene og rapporten ble deretter lagt ut på gruppens hjemmeside.

Den norske delegasjonen bestod i tillegg til undertegnede, av Karl Johan Gombrii (advokat i Nordisk Skipsrederforening). Både for meg personlig og for arbeidet med å fremme norske interesser i dette arbeidet, har hans praktiske innspill og aktive deltakelse vært av uvurderlig verdi.

For egen del har det vært spennende å fronte norske interesser i FN og å arbeide i et internasjonalt fagmiljø. Fremtiden vil vise om konvensjonen har sin berettigelse, og således kan etterfølge Haag-reglene, Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene. For egen del er jeg av den oppfatning at mye avhenger av om stater som USA, India, Kina og Brasil slutter seg til konvensjonen.

Oslo, 1. desember 2008

Ingeborg Holtskog Olebakken

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
2	LITT HISTORIKK	3
3	NÆRMERE OM UTKASTET TIL KONVENSJON OM AVTALER OM INTERNASJONAL TRANSPORT AV GODS HELT ELLER DELVIS TIL SJØS	5
3.1	Anvendelsesområde	5
3.2	De ulike partene	9
3.3	Transportørens forpliktelser og ansvar	11
3.4	Senders forpliktelser og ansvar	19
3.5	Transportdokumenter	24
3.6	Levering av godset	28
3.7	Rettigheter til kontrollerende part	31
3.8	Overføring av rettigheter	32
3.9	Ansvarsgrenser for transportøren	33
3.10	Foreldelse	36
3.11	Domsmyndighet og voldgift	37
3.12	Avsluttende bestemmelser	38
	VEDLEGG	40

1 Innledning

I januar 2008 ferdigstilte arbeidsgruppe III (transportrett) i UNCITRAL sitt utkast til ny konvensjon om avtaler om internasjonal transport helt eller delvis til sjøs.¹ Under UNCITRALs 41. sesjon sommeren 2008 ble konvensjonen vedtatt med bare mindre endringer i forhold til arbeidsgruppens forslag². Nå går teksten videre til FNs generalforsamling høsten 2008 for endelig vedtakelse. Da vil det bli satt et endelig punktum for en prosess som ble påbegynt under UNCITRALs 29. sesjon i 1996.

Reglene om transport av gods til sjøs, er i dag nedfelt i sjøloven. Sjøloven kapittel 13 gjennomfører Norges internasjonale forpliktelser i henhold til Haag-Visby-reglene³. Samtidig gjennomfører sjøloven kap. 13 også Hamburg-reglene⁴ så langt som det er forenlig med konvensjonsbindingen til Haag-Visby-reglene.⁵ Hamburg-reglene er vurdert som mer vareieivennlige enn Haag-Visby-reglene. Haag-Visby-reglene har dessuten et snevrere virkeområde idet de bare gjelder for transportavtaler hvor det er utstedt et konnossement.

Den rettslige situasjonen internasjonalt er ikke ensartet. Befraktningsretten varierer fra stat til stat, beroende blant annet på hvilke konvensjonsbindinger som legger føringer på de nasjonale reglene. Nordisk lovsamarbeid har lange tradisjoner på sjørettens område, og befraktningsreglene leder i det alt vesenligste til samme løsning i Norge, Danmark, Finland og Sverige.

¹ Trykket som vedlegg til dokument A/CN.9/645.

² Se A/CN.9/XLI/CRP.9 (foreløpig referanse)

³ Den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer som endret ved protokollene 1968 og 1979, jf. sjøloven § 251.

⁴ FN-konvensjonen om sjøtransport av gods, 1978.

⁵ NOU 1993:36 side 12-13 og Ot.prp. nr. 55 (1993-94) punkt 3.2.1 side 12.

Befraktningsretten, og fortrinnsvis reglene om stykkgodstransport, er et rettsområde som ofte bygger på en presumpsjon om at den ene parten – sender – er i en forhandlingsmessig underlegen stilling og dermed har behov for den beskyttelse et ufravikelig regelverk kan gi. Samtidig byr dette på utfordringer for transport over landegrensene idet man ikke sjelden kan stå overfor ulike pre-septoriske regelverk. En internasjonal harmonisering er derfor sterkt ønskelig. Et annet siktemål med UNCITRAL-konvensjonen er å få på plass et regelverk mer tilpasset internasjonal transport og handel slik det skjer i dag. De internasjonalt ledende reglene begynner å bli relativt gamle – Haag-Visby-regelene ble sist oppdatert ved en tilleggsprotokoll i 1979. Fortsatt har Haag-reglene fra 1924⁶ mange medlemsstater, blant annet USA som regnes som en viktig handelspartner for Norge.

Statenes ulike vektlegging av beskyttelsesverdige interesser og følgelig ulikt regelverk bød på til dels store utfordringer under forhandlingene i arbeidsgruppen. Det gjaldt å finne løsninger som hadde bred støtte i arbeidsgruppen, og som samtidig var akseptable for sentrale delegasjoner og grupperinger som USA, Kina og de afrikanske landene. Norge, Danmark, Finland og Sverige tok aktivt del i forhandlingene.

⁶ Den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer.

2 Litt historikk

I 1996 vurderte UNCITRALs 29. sesjon et forslag om å se nærmere på reglene for internasjonal sjøtransport⁷. Siktemålet var å undersøke om det var behov for nye regler – dels på regeltomme områder, dels for å oppnå en større grad av harmonisering. Kommisjonen var blant annet kjent med at konnossementer og sjøfraktbrev internasjonalt var underlagt ulike regler. Dette kunne utgjøre et handelshinder og føre til økte transaksjonskostnader. Det var også et spørsmål om man ikke burde gå gjennom eksisterende regler med sikte på å tilrettelegge for bruk av elektronisk kommunikasjon. Drøftelsene ledet frem til en beslutning om at UNCITRAL-sekretariatet skulle se nærmere på problemstillingen, og ta kontakt med blant annet internasjonale organisasjoner på sjøtransportens område. I den forbindelse ble den internasjonale sjørettsforeningen (CMI) kontaktet.

Under UNCITRALs 31. sesjon i 1998 holdt CMI et innlegg hvor foreningen ønsket velkommen invitasjonen fra UNCITRAL om i fellesskap å se nærmere på behovet for regler for internasjonal sjøtransport. Under UNCITRALs 32. sesjon i 1999 kom CMI tilbake til saken og redegjorde for sitt arbeid i den anledning. Foreningen hadde blant annet nedsatt en arbeidsgruppe til å se nærmere på behovet for nye regler for internasjonal sjøtransport. Næringen viste stor interesse for dette prosjektet.

Også året deretter, under UNCITRALs 33. sesjon i 2000, gav CMI en muntlig redegjørelse for sitt arbeid. Undersøkelsene avdekket blant annet at i praksis kunne sjøtransporten faktisk utgjøre en relativt kort etappe av den samlede transporten. Derved kom ulike regelsett til anvendelse, noe som ble oppfattet som en kompliser-

⁷ Rapport fra UNCITRALs 34. sesjon sommeren 2001 (A/56/17) kapittel IX punkt 319-45 side 60-65.

ende faktor. I diskusjonene i CMI ble det derfor foreslått at reglene ikke bare skulle gjelde for transportetappen til sjøs, men også tilstøtende transport. I sitt arbeid hadde CMI også trukket inn andre organisasjoner som FIATA,⁸ BIMCO,⁹ ICC,¹⁰ ICS,¹¹ IUMI¹² og International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs.

UNCITRALs generalsekretær la i forbindelse med UNCITRALs 34. sesjon i 2001, frem en rapport om mulig fremtidig arbeid på transportrettens område (A/CN.9/497). Rapporten oppsummerte resultatet av samarbeidet med CMI. Konsultasjonene hadde avdekket at man nå kunne gå i gang med arbeidet med et internasjonalt instrument, muligens en konvensjon. Kommisjonen besluttet deretter å nedsette en arbeidsgruppe som skulle se nærmere på de problemstillinger som rapporten pekte på.

UNCITRALs arbeidsgruppe III (transportrett) startet sitt arbeid med et utkast til konvensjon om transport av gods [helt eller delvis] [til sjøs] under sin 9. sesjon i april 2002.¹³

⁸ International Federation of Freight Forwarders Associations

⁹ Baltic and International Maritime Council

¹⁰ International Chamber of Commerce

¹¹ International Chamber of Shipping

¹² International Union of Marine Insurance

¹³ Arbeidsgruppens første konvensjonsutkast var dokument A/CN.9/WG.III/WP.21.

3 Nærmere om utkastet til konvensjon om avtaler om internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs

3.1 Anvendelsesområde

Konvensjonen gjelder for avtaler om internasjonal transport som foregår helt eller delvis til sjøs. Kravet til at transportavtalen skal være internasjonal innebærer at både leveringssted og utleveringssted må være i forskjellige stater, jf. artikkel 5 nr. 1. I tillegg må transporten til sjøs være mellom havner i forskjellige stater. Minst et av disse stedene må ligge i en konvensjonsstat. For eksempel vil en avtale om forsendelse fra Kiruna i Sverige til Århus i Danmark være omfattet dersom avtalen går ut på at godset skal fraktes med skip fra Sverige til Danmark (for eksempel fra Helsingborg til Helsingør). At transporten for øvrig skjer med andre transportmidler er uten betydning. Er det derimot avtalt at godset hele veien skal transporteres med andre transportmidler, for eksempel på vei (over broen mellom Sverige og Danmark), eller til sjøs mellom havner i samme stat, for eksempel mellom de svenske byene Luleå og Malmö, og for øvrig på vei, gjelder ikke konvensjonen.

Avgjørende i henhold til konvensjonen er hva partene har avtalt, ikke hvordan transportøren rent faktisk velger å gjennomføre transporten. Konvensjonen tar ikke stilling til hva som skal gjelde der partene ikke har avtalt nærmere hvordan transporten skal skje, eller der partene har avtalt at transporten *kan* skje til sjøs. På den annen siden må ikke konvensjonen forstås som et hinder for at man i nasjonal rett, for eksempel i Norge, eventuelt i innad i Norden, gir konvensjonens regler anvendelse basert på at transporten rent faktisk inneholder en internasjonal sjøtransport.

Konvensjonen omhandler både sjøtransport men også tilsluttende transporter. Den er således en krysning mellom en konvensjon som

gjelder innenfor en transportsektor og en konvensjon som gjelder transporter som foregår med to eller flere ulike transportmidler, såkalte multimodale transporter. Prinsippet om at konvensjonen gjelder «dør-til-dør» er nedfelt i artikkel 26. Men det kan også spores i definisjonen av en transportavtale, jf. artikkel 1 nr. 1. Partene må ha avtalt at godset skal transporteres til sjøs. Avtalen kan i tillegg gå ut på transport med andre transportmidler.

For så vidt gjelder transport som ikke skjer til sjøs, viker konvensjonen for ansvarsbestemmelser mv. som følger av internasjonale instrumenter, jf. artikkel 26 bokstav b. Det er et videre begrep enn internasjonal konvensjon og omfatter i tillegg obligatorisk regelverk fra regionale organisasjoner – i praksis EU-regelverk.¹⁴ For Norges del gjelder dette CMR-konvensjonen om internasjonal veitransport¹⁵, Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) som endret ved Protokoll av 3. juni 1999¹⁶ og Montreal-konvensjonen om internasjonal luftbefordring¹⁷.

Det er heller ikke et krav om at det internasjonale instrumentet må gjelde når denne konvensjonen trer i kraft, jf. motsetningsvis

¹⁴ Se fotnote 88 til artikkel 26 i konvensjonsutkastet inntatt i A/CN.9/WG.III/WP.81 og rapport fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 84 side 23.

¹⁵ Genève-konvensjon 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR) med protokoll utferdiget i Genève 5. juli 1978. Konvensjonen er gjennomført ved lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler.

¹⁶ COTIF med Protokoll av 3. juni 1999 er inkorporert i norsk rett ved lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-loven). Ansvarsreglene for stykkgodstransport følger av bilag B til overenskomsten som endret ved protokollen av 1999.

¹⁷ Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, trådte 28. juni 2004 i kraft for Norge, jf. luftfartsloven § 10-40.

artikkel 82. EU-regelverk og nasjonale regler som bygger på slike regler vil dermed ha forrang, for eksempel på veitransportens område. Det var en diskusjon i arbeidsgruppen om hvorvidt konvensjonen på dette punktet også skulle vike for nasjonal rett.¹⁸ Det ville imidlertid ha redusert konvensjonens betydning som et instrument for å bidra til harmonisering av nasjonal rett på dette området. Problemstillingen ble etter hvert sett på som ett av flere elementer som inngikk i kompromisset om hvilke ansvarsgrenser som skulle gjelde. I bytte mot at ansvarsgrensene ble hevet, utgikk blant annet forslaget om at «dør-til-dør»-prinsippet også skulle vike for nasjonal rett.¹⁹

For transport til sjøs, viker imidlertid konvensjonen bare for *eldre* konvensjonsforpliktelser som gjelder transport i luften, på vei, på bane eller på innenlands vannveier og som inneholder ansvarsregler, jf. artikkel 82.

Konvensjonens utgangspunkt – som nevnt ovenfor – er at alle avtaler om transport av gods til sjøs er omfattet. Et viktig skille går imidlertid mellom linjefart og ikke-linjefart. *I linjefart* er certepartier og lignende avtaler om bruk av skipet m.m. unntatt, jf. artikkel 6 nr. 1. Transportavtaler i linjefart – både stykkgoods og volumkontrakter faller dermed under konvensjonens virkeområde. Som «volumkontrakt» regnes transportavtaler som gjelder en spesifisert mengde gods fordelt på to eller flere transportere, jf. artikkel 1 nr. 2 (i sjøloven omtalt som kvantumskontrakter, jf. § 362 første ledd). *Utenfor linjefart* gjelder konvensjonen bare når partene ikke har inngått en certepartiavtale og det er utstedt et transportdokument,

¹⁸ Se utkast til artikkel 26 nr. 1 i konvensjonsutkastet inntatt i A/CN.9/WG.III/WP.81.

¹⁹ Se rapport fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 83 side 22.

jf. artikkel 6 nr. 2. Avtaler om stykkgodstransport og volumkontrakter utenfor linjefart, omfattes dermed ikke av konvensjonen med mindre det er utstedt et transportdokument. Transportdokument er definert i konvensjonen artikkel 1 nr. 14 som et bevis på at transportøren har mottatt godset i henhold til en transportavtale. Dokumentet må i tillegg inneholde transportavtalen eller bekrefte dens eksistens. En kvittering for mottatt gods skal ikke være tilstrekkelig til å utgjøre et transportdokument.²⁰

For volumkontrakter som faller inn under konvensjonens virkeområde er likevel hovedregelen at den er deklarasjonsartikkels såfremt avtalen er inngått i samsvar med fremgangsmåten i artikkel 80. Unntaket hviler på en presumpsjon for at en sender som inngår en volumkontrakt har en sterkere forhandlingsposisjon ved inngåelsen av en transportavtale enn en sender som inngår en avtale om en enkeltstående transport. Dermed har vedkommende et mindre behov for det vern som preseptoriske regler gir. Det var imidlertid betydelig diskusjon under forhandlingene i arbeidsgruppen om hvorvidt det skulle stille særskilte krav til volumkontraktens omfang for å hindre at unntaket ble misbrukt av transportøren. Det kunne tenkes at en transportør forlangte at relativt små godsmengder ble fordelt på minst to transportetapper slik at partene gyldig kunne avtale andre – og presumptivt mer transportørvennlige løsninger – enn det konvensjonen ga anvisning på.

Arbeidsgruppen gjorde imidlertid forgjeves forsøk på å komme frem til en definisjon av volumkontrakter som kunne hindre slik utnyttelse av unntaket for volumkontrakter. Det nærmeste arbeidsgruppen kom i å imøtekomme slike bekymringer, var å skjerpe artikkel 80 som stiller krav til åpenhet mellom partene ved inn-

²⁰ Se rapport fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 113-15 side 27.

gåelse av vilkår som avviker fra konvensjonens preseptoriske regler.²¹ Det følger blant annet av artikkel 80 nr. 2 bokstav c at sender alltid skal ha fått et tilbud om en transportavtale som er i samsvar med konvensjonen. Avtalefriheten for volumkontrakter gjelder dessuten ikke enkelte grunnleggende bestemmelser i konvensjonen, jf. artikkel 80 nr. 4. Transportøren kan dermed ikke avtale seg bort fra plikten til å holde skipet sjødyktig (artikkel 14 bokstav a og b), eller tap av retten til ansvarsbegrensning ved forsett eller grov uaktsomhet (artikkel 61). Samtidig er det heller ikke adgang for sender til å lempe sin forpliktelse til å fremskaffe informasjon om godset til transportøren (artikkel 29) eller sitt ansvar for informasjon om og merking av farlig gods (artikkel 32).

For avtaler om stykkgodstransport er konvensjonens bestemmelser som hovedregel ufravikelige, jf. artikkel 79. Partene har imidlertid utvidet avtalefrihet ved transport av levende dyr, jf. artikkel 81 bokstav a og visse andre typer gods, jf. artikkel 81 bokstav b. Unntaket for levende dyr er annerledes enn slik vi kjenner det fra norsk rett. Sjøloven legger ikke opp til avtalefrihet men fritar i stedet transportøren for ansvar for tap som skyldes de særskilte risikoer ved slik transport, jf. sjøloven § 277. Det er også avtalefrihet i forhold til flere bestemmelser i kapitlet om rett til kontroll, jf. artikkel 56.

3.2 De ulike partene

Siden denne konvensjonen tar sikte på å regulere transporten fra «dør-til-dør» og således favner transport med ulike undertransporter

²¹ Arbeidsgruppens omfattende diskusjon om unntaket for volumkontrakter, herunder om krav til avtaleinngåelsen fremgår i rapporten fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 235-53 side 46-54.

tører, er persongalleriet større enn det man vanligvis ser i konvensjoner som er begrenset til én transportsektor.

Transportøren («carrier») her er den som inngår en transportavtale med en sender («shipper»), jf. artikkel 1 nr. 5 og 8. Transportøren kan for eksempel være en reder eller et spedisjonsfirma. Ofte ligger det en kjøpsavtale bak vareforsendelsen. I en slik kontekst kan sender være selger, og kjøper være mottaker («consignee»), jf. artikkel 1 nr. 11. Dersom kjøper skal bekoste transporten, kan man imidlertid tenke seg at kjøper oppføres som sender i transportdokumentet. Konvensjonen omtaler en annen sender enn den som inngår avtale med transportøren, for formell sender («documentary shipper»), jf. artikkel 1 nr. 9.

Et transportdokument kan være et negotiabelt dokument, det vil si konnossement, som er særskilt utformet med tanke på overdragelse til tredjemenn. En person som har dette i hende, betegnes som ihendehaver («holder»), jf. artikkel 1 nr. 10.

Mens godset er i transportørens varetekt eller i forbindelse med utleveringen av godset, kan det i enkelte tilfeller være slik at transportøren har behov for å forholde seg til noen, for eksempel for å få ytterligere opplysninger om godset eller om hvem som er rette mottaker på utleveringsstedet. Samtidig kan en sender ha behov for å gi nye beskjeder om oppbevaringen av godset under transporten, for eksempel om rett oppbevaringstemperatur for frukt. Denne personen kan være sender, formell sender, ihendehaver eller en annen – uansett betegnes denne rollen i konvensjonen som kontrollerende part («controlling party»), jf. artikkel 1 nr. 13.

Det er ikke gitt at transportøren også er den person som skal utføre hele transporten – dette blir vel mer unntaket enn hovedregelen. Utføres transporten, lasting, lossing etc. av personer på transportørens vegne, betegnes disse som undertransportører («performing party»), jf. artikkel 1 nr. 6. Transport til sjøs er den sentrale transportetappen, og derfor inneholder konvensjonen

enkelte bestemmelser som henvender seg særskilt til maritime undertransportører («maritime performing party»), jf. artikkel 1 nr. 7.

3.3 Transportørens forpliktelser og ansvar

Transportørens hovedforpliktelse er å transportere godset i samsvar med avtalen, jf. artikkel 11, eventuelt som endret i etterfølgende avtale inngått under transporten, jf. artikkel 54 nr. 1.

Transportøren har ansvaret for godset fra det tidspunktet han mottar godset for transport, jf. artikkel 12. Ansvaret opphører når godset utleveres, eventuelt når det konstateres at godset ikke er leverbart, jf. artikkel 48 og nærmere omtale av den særskilte ansvarsregelen i nr. 5 nedenfor under punkt 3.6. Konvensjonen knytter således transportøransvaret til den faktiske perioden transportøren har hånd om godset i transportøyemed. Hvilke plikter transportøren har ved fortidig levering, sier ikke konvensjonen noe om. I en slik situasjon er det imidlertid vel så nærliggende å si at transportøren har hånd om godset i *oppbevaringsøyemed*. I så fall kan det anføres at reglene om transportøransvaret, heller ikke bør gjelde for denne perioden.

Ansvarsperioden etter artikkel 12 kan ikke forkortes ved avtale med sender om at sistnevnte skal forestå lastingen og/eller losningen, jf. artikkel 13 nr. 2. Eller sagt med andre ord: ansvar og funksjonsdeling følges ikke ad. Det er imidlertid intet til hinder for at partene inngår en slik avtale – noe som kan være gunstig for begge. For eksempel kan det være rimeligere for en sender å ha mulighet til å utføre lasting/lossing selv enn å betale transportøren eller hans undertransportør for jobben. Under forhandlingene var det derfor noe undring over at typisk vareeiervennlige stater fra Afrika motsatte seg denne bestemmelsen. Skjer skader på godset mens det lastes eller losses av sender, hefter således fortsatt i utgangspunktet transportøren siden skaden skjedde mens ved-

kommende hadde godset i sin besittelse, jf. artikkel 17 nr. 1. Men transportøren kan fri seg fra dette ansvaret ved å påvise at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller personer som nevnt i artikkel 18, jf. artikkel 17 nr. 2, eller ved å påvise at tapet oppstod under lasting eller lossing som ble utført av sender i henhold til avtale som nevnt i artikkel 13 nr. 2, jf. artikkel 17 nr. 3 bokstav i.

I forhold til norsk rett representerer artikkel 13 nr. 2 en klargjøring. Sjøloven sier ingenting om hvilken virkning en klausul i transportavtalen om at sender skal sørge for lastingen (FIO (free in and out)-klausul) skal ha for transportørens ansvar. I juridisk litteratur er det delte oppfatninger, selv om de fleste synes å være i favør av at transportørens ansvarsperiode forkortes ved en FIO-klausul, jf. Falkanger og Bull: Innføring i sjørett (6. utgave 2004) (heretter henvist til som Falkanger) side 282. Konvensjonen legger som nevnt opp til at transportøren i utgangspunktet er ansvarlig med mindre vedkommende kan bevise sin uskyld – eventuelt senders skyld – og er i så måte avsendervennlig. Ut fra et prosess-økonomisk synspunkt ville nok likevel en løsning hvor ansvar og funksjonsdelig følges ad, vært å foretrekke.

Transportørens plikt til å holde skipet lastesjødyktig og tilstrekkelig bemannet før og under reisen, er nedfelt i artikkel 14. Denne plikten er ansett som så grunnleggende at den heller ikke kan fravikes ved inngåelse av en volumkontrakt, jf. artikkel 80 nr. 4. Et unntak fra transportørens plikt til å motta og ta vare på godset, finner vi i artikkel 15. Dersom godset er farlig eller det virker sannsynlig at det kan bli farlig for mennesker, annen eiendom eller miljøet i løpet av transportørens ansvarsperiode, kan han motsette seg å motta godset, eller eventuelt uskadeliggjøre godset. Et ytterligere unntak fra omsorgsplikten følger av artikkel 16 som gjelder fellehavari.

Hovedbestemmelsen om transportørens ansvar for tap som følge av godsskader eller forsinkelse er nedfelt i artikkel 17. Ansvarer bygger på en presumpsjon om at transportøren kan bebreides for hendelser som har inntruffet mens transportøren har hatt godset i sin varetekt. At tapet skyldes en hendelse som har inntruffet i løpet av denne tidsperioden, har saksøker bevisbyrden for, jf. artikkel 17 nr. 1. Transportøren kan imidlertid fri seg fra dette ansvaret gjennom å bevise at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse hos transportøren eller noen han svarer for, jf. artikkel 17 nr. 2. Alternativt kan transportøren bevise at tapet skyldes en eller flere forhold som er inntatt i listen i artikkel 17 nr. 3. Til disse forholdene regnes blant annet naturkatastrofer, krig, streik og lockout, og brann. Dessuten går transportøren også fri fra ansvar om vedkommende kan bevise at tapet skyldes handlinger utført av senders folk i henhold til en FIO-klausul som nevnt i artikkel 13 nr. 2.

Listen i artikkel 17 nr. 3 er i hovedsak lik «katalogen» i Haag-Visby-reglene. Men en viktig forskjell er at unntaket for navigasjonsfeil, som for øvrig gjenfinnes i sjøloven § 276 første ledd nr. 1, er fjernet. Etter konvensjonen er det således ikke lenger slik at transportøren kan fri seg fra ansvar ved å nøye seg med å bevise at tapet skyldes en feil i navigeringen eller behandlingen av skipet. Avgjørende blir om transportøren kan bevise at dette ikke skyldes en feil eller forsømmelse hos han eller noen han svarer for, jf. artikkel 17 nr. 2. I forbindelse med beslutningen om å fjerne unntaket for navigasjonsfeil mv. ble det samtidig foreslått at feil som skyldes tvangslos, skulle inntas i listen i artikkel 17 nr. 3.²² Dette ble

²² Se rapport fra arbeidsgruppens 10. sesjon høsten 2002, A/CN.9/525 punkt 43 side 17 og senere opprettholdelse av denne beslutningen under arbeidsgruppens 14. sesjon høsten 2004, jf. rapport fra møtet inntatt i A/CN.9/572 punkt 65-66 side 18.

imidlertid ikke vedtatt. Det synes dermed riktig å legge til grunn at transportørens ansvar for losfeil følger de alminnelige ansvarsreglene i artikkel 17.

Selv om transportøren i utgangspunktet kan fri seg fra ansvar i medhold av artikkel 17 nr. 3, kan vedkommende likevel bli holdt ansvarlig etter artikkel 17 nr. 4 og 5. Av nr. 4 bokstav a fremgår at transportøren kan bli holdt ansvarlig dersom saksøker beviser at en hendelse som nevnt i nr. 3 skyldes feil eller forsømmelse hos transportøren eller noen han svarer for. Dette kan for eksempel være aktuelt i forhold til unntaket for streik og lockout. Av nr. 4 bokstav b fremgår at transportøren også kan bli holdt ansvarlig dersom saksøker påviser at tapet skyldes en hendelse som ikke dekkes av «katalogen» i artikkel 17 nr. 3 og transportøren ikke kan bevise at dette ikke skyldes feil eller forsømmelse hos transportøren eller noen han svarer for.

Artikkel 17 nr. 5 knytter seg til usjødyktighet. Selv om transportøren går fri fra ansvar under henvisning til et av de forholdene som inngår i katalogen i nr. 3, er han likevel ansvarlig om saksøker kan bevise at årsaken skyldes at skipet var usjødyktig i relasjon til lasten (nr. 5 bokstav a) og transportøren ikke klarer å motbevise dette (nr. 5 bokstav b alternativ (i)). Alternativt kan transportøren fri seg fra ansvar gjennom å føre bevis for at han utviste tilbørlig omhu ved å sørge for at skipet var sjødyktig i henhold til artikkel 14 (artikkel 5 bokstav b alternativ (ii)).

Fritas transportøren for deler av sitt ansvar etter artikkel 17, svarer han bare for det gjenstående tapet, jf. artikkel 17 nr. 6.

Transportørens ansvar for andre («husbondansvaret») er regulert i artikkel 18. Transportøren er objektivt ansvarlig for andres uakt-somme handlinger som om de var hans egne. Hvem dette ansvaret omfatter, er regulert i bokstavene a til d. For det første omfattes undertransportører, jf. bokstav a, og skipsfører og mannskap på skipet, jf. bokstav b. Dernest omfattes også transportørens og

undertransportørens ansatte, jf. artikkel 18 bokstav c. Bokstav d omfatter enhver annen som utfører eller påtar seg å utføre transportørens forpliktelser i henhold til transportavtalen, og som direkte eller indirekte står under transportørens kontroll. Bestemmelsen har store likhetstrekk med sjøloven § 151 om husbondansvaret, men er noe mer generelt utformet. En årsak er at konvensjonen har et bredere virkeområde idet den skal gjelde transporten «dør-til-dør» og altså omfatte også tilstøtende transporter. Dersom en person som er omfattet av artikkel 18 likevel holdes personlig ansvarlig i henhold til konvensjonen, har vedkommende krav på samme beskyttelse som transportøren, jf. artikkel 4 nr. 1. Dette er løst på tilsvarende vis i sjøloven, jf. § 282 annet jf. tredje ledd (også omtalt som Himalaya-klausulen, jf. Falkanger side 306).

Konvensjonen inneholder også en særskilt bestemmelse om den maritime undertransportørens ansvar, jf. artikkel 19. Hovedpoenget er at vedkommende står i samme stilling som om transportøren selv hadde vært ansvarlig, noe som også er regelen i sjøloven, jf. § 286 første ledd. En forutsetning er at den maritime undertransportørens handlinger kan knyttes til en konvensjonsstat og at skaden har skjedd mens vedkommende hadde godset i sin varetekt, eller at vedkommende for øvrig kan knyttes til skaden, jf. artikkel 19 nr. 1. Om transportøren har påtatt seg et større ansvar overfor sender, er dette bare forpliktende for den maritime undertransportøren i den utstrekning vedkommende har samtykket til dette, jf. artikkel 19 nr. 2. En tilsvarende regel gjenfinnes i sjøloven § 286 annet ledd. Den maritime undertransportørens ansvar for andres feil, er regulert i artikkel 19 nr. 3. At konvensjonen ikke åpner for å holde

den maritime undertransportørens skipsfører, mannskap eller ansatte direkte ansvarlig, er uttrykkelig presisert i artikkel 19 nr. 4.²³

Er både transportøren og en eller flere maritime undertransportører ansvarlige, skal dette ansvaret være solidarisk, jf. artikkel 20 og tilsvarende i sjøloven § 287.

Som nevnt ovenfor, er transportøren ansvarlig for tap som følge av skade eller forsinkelse. I arbeidsgruppen var det enighet om at ansvaret for fysisk skade på eller tap av gods som følge av forsinkelse, typisk mat som blir dårlig, skulle følge reglene om transportørens ansvar for godsskader. Men det var til dels stor uenighet om hvorvidt transportøren skulle kunne holdes ansvarlig for *økonomisk* tap som følge av forsinkelse, for eksempel julepynt som først kommer frem til mottakeren etter jul. Mens et lovfestet ansvar for slikt tap er naturlig for en rekke stater, blant annet stater som er bundet av Hamburg-reglene, men også de nordiske landene (se sjøloven § 278), er det fremmed for andre. Haag-Visby-reglene har ikke regler om ansvar for forsinkelse. I USA beror et slikt ansvar for transportøren på hva som eventuelt følger av transportavtalen.

Forsinkelse er definert i artikkel 21. Herav følger at forsinkelse er inntruffet når godset ikke er levert til «avtalt tid». Hvilke krav som skal stilles for at et bestemt leveringstidspunkt skal være avtalt, var det stor uenighet om i arbeidsgruppen. Diskusjonen under arbeidsgruppens siste møte avdekket at mens noen stater mente at det måtte være uttrykkelig avtalt mellom partene, mente andre at det alltid ville være mulig å utlede en felles forståelse mellom partene

²³ Denne tilsynelatende unødvendige presiseringen skyldes en tidligere utforming av definisjonen av maritim undertransportør, jf. artikkel 1 nr. 7, som inkluderte ansatte, jf. arbeidsgruppens rapport fra 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 60 side 17. Med presiseringen i nr. 4 ønsket arbeidsgruppen å sikre seg mot mulige misforståelser på dette punktet.

om når levering skulle skje.²⁴ Diskusjonen endte med at artikkel 21 ble stående uendret. Med denne ordlyden vil trolig den nordiske løsningen med ansvar for forsinkelse kunne beholdes. Men det er ikke usannsynlig at andre konvensjonsstater med en annen holdning til problemstillingen, vil forstå artikkel 21 slik at et ansvar for forsinkelse forutsetter en uttrykkelig avtale om dette mellom partene.

Transportørens eventuelle erstatningsansvar er begrenset til saksøkers – vanligvis senders eller mottakers – økonomiske tap. Konvensjonen foreskriver at erstatning for tap av eller skade på godset skal verdsettes etter verdien på leveringstidspunktet, jf. artikkel 22. Godset skal således ikke verdsettes etter verdien på mottakelsesstedet slik regelen er i norsk rett i dag, jf. sjøloven § 279. Konvensjonen gir imidlertid ingen anvisning på hvordan erstatningen skal utmåles for det eventuelle økonomisk tap som følge av forsinket levering.

Det er en presumpsjon for at transportøren har levert godset i samsvar med avtalen med mindre vedkommende har mottatt melding om skade på godset senest den syvende arbeidsdagen etter levering på leveringsstedet, jf. artikkel 23 nr. 1. Men dette må primært betraktes som en ordensregel idet den ikke skal føre til bortfall av retten til å fremsette et krav om erstatning for tapet, jf. artikkel 23 nr. 2. Derimot går retten til å fremsette krav om erstatning for forsinkelse tapt om ikke transportøren underrettes i løpet av 21 dager etter at forsinkelsen inntraff, jf. artikkel 23 nr. 4.

Deviasjon, det vil si at transportøren forlater den forutsatte, kontraktsmessige ruten, er regulert i artikkel 24. Om det er tillatt, er overlatt til nasjonal rett. Uansett skal ikke deviasjon i seg selv frata

²⁴ Se rapport fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 64-67 side 18-19.

transportøren de rettigheter vedkommende har etter denne konvensjonen med mindre annet følger av artikkel 61 om tap av retten til ansvarsbegrensning ved forsett eller grov uaktsomhet. I hvilken utstrekning deviasjon i stykkgodstransport er lovlig etter norsk rett, synes uavklart. Transportøren er ansvarsfri dersom deviasjonen foretas for å berge menneskeliv etter sjøloven § 275 annet ledd. Dersom deviasjon foretas av andre grunner, synes det riktige i dag å være at forholdet bedømmes etter de alminnelige reglene om stykkgodstransportørens ansvar. Stykkgodstransportøren har behov for betydelig frihet i valg av rute samtidig som senders berettigede interesse i hvordan transporten utføres, synes begrenset til at godset kommer frem i god behold til avtalt tid. For så vidt gjelder transportørens forsettlig deviasjon i egeninteresse, synes den rettslige situasjonen i norsk rett fortsatt uavklart, jf. Falkanger side 272.

Dekkslast har et visst slektskap med deviasjon, idet transportøren ensidig tilfører transporten nye risikomomenter. Transportørens adgang til å transportere godset på dekk er særskilt regulert i artikkel 25. Dekkslast kan bare skje når det er lovpålagt, når det er avtalt eller følger av sedvane, eller når godset er pakket i containere (eventuelt i vogner) tilpasset transport på dekk, jf. artikkel 25 nr. 1. Vilkkåret om at dekkslast må være lovpålagt eller avtalt eller følge av sedvane, samsvarer med sjøloven § 263 første ledd. At gods kan transporteres på dekk om det er pakket i containere som er tilpasset dekkstransport (tilsvarende gjelder for vogntog og jernbanevogner) og skipet er utrustet for slik transport på dekk, er derimot en nyskaping. Arbeidsgruppen erfarte at slike former for dekkstransport i dag kan utføres på en så forsvarlig måte, at det ville være rimelig å la alminnelige ansvarsregler, jf. artikkel 17 flg., regulere dette fullt ut og på linje med transport under dekk. Det synes også å samsvar med dagens praksis, hvor «store mengder

verdifull last blir transportert på dekk», jf. nærmere omtale i Falkanger side 257.

For last som fraktes på dekk i samsvar med lov, avtale eller sedvane, er transportøren ikke ansvarlig for tap som skyldes særskilte risikoer ved dekkslasten, jf. artikkel 25 nr. 2. Transporteres godset på dekk i andre tilfeller enn nevnt i artikkel 25 nr. 1, for eksempel fordi det er fullt under dekk, er transportøren ubetinget ansvarlig for tap som skyldes transporten på dekk, og har ikke rett til å fri seg fra dette ansvaret etter artikkel 17, jf. artikkel 25 nr. 3 og den tilsvarende løsningen i sjøloven § 284 første ledd. Og har partene uttrykkelig avtalt transport under dekk, taper transportøren retten til å begrense sitt ansvar for tap som skyldes transport på dekk, jf. artikkel 25 nr. 5 og sjøloven § 284 annet ledd. Overfor en tredjemann som har ervervet et negotiabelt transportdokument, det vil si konnossement, må retten til å transportere godset på dekk som følge av transportavtalen, være ført inn i dokumentet for at det skal kunne påberopes overfor vedkommende, jf. artikkel 25 nr. 4 og den tilsvarende løsningen i norsk rett, jf. Falkanger side 257-58.

3.4 Senders forpliktelser og ansvar

Tradisjonelt er senders sentrale forpliktelse å betale for transporten – det vil si frakt. I tidlige utkast av konvensjonen var det tatt inn regler om betaling av frakt.²⁵ Etter hvert som arbeidet økte i omfang, samtidig som tiden til ferdigstillelse av konvensjonsutkastet rykket nærmere, så arbeidsgruppen seg nødt til å kutte ut de deler av utkastet som ble vurdert som mindre viktige å regulere. Det

²⁵ Se A/CN.9/WG.III/WP.21 kapittel 9 side 51-52 og A/CN.9/WG.III/WP.32 kapittel 9 side 44-47.

rammet blant annet reglene om frakt.²⁶ Eneste bestemmelse om frakt er nå artikkel 42 om forhåndsbetalt frakt (frakt er definert i artikkel 1 nr. 28). Om transportdokumentet gir uttrykk for at frakten er forhåndsbetalt («freight prepaid»), skal ikke transportøren kunne holde mot ihendehaver eller mottaker at frakten ikke er betalt (gjelder ikke dersom ihendehaver eller mottaker er sender). Artikkel 42 kan dermed også ses på som en definisjon av begrepet «freight prepaid».

Frakt er noe mer utførlig regulert i norsk rett. Hvordan frakten skal beregnes dersom den ikke følger av transportavtalen, er regulert i sjøloven § 260. Plikten til å betale frakt er nedfelt i sjøloven § 269. Som artikkel 42 har bestemmelsen bare betydning dersom mottaker er en annen enn sender. Etter § 269 kan mottaker bare holdes ansvarlig for frakten dersom vedkommende kjente til dette ansvaret senest ved utleveringen av godset. Poenget er at vedkommende skal kjenne til denne forpliktelsen på et tidspunkt hvor han fremdeles kan velge å unngå fraktansvaret ved å nekte å motta godset, jf. NOU 1993:36 side 32-33. En lignende regel gjelder for mottakeren av godset i henhold til et konnossement, jf. sjøloven § 299 annet ledd. Hvis ikke frakt erlegges i henhold til sjøloven § 269, kan transportøren utøve tilbakeholdsrett, jf. sjøloven § 270.

Mellom sender og transportør gjelder transportavtalen. Etter sjøloven § 273 forblir sender som hovedregel ansvarlig for frakten også dersom transportøren retter fraktkravet mot vedkommende fordi godset ble utlevert til mottaker uten at betaling av frakt ble krevd i henhold til sjøloven § 269. Om sjøloven § 273 uttaler Sjølovkomiteen (NOU 1993: 36 i merknadene til § 273 side 33-34):

²⁶ Dette ble besluttet under arbeidsgruppens 13. sesjon våren 2004, jf. rapport A/CN.9/552 punkt 162-64 side 36-37.

«Komiteen har kommet til at reglene for såvel stykkgodstransport som befraktning av skip (utkastet § 336) bør reflektere det alminnelige kontraktsrettslige prinsipp at en kontraktspart ikke skal fritas for sitt ansvar for vederlagskrav av den grunn at medkontrahenten unnlater å gjøre bruk av en adgang til å kreve betaling også av en tredjemann. Dette er i samsvar med de prinsipper som gjelder i solidarskyldnerforhold.»

Som følge av konvensjonens begrensede regulering av fraktspørsmålet synes det rimelig å legge til grunn at sjølovens bestemmelser om frakt må kunne videreføres også om Norge slutter seg til konvensjonen. Det fremgår uttrykkelig av konvensjonen artikkel 49 at den ikke skal påvirke en eventuell tilbakeholdsrett som transportøren kan ha i medhold av nasjonal rett.

Langt mer utførlig er derimot konvensjonen når det gjelder senders plikter i forbindelse med levering av godset til transportøren, jf. kapittel 7. Sjøloven har noen bestemmelser om dette, jf. §§ 255-61, men av disse har bare enkelte sitt motstykke i Haag-Visby-reglene eller Hamburg-reglene, jf. NOU 1993: 36 side 24. I internasjonal sammenheng er derfor detaljerte regler om senders plikter overfor transportøren utover plikten til å betale frakt, i stor grad en nyskaping.

Sender er objektivt ansvarlig for ansatte, underkontrahenter m.m. som handler uaktsomt på senders vegne under denne konvensjonen, men ikke for transportørens folk i den utstrekning de utfører tjenester for sender jf. artikkel 34. Dersom transportdokumentet inneholder en formell sender har vedkommende de samme rettigheter som sender etter kapittel 13 om foreldelse og plikter etter bestemmelsene i konvensjonen kapittel 7 og artikkel 55, jf. artikkel 33. Sender og formell sender kan ikke holdes solidarisk ansvarlig, slik regelen er for transportør og maritim undertransportør i henhold til artikkel 20.

Sender skal for det første levere godset til transportøren ferdig pakket slik at det kan utholde den planlagte reisen, jf. artikkel 27

nr. 1. Og om partene har avtalt en FIO-klausul, skal sender dessuten sørge for at lastingen utføres forsvarlig, jf. artikkel 27 nr. 2. Sendes godset i en container, eller i en vogn, er sender ansvarlig for forsvarlig pakking og stuing av denne, jf. artikkel 27 nr. 3.

Sender og transportørs gjensidige plikt til å samarbeide om informasjonsutveksling for å sikre tilbørlig behandling av godset under transporten, er nedfelt i artikkel 28. Senders plikt til å skaffe transportøren nødvendig informasjon som vedkommende ikke med rimelighet kan forventes å ha, utdypes i artikkel 29. Denne plikten kan ikke fravikes i en volumkontrakt. Transportørens krav på informasjon under transporten er nedfelt i artikkel 55 som omtales nærmere nedenfor under punkt 3.7.

Sender er ansvarlig for tap eller skade som transportøren påføres som følge av manglende overholdelse av sine forpliktelser etter konvensjonen, jf. artikkel 30 nr. 1. Transportøren har bevisbyrden for at tapet kan tilbakeføres til forhold som skyldes sender. Sender er på sin side som hovedregel ansvarsfri dersom tapet ikke skyldes feil på hans side, jf. artikkel 30 nr. 2. Artikkel 30 er således motstykket til artikkel 17 om transportørens ansvar, likevel slik at den har en langt enklere struktur (og følgelig mer prosessøkonomisk). Samtidig er bestemmelsen også mindre klar idet den er taus om fordelingen av bevisbyrden etter artikkel 30 nr. 2. Det var stor uenighet i arbeidsgruppen på dette punktet, og bestemmelsen går således ikke lenger enn enigheten gav grunnlag for.²⁷

Senders eventuelle ansvar for økonomisk tap som følge av forsinkelse er ikke regulert i konvensjonen. I sjøloven § 290 nøyer lovgiver seg med å avvise at sender kan bli ilagt et objektivt ansvar for tap eller skade som transportøren har lidt. Siktemålet med

²⁷ Se rapport fra arbeidsgruppens 19. sesjon våren 2007, A/CN.9/621 punkt 220-32 side 52-55, jf. punkt 237 side 56 og punkt 239-43 side 56-57.

bestemmelsen er å hindre at transportøren omgår den preseptoriske reguleringen av transportøransvaret gjennom å pålegge sender objektivt ansvar for enkelte forhold, for eksempel pakningens holdbarhet eller opplysninger om godset, jf. NOU 1993:36 s. 42. I forbindelse med diskusjonen i arbeidsgruppen om hvorvidt transportøren skulle kunne holdes ansvarlig for økonomisk tap som følge av forsinkelse, ble det hevdet at i så fall måtte senderen også være ansvarlig for slik tap som følge av forsinkelse ut fra tankegangen om at konvensjonen skulle utgjøre et balansert instrument. Et forsinkelsesansvar for sender møtte imidlertid sterk motstand hos mange Hamburg-stater. Den omforente – og noe tvetydige – definisjonen av forsinkelse for transportøren utgjorde i så måte et kompromiss for alle parter. De statene som ønsket at transportøren kun skulle ha et avtalefestet ansvar for økonomisk tap som følge av forsinkelse, godtok til gjengjeld å droppe kravet om en bestemmelse om forsinkelsesansvar for sender.²⁸

Sender er uansett skyld ansvarlig for riktigheten av de opplysninger han gir til transportøren, jf. artikkel 31 nr. 2 sammenholdt med artikkel 30 nr. 2. Et lignende garantiansvar gjelder for sender også i dag, jf. sjøloven § 301 første ledd.

Sender er også ansvarlig uansett skyld om vedkommende unnlater å opplyse transportøren om farlig gods, eller å merke det i samsvar med gjeldende regelverk, jf. artikkel 32 sammenholdt med artikkel 30 nr. 2. Bestemmelsen må ses i sammenheng med artikkel 15 som åpner for at transportøren kan uskadeliggjøre godset. Et tilsvarende ansvar for sender følger også av sjøloven i dag, jf. sjøloven § 291. Senders plikter og ansvar etter artikkel 32 kan ikke fravikes i en volumkontrakt, jf. artikkel 80 nr. 4.

²⁸ Se rapport fra arbeidsgruppens 19. sesjon våren 2007, A/CN. 9/621 punkt 233-37 side 55-56.

Konvensjonen inneholder ingen regler om begrensning av ansvaret for sender. Dette ble imidlertid foreslått i et arbeidsdokument fremlagt av den svenske delegasjonen.²⁹ Her ble det anført at om sender skulle kunne holdes ansvarlig for økonomisk tap som følge av forsinkelse, burde vedkommende samtidig ha mulighet til å begrense sitt ansvar. Idet et slikt ansvarsgrunnlag ikke ble tatt inn i konvensjonen, falt også begrunnelsen for en begrensningsregel bort. Det er likevel fortsatt slik at sender kan holdes ansvarlig for økonomisk tap som følge av forsinkelse dersom det er hjemmel for et slikt krav i nasjonal rett. Det kan dessuten være at konvensjonens synliggjøring av senders forpliktelser og ansvar generelt bidrar til en økning av antall krav mot sender. I et slikt lys kan det nok synes som om det uansett ville vært behov for å konvensjonsfeste ansvarsgrenser også for sender.

3.5 Transportdokumenter

I likhet med Hamburg-reglene gjelder denne konvensjonen transportavtaler. Den er altså ikke som Haag-Visby-reglene begrenset til å gjelde bare for negotiable dokumenter, det vil si konnossementer, jf. omtale ovenfor under punkt 1. Men i tillegg går konvensjonen lenger enn Hamburg-reglene på to sentrale punkter. For det første gjelder den også tilstøtende transporter. Dernest likestiller konvensjonen skriftlige transportdokumenter med transportdokumenter lagret elektronisk, forutsatt at partene har avtalt sistnevnte form, jf. artikkel 8.

Når det gjelder transportdokumenter, går hovedskillet i denne konvensjonen mellom negotiable dokumenter, det vil si konnossementer, og ikke-negotiable dokumenter, det vil si sjøfraktbrev.

²⁹ Se dokument A/CN.9/WG.III/WP.85 punkt 5-7 side 3-4.

Negotiable dokumenter er dokumenter som i norsk rett betegnes som konnossementer (jf. sjøloven § 292), det vil si som inneholder et transportløfte, og har en kvitteringsfunksjon samt utgjør et varerepresentativ, jf. artikkel 1 nr. 15. Men om det negotiable dokumentet samtidig inneholder en påtegning som viser at det ikke er negotiabelt (en såkalt «rektaklausul», heretter omtalt som rektakonnossement), må det følge reglene for ikke-negotiable transportdokumenter, jf. artikkel 1 nr. 16, som i norsk rett betegnes som sjøfraktbrev (jf. sjøloven § 308). På enkelte punkter inneholder likevel konvensjonen enkelte særskilte regler om rektakonnossementer. Det er i relasjon til artikkel 41 om bevismessig virkning av transportdokumentets innhold, artikkel 46 om utlevering av godset og artikkel 51 om identifikasjon av den kontrollerende part. Det følger av disse bestemmelsene at konvensjonen ikke åpner for elektroniske rektakonnossementer.

Ved levering av godset til transportøren er utgangspunktet at sender, eventuelt formell sender, har krav på et sjøfraktbrev eller et konnossement, jf. artikkel 35. Transportdokumentet skal inneholde opplysninger om godsets art og mengde som fremlagt av sender, jf. artikkel 36 nr. 1. Transportøren er blant annet forpliktet til å ta inn senders informasjon om godset men bare i den grad det er nødvendig («appropriate») for utførelse av transporten. Begrensningen er satt for å hindre at transportøren skal være forpliktet til å ta inn svært omfattende informasjon om godset.³⁰ Det vil jo i så fall bety en økt mengde informasjon som skal kontrolleres for å unngå å komme i ansvar overfor mottaker av godset, jf. artikkel 40 nr. 1.

³⁰ Se arbeidsdokument A/CN.9/WG.III/WP.86 fremlagt av den danske, finske og norske delegasjonen samt rapport fra arbeidsgruppens 19. sesjon våren 2007, A/CN.9/621 punkt 270-273 side 61-62, jf. punkt 277 side 63.

Transportdokumentet skal dessuten inneholde en beskrivelse av godsets tilstand, transportørens navn og adresse, tiden for mottakelse av godset/lasting av godset/utstedelse av transportdokumentet, og – hvis det er utstedt mer enn ett konnossement – hvor mange det i så fall dreier seg om, jf. artikkel 36 nr. 2. I den grad transportøren har slik kunnskap, skal dokumentet dessuten inneholde informasjon om mottaker, skipet, mottakelses- og leveringssted samt laste- og lossehavn, jf. artikkel 36 nr. 3. Artikkel 36 nr. 1-3 tilsvarende i hovedsak sjøloven § 296 nr. 1-3 og nr. 5-8. En forskjell er likevel at kravene i artikkel 36 har et videre anvendelsesområde idet bestemmelsen gjelder transportdokumenter generelt, mens sjøloven § 296 er begrenset til å gjelde for konnossementer. For så vidt gjelder sjøfraktbrev, utvides således kravene i forhold til de krav som sjøloven § 309 stiller.

Om enkelte opplysninger mangler, er likevel dokumentet gyldig som et transportdokument, jf. artikkel 39 nr. 1. En tilsvarende regel gjelder for konnossementer, jf. sjøloven § 297, og antas også å gjelde for sjøfraktbrev, selv om det ikke er regulert i loven, jf. Falkanger side 299.

På den annen side er det intet til hinder for at et transportdokument kan inneholde opplysninger utover de kravene som følger av artikkel 36. Det følger av artikkel 9 at fremgangsmåten for bruk av et elektronisk konnossement skal omtales i transportdokumentet, jf. artikkel 9 nr. 2. Om sender og transportør har inngått en FIO-klausul, skal informasjon om denne fremgå av transportdokumentet, jf. artikkel 13 nr. 2. Transportørens rett til å påberope seg en avtale om rett til å transportere godset på dekk, må også fremgå av transportdokumentet for at dette skal kunne påberopes overfor en godtroende ihendehaver av et konnossement, jf. artikkel 25 nr. 4. Transportøren taper retten til å kreve frakt av en ihendehaver eller mottaker av godset (som ikke samtidig er sender) hvis transportdokumentet inneholder en klausul om at frakten er forhånds-

betalt, jf. artikkel 42. Endelig kan transportdokumentet inneholde en konkret verdifastsettelse av godset som i så fall trer i stedet for de stipulerte ansvarsgrensene i artikkel 59, jf. nr. 1.

Dokumentet skal være underskrevet av transportøren eller noen som handler på vedkommendes vegne, jf. artikkel 38 og den tilsvarende bestemmelsen i sjøloven § 296 tredje ledd som før øvrig også tar høyde for elektronisk signatur. Konvensjonen har ingen bestemmelser tilsvarende sjøloven § 295 og Hamburg-reglene artikkel 14 nr. 2 om skipsførers adgang til å underskrive et konnossement på transportørens vegne. Skipsføreres feil er imidlertid uansett dekket av transportørens ansvar for andre, jf. artikkel 18.

Som transportør regnes den personen som er identifisert som sådan i transportdokumentet, jf. artikkel 37 nr. 1. En særskilt presumpsjonsregel for det tilfelle at transportøren ikke er identifisert i transportdokumentet, finnes i artikkel 37 nr. 2. Inneholder dokumentet opplysninger om hvilket skip godset skal transporteres med, skal i stedet registrert eier anses som transportør. Men han kan fri seg fra dette ansvaret gjennom å bevise at skipet på transporttidspunktet var utleid på et bare boat-certeparti til en identifisert befrakter. Eventuelt kan registrert eier eller bare boat-befrakter i stedet identifisere transportøren.

Transportøren har en særskilt plikt til å undersøke riktigheten av opplysninger om godsets art og mengde som fremlagt av sender, jf. artikkel 40 nr. 1. Har han kunnskap eller sterk mistanke om at noen av disse opplysningene fra sender er feil eller misvisende, *skal* han gi uttrykk for det i transportdokumentet. Videre har transportøren *adgang* til å ta forbehold for så vidt gjelder slike opplysningene etter nærmere regler i artikkel 40 nr. 3-4, jf. nr. 2. Når gods ikke leveres i en lukket container, jf. artikkel 40 nr. 3, kan transportøren reservere seg i forhold til riktigheten av senders opplysninger dersom han ikke hadde mulighet til å kontrollere dem. Transportøren kan også reservere seg ved begrunnet mistanke om at sender

har gitt gale opplysninger. For så vidt gjelder gods som leveres i en lukket container, jf. artikkel 40 nr. 4, har transportøren adgang til å ta forbehold dersom vedkommende ikke har undersøkt innholdet eller på annen måte har kunnskap om det.

Transportdokumentet gjelder som bevis for at godset er mottatt av transportøren i den stand som fremgår av dokumentet, jf. artikkel 41 bokstav a. Bevisbyrden for at godset var i annen tilstand påhviler den som ønsker å påberope seg dette. Gjennom forbehold i transportdokumentet kan altså transportøren lette sin egen bevisbyrde i forhold til varenes tilstand på leveringstidspunktet. Bevis for at dokumentets innhold er feil, kan ikke føres overfor en tredjemann som har ervervet dokumentet i god tro dersom dokumentet er et konnossement eller et rektakonnossement, jf. artikkel 41 bokstav b. Det gjelder et noe mer begrenset bevisforbud overfor en tredjemann som har mottatt et sjøfraktbrev i god tro og som har innrettet seg i tillit til dokumentets riktighet, jf. artikkel 41 bokstav c. Konvensjonen gir dermed en godtroende erverver av et sjøfraktbrev bedre beskyttelse enn det som følger av norsk rett i dag, jf. sjøloven § 309 annet ledd som bare gir uttrykk for sjøfraktbrevets bevisvirkning og altså ikke knesetter et forbud mot motbevis.

3.6 Levering av godset

Transportøren skal utlevere godset på avtalt tid og sted til rett mottaker, jf. artikkel 11, eventuelt på det sted den kontrollerende part har gitt anvisning på mens transporten ble utført, jf. artikkel 53. Mottaker er på sin side forpliktet til å motta godset, jf. artikkel 43, og skal bekrefte mottakelsen, jf. artikkel 44. For øvrig gir konvensjonen anvisning på tre ulike fremgangsmåter for utlevering med frigjørende virkning – etter hva slags transportdokument som er utstedt. Utlevering av godset på grunnlag av et sjøfraktbrev skjer med frigjørende virkning til mottaker, eventuelt den som den kontrollerende part utpeker som mottaker, sender eller formell

sender, jf. artikkel 45. En lignende regel gjelder for utlevering av gods på grunnlag av et rektakonnossement, men med den forskjell at transportøren her i utgangspunktet skal nekte utlevering uten fremleggelse av rektakonnossementet, jf. artikkel 46.

Når det er utstedt et konnossement skal utlevering av godset ikke skje uten mot overlevering av dokumentet, jf. artikkel 47 nr. 1 bokstav a og b, med mindre konnossementet inneholder en påtegning som åpner for dette, jf. artikkel 47 nr. 2.

Dersom et konnossement med påtegning som nevnt i artikkel 47 nr. 2 er utstedt, og godset ikke kan leveres fordi ingen mottaker møter opp, eller identifiserer seg som ihendehaver, kan transportøren henvende seg til sender, eventuelt formell sender for nærmere instruks om gjennomføringen av leveringen, jf. artikkel 47 nr. 2 bokstav a. Utlevering i henhold til slik instruks har frigjørende virkning for transportøren, jf. artikkel 47 nr. 2 bokstav b. Konvensjonen åpner således for at konnossementer kan utformes slik at utlevering av godset kan finne sted uten mot overlevering av konnossementet. Siktemålet med en slik fleksibilitet er å i møtekomme behovet i moderne shipping for å kunne utlevere godset uten mot presentasjon av konnossementet, noe det for eksempel kan være behov for i transportavtaler hvor varene ofte skifter eier flere ganger før godset kommer frem til leveringsstedet. Arbeidsgruppen la til grunn at slike situasjoner forekommer i moderne handel og forsøkte å finne en rimelig løsning.³¹ Denne løsningen ble litt endret under behandlingen i UNCITRALs 41. sesjon.

Når gods utleveres uten mot fremleggelse av et konnossement, kan det oppstå en situasjon hvor en person møter opp med dokumentet i hånden uten at godset kan utleveres fordi det allerede er

31 Se rapport fra arbeidsgruppens 20. sesjon høsten 2007, A/CN. 9/642 punkt 52-55 side 15.

utlevert. Konvensjonen løser interessekonflikten mellom to uskyldige parter – konnossementsinnehaveren og transportøren – ved å gi en godtroende konnossementsinnehaver de rettigheter som følger av konnossementet, bortsett fra retten til godset, jf. artikkel 47 nr. 2 bokstav d. Men til gjengjeld er den personen som har gitt instruks om utlevering, forpliktet til å holde transportøren skadesløs, jf. artikkel 47 nr. 2 bokstav c. Før transportøren etterkommer en instruks kan vedkommende dessuten kreve at det stilles passende sikkerhet for mulige erstatningskrav.

Reglene om utlevering av godset, jf. artikkel 43 til 47, kan stille transportøren i en situasjon hvor godset ikke kan leveres. I så fall er det også naturlig å legge til grunn at transportøransvaret opphører fra samme tidspunkt, jf. artikkel 12.

Gods som ikke kan leveres, kan transportøren disponere over, blant annet ved å lagre det, selge det eller ødelegge det, jf. artikkel 48 nr. 2. Før transportøren går til slike skritt skal han imidlertid informere den som eventuelt er angitt som rette kontaktperson i transportdokumentet, samt enten mottaker, kontrollerende part eller sender, jf. nr. 3. Ved salg skal salgssummen gå til å dekke transportørens krav mot sender, for eksempel frakt. Eventuelt overskudd skal transportøren sette av til den som har krav på godset, jf. nr. 4.

Transportørens ansvar for skade eller tap som godset påføres i denne perioden, er meget begrenset, jf. nr. 5, og må sees i lys av transportørens rett til å kvitte seg med godset etter nr. 2. Et slikt begrenset ansvar er også naturlig idet forholdet faller utenfor perioden for transportøransvaret og transportøren ufrivillig er satt i en slik situasjon. Ansvarsregelen i artikkel 48 nr. 5 gjelder imidlertid bare for tap som er påført etter at det slås fast at godset ikke kan leveres. For skade som har skjedd før det var klart at godset ikke lot seg levere, skal fortsatt det alminnelige transportøransvaret gjelde.

3.7 Rettigheter til kontrollerende part

Dette kapitlet inneholder utførlige regler om samspillet mellom transportøren og den kontrollerende parten mens transportøren har ansvaret for godset. Sjøloven inneholder ingen tilsvarende grundig regulering av forholdet mellom partene i denne perioden.

Retten til kontroll kan bare utøves av den kontrollerende parten, jf. definisjon av denne aktøren ovenfor under punkt 3.2. Hva denne retten kan gå ut på, fremgår av den uttømmende oppregningen i artikkel 50 nr. 1 bokstavene a til c. Kontrollen kan for det første gå ut på å modifisere opplysninger om omsorgen for godset innenfor rammene av transportavtalen, for eksempel hva som skal være passende kjøletemperatur for frysevarer, jf. bokstav a. Den kontrollerende part kan også gi instruksjoner om at utlevering skal skje et annet sted langs skipets rute, jf. bokstav b eller om at varene skal leveres til en annen enn den som er oppgitt som mottaker i transportavtalen, jf. bokstav c. Instruksjoner som nevnt i bokstavene b og c endrer transportavtalen.

Retten til kontroll består mens transportøren har ansvaret for godset, jf. artikkel 50 nr. 2 som viser til artikkel 12 om perioden for transportøransvaret fra levering til utlevering. Det er dessuten naturlig å legge til grunn at kontrollrettigheter likeledes opphører når det konstateres at godset ikke er leverbart, jf. artikkel 48.

En forutsetning for retten til å utøve kontroll, er at vedkommende er berettiget til det. Hvem som skal regnes som kontrollerende part, varierer med om det er utstedt et sjøfraktbrev, et rektakonnossement, eller et konnossement, jf. artikkel 51. For sjøfraktbrev og rektakonnossementer er utgangspunktet at sender er den kontrollerende part, mens det for konnossementer er ihendehaver.

For en transportør kan instruksjoner fra den kontrollerende parten, bryte forstyrrende inn i transportørens planer. Derfor er det et vilkår for at transportøren skal være forpliktet til å følge slike instruksjoner, at transportøren «rimeligvis» kan utføre dem, jf. artikkel

52 nr. 1 bokstav b. Dessuten må ikke kravene forstyrre den alminnelige driften av skipet, jf. artikkel 52 nr. 1 bokstav c. Den kontrollerende parten skal uansett holde transportøren skadesløs for ekstrakostnader som følge av utøvelsen av retten til kontroll og transportøren kan også sette som betingelse at den kontrollerende part stiller sikkerhet for slike eventuelle ekstrakostnader, jf. artikkel 52 nr. 2 og 3. Eventuelle instruksjoner som er etterkommet, skal tas inn i et konnossement eller rektakonnossement, og i et sjøfraktbrev etter forespørsel fra den kontrollerende parten, jf. artikkel 54 nr. 2.

Mens det hittil har vært fokusert på den kontrollerende parts rett til å gi instruksjoner til transportøren, vil også den situasjon kunne oppstå at *transportøren* har behov for mer informasjon om godset. Dette er regulert i artikkel 55 som gir transportøren krav på slik informasjon fra den kontrollerende parten. Bestemmelsen supplerer i så måte artikkel 29 som er den generelle bestemmelsen om senders plikt til før leveringen å gi transportøren nødvendig informasjon vedrørende godset.

Adgangen for den kontrollerende parten til å gi instruksjoner i samsvarende med artikkel 50 nr. 1 bokstav b og c, kan endres ved avtale, jf. artikkel 56. Det samme gjelder for transportørens plikt til å rette seg etter instruksene, jf. artikkel 52. Retten for den kontrollerende parten til å gi beskjeder innenfor rammene av transportavtalen etter artikkel 50 nr. 1 bokstav a, synes derimot ikke å være ufravikelig siden hjemmelen ikke er inntatt i oppregningen i artikkel 56. Deler av reglene i konvensjonen kapittel 9 om retten til kontroll er således fravikelige ved avtale og utgjør dermed unntak fra hovedregelen om at konvensjonen er preseptorisk til gunst for vareeiersiden, jf. artikkel 79 og nærmere omtale ovenfor under punkt 3.1.

3.8 Overføring av rettigheter

Det er åpenbare fordeler knyttet til at konnossementer kan overdras etter de samme reglene uavhengig av hvilket lands rett over-

dragelsen står under. I konvensjonen legges det opp til at overdragelse av et konnossement skal skje ved at mottakerens navn påføres, eller ved overdragelse uten påtegning dersom det er et ihendehaverkonnossement eller det allerede er utstedt til vedkommende navngitte person, jf. artikkel 57 nr. 1.

En ihendehaver som ikke er sender, og som ikke utøver noen rettigheter under transportavtalen, vil heller ikke pådra seg noe ansvar, jf. artikkel 58 nr. 1 sammenholdt med nr. 2. Derved legges det til rette for at konnossementer kan benyttes som verdipapirer. For eksempel vil banker som deltar i kjøp og salg av konnossementer mens godset er underveis, og som for øvrig ikke har noe med transporten å gjøre, heller ikke pådra seg noe ansvar.

Overdragelse av et konnossement eller samtykke til å erstatte et konnossement med et tilsvarende elektronisk dokument (og omvendt) skal ikke utløse ansvar etter konnossementet, jf. artikkel 58 nr. 3.

3.9 Ansvarsgrenser for transportøren

Utgangspunktet i erstatningsretten er at skadelidte har krav på full erstatning for sitt økonomiske tap. Innenfor transportretten er det derimot lang tradisjon for at transportørens ansvar er begrenset. Både Haag-reglene, Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene inneholder regler om begrensnings av transportørens ansvar. For internasjonale transporter er Norge bundet av ansvarsgrensene i Haag-Visby-reglene, jf. sjøloven § 280 første ledd:

«Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 2 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket. Den av ansvarsgrensene som gir det høyeste ansvar, skal anvendes. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.»

For nasjonale forhold er ansvarsgrensen for tap av eller skade på godset satt til 17 SDR for hvert kilogram av godsets bruttovekt, jf.

sjøloven § 280 annet ledd. Ansvar for forsinkelse er begrenset til fakten. Dette tilsvarer ansvarsgrensen for innenlands veitransport, jf. lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler (vegfraktloven) § 32 annet ledd og § 35 første ledd. Til sammenligning er ansvarsgrensen for internasjonal veitransport 8,33 SDR for hvert kilogram av godset som er tapt eller skadet, noe som er i samsvar med den grensen som følger av CMR-konvensjonen, jf. vegfraktloven § 32 tredje ledd.

Hamburg-reglene har høyere ansvarsgrenser for tap av eller skade på godset, og også en særskilt regel for forsinkelsesansvaret. Transportørens ansvar ved tap av eller skade på godset er begrenset til 835 SDR pr kollo eller til 2,5 SDR pr kilogram av bruttovekten av det godset som er tapt eller skadet, jf. Hamburg-reglene artikkel 6 nr. 1 bokstav a. Transportørens ansvar for forsinket utlevering av godset er begrenset til et beløp lik 2,5 ganger frakten for det forsinkede godset, maksimalt den samlede frakt etter transportavtalen jf. Hamburg-reglene artikkel 6 nr. 1 bokstav b.

Arbeidsgruppen hadde flere, lengre diskusjoner om hvilke ansvarsgrenser som skulle gjelde, fremfor alt for tap av eller skade på godset.³² I hovedsak delte gruppen seg omtrent på midten. Den ene gruppen inntok et transportørvennlig standpunkt og argumenterte for å beholde ansvarsgrensene i Haag-Visby-reglene, eventuelt justert i retning Hamburg-reglenes nivå. De viste blant annet til at de fleste krav som fremsettes i dag ikke overstiger gjeldende ansvarsgrenser. Dessuten var transportøransvaret allerede skjerpet idet navigasjonsunntaket var fjernet fra listen over forhold som kan frita en transportør for erstatningsansvar, jf. artikkel 17 nr. 3 som

³² Se rapport fra arbeidsgruppens 20. sesjon høsten 2007, A/CN.9/642 punkt 133-166 side 31-40 og rapport fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 183-203 side 38-42.

omtales nærmere ovenfor under punkt 3.3. Dersom beløpet skulle heves opp mot Hamburg-reglens nivå, mente de at det ville bety en betydelig økning for mange stater som i dag forholder seg til Haag-reglene eller Haag-Visby-reglene. Allerede en slik heving burde derfor være tilstrekkelig for de statene som ønsket å heve ansvarsgrensene.

Den andre gruppen gikk inn for å heve beløpet til minst Hamburg-reglens nivå og helst mer. Her ble det blant annet vist til at Hamburg-reglene er fra 1978 og bør heves i tråd med den generelle inflasjonen som har skjedd siden den tid. Dessuten er ansvarsgrensene høyere innenfor andre transportkonvensjoner, blant annet CMR-konvensjonen. En fordel med like begrensingsbeløpet på tvers av transportsektorene vil være at betydningen av å bevise under hvilken del av transporten tapet fant sted, blir mer underordnet.

I konvensjonen er transportørens erstatningsansvar nå hevet til 875 SDR per kollo eller annen enhet, eller 3 SDR per kilogram for tap av eller skade på godset, jf. artikkel 59 nr. 1. Det er nominelt sett noe over Hamburg-reglens nivå. På den annen side skal ansvarsgrensene gjelde for *alt* ansvar transportøren kan pådra seg etter konvensjonen. Både etter Haag-Visby-reglene og Hamburg-reglene knytter ansvarsbegrensingen seg til krav som følge av tap av eller skade på godset. Det er imidlertid et åpent spørsmål om denne forskjellen har noen realitet. Det er grunn til å anta at i de fleste tilfeller vil transportørens erstatningsansvar uansett relatere seg til krav for tap av eller skade på godset.

For forsinkelse er ansvarsgrensen satt til 2,5 SDR, jf. artikkel 60. Dette tilsvarer Hamburg-reglens nivå. Hamburg-reglens øvre grense på den samlede frakten etter transportavtalen, er imidlertid ikke videreført. Det samlede kravet på erstatning etter artikkel 59 nr. 1 og artikkel 60, skal likevel ikke overstige maksimalt erstatningsansvar etter artikkel 59 nr. 1 for totaltap av godset.

Konvensjonen inneholder ingen bestemmelse som åpner for en forenkelt fremgangsmåte for å endre ansvarsgrensene, slik det for eksempel er i artikkel 8 i endringsprotokollen av 1996 til Londonkonvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Lenge var det en slik regel inne i konvensjonsutkastet.³³ Det var imidlertid sterk motstand mot denne, blant annet fra USA.³⁴ Til sist utgikk denne bestemmelsen som et element i det kompromisset som ledet frem til høyere ansvarsgrenser.³⁵

Retten til ansvarsbegrensning går tapt dersom transportøren eller noen transportøren har ansvaret for, har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt, og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå, jf. artikkel 61. En tilsvarende bestemmelse gjenfinnes i dag i sjøloven § 283. Heller ikke ved inngåelse av en volumkontrakt kan partene avtale seg bort fra artikkel 61, jf. artikkel 80 nr. 4.

3.10 Foreldelse

Krav etter denne konvensjonen skal ikke kunne gjøres gjeldende verken av eller mot transportøren når det har gått to år fra det tidspunktet transportøren utleverte godset eller skulle ha gjort dette etter transportavtalen, jf. artikkel 62 nr. 1-2. Uten at det følger av konvensjonsteksten, må det være rimelig å legge til grunn at et krav også er foreldet når det har gått mer enn to år fra det ble konstatert at godset ikke lenger var leverbart, jf. artikkel 48. Foreldelse skal likevel ikke hindre at kravet brukes som et motkrav eller til motregning, jf. artikkel 62 nr. 3.

³³ Se artikkel 99 i avtaleutkastet inntatt i A/CN.9/WG.III/WP.101 side 60-61.

³⁴ Se arbeidsdokument A/CN.9/WG.III/WP.77 fremlagt av USA.

³⁵ Se rapport fra arbeidsgruppens 21. sesjon januar 2008, A/CN.9/645 punkt 281 side 57-58.

Foreldelsesfristen kan kun forlenges etter erklæring fra den som er saksøkt, jf. artikkel 63.

Etter at fristen er utløpt, kan krav på erstatning bare fremsettes dersom det er tillatt i henhold til nasjonal rett eller innen 90 dager fra det er inngått et forlik i saken eller saksøker selv er blitt saksøkt, jf. artikkel 64. Dessuten kan krav mot en bare boat-befrakter eller registrert eier fremsettes etter at 2-årsfristen er ute dersom det ikke er foreldet etter nasjonal rett eller det ikke har gått 90 dager fra transportøren ble identifisert eller registrert eier eller bare boat-befrakter la frem informasjon om transportøren, jf. artikkel 65.

3.11 Domsmyndighet og voldgift

Konvensjonen inneholder regler om domsmyndighet, jf. kapittel 14 og voldgift, jf. kapittel 15. Formålet med reglene om domsmyndighet er å sikre at søksmål mot transportøren reises på et sted som har rimelig tilknytning til transportavtalen, jf. artikkel 66 sammenholdt med artikkel 69. Reglene skal imidlertid ikke påvirke domsmyndigheten i saker om midlertidig sikring såfremt den aktuelle domstolsstaten har kompetanse i henhold til en internasjonal konvensjon. For Norges del vil således regler om arrest i skip i sjøloven kapittel 4 som gjennomfører Den internasjonale konvensjon om arrest i sjøgående skip, inngått i Brussel 10. mai 1952, gjelde fullt ut. Hovedhensikten med reglene i kapittel 15 om voldgift er å hindre omgåelse av reglene om domsmyndighet ved å velge voldgift.

Både kapittel 14 og 15 er imidlertid i utgangspunktet ikke en del av konvensjonen. Men en stat som slutter seg til konvensjonen kan samtidig eller på et senere tidspunkt også forplikte seg («opt in») i forhold til reglene om domsmyndighet og voldgift, jf. artikkel 74 og 78, samt artikkel 91 om den formelle fremgangsmåten. Bakgrunnen for denne valgfriheten er at det under forhandlingene viste seg meget vanskelig å komme til enighet om reglene om vernetingsav-

taler (fortrinnsvis mellom EU-kommisjonen³⁶ og USA).³⁷ Sett fra et harmoniseringssynspunkt er en opt-in klausul den svakeste. Reglene ville nok i større grad vært oppfattet som en del av konvensjonen om en stat måtte foreta en aktiv handling (reservasjon) for å forhindre at de skulle gjelde. En «opt-in»-klausul ble likevel valgt til foretrekk for en «opt-out»-klausul idet sistnevnte alternativ forutsatte at EU foretok reservasjonen på vegne av medlemsstatene. Det ville kunne være et hinder for en smidig og rask tilslutning til konvensjonen for disse statene.³⁸

3.12 Avsluttende bestemmelser

Konvensjonen trer i kraft ett år etter at den 20. staten har sluttet seg til konvensjonen, jf. artikkel 94. Fra samme tidspunkt som en stat slutter seg til denne konvensjonen, skal den si opp sitt medlemskap i Haag-reglene, Haag-Visby-reglene eller Hamburg-reglene, jf. artikkel 89. Oppsigelsen trer i kraft samtidig med denne konvensjonen. Konvensjonen er også åpen for at regionale økonomiske integrerte organisasjoner slutter seg til, jf. artikkel 93. Her er det mest aktuelt med EU og for så vidt gjelder artikkel 74 om anvendelsen av kapittel 14 om domsmyndighet.

For øvrig skal konvensjonen ikke påvirke globalbegrensningsregler som for Norges del er nedfelt i sjøloven kapittel 9, jf. artikkel

³⁶ I saker om domsmyndighet, anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker har EU-kommisjonen eksklusiv forhandlingskompetanse på vegne av medlemsstatene overfor tredjeland, jf. EF-domstolens uttalelse som ble avgitt 7. februar 2006 (1/03) i plenum.

³⁷ Se rapport fra arbeidsgruppens 18. sesjon høsten 2006, jf. A/CN.9/616 punkt 246-52 side 57-59.

³⁸ Se rapport fra arbeidsgruppens 18. sesjon høsten 2007, jf. A/CN.9/642 punkt 202-05 side 46-47.

83. Konvensjonen skal heller ikke påvirke regler om felleshavari i sjøloven kapittel 17, jf. artikkel 84, eller gjelde for avtaler om transport av passasjerer og reisegods som er nedfelt i sjøloven kapittel 15, jf. artikkel 85. Det skal ikke være adgang til å foreta reserverasjoner i forhold til konvensjonen, jf. artikkel 90.

27 June 2008

Arabic/Chinese/English/
French/Russian/Spanish

**United Nations Commission
on International Trade Law**
Forty-first session
New York, 16 June-3 July 2008

Report of the Drafting Group*

Transport Law

Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

The States Parties to this Convention,

Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea;

Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them;

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport;

* The present conference room paper contains a consolidated version of the report of the Drafting Group that was issued earlier as A/CN.9/XLI/CRP.2 and Add.1-8.



Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Have agreed as follows:

CHAPTER 1. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.

5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.

10. “Holder” means:

(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.

12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

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

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

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

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

16. “Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document.

17. “Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

18. “Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

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

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. “Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record:

(a) That indicates, by wording such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”; and

(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. “Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.

26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.

27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.

28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

29. “Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.

30. “Competent court” means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

Article 2. Interpretation of this Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

Article 3. Form requirements

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

Article 4. Applicability of defences and limits of liability

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

CHAPTER 2. SCOPE OF APPLICATION

Article 5. General scope of application

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

Article 6. Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charterparties; and
- (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-linear transportation except when:

- (a) There is no charterparty or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
- (b) A transport document or an electronic transport record is issued.

Article 7. Application to certain parties

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charterparty or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

CHAPTER 3. ELECTRONIC TRANSPORT RECORDS

Article 8. Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention:

(a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and

(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Article 9. Procedures for use of negotiable electronic transport records

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:

- (a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;
- (b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;
- (c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Article 10. Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;

(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and

(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and

(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

CHAPTER 4. OBLIGATIONS OF THE CARRIER

Article 11. Carriage and delivery of the goods

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 12. Period of responsibility of the carrier

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee

may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or

(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 13. Specific obligations

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

Article 14. Specific obligations applicable to the voyage by sea

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

(a) Make and keep the ship seaworthy;

(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and

(c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Article 15. Goods that may become a danger

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

Article 16. Sacrifice of the goods during the voyage by sea

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

CHAPTER 5. LIABILITY OF THE CARRIER FOR LOSS, DAMAGE OR DELAY

Article 17. Basis of liability

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

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

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

- (a) Act of God;
- (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
- (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
- (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
- (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
- (f) Fire on the ship;
- (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
- (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
- (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
- (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
- (l) Saving or attempting to save life at sea;
- (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
- (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

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

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or

(b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) that it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

Article 18. Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or

(d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

Article 19. Liability of maritime performing parties

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

Article 20. Joint and several liability

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Article 21. Delay

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Article 22. Calculation of compensation

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.

2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

Article 23. Notice in case of loss, damage or delay

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

CHAPTER 6. ADDITIONAL PROVISIONS RELATING TO
PARTICULAR STAGES OF CARRIAGE

Article 24. Deviation

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

Article 25. Deck cargo on ships

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:
 - (a) Such carriage is required by law;
 - (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or
 - (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.

3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.

4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

Article 26. Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

CHAPTER 7. OBLIGATIONS OF THE SHIPPER TO THE CARRIER

Article 27. Delivery for carriage

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.

2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.

3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

Article 28. Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

Article 29. Shipper's obligation to provide information, instructions and documents

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

Article 30. Basis of shipper's liability to the carrier

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

Article 31. Information for compilation of contract particulars

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance

of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.

2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

Article 32. Special rules on dangerous goods

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

*Article 33. Assumption of shipper's rights and obligations
by the documentary shipper*

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.

2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

Article 34. Liability of the shipper for other persons

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

CHAPTER 8. TRANSPORT DOCUMENTS AND
ELECTRONIC TRANSPORT RECORDS

Article 35. Issuance of the transport document or the electronic transport record

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 36. Contract particulars

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

- (a) A description of the goods as appropriate for the transport;
- (b) The leading marks necessary for identification of the goods;
- (c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
- (d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

- (a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;
- (b) The name and address of the carrier;
- (c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and
- (d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

- (a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;
 - (b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;
 - (c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery;
- and

(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

Article 37. Identity of the carrier

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

Article 38. Signature

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

Article 39. Deficiencies in the contract particulars

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

Article 40. Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1 to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:

(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1 in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:

(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:

(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:

(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and

- (ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and
- (b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:
 - (i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or
 - (ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Article 41. Evidentiary effect of the contract particulars

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

- (a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;
- (b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:
 - (i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or
 - (ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith.
- (c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:
 - (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;
 - (ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and
 - (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

Article 42. "Freight prepaid"

If the contract particulars contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

CHAPTER 9. DELIVERY OF THE GOODS

Article 43. Obligation to accept delivery

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

Article 44. Obligation to acknowledge receipt

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

Article 45. Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

*Article 46. Delivery when a non-negotiable transport document
that requires surrender is issued*

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

*Article 47. Delivery when a negotiable transport document
or negotiable electronic transport record is issued*

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a)(i), upon the holder properly identifying itself; or

(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record.

(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a)(i) or (a)(ii) of this paragraph are not met;

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rule applies:

(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a)(i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 48. Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;

(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;

(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;

(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or

(e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:

(a) To store the goods at any suitable place;

(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

Article 49. Retention of goods

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

CHAPTER 10. RIGHTS OF THE CONTROLLING PARTY

Article 50. Exercise and extent of right of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:

(a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;

(b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and

(c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.

2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

Article 51. Identity of the controlling party and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:

(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;

(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a)(i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

Article 52. Carrier's execution of instructions

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.

4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

Article 53. Deemed delivery

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

Article 54. Variations to the contract of carriage

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

Article 55. Providing additional information, instructions or documents to carrier

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.

2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

Article 56. Variation by agreement

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

CHAPTER 11. TRANSFER OF RIGHTS

Article 57. When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:

(a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or

(b) Without endorsement, if: (i) A bearer document or a blank endorsed document; or (ii) A document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

Article 58. Liability of holder

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or

(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

CHAPTER 12. LIMITS OF LIABILITY

Article 59. Limits of liability

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be

calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

Article 60. Limits of liability for loss caused by delay

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1 may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1 in respect of the total loss of the goods concerned.

Article 61. Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

CHAPTER 13. TIME FOR SUIT

Article 62. Period of time for suit

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.

2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.

3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Article 63. Extension of time for suit

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

Article 64. Action for indemnity

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Article 65. Actions against the person identified as the carrier

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

- (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or
- (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

CHAPTER 14. JURISDICTION

Article 66. Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

- (a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
 - (i) The domicile of the carrier;
 - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
 - (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
 - (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or
- (b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67. Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, paragraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

(a) The court is in one of the places designated in article 66, paragraph (a);

(b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

Article 68. Actions against the maritime performing party

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) The domicile of the maritime performing party; or

(b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

Article 69. No additional bases of jurisdiction

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to articles 66 or 68.

Article 70. Arrest and provisional or protective measures

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

(a) The requirements of this chapter are fulfilled; or

- (b) An international convention that applies in that State so provides.

Article 71. Consolidation and removal of actions

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to articles 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.

2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to articles 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

Article 72. Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.

2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Article 73. Recognition and enforcement

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.

2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.

3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

Article 74. Application of chapter 14

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

CHAPTER 15. ARBITRATION

Article 75. Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

- (a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or
- (b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:
 - (i) The domicile of the carrier;
 - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
 - (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
 - (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

- (a) Is individually negotiated; or
- (b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

- (a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;
- (b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
- (c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and
- (d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

Article 76. Arbitration agreement in non-liner transportation

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

- (a) The application of article 7; or
- (b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

- (a) Identifies the parties to and the date of the charterparty or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and
- (b) Incorporates by specific reference the clause in the charterparty or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77. Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

Article 78. Application of chapter 15

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

CHAPTER 16. VALIDITY OF CONTRACTUAL TERMS

Article 79. General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
- (b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
- (c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

- (a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
- (b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

Article 80. Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81. Special rules for live animals and certain other goods

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or

(b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

CHAPTER 17. MATTERS NOT GOVERNED BY THIS CONVENTION

Article 82. International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;

(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;

(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

(d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

Article 83. Global limitation of liability

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

Article 84. General average

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

Article 85. Passengers and luggage

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

Article 86. Damage caused by nuclear incident

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

CHAPTER 18. FINAL CLAUSES

Article 87. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 88. Signature, ratification, acceptance, approval or accession

1. This Convention is open for signature by all States at [Rotterdam, the Netherlands] from [...] to [...] and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York from [...] to [...].

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89. Denunciation of other conventions

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924; to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924; or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979 shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

Article 90. Reservations

No reservation is permitted to this Convention.

Article 91. Procedure and effect of declarations

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.

2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.

5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92. Effect in domestic territorial units

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.

2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.

4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 93. Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a "Contracting State" or "Contracting States" in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

Article 94. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 95. Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 96. Denunciation of this Convention

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at [Rotterdam, the Netherlands], this [...] day of [...], [...], in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

Tidligere utgaver av **Marlus**

De oppgitte prisene er for abonnenter. Andre kjøpere som ønsker enkeltheft er må betale dobbelt pris, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (360, 370 osv.) og på våre nettsider www.jus.uio.no/nifs.

- 362 ØSTLIE, Christian B. Finansielle covenants i låneavtaler. 2008. 160 s. Kr. 80,-.
- 363 LERVÅG, Jon Vegard Miljørettsleg handlingsrom innanfor konsesjonssystemet for norsk petroleumsverksemd. Tilhøvet mellom utvinningsløyvet, godkjenninga av PUD og forureiningskonsesjonen. 2008. 161 s. Kr. 80,-.
- 364 WARD, Ezekiel Collaboration in Liner Shipping under Article 81 Ec. Agreements between liner shipping undertakings following the repeal of Regulation 4056/86. 2008. 105 s. Kr. 70,-.
- 365 ERDAL, Leiv Mikael Legal Implications of Security Assignment. Comparing the Norwegian and English law of security assignments in the context of building finance for high-value movable property. 2008. 92 s. Kr. 80,-.
- 366 ULDALEN, Per Amund Erstatningsansvar for forurensningsskade ved oljesøl fra skip. Komparativ studie av de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10 og 1990 Oil Pollution Act. 2008. 146 s. Kr. 90,-.
- 367 TVETER, Line På nett med små anlegg for vann- og vindkraft Om nettilknytning av småproduksjonsanlegg med særleg vekt på anleggsbidrag. 2008. 167 s. Kr. 140.
- 368 OLEBAKKEN, Ingeborg Holtskog Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport. 2008. 100 s. Kr. 110,-.

Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syversen, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning**. 762 s. ISBN 82-90260-1991. Kr. 50.- 33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: **Skipsfart og samarbeid**. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: **Håndbok i kaskoforsikring** På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: **Last og ansvar**. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: **Organisational Maritime Law**. 121 s. 1993. Kr. 100.-. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: **Andres bruk av utvinningsinnretninger**. 365 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: **Hefte i sjøforsikringsrett**. 60 s. 2. utg. 1997. Kr. 60.-. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: **Håndbok i tidsbefraktning**. 600 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: **Næringsreguleringsrett** 187 s. 1998. Kr. 150.-. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Hoiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: **Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer** 611 s. 1998. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-43-1
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: **Innføring i sjørett. 6. utg.** 573 s. 2004. Kr. 300.-. ISBN 82-90260-46-6
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: **Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett**. 344 s. 2005. Kr. 500,-. ISBN 89-90260-47-4

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW forms part of the University of Oslo. It is also a part of the co-operation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The core research areas are maritime law and petroleum/energy law. In MARIUS, articles from these core areas are published in the Nordic languages or English. It is issued at irregular intervals.

