

# MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Tormod Kløve

P&I assurandørens  
risikoeksponering ved  
lasteskadeansvar under  
unimodal og multimodal  
transport

P&I assurandørens  
risikoeksponering ved  
lasteskadeansvar under  
unimodal og multimodal  
transport

Tormod Kløve



Marlus nr. 402  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2011  
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet  
Universitetet i Oslo  
Nordisk institutt for sjørett  
Postboks 6706 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00  
Telefaks: 22 85 97 50  
E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova  
Bidrag sendes til: [alla.pozdnakova@jus.uio.no](mailto:alla.pozdnakova@jus.uio.no)

Abonnement og løssalg: [www.audiaturno.no](http://www.audiaturno.no) - [post@audiaturno.no](mailto:post@audiaturno.no)

Trykk: 07 Xpress as

# Forord

Denne avhandlingen ble skrevet i 2010 mens jeg arbeidet som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett. Avhandlingen publiseres i all hovedsak slik den ble innlevert til sensur som 60 studiepoengs masteroppgave ved masterstudiet i rettsvitenskap, Universitetet i Oslo.

Jeg ønsker å takke alle ved instituttet for et hyggelig og lærerikt år som vitenskapelig assistent. En takk rettes til mine vit.ass. kolleger som bidro til et hyggelig miljø, professorene Hans-Jacob Bull, Erik Røsæg og Thor Falkanger som alltid tok seg tid til spørsmål, og Kirsten Al-Araki som hjalp meg med å finne frem i en jungel av kilder. En særskilt takk rettes også til min veileder professor Trine-Lise Wilhelmsen, som veiledet en til tider bortkommen student på en kyndig og god måte. En bedre veileder kunne jeg neppe hatt.

En takk rettes også til Assuranceforeningen Skuld som finansierte mitt år som vitenskapelig assistent, og kom med forslag til oppgavetema. I forbindelse med skriveprosessen har jeg også hatt god nytte av samtaler med Ivar Kleiven og Kristoffer Kohmann fra forsikringsbransjen.

Min kjære Silje fortjener også en stor takk for sin endeløse tålmodighet, og for oppmuntring underveis.

Oslo, juni 2011

Tormod Kløve

# Innhold

1	INNLEDNING.....	7
1.1	Tema og problemstillinger.....	7
1.2	Oversikt over P&I forsikring.....	9
1.2.1	Rettslig plassering.....	9
1.2.2	Partsforhold, organisering og reassuranse.....	10
1.3	Parter, transportavtaler og transportdokumenter .....	11
1.3.1	Parter .....	11
1.3.2	Transportavtaler .....	12
1.3.3	Transportdokumenter .....	13
1.4	Avgrensning og den videre fremstilling.....	15
2	RETTSKILDE- OG METODESPØRSMÅL.....	17
2.1	Innledning .....	17
2.2	P&I forsikring.....	17
2.2.1	Rettskilder.....	17
2.2.2	Metodespørsmål .....	18
2.3	Transportretten.....	20
2.3.1	Oversikt .....	20
2.3.2	Sjøtransport .....	20
2.3.3	Vegtransport.....	22
2.3.4	Multimodal transport.....	23
2.3.5	Metodespørsmål .....	23
3	ASSURANDØRENS ANSVAR UNDER FORSIKRINGSVILKÅRENE .....	24
3.1	Innledning .....	24
3.2	Noen utgangspunkter for forsikringsdekning .....	24
3.3	Dekningsfeltet under lasteskadereglene.....	25
3.3.1	Innledning .....	25
3.3.2	Forsikringsvilkårenes regulering av unimodal sjøtransport....	26
3.3.3	Multimodal transport under ordinærdekningen .....	34
3.3.4	Multimodal transport under tilleggsdekningen .....	37
3.3.5	”I direkte forbindelse med driften av skipet”; vilkårets innhold og betydning.....	48
3.4	Sammenfatning.....	52

4	REGULERING AV LASTESKADEANSVARET UNDER ULIKE ANSVARSREGIMER; ET UTVALG AV EMNER .....	54
4.1	Innledning .....	54
4.2	Ansvarsgrunnlaget .....	55
4.2.1	Innledning .....	55
4.2.2	Ansvarsgrunnlaget under sjøtransport .....	55
4.2.3	Ansvarsgrunnlaget i vegfraktloven .....	57
4.3	Ansvarsperioden .....	58
4.3.1	Innledning .....	58
4.3.2	Haag-Visby-reglene og US COGSA .....	59
4.3.3	Hamburg-reglene og sjøloven .....	60
4.3.4	Rotterdam-reglene .....	62
4.3.5	Ansvarsperioden i vegfraktloven .....	63
4.3.6	Sammenfatning .....	64
4.4	Hvilke funksjoner er transportøren ansvarlig for? .....	65
4.4.1	Innledning .....	65
4.4.2	Haag-Visby-reglene, US COGSA og Rotterdam-reglene .....	65
4.4.3	Sjøloven, Hamburg-reglene og vegfraktloven .....	66
4.4.4	Sammenfatning .....	67
4.5	Erstatningsutmåling; utgangspunktet og ansvarsbegrensningsregler .....	67
4.5.1	Innledning .....	67
4.5.2	Utgangspunktet .....	68
4.5.3	Modifisering av utgangspunktet; ansvarsbegrensningsregler ..	70
4.5.4	Sammenfatning .....	72
4.6	Sammenfatning av forskjeller og likheter mellom ulike ansvarsregimer .....	72
5	UNIMODAL SJØTRANSPORT; HVILKE ANSVARSREGIMER FÅR ANVENDELSE PÅ TRANSPORTEN? .....	74
5.1	Innledning .....	74
5.2	Avtale om sjøtransport, transporten utføres i henhold til transportavtalen .....	75
5.2.1	Sjøloven og Hamburg-reglenes anvendelsesområde .....	75
5.2.2	Haag-Visby-reglene og US COGSA .....	77
5.2.3	Rotterdam-reglenes anvendelsesområde .....	79
5.2.4	Vegfraktloven .....	80

5.3	Transporten utføres i strid med transportavtalen.....	80
5.3.1	Innledning.....	80
5.3.2	Partene har avtalt sjøtransport, men transporten utføres som vegtransport.....	81
5.3.3	Partene har avtalt vegtransport, men transporten utføres som sjøtransport.....	83
5.4	Sammenfatning.....	85
6	KOMBINERT SJØ- OG VEGTRANSPORT; HVILKE ANSVARSREGIMER FÅR ANVENDELSE PÅ TRANSPORTEN? .....	87
6.1	Innledning.....	87
6.2	Avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport.....	88
6.2.1	Innledning.....	88
6.2.2	Får sjøloven anvendelse på transportavtalen? .....	89
6.2.3	Får vegfraktloven anvendelse på transportavtalen? .....	91
6.2.4	Får Rotterdam-reglene anvendelse på transportavtalen? .....	108
6.2.5	Sammenfatning.....	115
6.3	Avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport.....	116
6.3.1	Innledning.....	116
6.3.2	Får sjøloven anvendelse på transportavtalen? .....	116
6.3.3	Får vegfraktloven anvendelse på transportavtalen? .....	118
6.3.4	Får Rotterdam-reglene anvendelse på transportavtalen? .....	120
6.3.5	Sammenfatning.....	122
6.4	Transportavtale inngått på bakgrunn av Combiconwaybill.....	122
6.4.1	Innledning.....	122
6.4.2	Ansvar ved lokalisert skade .....	123
6.4.3	Ansvar ved ikke-lokalisert skade.....	130
6.5	Det er uklart hvilken transportavtale partene har inngått.....	131
6.5.1	Innledning.....	131
6.5.2	Hvordan avgjøre hvilken transportavtale partene har inngått? .....	131
6.6	Transporten utføres i strid med transportavtalen.....	133
6.7	Sammenfatning av assurandørens ansvar ved ulike transportavtaler .....	134
7	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER .....	136
8	KILDELISTE.....	139
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER.....	147

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og problemstillinger

Temaet for denne avhandlingen er P&I<sup>1</sup> assurandørens risikoeksponering ved lasteskadeansvar under unimodal sjøtransport og multimodal veg- og sjøtransport. Med dette menes hvilket ansvar en P&I assurandør kan bli ansvarlig for overfor sin medkontrahent etter forsikringsavtalen, når stykkgoods skades eller går tapt i forbindelse med transport helt eller delvis til sjøs.

P&I forsikring er det tradisjonelle navnet på ansvarsforsikring for rederens ansvar for tredjemann og omfatter blant annet ansvar for tap av eller skade på gods, ved transport helt eller delvis til sjøs. Assurandørens risikoeksponering beror dels på i hvilken utstrekning forsikringstaker (transportøren) kan bli ansvarlig overfor tredjemann. Og dels beror assurandørens eksponering for risiko på en tolkning av forsikringsavtalen mellom forsikringstaker (transportøren) og assurandøren, fordi denne avgjør *om*, og *i hvilken utstrekning*, det ansvar transportøren har pådratt seg overfor tredjemann er dekket under forsikringsvilkårene. Spørsmålet om i hvilken utstrekning transportøren kan bli ansvarlig overfor tredjemann, er i stor grad regulert i flere preseptoriske ansvarsregimer. Når det gjelder transport til sjøs eksisterer det ulike internasjonale ansvarsregimer, i tillegg til nasjonal lovgivning, som kan få anvendelse på en sjøtransport. Ved vegtransport foreligger det én konvensjon, i tillegg til nasjonal lovgivning, som kan få anvendelse på en vegtransport.

For å kartlegge hvilken risiko en P&I assurandør eksponeres for, er det derfor nødvendig å se på i hvilken utstrekning det eksisterer forskjeller mellom de ulike regelsett som regulerer sjøtransport, og videre mellom de regelsett som regulerer en kombinert veg- og sjøtransport. Denne kartleggingen danner så grunnlaget for å se på *når* de ulike regelsett kommer til anvendelse ved sjøtransport og ved kombinert veg-

---

<sup>1</sup> Protection & Indemnity.



og sjøtransport, og hvis flere regelsett er anvendelige, hvordan eventuelle konflikter mellom regelsettene skal løses. Ved å gjennomgå det sistnevnte spørsmål, får man klarlagt når forskjellene mellom regelsettene materialiserer seg for transportøren, og videre for assurandøren. Spørsmålet om de ulike ansvarsregimenes anvendelsesområder er et vanskelig spørsmål som vil bli viet stor plass i denne avhandlingen.

De problemstillinger som nå er skissert er aktuelle av flere årsaker. For en P&I assurandør er det av generell relevans å kartlegge de ulike ansvarsregimers anvendelsesområder, fordi det har betydning for risikoeksponeringen. Videre er spørsmålet *om* de ulike ansvarsregimer får tvingende anvendelse på en transport som innebærer bruk av flere forskjellige transportmidler, herunder en kombinert veg- og sjøtransport, og eventuelt i hvilke tilfeller, et omdiskutert spørsmål i så vel norsk som internasjonal rett. Det er derfor et mål i seg selv å se på når de ulike ansvarsregimene kan få betydning for assurandørens ansvar. Det kan også nevnes at de sjørettslige ansvarsregimer gjennomgående er mer fordelaktige for transportøren sammenlignet med de ansvarsregimer som regulerer ansvar ved vegtransport. Siden P&I forsikringen primært tar sikte på å dekke ansvar under sjøtransport, og ikke landtransport, er det særlig relevant å se nærmere på i hvilke tilfeller vegfraktloven<sup>2</sup> eller CMR<sup>3</sup> får betydning for assurandørens ansvar.

Et annet forhold som gjør problemstillingene aktuelle er at FNs generalforsamling den 11. desember 2008 vedtok en ny konvensjon om transportavtaler som gjennomføres helt eller delvis til sjøs (heretter Rotterdam-reglene).<sup>4</sup> For assurandøren er det derfor interessant å kartlegge i hvilken utstrekning denne konvensjonen vil påvirke assurandørens risikoeksponering ved lasteskader under en ren sjøtransport og ved en kombinert sjø- og vegtransport.

Endelig kan det nevnes at selv om denne fremstillingen ikke tar

---

<sup>2</sup> Lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler.

<sup>3</sup> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (heretter CMR) - (Geneva, 19 May 1956).

<sup>4</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or partly by sea.

sikte på redegjøre for forsikringstakers (heretter kalt ”medlemmets”) stilling under forsikringsvilkårene, vil konsekvensen av at man gjennomgår assurandørens ansvar, være at medlemmets forsikringsdekning i stor grad blir kartlagt.

## 1.2 Oversikt over P&I forsikring

### 1.2.1 Rettslig plassering

Innenfor sjøforsikring sondres det gjerne mellom vareforsikring og rederforsikring. Vareforsikringen angår varene, i motsetning til rederforsikringene som angår skipet.<sup>5</sup> Vareforsikringen er en tingskadeforsikring som gir sikrede dekning mot blant annet manko, skade eller tap av last, jf. VTV § 6 første ledd.<sup>6</sup> Det finnes flere forskjellige rederforsikringer, herunder kaskoforsikring, tidstapforsikring og P&I forsikring.

Kaskoforsikringen gir først og fremst dekning mot tap av eller skade på skipet som sådan, herunder skrog og maskineri, jf. NSPL § 10-1.<sup>7</sup> Tidstapforsikringen dekker tap som følge av at skipet helt eller delvis har vært ute av inntektsgivende virksomhet på grunn av skade på skipet, jf. NSPL § 16-1. Endelig er P&I forsikringen den mest sentrale ansvarsforsikringen for skip.<sup>8</sup> ”Protection-delen” av P&I forsikringen har tradisjonelt sett dekket liv- og personskader, ¼ kollisjonsansvar, skade på faste og flytende innretninger samt ansvar for fjerning av vrak.<sup>9</sup> ”Indemnity-delen” omfatter hovedsakelig lasteansvar.<sup>10</sup> Denne avhandlingen befatter seg med rederforsikring, nærmere bestemt P&I forsikring, og det er assurandørens ansvar for skade eller tap av gods under sjøtransport eller kombinert veg- og sjøtransport, som er gjenstand for videre behandling.

---

<sup>5</sup> Bull (1980) side 12.

<sup>6</sup> Vilkår for transportforsikring av varer av 1995 versjon 2004.

<sup>7</sup> Norsk sjøforsikringsplan av 1996 versjon 2010 (heretter NSPL). Se NSPL del 2 for en mer presis angivelse av dekningsfeltet.

<sup>8</sup> Falkanger (2010) side 470.

<sup>9</sup> Brækhus (1979) side 68-69.

<sup>10</sup> Brækhus (1979) side 68-69.

## 1.2.2 Partsforhold, organisering og reassuranse

Forsikringsselskapet, P&I assurandøren i dette tilfellet (også kalt ”klubben”), er den som gjennom forsikringsavtalen påtar seg å yte forsikring overfor sin medkontrahent.<sup>11</sup> P&I assurandørens medkontrahent etter forsikringsavtalen er forsikringstakeren.<sup>12</sup> I P&I forsikring omtales forsikringstakeren som et ”medlem”. Status som medlem kan oppnås ved at eieren av et skip eller en befrakter søker om forsikring for et gitt skip.<sup>13</sup> Dersom ”søknaden” godtas blir eieren av skipet eller befrakteren medlem i klubben.<sup>14</sup> Sikrede på sin side, er den som etter forsikringsavtalen har krav på utbetaling av forsikringssummen.<sup>15</sup> Med mindre annet fremkommer eksplisitt, er medlemmet og sikrede samme person i denne avhandlingen.

Et karakteristisk trekk ved P&I forsikring er at samtlige av P&I klubbene drives på gjensidig basis.<sup>16</sup> Med dette menes at det er forsikringstakerne som eier klubben, og det er dermed ingen eksterne eiere som mottar utbytte. I realiteten har man derfor forsikring til selvkost. Å være medlem i et gjensidig forsikringsselskap innebærer at klubbens totale forsikringsutbetalinger gjennom et år, utlignes på alle medlemmene i den enkelte klubben. Et medlem blir derfor berørt av de forsikringsutbetalinger som forekommer i forlengelsen av at et annet medlem pådrar seg erstatningsansvar overfor sin medkontrahent.

P&I forsikring tilbys i dag av 13 globale assuranseforeninger som dekker omtrent 90 % av verdens handelstonnasje.<sup>17</sup> P&I klubbene har dannet en sammenslutning som opererer under navnet ”The International Group of P&I Clubs” (heretter kalt ”gruppen”). ”Gruppen” har til

---

<sup>11</sup> Begrepet ”forsikringsselskap” er definert i lov 16. juni 1989 nr 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) § 1-2 første ledd bokstav a.

<sup>12</sup> Begrepet ”forsikringstaker” er definert i forsikringsavtaleloven § 1-2 første ledd bokstav b.

<sup>13</sup> Skulds regel 1.1.1. Forsikringsvilkårene vil i det følgende bli omtalt som både ”regler” og ”vilkår”.

<sup>14</sup> Skulds regel 1.1.3.

<sup>15</sup> Begrepet ”sikrede” er definert i forsikringsavtaleloven § 1-2 første ledd bokstav c.

<sup>16</sup> Avsnittet bygger på Eivindstad (1998) side 2.

<sup>17</sup> Avsnittet bygger på Eivindstad (1998) side 2-3.

formål å organisere et samarbeid mellom klubbene. Samarbeidet utføres innenfor rammene av den såkalte Pool-avtalen,<sup>18</sup> hvoretter hver klubb har forpliktet seg til å dele ansvar seg i mellom etter en nærmere angitt fordelingsnøkkel. Avtalen inneholder også bestemmelser om kollektiv kjøp av reassuranse, noe som gir klubbene en unik kjøpekraft i reassuransemarkedet. Endelig inneholder avtalen bestemmelser som regulerer fordelingen av krav mellom klubbene når et krav overstiger beløpsgrensen i ”gruppens” felles reassuransekontrakt. De ulike klubbers forsikringsvilkår er i stor grad like, men i denne avhandlingen benyttes forsikringsvilkårene til assuranseforeningen Skuld som referanse.<sup>19</sup>

Avslutningsvis skal det nevnes at P&I assurandørene i utgangspunktet tilbyr forsikring for transport av gods til sjøs. Etter hvert som transportmarkedet i større grad har etterspurt kombinerte transporter, har man til en viss grad også begynt å tilby medlemmene forsikring under transporter som innebærer bruk av ett eller flere transportmidler i tillegg til det inntegnede skipet.

## 1.3 Parter, transportavtaler og transportdokumenter

### 1.3.1 Parter

Partsforholdet knyttet til *forsikringsavtalen* ble behandlet under punkt 1.2. Her skal vi derfor konsentrere oss om partsforholdet under *transportavtalen*. Transportavtalen regulerer forholdet mellom transportøren og senderen, og transportøren er den som har avgitt et transportløfte om å transportere godset fra opprinnelsesstedet til bestemmelsesstedet.<sup>20</sup> Transportøren *kan* være skipets eier, men trenger ikke å være det. Mottaker av transportløftet er senderen, altså transportørens medkontrahent.<sup>21</sup> I denne avhandlingen forutsettes det at sender og vareeier er samme person, med mindre det motsatte er klart angitt, og begrepene vil derfor bli brukt om hverandre.

---

<sup>18</sup> International Group Of P&I Associations, 2009 Pooling Agreement.

<sup>19</sup> Skuld Statutes and Rules 2010.

<sup>20</sup> Jf. Lov 24. juni nr. 39 1994 om sjøfarten (heretter ”sjøloven”) § 251.

<sup>21</sup> Jf. sjøloven § 251.

Sjøloven benyttet tidligere begrepene bortfrakter og befrakter om henholdsvis transportør og sender. Etter endringen av sjøloven i 1994 benyttes bortfrakter/befrakter om befraktning av skip, mens transportør/sender benyttes om stykkgodstransport.<sup>22</sup>

### 1.3.2 Transportavtaler

Transportoppdrag kan organiseres på flere forskjellige måter. For det første har vi unimodale transportavtaler hvor transporten utføres ved bruk av én transportform og med én type transportmiddel.<sup>23</sup> Som eksempel på dette kan det nevnes vegtransport med lastebil, eller sjøtransport med skip. Her er veg eller sjø transportmåten, og lastebil eller skip er transportmiddelet. Unimodale transporter kan foregå enkeltvis, eller inngå i en fortløpende serie av transporter. En serie av unimodale transporter kan foregå med både like og ulike transportmidler og måter, men poenget er at vareeier har inngått én separat avtale med hver enkelt transportør, slik at hver transportør har ansvar for sin transportetappe.

For det andre har vi multimodale transportavtaler (også kalt intermodal eller kombinert transportavtale).<sup>24</sup> En multimodal transportavtale kan defineres slik det er gjort i Genevekonvensjonens<sup>25</sup> artikkel 1.1:

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

Genevekonvensjonens artikkel 1.1 tar utgangspunkt i internasjonal multimodal transport, men også en nasjonal transport kan være multimodal. Som nevnt i definisjonen er det karakteristiske for en multimo-

---

<sup>22</sup> NOU 1993: 36 side 19.

<sup>23</sup> Vestergaard Pedersen (2008) side 52.

<sup>24</sup> Jf. Kiantou-Pampouki (2000) side 6.

<sup>25</sup> United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980.

dal transportavtale at vareeier inngår avtale med én transportør om transport som innbefatter *flere transportmåter og flere transportmidler*. En multimodal transport kan være en avtale hvor godset på forskjellige tidspunkt befinner seg på ulike transportmidler. Men den kan også være en transport hvor godset befinner seg på ulike transportmidler på et og samme tidspunkt. Sistnevnte kalles ofte for overlappende multimodal transport,<sup>26</sup> som er betegnelsen hvor f.eks. gods transporteres med lastebil som kjører om bord i et skip (heretter kalt ro-ro transport).<sup>27</sup>

Et eksempel på en multimodal transport er et parti med laks som transporteres med lastebil fra et fiskeoppdrett utenfor Bergen og til Bergen havn. Deretter lastes laksen om bord i et skip som transporterer laksen via Rotterdam til Shanghai, Kina. Laksen transporteres så videre med lastebil til sin endelige destinasjon i Jinan, Kina. En forutsetning for at transporten er multimodal er at én transportkontrakt regulerer hele transporten.

For det tredje kan en transportavtale inngås som en uspesifisert eller en generell transportavtale.<sup>28</sup> Med dette forstås en transportavtale som ikke angir hvilken transportmåte eller hvilket transportmiddel som skal benyttes. Transportøren kan altså benytte seg av de transportmåter og transportmidler som vedkommende anser best egnet for utførelsen av transportoppdraget. En uspesifisert transportavtale kan utføres som en unimodal eller en multimodal transport.

### 1.3.3 Transportdokumenter

For de ulike transportmåtene som er omtalt i det foregående avsnitt anvendes også forskjellige transportdokumenter. Transportavtaler til sjøs blir som oftest inngått i form av, eller kommer til uttrykk i, et sjø-

---

<sup>26</sup> Vestergaard Pedersen (2008) side 52.

<sup>27</sup> Begrepet "roll-on, roll-off" (ro-ro) brukes når f.eks. lastebil kjører om bord i skipet, uten at godset lesses av kjøretøyet.

<sup>28</sup> Begrepet "uspesifisert transportavtale" brukes blant annet av Ramberg (2005) side 23. Vestergaard Pedersen (2008) side 53 og Wilhelmssen (2006) side 37 benytter seg av begrepet "generell transportavtale".

fraktbrev<sup>29</sup> eller et konnossement<sup>30</sup>. I den norske sjøloven kapittel 13 er disse nærmere definert. Felles for begge dokumentene er at de er bevis for en sjøtransportavtale, jf. sjøloven §§ 292 første ledd nr. 1 og 308 første ledd nr. 1. Videre er de begge en erkjennelse av å ha mottatt godset, jf. §§ 292 første ledd nr.1 og 308 første ledd nr.1. Det som skiller konnossementet fra sjøfraktbrevet er at gods transportert under konnossement kun utleveres mot tilbakelevering av konnossementet, jf. § 292 første ledd nr. 2, mens gods transportert under sjøfraktbrev utleveres til vedkommende som er angitt i dokumentet, jf. § 308 første ledd nr. 2. En ytterligere forskjell er at konnossementet i utgangspunktet er negotiabelt, mens sjøfraktbrevet er ikke-negotiabelt.<sup>31</sup>

Det sondres mellom ulike typer av konnossementer, og for denne avhandlingens del er det hensiktsmessig å sondre mellom ”vanlige” konnossementer og ”gjennomgangskonnossementer”. Førstnevnte benyttes gjerne når transporten utelukkende utføres med ett skip, og sistnevnte benyttes ofte hvor transporten utføres av mer enn én transportør.<sup>32</sup> Et gjennomgangskonnossement vil derfor kunne brukes ved en multimodal veg- og sjøtransport.

Ved landevegtransport benyttes hovedsaklig fraktbrev som transportdokument. Fraktbrevet er et ikke-negotiabelt dokument<sup>33</sup> som normalt utstedes ved overlevering av godset for transport. Transportavtalen er imidlertid gyldig, selv om det ikke er utstedt et fraktbrev.<sup>34</sup> Ved nasjonal transport gjelder en del unntak, slik at den praktiske hovedregelen blir annerledes.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Omtales som ”waybill” eller ”sea waybill” på engelsk.

<sup>30</sup> Omtales som ”bill of lading” på engelsk.

<sup>31</sup> Konnossementet er negotiabelt med mindre det er tatt forbehold ved uttrykket ”ikke til ordre eller lignende” jf. sjøloven § 292 annet ledd.

<sup>32</sup> Jf. Sjøloven § 293 første ledd og NOU 1993: 36 side 45. Se også Falkanger (2010) side 235.

<sup>33</sup> Rafen (2008) note 15.

<sup>34</sup> Vegfraktloven § 7 første og annet ledd.

<sup>35</sup> Vegfraktloven § 7 første ledd.

## 1.4 Avgrensning og den videre fremstilling

Ved behandling av forsikringsvilkårene vil avhandlingen ta utgangspunkt i de forsikringsvilkår som regulerer ansvar ved skade på eller tap av last, og det avgrenses mot behandling av forsinkelse. Det finnes en rekke bestemmelser i forsikringsvilkårene som kan få anvendelse ved skade på eller tap av last, men som ikke er relevante for denne avhandlingen. Avhandlingen vil derfor kun behandle de forsikringsvilkår som er relevante i forhold til spørsmål om ansvarsgrunnlag, ansvarsperiode, funksjoner, erstatningsutmåling samt hvilke ansvarsregimer assurandøren kan bli ansvarlig under. Ved spørsmål om hvilke ansvarsregimer assurandøren kan bli ansvarlig under, forutsettes det at forsikringsvilkårene dekker ansvar under Rotterdam-reglene. Siden Rotterdam-reglene ikke har trådt i kraft enda, er forsikringsvilkårene ikke nødvendigvis tilpasset dette regelsettet. På den annen side er det relativt utenkelig, dersom Rotterdam-reglene trer i kraft, at Skuld ikke skal dekke ansvar under dette ansvarsregimet. Årsaken til dette er at det er transportørene (rederne) som "eier" klubben, og dermed øver innflytelse over hvilket ansvar som skal være dekket. En slik forutsetning faller derfor naturlig.

Under behandlingen av multimodale transportert vil denne fremstillingen – som vi har vært inne på tidligere – ta utgangspunkt i kombinasjonen veg- og sjøtransport. Årsaken til dette er at vegtransport hyppig kombineres med transport av gods på skip. Kombinasjonen sjø- og flytransport er ikke særlig vanlig, og en avgrensning mot dette blir derfor naturlig. Hva gjelder kombinasjonen sjø- og togtransport avgrenses det mot denne av hensyn til avhandlingens omfang.

Fremstillingen tar videre utgangspunkt i stykkgoods. Dette kan være stykkgoods fraktet i containere eller på paller/flak (konvensjonell stykkgoods). Det avgrenses mot transportavtaler under certeparti, fordi transport av stykkgoods i større grad er regulert av tvingende lov eller konvensjon som vil regulere transportørens, og dermed assurandørens ansvar.

Når det gjelder den videre fremstilling vil rettskilde- og metode-



spørsmål behandles i kapittel 2. Videre vil avhandlingens kapittel 3 behandle forsikringsvilkårene som regulerer assurandørens ansvar for lasteskader ved unimodal sjøtransport og multimodal veg- og sjøtransport. Her er det partsforholdet medlemmet (transportør) og P&I assurandør som behandles. Hvilket ansvar assurandøren kan bli ansvarlig for under lasteskadereglene i forsikringsvilkårene, vil danne rammen for det vi skal behandle i kapittel 4, 5 og 6.

I kapittel 4 behandles ansvarsforholdet mellom transportør og vareeier. Problemstillingen her er å kartlegge hvilke forskjeller og likheter som eksisterer mellom de ulike regelsett som regulerer henholdsvis sjø- og vegtransport, og som faller inn under forsikringsdekningen. På bakgrunn av dette får vi svar på hvilken risiko assurandøren løper under de ulike regelsett, samt hvorvidt Rotterdam-reglene – på de utvalgte områder som gjennomgås – endrer transportørens ansvar i forhold til de andre reglene.

Når det er kartlagt hvilke forskjeller som eksisterer mellom de ulike regelsett, skal det i kapittel 5 tas stilling til *når* de ulike regelsett får anvendelse på en unimodal sjøtransport, og i kapittel 6 *når* de ulike regelsett får anvendelse på en kombinert veg- og sjøtransport. Kapittel 5 og 6 omhandler således de ulike ansvarsregimers anvendelsesområder. Dermed får det vi har gjennomgått i kapittel 4 betydning i den forstand at vi ser *når* forskjellene mellom de ulike regelsett får betydning for assurandøren. Og videre får det vi har gjennomgått i kapittel 3 betydning for den videre fremstilling i den forstand at anvendelsesområdene kun gjennomgås i den utstrekning det er relevant i henhold til forsikringsvilkårene.

I kapittel 7 skal det knyttes noen avsluttende bemerkninger til det som er gjennomgått i denne avhandlingen, herunder forsikringsvilkårene.

## 2 Rettskilde- og metodespørsmål

### 2.1 Innledning

Denne avhandlingen tar utgangspunkt i norsk bakgrunnsrett, og vil bygge på kilder fra transportretten og sjøforsikringsretten. På grunn av spredningen i rettskildematerialet anses det hensiktsmessig å omtale kildebruken for disse rettsområdene under hvert sitt punkt. I tillegg skal det påpekes noen metodiske spørsmål som har betydning for noen av kildene.

### 2.2 P&I forsikring

#### 2.2.1 Rettskilder

Forsikringsavtaleloven<sup>36</sup> kommer i utgangspunktet preseptorisk til anvendelse på forsikringsavtaler, jf. §§ 1-3 første ledd og 10-3 første ledd. I henhold til forsikringsavtaleloven § 1-3 annet ledd bokstav c kan imidlertid loven fravikes ved forsikring i tilknytning til næringsvirksomhet når forsikringen gjelder registreringspliktige skip. For alle praktiske formål medfører dette at en P&I assurandør kan fravike forsikringsavtaleloven. Skuld har i sine forsikringsvilkår benyttet seg av adgangen til å fravike forsikringsavtaleloven, og loven kommer derfor ikke til anvendelse på forsikringsavtalen.<sup>37</sup> Dette medfører at det finnes sparsomlig med lovgivning og tilhørende forarbeider som har betydning for P&I forsikring.

Hva gjelder rettspraksis, finnes det lite rettspraksis vedrørende tolkning av forsikringsvilkårene, og i denne avhandlingen er det kun benyttet noen få rettsavgjørelser.<sup>38</sup> Årsaken til det at foreligger lite rettspraksis kan være at tvist mellom assurandøren og et medlem skal

---

<sup>36</sup> Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69.

<sup>37</sup> Jf. Skulds regel 2.1.1.

<sup>38</sup> Når det i denne avhandlingen sies "lite" eller "ingen" *norsk rettpraksis*, henvises det til trykte avgjørelser som er tilgjengelig på lovdata.

avgjøres ved voldgift, med mindre annet er avtalt.<sup>39</sup>

Videre kan det nevnes at det ikke foreligger tilgjengelige motiver til Skulds vilkår. Det er imidlertid utarbeidet enkelte forklaringer og kommentarer til vilkårene i forbindelse med at vilkårene ble fremlagt for godkjenning av styret, men disse har jeg ikke fått innsyn i. Selskapspraksis vil også kunne benyttes som en rettskilde i forsikringsretten.<sup>40</sup> I forhold til Skulds vilkår er det kun i én sammenheng at det vises til praksis,<sup>41</sup> og selskapspraksis vil derfor generelt få liten betydning i denne avhandlingen.

I noen tilfeller vil det blitt sett hen Skulds vedtekter, ved tolkning av forsikringsvilkårene. Ved bruk av vedtektene oppstår det imidlertid noen særskilte metodespørsmål som skal omtales i neste punkt.

Ovennevnte medfører derfor at den sentrale rettskilden vil være forsikringsvilkårene, herunder det som kan utledes av de ulike bestemmelsers ordlyd.

### 2.2.2 Metodespørsmål

Alminnelige regler i norsk rett om tolkning og utfylling av avtaler gjelder også for forsikringsavtaler.<sup>42</sup> Ved tolkning av forsikringsvilkårene i P&I forsikring gjør det seg imidlertid gjeldene noen særlige hensyn som skal påpekes i det følgende.

Skulds forsikringsvilkår er meget detaljorienterte og kasuistisk utformet. Dette gir som et utgangspunkt mindre rom for reelle hensyn, men større rom for antitetisk tolkning. Årsaken til dette er at detaljregulering taler i retning av at partene i større grad har forsøkt å regulere avtaleforholdet uttømmende, slik at utfylling av forsikringsavtalen blir mindre aktuelt. En annen faktor som får betydning for tolkning av forsikringsvilkårene, er Skulds medlemskap i ”gruppen”. Som nevnt innledningsvis vil medlemmene i ”gruppen” fordele utbetalingskravene mellom seg, på bakgrunn av poolavtalen. For at klubbene skal kunne

---

<sup>39</sup> Skulds regel 2.1.2.

<sup>40</sup> Jf. f.eks. Rt. 1952 s. 177 og Bull (2008) side 54.

<sup>41</sup> Se punkt 3.3.4.2.

<sup>42</sup> Bull (2008) side 141.

foreta en hensiktsmessig fordeling av krav seg i mellom, må klubbens forsikringsvilkår være forholdsvis likt utformet. I motsatt fall ville en klubb som har utformet mindre gunstige vilkår for medlemmet, måtte svare for de utbetalinger en klubb som i større grad har gunstige vilkår for medlemmene, har. Poolavtalen inneholder derfor et rammeverk av hvilke krav som kan fordeles mellom de andre klubbene, og hensikten er at klubbens forsikringsvilkår skal bygge på dette rammeverket.<sup>43</sup> Dette medfører at dersom det oppstår tvil ved tolkning av Skulds vilkår, vil poolavtalen og andre klubbers vilkår kunne benyttes som tolkningsmomenter. Hensynet til andre klubber slår imidlertid ikke til hvor ansvar dekkes under tilleggsdekningen,<sup>44</sup> fordi dette ansvaret ikke omfattes av poolavtalen.<sup>45</sup>

I kontraktsretten, herunder forsikringsretten, opererer man med ukklarhetsregelen ved tolkning av avtaler. Denne tilsier at ved tvil om innholdet i en bestemmelse, tolkes bestemmelsen mot den som burde formulert seg mer presist.<sup>46</sup> I gjensidige P&I klubber opptrer medlemmene både som forsikringsgivere og forsikringstakere. Medlemmene har således innflytelse over utformingen av forsikringsvilkårene, noe som skulle trekke i retning av at ukklarhetsregelen får mindre betydning i P&I forsikring. Det finnes likevel eksempler fra rettspraksis på at ukklarhetsregelen kan få betydning.<sup>47</sup>

Hva gjelder *vedtektene* omhandler disse den selskapsrettlige reguleringen av forsikringsvirksomheten. I utgangspunktet vil ikke vedtektene kunne tillegges relevans ved tolkning av forsikringsvilkårene, fordi de ikke regulerer rettsforholdet mellom medlemmet og assurandøren, men angår den selskapsrettlige strukturen. Vedtektene angir imidlertid formålet med assuranseforeningen, hvilket bør kunne tillegges vekt dersom det oppstår tvil ved tolkning av forsikringsvilkårene. Formålet fremkommer av punkt 1.13 i vedtektene, og lyder slik:

---

<sup>43</sup> I praksis har flere klubber nærmest kopiert rammeverket, og benyttet dette som sine forsikringsvilkår.

<sup>44</sup> Se punkt 3.3.3 og 3.3.4.

<sup>45</sup> Se punkt 1.2 om poolavtalen.

<sup>46</sup> Bull (2008) side 147.

<sup>47</sup> Se punkt 3.3.4.2.

”Foreningens formål er gjensidig forsikring av ansvar og tap som medlemmene påtar seg i direkte forbindelse med driften av de inntegnede skip derunder risiko som knytter seg til slik forsikring så som rettsvernsforsikring, befrakterforsikring og forsikring av flytende flyttbare enheter og lignende innretninger.”

## **2.3 Transportretten**

### **2.3.1 Oversikt**

Et karakteristisk trekk ved rettskildebildet i transportretten er at det foreligger en rekke internasjonale konvensjoner som kan få anvendelse på de transportavtaler som inngås. Den internasjonale innflytelsen er imidlertid noe ulik for unimodale og multimodale transportert. Når det gjelder de unimodale transportformene veg- og sjøtransport, er disse regulert av internasjonale preseptoriske konvensjoner. Multimodale transportert har uten hell vært forsøkt regulert ved internasjonale konvensjoner, og Norge har således ingen konvensjonsforpliktelser på det multimodale området. Rotterdam-reglene omfatter visse former for multimodal transport, men forutsetter et element av sjøtransport i transportavtalen. Forøvrig er Rotterdam-reglene på det nåværende tidspunkt ikke trådt i kraft. Selv om det ikke foreligger noen konvensjon som regulerer multimodale transportert, har det utviklet seg flere multimodale standardavtaler som vi kommer tilbake til nedenfor.

### **2.3.2 Sjøtransport**

Denne avhandlingen vil behandle flere internasjonale konvensjoner som regulerer sjøtransport. Haag-reglene kom i 1924 og ble senere endret ved ”Visby-protokollen” (omtales som Haag-Visby-reglene).<sup>48</sup> Norge har ratifisert de opprinnelige Haag-reglene og de senere endringer (Visby-protokollen). Årsaken til at Haag-Visby-reglene behandles i denne avhandlingen er at reglene har stor oppslutning på verdensbasis,

---

<sup>48</sup> The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968. Avhandlingen vil ta utgangspunkt i Haag-Visby-reglene, men også vurdere Haag-reglene (de opprinnelige regler) der disse avviker fra protokollen.

og av den grunn er aktuelle. Noe senere fikk man Hamburg-reglene i 1978,<sup>49</sup> som i større grad enn Haag-Visby-reglene er vareeivennlige. Norge har ikke ratifisert Hamburg-reglene, og de har heller ikke fått like stor oppslutning som Haag-Visby-reglene. Selv om oppslutningen ikke har vært så stor, er reglene likevel aktuelle og har betydning for assurandøren. Rotterdam-reglene gjelder som nevnt transport helt eller delvis til sjøs. Norge har undertegnet, men ikke ratifisert reglene. Reglene har for øvrig ikke trådt i kraft.<sup>50</sup> Den norske sjølovkomiteen arbeider imidlertid i skrivende stund med en mulig implementering av Rotterdam-reglene i norsk lovgivning. Årsaken til at Rotterdam-reglene behandles er at de er nye, og dermed representerer en nyskaping dersom de trer i kraft.

Ved behandling av de ovennevnte konvensjonene vil avhandlingen bygge på konvensjonenes ordlyd, samt i noen tilfeller rettspraksis, forarbeider og juridisk litteratur.

Av nasjonale regelsett vil avhandlingen bygge på sjøloven<sup>51</sup> og amerikanske COGSA<sup>52</sup>. Årsaken til at sjøloven behandles, er at dette faller naturlig når det forutsettes norsk bakgrunnsrett. Sjøloven bygger på og gjennomfører Haag-Visby-reglene, som en naturlig følge av at Norge har ratifisert Haag-Visby-reglene. Selv om Norge ikke er tilsluttet Hamburg-reglene, har man likevel bestrebet seg på å legge den norske sjøloven så tett opptil Hamburg-reglene som mulig, uten at man kommer i konflikt med de eksisterende forpliktelsene under Haag-Visby-reglene. For denne avhandlingens del er det særlig sjøloven kapittel 13 som vil bli anvendt. Det finnes sparsommelig med norsk rettspraksis som belyser de spørsmål som tas opp i denne avhandlingen. Loven, forarbeider og reelle hensyn blir derfor sentrale rettskilder. I tillegg må det nevnes at Norge har og har hatt, et nært samarbeid med de andre nordiske landene ved utarbeidelsen av den norske transportlovgivning.

---

<sup>49</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules).

<sup>50</sup> Konvensjonen trer i kraft ett år etter at den 20. staten har ratifisert konvensjonen, jf. artikkel 94.

<sup>51</sup> Lov 24. juni nr. 39 1994 om sjøfarten (sjøloven).

<sup>52</sup> The Carriage of Goods by Sea Act (1936), 46 United States Code §§ 1300-1315.

gen. Dette medfører at det på transportrettens område vil være naturlig å se hen til hvordan et tilsvarende rettsspørsmål har blitt løst i andre nordiske lands rett.<sup>53</sup> I det videre vil det derfor bli benyttet noen svenske og danske rettskilder.

Hva gjelder amerikanske COGSA medtas disse fordi assurandørene har gitt uttrykk for usikkerhet med hensyn til reglens anvendelse. I denne avhandlingen vil det i stor grad tas utgangspunkt i de ulike bestemmelsers ordlyd. I tillegg vil det i mindre grad bli benyttet noe juridisk teori og rettspraksis.

### 2.3.3 Vegtransport

Vegtransport er også regulert av internasjonale regler. Norge er tilsluttet CMR som regulerer internasjonal vegtransport. Før implementeringen av CMR i norsk rett, eksisterte det ingen lovgivning om nasjonal vegtransport. CMR ble derfor implementert i norsk rett under navnet vegfraktloven,<sup>54</sup> og gitt anvendelse på nasjonal og internasjonal vegtransport. En behandling av vegfraktloven, og til en viss grad CMR, faller naturlig når avhandlingen også omhandler kombinert veg- og sjøtransport.

Vegfraktlovens forarbeider vil også bli anvendt i det følgende. CMR konvensjonen har imidlertid ikke offentlig tilgjengelige forarbeider, og disse vil derfor ikke bli benyttet.<sup>55</sup> Videre foreligger det sparsommelig med norsk rettspraksis rundt de spørsmål som omhandler vegfraktloven. Det finnes imidlertid rettspraksis fra andre konvensjonsstater som vil bli benyttet, og som må anses relevant av hensyn til ønsket om å oppnå lik praktisering av konvensjonen på tvers av landegrenser. I tillegg vil det i noen tilfeller bli benyttet juridisk teori.

---

<sup>53</sup> Eckhoff (2000) side 290.

<sup>54</sup> Lov 20. desember nr. 68 1974 om vegfraktavtaler (vegfraktloven).

<sup>55</sup> Fabricius (2005) side 26.

### 2.3.4 Multimodal transport

Multimodal transport har som nevnt innledningsvis vært forsøkt regulert ved internasjonale konvensjoner. Forsøkene har imidlertid ikke vært særlig vellykkede, og Norge har ikke ratifisert noen konvensjon som regulerer multimodale transportter. Derimot er det utarbeidet en rekke standardavtaler som regulerer multimodale transportter. Et eksempel på en slik transportavtale er BIMCOs Combiconwaybill.<sup>56</sup> Denne transportavtalen vil behandles senere i denne fremstillingen.

### 2.3.5 Metodespørsmål

Transportretten er preget av internasjonale konvensjoner. Ved tolkning av disse vil denne avhandlingen hovedsaklig bygge på ordlyden i de ulike konvensjoner, i samsvar med Wien-konvensjonens<sup>57</sup> artikkel 31 (1) og (2) som regulerer tolkning av konvensjoner. Norge er ikke tilsluttet denne traktaten, men fordi den i stor grad uttrykker folkerettslig sedvanerett, er det vanlig å ta utgangspunkt i dens prinsipper.<sup>58</sup> Konvensjonene er også utstyrt med forarbeider, som til en viss grad vil bli benyttet med det forbehold at forarbeidene til konvensjoner har gjennomgående lav vekt som rettskilde.<sup>59</sup> Som nevnt tidligere foreligger det sparsommelig med norsk rettspraksis, men det vil imidlertid bli benyttet rettspraksis fra andre konvensjonsstater. Hensynet til uniform tolkning av konvensjonen taler for at fremmed stats rettspraksis må tillegges vekt.

Hva gjelder metodiske spørsmål i forbindelse med Rotterdam-reglene, må det påpekes at det naturligvis ikke finnes noe rettspraksis fordi konvensjonen ikke er trådt i kraft. Selv om forarbeidene til konvensjoner tradisjonelt sett anses for å ha liten vekt, kan det imidlertid tenkes at mangel på rettspraksis kan føre til at forarbeidene bør tillegges noe mer betydning enn ellers.

---

<sup>56</sup> Combined Transport Sea Waybill, som også finnes i en negotiable utgave; Combiconbill. Se mer om dette på [www.bimco.org](http://www.bimco.org).

<sup>57</sup> Vienna Convention on The Law of Treaties, Vienna 23. May 1969.

<sup>58</sup> Jf. Ruud (2006) side 85.

<sup>59</sup> Wien-konvensjonens artikkel 32.



## 3 Assurandørens ansvar under forsikringsvilkårene

### 3.1 Innledning

Formålet med kapittel 3 er å kartlegge hvordan forsikringsvilkårene i Skulds P&I forsikring regulerer assurandørens ansvar for skade på eller tap av gods, under unimodal sjøtransport og multimodal veg- og sjøtransport. Når forsikringsvilkårenes regulering av lasteskadeansvaret er kartlagt, vil dette danne en ramme for hvilke problemstillinger vi skal drøfte i kapittel 4, 5 og 6.

I det følgende skal vi i punkt 3.2 se nærmere på noen utgangspunkter for forsikringsdekning og i punkt 3.3 drøfte forsikringsvilkårenes regulering av lasteskadereglene. Avslutningsvis skal det i punkt 3.4 foretas en kort oppsummering.

### 3.2 Noen utgangspunkter for forsikringsdekning

P&I forsikringen er ikke en generell ansvarsforsikring, noe som gir seg utslag i at ansvar oppstått som følge av rederivirksomheten som sådan ikke er dekket under forsikringen. Dette kommer til uttrykk i forsikringsvilkårene ved at ansvaret må være pådratt *i direkte forbindelse med driften av skipet*.<sup>60</sup> Men selv om ansvaret har sitt opphav i driften av skipet, dekker forsikringen kun de risikoer som er positivt angitt i forsikringsvilkårene.<sup>61</sup> En forsikring som kun dekker de positivt angitte risikoer, blir ofte omtalt som en "named-risk"-forsikring, og står i motsetning til en "all-risks"-forsikring. Sistnevnte dekker "alle farer", med mindre noe annet fremkommer av forsikringsvilkårene.<sup>62</sup> I tillegg til at risikoen må være positivt angitt, må hendelsen som fører til ansvar

---

<sup>60</sup> Skulds regel 2.3.1.

<sup>61</sup> Skulds regel 2.2.1.

<sup>62</sup> Se Bull (2008) side 210.

være oppstått i den avtalte ansvarsperioden.<sup>63</sup>

Man kan tenke seg at transportøren påtar seg et ansvar vedkommende ikke er forpliktet til rettslig rett. Et slikt ansvar er ikke dekningsmessig under forsikringen, fordi assurandøren kun dekker et rettslig ansvar.<sup>64</sup> Ansvar for skade eller tap av last kan oppstå både i og utenfor kontrakt, ha sitt grunnlag i ulike ansvarsgrunnlag og oppstå på bakgrunn av ulike lands rett. De sistnevnte forhold er imidlertid uten betydning for assurandørens ansvar.<sup>65</sup>

Dersom skaden eller tapet er dekningsmessig under P&I vilkårene er det, for alle praktiske formål, ingen begrensninger med hensyn til ansvarets beløpsmessige størrelse i forbindelse med lasteskader.<sup>66</sup>

### 3.3 Dekningsfeltet under lasteskadereglene

#### 3.3.1 Innledning

Problemstillingen i det følgende er å kartlegge hvilket ansvar som er dekket under lasteskadereglene i forsikringsvilkårene. Sett fra assurandørens side blir dette et spørsmål om i hvilke tilfeller assurandøren i henhold til forsikringsvilkårene kan bli ansvarlig for skade på eller tap av godset.

Forsikringsdekningen er bygget opp under to grunnleggende forutsetninger. For det første må ansvaret ha oppstått i direkte forbindelse med driften av det inntegnede skipet.<sup>67</sup> Dette vilkåret gjelder generelt for alt ansvar som omfattes av P&I forsikringen, og er således ikke knyttet spesielt til lasteskadereglene. For det annet må ansvaret falle inn under en ansvarsbærende klausul i vilkårene,<sup>68</sup> og ikke være unntatt

---

<sup>63</sup> Skulds regel 2.3.3.

<sup>64</sup> Skulds regel 32.1.1.

<sup>65</sup> Falkanger (2010) side 525.

<sup>66</sup> Skulds regel 32.2 og 32.3 oppstiller likevel begrensninger, men disse er mer praktisk for andre typer ansvar enn lasteansvar. I tillegg vil ofte begrensningsreglene oppstille skranker for hvor høy erstatning medlemmet kan pådra seg.

<sup>67</sup> Skulds regel 2.3.1.

<sup>68</sup> For lasteskadeansvaret er dette regel 5.1.

forsikringsdekning i unntaksbestemmelsene<sup>69</sup>. Den ansvarbærende klausulen som dekker lasteskadeansvar er i utgangspunktet ment for unimodal sjøtransport.<sup>70</sup> Medlemmet kan imidlertid tegne en utvidet dekning, som i større utstrekning dekker ansvar ved multimodale transporter.<sup>71</sup>

I det følgende skal vi i punkt 3.3.2 drøfte hvilket ansvar assurandøren kan bli ansvarlig for når medlemmet har tatt ut ordinærdekning, og transporten utføres som unimodal sjøtransport. Deretter skal vi se nærmere på i hvilken utstrekning assurandøren vil bli ansvarlig ved multimodal transport, både når medlemmet kun har tatt ut ordinærdekning (3.3.3) og i de tilfeller medlemmet har tatt ut tilleggsdekning (3.3.4). Et medlem som kontraherer en multimodal transport vil nok i de fleste tilfeller ta ut tilleggsdekning. Dersom medlemmet ved en forglemmelse ikke har tatt ut slik dekning er det imidlertid interessant å se på i hvilken utstrekning assurandøren overhodet kan bli ansvarlig for ansvar oppstått under multimodal transport.

Avslutningsvis skal vi i punkt 3.3.5 se nærmere på hvorvidt vilkåret om at ansvaret må ha oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet, kan tillegges selvstendig betydning ved siden av den ansvarbærende klausul. Sistnevnte vilkår vil bli drøftet opp mot både ordinær- og tilleggsdekningen.

### **3.3.2 Forsikringsvilkårenes regulering av unimodal sjøtransport**

#### **3.3.2.1 Utgangspunktet**

Hovedregelen om assurandørens ansvar for lasteskader er regel 5.1. Bestemmelsen lyder slik:

“The standard insurance shall cover the member’s liability for cargo loss, shortage, damage, delay or other responsibility occurring in

---

<sup>69</sup> Skulds regel 5.2, jf. ”named-risk” prinsippet i foregående punkt.

<sup>70</sup> Denne benevnes i det følgende som normaldekning / ordinærdekning.

<sup>71</sup> Denne benevnes i det følgende som utvidet / tilleggsdekning.

relation to the carriage of cargo on the entered vessel.”

Bestemmelsen angir at medlemmets ansvar for blant annet tap av og skade på godset, oppstått i forbindelse med transport av gods på det innmeldte skip er dekket under forsikringen. I henhold til ordlyden i bestemmelsen synes ansvaret å være veldig vidt utformet. Dette fremkommer særlig av begrepet ”... other responsibility ...”. Videre fremgår det av bestemmelsen at ansvar ”... in relation to ...” transport av gods på skipet er omfattet. Dette medfører at ansvar oppstått *på selve skipet* klart må være dekket. Dette er kjerneområdet til bestemmelsen. På den annen side kan det neppe oppstilles krav om at ansvaret må ha oppstått *på selve skipet*. Når bestemmelsen taler om ”... on the entered vessel ...”, siktes det antakelig til at det er gods på det *innmeldte skip* som er omfattet. Hensikten må derfor være å presisere at forsikringsdekningen gjelder for det innmeldte skipet, og ikke en angivelse av *på hvilket sted* ansvaret må ha oppstått. Andre klubbers vilkår taler også for en slik løsning, idet alle andre P&I klubber som er medlem av ”gruppen” opererer med dekning *før selve transporten starter*.<sup>72</sup>

For å konkretisere assurandørens dekningsfelt noe nærmere skal dekningsfeltet behandles mer tematisk. I det følgende skal vi derfor se på ansvarsperioden, samt hvilke funksjoner som er dekket under forsikringen. I tillegg vil det under denne gjennomgangen bli sett nærmere på noen andre forhold som har betydning for hvilket ansvarsregime assurandøren dekker ansvar under. Årsaken til en slik tematisk behandling er at vi skal behandle de samme temaene under gjennomgangen av de ulike ansvarsregimene i kapittel 4.

### 3.3.2.2 Assurandørens ansvarsperiode

Begrepet ”ansvarsperiode” kan ha ulik betydning i vid og snever forstand. I vid forstand kan det siktes til at forsikringsavtalen som sådan løper. I forhold til Skulds vilkår vil dette være fra klokken 12.00 på den

---

<sup>72</sup> Se f.eks. Swedish Clubs regel 4.1 som dekker ansvar m.m. ”... before... the contracted transport ...” og UK P&I club som i henhold til regel 17 dekker ansvar for gods ”... intended to be... carried in an entered ship.”

dag Skuld aksepterer vedkommende som medlem i klubben.<sup>73</sup> I snever forstand kan ”ansvarsperiode” forstås som den tidsperiode assurandøren er ansvarlig for under et konkret transportoppdrag, og da forutsatt at ansvarsperioden i vid forstand løper. I det følgende er det ansvarsperioden i snever forstand som skal kartlegges.

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med ansvarsperioden, er hvorvidt assurandørens ansvarsperiode vil variere avhengig av det underliggende ansvarsregimet, eller om forsikringsvilkårene oppstiller en konkret periode assurandøren blir ansvarlig under, uavhengig av det underliggende ansvarsregimet. Ordlyden i regel 5.1 har ingen positiv angivelse av når ansvarsperioden starter og slutter. Derimot fremkommer det av ordlyden i regel 5.1 at assurandøren skal dekke det ansvar transportøren kan pådra seg *i forbindelse med transport av gods med det innmeldte skip*. Ordlyden har dermed ingen eksplisitt begrensning i ansvarsperioden, noe som kan trekke i retning av at forsikringen i utgangspunktet dekker ansvar oppstått under den ansvarsperioden som fremkommer av det underliggende ansvarsregimet.

Dette utgangspunktet modifiseres imidlertid av unntakene i forsikringsvilkårene, som avgrenser ansvarsperioden negativt. Det følger av regel 5.2.2 og 5.2.16 at det for tap, manko eller skade gjelder en tidsbegrensning på 21 dager forut for påbegynt *lasting* eller det tidspunkt *lasting* skulle vært påbegynt. En tilsvarende tidsbegrensning på 21 dager gjelder også etter at *lossing* faktisk er utført. Videre følger det av regel 5.2.3 at tap, manko, skade eller forsinkelse som oppstår mens godset er i annen transportørs varetekt, ikke er dekket. At ansvar oppstått i annen transportørs varetekt ikke er dekket, følger for så vidt også av regel 5.1, fordi dersom ansvaret har oppstått i *annen transportørs varetekt*, har det nødvendigvis ikke oppstått i forbindelse med transport *med det innregnede skipet*. Regel 5.2.3 skulle dermed være overflødig, men bidrar for så vidt til å utelukke eventuell uklarhet.

Endelig fremkommer det av regel 5.2.6 at forsikringsdekning er unntatt for ansvar som følger av:

---

<sup>73</sup> Skulds regel 1.1.4.

”... carriage of cargo on terms less favourable to the member than the Hague or Hague-Visby Rules, except insofar as the contract of carriage is on less favourable terms solely because of the compulsory application of the Hamburg Rules by virtue of the place of loading or discharge ...”

Bestemmelsen angir altså at transport på vilkår som er mindre fordelaktige for transportøren enn Haag-Visby-reglene ikke er dekket, med mindre Hamburg-reglene kommer tvingende til anvendelse. Dersom medlemmet har påtatt seg et mindre fordelaktig ansvar, f.eks. ansvar under et regelsett som har en mer vidtrekkende ansvarsperiode enn det som følger av Haag-Visby eller Hamburg-reglene, er dette således ikke dekket under forsikringen. I praksis vil imidlertid klubben dekke det ansvar medlemmet kan pådra seg, når ansvaret følger av tvingende lov eller konvensjon.<sup>74</sup> Sistnevnte gjelder generelt, og ikke bare for ansvarsperiodens del, selv om dette er presisert her under behandlingen av ansvarsperioden.

På bakgrunn av ovennevnte gjennomgang ser vi at ansvarsperioden i utgangspunktet følger den ansvarsperiode transportøren kan holdes ansvarlig under, i henhold til det underliggende ansvarsregimet. Begrensningene ligger i at en mer vidtrekkende ansvarsperiode enn det som følger av Haag-Visby-reglene, med mindre Hamburg-reglene kommer tvingende til anvendelse, ikke er dekket. I tillegg dekkes ikke ansvar oppstått tidligere enn 21 dager før lastning skulle vært påbegynt, eller 21 dager etter lossing faktisk ble utført. Sistnevnte gjelder selv om transportøren har mottatt godset og ansvarsperioden i henhold til det underliggende ansvarsregimet løper.

---

<sup>74</sup> Jf. Williams (2008) side 206. Dette følger eksplisitt av Gards vilkår, men ikke av ordlyden i Skulds vilkår.

### 3.3.2.3 Hvilke funksjoner er dekket under forsikringen?

Med funksjoner menes hvilke handlinger eller unnlaterer assurandøren dekker.<sup>75</sup> Ordlyden i regel 5.1 har *ingen positiv angivelse* av hvilke typer handlinger eller unnlaterer som faller innenfor forsikringsdekningen.<sup>76</sup> Ordlyden taler kun om at medlemmets ansvar i forbindelse med transport av gods på det innmeldte skip, er dekket under forsikringen. Dette kan trekke i retning av at alle typer handlinger eller unnlaterer som er utført i forbindelse med transporten, er dekket under den ansvarsbærende klausul, såfremt de er foretatt innenfor den ovennevnte ansvarsperioden.

Hensynet til andre klubbens vilkår kan imidlertid trekke i en annen retning.<sup>77</sup> Av de klubbene som er medlem av ”gruppen”, opererer ti av tretten klubber med *en positiv angivelse* av hvilke handlinger som er omfattet. I henhold til disse ti klubbens vilkår, gir P&I vilkårene dekning mot følgende funksjoner: ”... load, handle, stow, carry, keep, care for, discharge or deliver”.<sup>78</sup> Hvis vi skal følge resonnementet med avgrensning i tråd med de andre klubbens vilkår er det altså lasting, håndtering, stuing, transporter, lagring, omsorg/ta vare på, lossing og levering som er dekket. Disse begrepene må imidlertid utdypes for at vi skal få et reelt bilde av hvilke handlinger som omfattes.

En alminnelig språklig forståelse av begrepene lasting og lossing (”load” og ”discharge”) taler for at all virksomhet som har til hensikt å bringe lasten om bord eller på land må omfattes. Hvilket utstyr som

<sup>75</sup> Begrepet er hentet fra Wilhelmssen (2006) side 71 flg. I det følgende vil både ”handling” og ”funksjoner” bli brukt, men meningsinnholdet er i denne sammenheng det samme.

<sup>76</sup> I motsetning til eks. Gard regel 34.1. A som uttrykkelig nevner ”load, handle, stow, carry, keep, care for discharge or deliver”.

<sup>77</sup> Om relevansen av andre klubbens vilkår, se punkt 2.2.2.

<sup>78</sup> Dette følger av: The American club section 8 nr. 1, Gards rule 34. Nr 1.A, Britannia Steam Ship rule 19(17), The Japan Ship Owners’ Mutual P&I Association rule 29 nr.1, The North of England P&I club rule 19(17) A, The Shipowners club section 14. A, The Standard Club rule 3.13.1, The Steamship Mutual rule XIII. A, The UK P&I Club section 17. A og The West of England section 16. A. Og motsatt har Skuld, The Swedish Club samt The London P&I club ingen positiv oppstilling av hvilke type handlinger som er omfattet.

anvendes må dermed være av underordnet betydning. Som eksempel kan det nevnes at bruk av kraner, trucker, transportbånd og pumper må være omfattet.<sup>79</sup> Det synes å være noe usikkert hvorvidt begrepet *lasting* også omfatter forberedelser til mottak av lasten om bord.<sup>80</sup> Ordlyden, ”*lasting*”, kan tale for at godset må være satt i bevegelse innenfor de områder hvor *lasting* vanligvis skjer, eller i alle fall er ment å skulle beveges i umiddelbar sammenheng med en eventuell forberedelseshandling. En forberedelseshandling som i tid utføres en stund før *lastingen* fysisk sett starter, synes i alle fall ikke språklig sett å falle inn under begrepet ”*lasting*”. Det må trolig bero på en konkret vurdering hvorvidt en forberedelseshandling, og i tilfelle hvilke, som anses omfattet. Forutsetningen for at en forberedelseshandling er dekket, må være at denne utføres etter at det underliggende ansvaret har begynt å løpe, slik at transportøren kan bli ansvarlig. *Lossing* blir for så vidt det motsatte hendelsesforløp, og vi skal derfor ikke behandle dette nærmere.

Videre dekkes ansvar for skader i forbindelse med stuing av gods (”*stow*”). Dette omfatter språklig sett alle tilfeller hvor transportøren, eller noen som handler på vegne av denne, faktisk plasserer og gjør fast godset på skipet. Et eksempel på dette vil være bruk av jekketraller eller sniler ved forflytning av last ombord i skipet. I tillegg til skade som oppstår under den faktiske stuingen, må begrepet omfatte etterfølgende skader som oppstår som en følge av mangelfull og slett utført stuing. Et eksempel på dette kan være gods som forskyver seg og skader annet gods.<sup>81</sup>

Håndtering (”*handle*”) av godset er også dekningsmessig under andre klubbers vilkår. Begrepet ”*håndtering*” synes språklig sett å omfatte noe av det samme som begrepet ”*stue*”. Eksempler på hva som omfattes av begrepet ”å håndtere” kan være det å ta seg av, å stille med, eller annen form for omgang med eller behandling av godset om bord i skipet. Oppramsingen i vilkårene plasserer *håndtering* mellom *lasting* og *stuing*. Dette kan tyde på at den aktuelle *håndtering* skal skje om

---

<sup>79</sup> Jf. Wilhelmssen (2006) side 285.

<sup>80</sup> Slik Wilhelmssen (2006) side 285.

<sup>81</sup> For andre eksempler, se Andersen (2000) side 94 og Wilhelmssen (2006) side 284.



bord i skipet.<sup>82</sup> På den annen side kan det hevdes at begrepet også må gjelde håndtering på land. Årsaken til dette er at all håndtering av godset som kreves i forbindelse med å bringe lasten om bord, og senere i land, synes å være dekket av begrepene lasting og lossing. Når godset er lastet, vil godset stues, noe som også innebærer en håndtering av godset. Videre så skal godset transporteres. Språklig sett må "carry" omfatte tidsperioden etter godset er lastet og stuert, altså når skipet forlater lastehavnen, og frem til skipet ankommer lossehavn. Begrepet "transportere" henspiller på at godset skal fraktes fra en plass til en annen. Under selve transporten kan det tenkes at man av ulike årsaker må håndtere godset, f.eks. ved å forflytte godset. Forflytting av godset under transporten må antakelig være dekket under begrepet "carry", fordi transporten forutsetter den håndtering av godset som er nødvendig for å utføre oppdraget. Dermed vil begrepet "håndtere" heller ikke her få noen selvstendig betydning. Forutsatt at en slik forståelse legges til grunn må "håndtering" omfatte fasen før og etter lasting/lossing, dersom begrepet skal ha noe selvstendig betydning. Begrepet må i henhold til ordlyden og sammenhengen i reglene dermed omfatte alle former for håndtering av godset på land, så fremt ansvarsperioden i det underliggende ansvarsregimet løper.

Oppbevaring eller lagring ("keep") er det neste begrepet som omfattes. Språklig synes "keep" å trekke i retning av at transportøren har godset i sin varetekt mer permanent og over en lengre tidsperiode. Også dette begrepet er plassert på en måte som kan tale for at kun oppbevaring eller lagring *ombord* er omfattet, jf. ovenfor. Men som nevnt i forbindelse med håndtering, må også "oppbevaring" falle inn under det å "transportere". En transport forutsetter nødvendigvis at godset oppbevares og lagres om bord i skipet. Dersom begrepet oppbevaring skal få noe selvstendig betydning må det derfor gjelde på land. En slik fortolkning synes også å stemme godt med ansvarsperioden som positivt avgrenses til 21 dager før lossing og etter lasting.<sup>83</sup> På bakgrunn av dette synes lagring på land, som inngår i en del av transportoppdraget, å

<sup>82</sup> Jf. Wilhelmssen (2006) side 286.

<sup>83</sup> Se punkt 3.3.2.2.

være dekket inntil 21 dager. Et eksempel på lagring som er dekket må således være lagring av gods i lager på havn i påvente av at skipet skal ankomme havnen. Her må det imidlertid avgrenses mot selvstendige lagringsavtaler. Lastansvarsreglene dekker kun ansvar oppstått under transportavtaler, jf. ordlyden i den ansvarsbærende klausul. En separat lagringsavtale faller derfor utenfor.<sup>84</sup>

Endelig omfattes begrepet ”omsorg” (”care for”) for godset. Etter ordlyden synes dette å omfatte alle rimelige tiltak for å ta vare på godset, slik at godset f.eks. ikke blir skadet. Oppramsingen i vilkårene plasserer også ”omsorg” på en slik måte at det kan tyde på at den aktuelle omsorgen skal skje om bord. På den annen side kan det hevdes at også ”omsorg” må falle inn under begrepet ”transport”. Resonnementet er her at hovedformålet med å transportere godset, er å frakte godset frem i uskadet tilstand. Selve transportforpliktelsen forutsetter dermed at transportøren yter den nødvendige omsorgen for godset ombord. Dermed kan det argumenteres for at begrepet må omfatte fasen på land, slik at begrepet får en selvstendig betydning. Hvis begrepet ”omsorg” ikke omfatter fasen på land, vil man kunne få et dekningshull i forsikringsvilkårene, dersom et ansvarsregime pålegger transportøren ansvar for mangelfull omsorg for godset på land.

Hvilke typer handlinger som dekkes av vilkårene beror etter denne gjennomgangen på hvilken innfallsvinkel vi legger til grunn. Ordlyden i Skulds vilkår taler i retning av at alle handlinger eller unnlatelser som er utført innenfor ansvarsperioden, er dekket under forsikringsvilkårene. På den annen side taler vilkårene i flertallet av de andre klubbene i retning av at det kun er nærmere spesifikke handlinger som er dekket under forsikringsvilkårene. Hvorvidt det faktisk blir noen forskjell på disse to innfallsvinklene, er imidlertid ikke gitt. Dét forutsetter at det er mulig å utføre andre handlinger enn de som er positivt opplistet, og at transportøren kan holdes ansvarlig under det underliggende regelsett for disse handlinger. Dersom dét er tilfellet, vil disse ”andre handlinger” ikke være dekket hvis man fortolker vilkårene i samsvar med flertallet av de andre P&I klubber. Antakelig må det kunne legges til grunn at

---

<sup>84</sup> Jf. Andersen (2000) side 90.

ordlyden bør tillegges større vekt enn andre klubbers vilkår. Konklusjonen må således bli at assurandøren hefter for alle typer handlinger og unnlater, forutsatt at disse handlingene ansvarliggjør transportøren under det aktuelle ansvarsregimet.

### 3.3.3 Multimodal transport under ordinærdekningen

Spørsmålet i det følgende er i hvilken utstrekning assurandøren dekker ansvar ved multimodale transporter, hvor medlemmet *ikke* har tatt ut tilleggsdekning. Utgangspunktet er at de ordinære vilkårene dekker unimodal transport, og at tilleggsvilkårene tar sikte på å utvide dekningen til også å omfatte multimodale transporter. Dersom medlemmet har unnlatt å ta ut tilleggsdekning, f.eks. ved en forglemmelse, blir spørsmålet om forsikringsvilkårene åpner for at assurandøren likevel kan holdes ansvarlig.

Det fremkommer av den tidligere omtalte regel 5.1, at ansvar må ha oppstått i forbindelse med *transport av gods på det innmeldte skip*. Ovenfor har vi lagt til grunn at det ikke er et absolutt krav om at godset må befinne seg *på* skipet. Det er tilstrekkelig at ansvar har oppstått *i forbindelse med* transport på det innmeldte skip. På den annen side må det være klart at dersom ansvaret har oppstått mens godset var lastet på et annet transportmiddel, må dette falle utenfor regel 5.1. Sistnevnte følger også av regel 5.2.3 som unntar ansvar for tap, manko, skade eller forsinkelse oppstått mens godset er i *annen transportørs varetekt*. På bakgrunn av dette kan det reises spørsmål ved om forsikringsdekningen ”gjenoppstår”, hvis godset under en multimodal transportavtale har vært i en annen transportørs varetekt, f.eks. på et kjøretøy, og deretter mottas av medlemmet eller dets hjelpere i havnen. Når godset er mottatt i havnen av medlemmet, vil det jo ikke lenger være i annen transportørs varetekt, og skulle således falle inn under regel 5.1, forutsatt at transportøren blir ansvarlig i henhold til det underliggende ansvarsregimet.

Forsikringsvilkårenes regel 5.2.8 unntar imidlertid ansvar oppstått under *transportavtaler* som inkluderer andre transportmidler. Bestemmelsen lyder slik:

“However the standard insurance shall not cover liabilities, costs and expenses arising out of any of the following... carriage of cargo under a *contract providing for carriage* partly in the entered vessel and partly by some *other means of transport*, except insofar as the Association approves the contract”. (Min utheving).

Det sentrale spørsmålet blir da hva som skal til for at det foreligger en “... *contract providing for ...*”, fordi dette vil kunne medføre at assurandøren ikke blir ansvarlig under forsikringsvilkårene. Det engelske begrepet “... *providing for ...*” kan på norsk oversettes til *tillater* eller *forutsetter*<sup>85</sup>. I henhold til en slik oversettelse gis ikke forsikringsdekning for transportavtaler som tillater eller forutsetter transport med annet transportmiddel. Dersom transportavtalen eksplisitt angir at godset skal transporteres med et annet transportmiddel, foreligger det klart en avtale som angitt i ovennevnte regel, uavhengig om man oversetter begrepet til “forutsetter” eller “tillater”. Dette må antakelig også gjelde selv om det ikke fremkommer eksplisitt av transportavtalen, men hvor det ut i fra omstendighetene er klart at det er behov for et annet transportmiddel enn skipet for å frakte godset fra opprinnelsesstedet til bestemmelsesstedet. Videre må de tilfeller hvor det utstedes et fraktdokument som indikerer at et annet transportmiddel skal benyttes, f.eks. bruk av CMR-fraktbrev, også omfattes. Dersom transportavtalen og/eller fraktdokumentet gir transportøren frihet til å velge hvorvidt transporten skal utføres med et annet transportmiddel, er imidlertid svaret mer åpent. Her vil det avgjørende måtte bli om vilkårene skal forstås som “tillater” eller “forutsetter”. Dersom transportøren gis anledning til å benytte seg av f.eks. lastebil, vil ikke dette “forutsette” bruk av annet transportmiddel. På den annen side vil det klart nok “tillate” bruk av et annet transportmiddel. Det kan derfor argumenteres for at assurandøren her kan bli ansvarlig under en multimodal transportavtale som gir transportøren frihet til selv å bestemme hvilke transportmidler som skal benyttes. Resultatet er likevel usikkert.

Hvis transportøren under sistnevnte tilfelle – hvor transportøren

---

<sup>85</sup> Jf. kunnskapsforlagets engelskordbok, tilgjengelig på [www.ordnett.no](http://www.ordnett.no).

selv kan velge bruk av transportmiddel og transportdokumentet ikke indikerer bruk av en gitt transportform – kan holdes ansvarlig, blir spørsmålet om det kan oppstilles begrensninger for *omfanget av forsikringsdekningen*. Når godset har vært transportert med et annet transportmiddel f.eks. forut for sjøtransporten, kan dette føre til at transportøren kan bli ansvarlig under andre ansvarsregimer enn de som regulerer sjøstrekningen, uavhengig av hvilket ansvarsregime transportavtalen er kontrahert på.<sup>86</sup> Som vi kommer tilbake til senere har f.eks. vegfraktloven bestemmelser som gjør at loven kan få preseptorisk anvendelse på så vel veg- som sjøstrekningen. Under normaldekningen er imidlertid assurandørens ansvar i henhold til forsikringsvilkårenes regel 5.2.6, unntatt i den utstrekning ansvaret følger av:

“... carriage of cargo on terms less favourable to the member than the Hague or Hague-Visby Rules, except insofar as the contract of carriage is on less favourable terms solely because of the compulsory application of the Hamburg Rules by virtue of the place of loading or discharge ...”<sup>87</sup>

Bestemmelsen angir altså at medlemmet må ha kontrahert transporten på Haag-Visby-vilkår, med mindre Hamburg-reglene er inntatt i kontrakten fordi dette følger av tvingende lov eller konvensjon. Spørsmålet blir da i hvilken utstrekning ansvar utover Haag-Visby- eller Hamburg-reglene er omfattet, dersom transportøren har kontrahert kontrakten innenfor de vilkår regel 5.2.6 oppstiller, men en domstol kommer til at f.eks. vegfraktloven får tvingende anvendelse på transporten og dermed må avgjøre et erstatningsspørsmål. Ordlyden i regel 5.2.6, som henviser til “... carriage of cargo on *terms*... except insofar as the *contract* of carriage ...” (min utheving), taler for at det avgjørende må være at *kontrakten* er kontrahert på Haag-Visby- eller Hamburg-reglene og ikke hvilke ansvarsregler som *faktisk* måtte komme til anvendelse på transporten. Dersom dette kan legges til grunn vil assurandøren kunne

---

<sup>86</sup> Se kapittel 6.

<sup>87</sup> Skulds regel 5.2.6.

bli ansvarlig under andre ansvarsregimer enn de opplistede, f.eks. under vegfraktlovens bestemmelser.

Ovennevnte gjennomgang viser at ordinærdekningen ikke er ment å omfatte multimodale transportert, og at det kun i særskilte tilfeller kan tenkes at assurandøren blir ansvarlig. Det foreligger dermed et behov for en utvidet forsikringsdekning, for de tilfeller transportøren ønsker å kontrahere multimodale transportert. I neste punkt skal vi derfor gjennomgå tilleggsdekningen som tilbys for multimodale transportert.

### **3.3.4 Multimodal transport under tilleggsdekningen**

#### **3.3.4.1 Innledning**

Regel 5.4.1 gir medlemmet anledning til å ta ut tilleggsdekning for blant annet multimodale transportert. Dersom medlemmet tar ut slik tilleggsdekning utstedes en klausul som påtegnes forsikringspolisen. Klausulen lyder slik:

”By separate agreement P&I cover is extended to include Member’s liabilities for cargo loss, shortage, damage or delay occurring whilst the cargo is in the custody of another carrier pursuant to a contract of carriage for through transport or transshipment providing for carriage to be performed partly by the entered vessel, though always within the frame of the Hague/Hague-Visby Rules, CIM/CMR conventions and/or applicable convention, law and/or regulation. Further, it is a condition for cover that the Assured has preserved his rights of recourse against others involved in the performance of the contract of carriage.”

Problemstillingen i det følgende er å se nærmere på hvordan denne tilleggs klausulen forholder seg til og eventuelt utvider ordinærdekningen.

#### **3.3.4.2 Tilleggsdekningens innhold og forholdet til ordinærdekningen**

I henhold til ordlyden i klausulen vil tilleggsdekningen *utvide* medlemmets dekning på visse punkter (jf. ”extended to include”) i forhold til

ordinærdekningen. Utgangspunktet ved fastleggelsen av dekningsfeltet må derfor være at de øvrige forsikringsvilkårene gjelder fullt ut, med mindre tilleggsklausulen gir anvisning på en annen løsning. I forhold til regel 5.1 under ordinærdekningen, gir tilleggsdekningen en klar utvidelse på to punkter. For det første utvides forsikringsdekningen til å omfatte ansvar oppstått mens godset befinner seg i en annen transportørs varetekt. Dette er opprinnelig unntatt i regel 5.2.3. En slik utvidelse medfører at ansvar oppstått på f.eks. vegstrekingen av en multimodal transport vil være dekket under forsikringen. For det andre utvides dekningen til også å omfatte en transportavtale som inkluderer andre transportmidler, noe som innebærer en utvidelse av forsikringsdekningen i forhold til regel 5.2.8.

Videre kan det reises spørsmål ved om tilleggsdekningen utvider forsikringsdekningen i forhold til ordinærdekningens regel 5.2.6. I henhold til regel 5.2.6 kreves det at transporten må kontraheres på Haag-Visby-vilkår, med mindre Hamburg-reglene kommer tvingende til anvendelse.<sup>88</sup> Dermed er det nærliggende å undersøke hvorvidt tilleggsdekningen også krever at transportøren må kontrahere transporten på bakgrunn av et gitt ansvarsregime eller om den oppstiller begrensninger med hensyn til hvilket ansvar som dekkes.

Før vi ser på forholdet til regel 5.2.6 må det imidlertid nevnes at en transportør ofte vil forsøke å begrense sitt ansvar så langt det lar seg gjøre, for å unngå et mulig erstatningsansvar. Videre vil en P&I klubb normalt kreve å se nærmere på transportavtalen, slik at premie kan fastsettes på bakgrunn av hvilket ansvarsregime kontrakten er kontrahert på. Tilleggsdekning utstedes normalt ikke dersom transportøren har kontrahert på mindre fordelaktige vilkår, for transportøren, enn det som følger av tvingende lov/konvensjon.<sup>89</sup>

Dersom klubben ved en forglemmelse eller av andre årsaker ikke har vurdert transportavtalen, blir spørsmålet hvilket ansvar assurandøren kan holdes ansvarlig for under tilleggsdekningen. Hvilket ansvar transportøren kan holdes ansvarlig for under tilleggsdekningen, får

---

<sup>88</sup> Se punkt 3.3.2.2.

<sup>89</sup> Jf. A/CN.9/WG.III/WP.28 side 37.

også betydning dersom en domstol legger til grunn at andre rettsregler enn de regler partene har kontrahert under, får anvendelse på transporten. Sistnevnte kan f.eks. være aktuelt hvor partene har kontrahert transportavtalen under regler som strider mot preseptorisk lov eller konvensjon, slik at partenes avtale helt eller delvis må settes til side.

I henhold til ordlyden i tilleggs klausulen dekkes ansvar "... within the frame of the Hague/Hague-Visby Rules, CIM/CMR conventions and/or applicable convention, law and/or regulation.". I det følgende er hensikten å foreta en nærmere vurdering av hva som kan utledes av sistnevnte ordlyd, sett i lys av de ansvarsregimer som behandles i denne avhandlingen. Det er således ikke relevant å foreta en *generell* gjennomgang av hvilket ansvar som faller inn under ordlyden.

Det første spørsmålet det må tas stilling til er hva som ligger i "innenfor rammen av Haag/Haag-Visby-reglene, CIM og CMR". Trolig må det være klart at assurandøren kan holdes ansvarlig under de nevnte ansvarsregimene når de kommer *tvingende* til anvendelse på transportavtalen. Et annet spørsmål er om ansvar under disse ansvarsregimene er dekket, når ansvarsregimene får anvendelse i *kraft av transportavtalen* og ikke på bakgrunn av konvensjonenes *tvingende karakter*. Ordlyden synes ikke å sondre mellom hvilket grunnlag konvensjonene kommer til anvendelse på bakgrunn av. Det er ingen klare holdepunkter i ordlyden for si at ansvaret må følge *direkte av konvensjonene*. Det synes å være tiltrekkelig at ansvar oppstår "... within the frame of ..." de ulike konvensjonene og at ansvaret derfor ikke nødvendigvis må følge direkte av konvensjonenes preseptoriske anvendelse. Foreløpig må det derfor konkluderes med at ansvar innenfor Haag/Haag-Visby, CIM eller CMR er omfattet hvor det følger av både avtale og tvingende regler.

Det neste spørsmålet det må tas stilling til er hva som ligger i "... applicable convention ...". En alminnelig språklig fortolkning av "konvensjon" taler isolert sett for at ethvert ansvar som pålegges transportøren i kraft av enhver konvensjon er dekket under forsikringen. For denne avhandlingens del medfører dette at ansvar under både Hamburg-reglene og Rotterdam-reglene er dekket, fordi de begge faller inn under begrepet "konvensjon".



På samme måte som under behandlingen av de opplistede konvensjonene, kan det reises spørsmål ved om det kun er ansvar under ”konvensjoner” som kommer *tvingende* til anvendelse på transportavtalen, som er dekket under ordlyden. Ut fra ordlyden alene synes det vanskelig å innfortolke et ”tvingende krav”, fordi regel 5.2.6 under ordinærdekningen benytter begrepet ”compulsory” (tvingende), et begrep som ikke er benyttet i tilleggs klausulen. På den annen side kan det være mer naturlig å innfortolke et ”tvingende krav” under tilleggsdekningen når man ser denne i sammenheng med ordinærdekningen, fordi ordinærdekningen tar utgangspunkt i én konvensjon men gir en annen konvensjon anvendelse dersom sistnevnte kommer tvingende til anvendelse. I forlengelsen av dette er det vanskelig å se hvorfor ordinærdekningen skal være begrenset til et gitt ansvarsregime, med mindre et annet kommer tvingende til anvendelse, mens tilleggsdekningen gir transportøren frihet til å velge det ansvarsregimet transporten skal kontraheres på.

Selskapspraksis synes å trekke i retning av at et tvingende krav bør kunne innfortolkes. Såvidt jeg har forstått praktiseres bestemmelsen slik at ansvar under de oppramsede konvensjoner dekkes, med mindre andre regler kommer tvingende til anvendelse på transportavtalen.<sup>90</sup> Med en slik tilnærming oppstilles det altså et ”tvingende krav” ved tolkningen av ”konvensjoner” og de etterfølgende begreper vi kommer til nedenfor. Det finnes lite rettspraksis rundt hvor stor betydning en gjensidig forenings praktisering av et vilkår skal tillegges ved avgjørelsen av et tolkningsspørsmål. I en tidligere avsagt norsk høyesterettsavgjørelse ble imidlertid selskapspraksis tillagt vekt. Saken gjaldt en last med soyabønner som ble skadet av olje, hvoretter rederiet forsøkte å begrense skadene på godset ved ulike tiltak. I etterkant hevdet medlemmet at redningsomkostninger oppstått som følge av forsøk på å begrense skadene på godset, var omfattet under P&I forsikringen, noe klubben bestred. Til dette uttalte Høyesterett følgende:

---

<sup>90</sup> Etter hva jeg forstår av Kohmann (2010) 1, praktiseres bestemmelsen slik.

”Etter mitt syn er det vanskelig å forene denne forståelse med den utformning Skulds lover har fått ... Jeg antar at lovene har tatt en tilstrekkelig tydelig reservasjon mot at foreningen skulle ha noe ansvar for redningsomkostninger som rederiet har påtatt seg. *Men selv om dette opprinnelig måtte stille seg tvilsomt, mener jeg at Skuld i en mangeårig praksis av lovene overfor medlemmene også har vist at dette tilleggsansvar lå utenfor foreningens risiko.*”<sup>91</sup> (Min utheving).

Avgjørelsen viser at selskapspraksis kan få betydning ved tolkning av P&I assurandørens vilkår.

På den annen side er det neppe tvil om at ordlyden i beste fall er uklar. I henhold til alminnelige tolkningsprinsipper skulle da uklarhetsregelen tale i retning av at tvilen bør gå utover den som kunne formulert seg klarere, hvilket i denne sammenheng er assurandøren. Tidligere har vi pekt på at uklarhetsregelen kan få mindre betydning ved tolkningen av forsikringsvilkårene til en gjensidig assuranseforening, fordi medlemmet opptrer både som forsikringsgiver og forsikringstaker. På den annen side finner man i svensk rettspraksis i alle fall ett eksempel på at uklarhetsregelen har vært anvendt ved tolkning av Skulds forsikringsvilkår. I en avgjørelse som gikk til Sveriges Høyesterett ble godset skadet under sjøtransporten, og vareassurandøren utbetalte erstatning til vareeier. Transportøren var ilagt ansvar ved en uteblivelsesdom (”trebskodom”), og vareassurandøren gikk deretter til søksmål mot klubben for å få utbetalt erstatning. Det sentrale for vår sammenheng er at det fremkom av Skulds forsikringsvilkår at klubben blant annet dekket ansvar fastlått ved ”endelig dom”. Et av spørsmålene retten måtte ta stilling til var derfor om en uteblivelsesdom var å anse som en ”endelig dom”. Tingretten uttalte i denne sammenheng følgende:

”Det är P&I-assuradörerna som har författat villkoren och om avsikten varit att en trebskodom skulle vara undantagen från uppräknningen av avgöranden i § 51 första stycket borde detta ha

---

<sup>91</sup> Rt. 1952 side 177, på side 179.

skrivits klart ut. Enligt tingsrättens mening är således villkoret i § 51 första stycket för att få ut ersättning uppfyllt.”<sup>92</sup>

Tingretten synes etter dette å legge til grunn at en eventuell uklarhet rundt spørsmålet om hvorvidt en uteblivelsesdom skulle omfattes av forsikringsvilkårene, må gå utover klubben fordi klubben kunne formulert seg klarere. Saken gikk videre til Hovrätten för Vestre Sverige, som avgjorde tolkningsspørsmålet om ”endelig dom” på samme måte som tingretten og pekte på klubbens mulighet til å unnta ”tredskodomer” fra vilkårene, dersom dette hadde vært meningen.<sup>93</sup> Endelig ble saken avgjort av Høyesterett som stadfestet tingretten og Hövsrettens tolkning.<sup>94</sup> Disse avgjørelsene viser dermed at det ikke er helt upraktisk at uklarhet i forsikringsvilkårene kan gå utover assurandøren, selv om det er tale om gjensidig forsikring. Konklusjonen må derfor bli at det er noe uklart om et slikt ”tvingende krav” kan oppstilles, men at assurandøren på bakgrunn av de svenske avgjørelsene kan risikere å måtte ta risikoen for uklare forsikringsvilkår.

Et annet spørsmål er hva som faller inn under ”... applicable ... law ...”. Rent språklig kan det hevdes at begrepet ”law” omfatter ethvert ansvar som følger av skrevne lover gitt av offentlig myndighet. Dette medfører at ansvar under den norske sjøloven og de amerikanske reglene er dekket under tilleggsdekningen. Hvis det ikke fremgår av transportavtalen hvilke regler som får anvendelse på rettsforholdet mellom transportøren og vareeieren, og heller ikke preseptoriske regler får anvendelse på transportavtalen, kan det tenkes at transportørens ansvar reguleres av bakgrunnsretten, herunder alminnelige ulovfestede transportrettslige regler.<sup>95</sup> Hvis et erstatningsoppgjør reguleres av alminnelige transportrettslige regler må utgangspunktet være at transportøren svarer *full erstatning* for vareeiers tap.<sup>96</sup> Dette står i sterk kon-

---

<sup>92</sup> ND 1990 side 16 (Göteborgs tingsrätt), på side 31.

<sup>93</sup> ND 1992 side 32 (Hovrätten för Västra Sverige), på side 33.

<sup>94</sup> ND 1994 side 43 (Högsta domstolen i Sverige), på side 44.

<sup>95</sup> Se punkt 6.5.

<sup>96</sup> Wilhelmssen (2006) side 191.

trast til de begrensingsprinsipper som følger av samtlige unimodale og multimodale regelsett.<sup>97</sup> Et spørsmål som oppstår i kjølvannet av dette, er om begrepet "law" også omfatter ansvar under ulovfestede transportrettslige regler uten mulighet for ansvarsbegrensning. De transportrettslige reglene hører hjemme i sivilretten og mange av de rettsreglene som regulerer det sivilrettslige området følger av ulovfestet rett, herunder erstatningsretten. Dette taler for at "law" må omfatte ansvar som følger av både lov- og ulovfestet rett.

På den annen side får man også her inn spørsmålet om det kun er ansvar som følger av tvingende "law" som er dekket under ordlyden, jf. drøftelsen ovenfor. Hvorvidt det kan oppstilles et tvingende krav, får betydning for tolkningen av "law". Årsaken til dette er at alminnelige transportrettslige regler følger av den deklatoriske bakgrunnsretten, med den følge at de kun får anvendelse dersom partene ikke har avtalt annet. I forlengelsen av dette kan det hevdes at dersom det oppstilles et "tvingende krav" er det kun ansvar på bakgrunn av de oppramsede konvensjonene, eventuelt tvingende konvensjon/lov, som er dekket under forsikringen, og ulovfestede regler faller da utenfor. Hva gjelder spørsmålet om det kan oppstilles et "tvingende krav" vises det til drøftelsen ovenfor, som konkluderte med at det foreligger uklarhet på dette punkt. Hvis det ikke oppstilles et "tvingende krav", er det ikke utenkelig at assurandøren kan bli ansvarlig under ulovfestede transportrettslige regler, jf. ovenfor. Konklusjonen må dermed bli at det er usikkert hvorvidt det kun er ansvar under tvingende konvensjon eller lov – foruten de oppramsede konvensjoner – som er dekket under ordlyden, og derfor usikkert hvorvidt ansvar under alminnelige ulovfestede transportrettslige regler er dekket.

Endelig må det tas stilling til hva som ligger i "... applicable ... regulation.". Begrepet "regulation" kan oversettes til blant annet "regel", "forskrift" eller "bestemmelse".<sup>98</sup> Trolig må "regulation" omfatte offentligrettslige reguleringer, herunder ansvar som følger av forskrift gitt av offentlig myndighet når disse pålegger transportøren et tvingende

---

<sup>97</sup> Wilhelmssen (2006) side 191.

<sup>98</sup> Jf. kunnskapsforlagets engelskordbok.

ansvar. Et annet spørsmål er om ”regulation” også omfatter privatrettslige reguleringer mellom partene, herunder ansvar med hjemmel i avtale. For vårt vedkommende er det av interesse å undersøke hvorvidt ansvar under transportavtalen Combiconwaybill faller inn under ”regulation”, fordi denne transportavtalen behandles senere i avhandlingen.<sup>99</sup>

Ansvarsreguleringen i Combiconwaybill er forskjellig avhengig av om skaden kan lokaliseres til en gitt transportstrekning, eller om skaden ikke kan lokaliseres. Dette får også betydning for hvorvidt ansvaret er dekket under tilleggsdekningen. Dersom skaden *kan lokaliseres* gir transportavtalen det ansvarsregimet som i utgangspunktet får anvendelse på den transportstrekningen skaden oppsto på, anvendelse. Hvis skaden lokaliseres til sjøstrekningen, gis f.eks. sjøloven anvendelse på avtalerettslig grunnlag. Spørsmålet om det kan oppstilles et tvingende krav får også betydning i denne sammenheng, og i den forbindelse vises det til drøftelsen ovenfor. Hvis det legges til grunn at det kun er ansvar som følger av tvingende konvensjon eller lov – foruten de konvensjoner som er positivt opplistet – som er dekket, er det kun ansvar under Haag/Haag-Visby, CIM eller CMR reglene som omfattes fordi ansvar under disse dekkes selv om ansvarsreguleringen ikke skulle følge av tvingende regler, jf. ovenfor. Sistnevnte gjelder da med mindre andre regler kommer tvingende til anvendelse. Dersom det ikke oppstilles noe ”tvingende krav” vil annet ansvar under lov/konvensjon også være dekket, og da er det uten betydning hvorvidt man plasserer ansvaret under ”regulation” eller om det faller inn under ”law” eller ”convention”, jf. ovenfor. Assurandøren blir uansett ansvarlig.

Dersom skaden *ikke kan lokaliseres* er det imidlertid transportavtalens egne bestemmelser som regulerer ansvaret. Ansvarsreguleringen i Combiconwaybill er utformet på bakgrunn av Haag-Visby-reglene.<sup>100</sup> I henhold til ordlyden i tilleggsdekningen dekkes ansvar ”innenfor rammen av” blant annet Haag-Visby-reglene, jf. drøftelsen av de oppramsede konvensjoner ovenfor. I den grad ansvarsreguleringen i Com-

---

<sup>99</sup> Se punkt 6.4.

<sup>100</sup> Wilhelmssen (2006) side 158.

biconwaybill holder seg *innenfor rammen av* Haag-Visby-reglene, skulle ansvaret være dekket under oppramsingen av Haag-Visby-reglene. For det ansvar som eventuelt måtte falle utenfor rammen av Haag-Visby-reglene, må svaret på om det overskytende ansvar er dekket, bero på om det kan oppstilles et tvingende ansvar, og hvis et tvingende krav ikke kan oppstilles, hvorvidt ”regulation” også omfatter ansvar på bakgrunn av avtale. Dette må anses å være noe uklart.

En foreløpig konklusjon må derfor bli slik; det må være klart at ansvar under Haag/Haag-Visby, CIM og CMR er dekket både på avtalegrunnlag og som følge av tvingende anvendelse. Ansvar under annen tvingende lov eller konvensjon er klart omfattet, herunder ansvar under sjøloven, US COGSA, Hamburg- og Rotterdam-reglene. Hvorvidt ”frivillig ansvar” under de sistnevnte – og for øvrig andre – lover og konvensjoner er dekket, er uklart. Endelig vil ansvar under Combiconwaybill, når skaden *kan lokaliseres*, være dekket under de oppramsede konvensjoner, med mindre andre regler kommer tvingende til anvendelse. Foruten de oppramsede konvensjoner vil det avgjørende for om assurandøren kan holdes ansvarlig, være om det kan oppstilles et ”tvingende krav”. Når skaden *ikke kan lokaliseres* (under Combiconwaybill), vil antakelig ansvaret som følger av avtalen være dekket fordi avtalen bygger på Haag-Visby-reglene, og av den grunn faller innenfor rammen av de oppramsede konvensjoner.

### **3.3.4.3 Andre bestemmelser som kan ha betydning for innholdet av tilleggsdekningen**

Innledningsvis i punkt 3.3.4.2 ble det lagt til grunn at tilleggsdekningen utvider, og ikke erstatter de eksisterende forsikringsvilkårene. Konsekvensen av dette er at det kan tenkes å foreligge andre forsikringsvilkår som har betydning for spørsmålet om det kan oppstilles begrensninger med hensyn til hvilket ansvar som er dekket under P&I forsikringen. En bestemmelse som kan tenkes å være relevant i forlengelsen av hvilket ansvar som dekkes under tilleggsdekningen, er regel 32.1.2. Bestemmelsen lyder slik:

”Where a member or co-assured is entitled to limit any liability covered by the Association, there shall be no recovery in respect of such liability for more than the amount to which liability could have been limited.”

Ordlyden angir at i de tilfeller medlemmet har anledning til å begrense ethvert ansvar som er dekket under forsikringen, gis ikke forsikringsdekning utover det omfang ansvaret kunne vært begrenset til. Det nærmere meningsinnholdet i bestemmelsen er likevel uklart, og bestemmelsen kan tolkes på flere måter.

Et tolkningsalternativ kan være at medlemmet må begrense sitt ansvar, i form av ikke å kontrahere transportavtalen på mindre fordelaktige vilkår, sett fra transportørens ståsted, enn det som følger av tvingende regler. Hvis man tenker seg at Haag-Visby-reglene kommer tvingende til anvendelse, er ikke Haag-Visby-reglene til hinder for at transportøren f.eks. påtar seg et høyere beløpsmessig ansvar enn det som følger av konvensjonen.<sup>101</sup> Regel 32.1.2 skulle da medføre at et slikt overskytende ansvar ikke er dekket under tilleggsdekningen. En gjensidig forsikring hvor alle forsikringstakere deler på de forsikringskrav som oppstår, krever at risikoen som forsikres er ensartet. Dersom et medlem kontraherer på mindre gunstige vilkår, sett fra transportørens side, enn det som følger av tvingende regler (jf. eksempelet ovenfor med Haag-Visby-reglene) vil dette medføre en større økonomisk belastning for de resterende medlemmene. At medlemmene, når dette er mulig, har en plikt til å kontrahere transportavtaler på gunstigst mulig måte, synes dermed å være rimelig. Innvendingen mot en slik tolkning er at bestemmelsen ikke får selvstendig betydning for CMRs del, fordi CMR er preseptorisk i favør av både vareeier og transportør, slik at transportøren ikke kan fravike utgangspunktet i CMR når denne kommer tvingende til anvendelse.<sup>102</sup> På den annen side er det ikke gitt at begrensingsregelen skal få betydning i alle henseender, fordi den gjelder

---

<sup>101</sup> Haag-Visby-reglene artikkel III (8). Slik også i US COGSA § 1305, Sjøloven § 254 (2), Hamburg-reglene artikkel 23 (2), Rotterdam-reglene artikkel 79 (1) a og b. Vegfraktloven § 5 (2) ved innenriks, men ikke ved internasjonal befordring.

<sup>102</sup> CMR artikkel 41.

generelt i P&I forsikringen, og ikke spesielt i forhold til assurandørens lasteansvar. En annen innvending mot at det kun er det ansvar som følger av tvingende regler som dekkes, er at dette forutsetter at de ulike unimodale ansvarsregimer får tvingende anvendelse på multimodale transporter, herunder en kombinert veg- og sjøtransport, noe som i seg selv er et til dels uavklart spørsmål.<sup>103</sup>

Hvis det er slik at de unimodale ansvarsregimer *ikke* får tvingende anvendelse på en kombinert veg- og sjøtransport, må det oppstilles et annet tolkningsalternativ. Her kunne man sagt at konsekvensen av at de unimodale ansvarsregimer ikke får anvendelse på en multimodal transport, er at transporten faller utenfor tvingende lovgivning. Dette medfører på den ene siden at transportøren kan bli ansvarlig uten noen form for ansvarsbegrensning slik man finner i de tvingende transportrettslige ansvarsregimer. På den annen side medfører dette at transportøren kan foreta en fullstendig ansvarsfraskrivelse. Det kan imidlertid neppe være slik at assurandøren krever at transportøren har foretatt en fullstendig fraskrivelse. Hensikten med bestemmelsen er etter ordlyden å begrense, og ikke fraskrive ansvaret. Videre ville en slik fraskrivelse neppe vært særlig praktisk fordi den lett kunne blitt rammet av avtaleloven § 36 som helt eller delvis kan tilsidesette urimelige avtaler.<sup>104</sup>

Hvis de ulike unimodale ansvarsregimer ikke får tvingende anvendelse på en multimodal transport, kunne en mulig fortolkning vært at transportøren må kontrahere transporten under et ansvarsregime som oppstiller ansvarsbegrensningsregler, og derigjennom ”begrense sitt ansvar”.

#### 3.3.4.4 Konklusjon

Hva gjelder spørsmålet om hvilket ansvar som er dekket under tilleggsdekningen, er det *klart* at ansvar under Haag/Haag-Visby-reglene, CIM og CMR er dekket uavhengig av om ansvaret følger av tvingende regler

---

<sup>103</sup> Se nærmere om dette i kapittel 6.

<sup>104</sup> Se Hov (2009) side 404 som anfører at avtalevilkår som strider mot tvingende regler på et beslektet rettsområde kan føre til anvendelse av avtaleloven § 36.



eller avtale. Derimot er det *uklart* hvorvidt det, utenom de oppramsede konvensjoner, kun er ansvar som følger av tvingende regler som er dekket, eller om ansvar utover de tvingende regler også er dekket. Videre er det *uklart* hvilke plikter regel 32.1.2 pålegger medlemmet under tilleggsdekningen, med hensyn til ansvarsbegrensning.

De svenske avgjørelsene viser at ukklarhetsregelen kan få betydning ved tolkning av forsikringsvilkårene, selv om forsikringselskapet er en gjensidig forening. Denne fremstillingen tar sikte på å kartlegge den risiko assurandøren kan bli utsatt for ved skade på eller tap av godset. Overstående drøftelser viser at det kan argumenteres for at assurandøren kan holdes ansvarlig under tilleggsdekningen, uavhengig av hvilket ansvarsregime transportøren har kontrahert under, samt under transportavtalen Combiconwaybill. Derfor blir det naturlig å foreta den videre konsekvensanalysen ut i fra en forutsetning om at assurandøren også kan holdes ansvarlig – foruten de oppramsede konvensjoner – selv om ansvaret ikke følger av tvingende regler. Videre forutsettes det at regel 32.1.2 oppstiller et krav om at transportøren må benytte seg av den *eventuelle* rett til å begrense sitt ansvar, som følger av det ansvarsregimet medlemmet har kontrahert transporten på.

Assurandøren vil dermed bli ansvarlig for det ansvar transportøren pådrar seg under en multimodal transport, med mindre andre forsikringsvilkår tilsier en annen løsning. Hva gjelder drøftelsene under punkt 3.3.2 om ansvarsperiode og funksjoner, vil spørsmålet om funksjoner løses på samme måte under tilleggsdekningen som under ordinærdekningen. Ansvarsperioden vil under tilleggsdekningen bli utvidet til også å omfatte den periode godset er i annen transportørs varetekt.

### **3.3.5 ”I direkte forbindelse med driften av skipet”; vilkårets innhold og betydning**

#### **3.3.5.1 Innledning**

Ovenfor har vi gjennomgått lasteskadeansvaret under P&I vilkårene. Som nevnt under punkt 3.3.1 er det imidlertid også en betingelse for

forsikringsdekning at ansvaret har oppstått *i direkte forbindelse med driften av det inntegnede skip*.<sup>105</sup> Vilkåret gjelder i utgangspunktet for alt ansvar som faller inn under P&I forsikringen. Hensikten i det følgende er imidlertid å kartlegge vilkårets betydning for lasteansvaret spesielt, ved både unimodal og multimodal transport. På bakgrunn av en slik kartlegging ser man i hvilken utstrekning vilkåret får selvstendig betydning ved siden av den ansvarsbærende klausulen under lasteskadereglene.

### 3.3.5.2 Vilkårets betydning under ordinærdekningen

Bestemmelsen som angir at ansvaret må ha oppstått i direkte forbindelse med driften av det inntegnede skipet fremkommer av regel 2.3.1, og lyder slik:

”The member is only covered in respect of liabilities, losses, expenses and costs incurred by the member which arise in direct connection with the operation of the entered vessel”

I det følgende er altså spørsmålet hvorvidt denne bestemmelsen har selvstendig betydning ved siden av den ansvarsbærende klausulen i regel i 5.1.

I henhold til bestemmelsen må ansvaret vedrøre *driften av skipet*. Ansvar, tap eller utgifter må videre stå *i direkte forbindelse*<sup>106</sup> med driften av skipet. En naturlig språklig fortolkning av ”driften av skipet” taler for at all type virksomhet som finner sted når skipet skal fylle sin funksjon i kraft av å være det spesifikke skip det er, omfattes. Dette må dermed omfatte den virksomhet som inngår i å utføre de transportavtaler skipet har inngått.<sup>107</sup> Når ordlyden benytter seg av ”skipet” og ikke

---

<sup>105</sup> Skulds regel 2.3.1.

<sup>106</sup> Det engelske begrepet ”connection” som brukes i vilkårene kan blant annet oversettes til sammenheng eller forbindelse jf. [www.ordnett.no](http://www.ordnett.no). Skulds vilkår er ikke tilgjengelig i norsk oversettelse, men Gard benytter seg av ”forbindelse” i sin norske oversettelse av et likelydende vilkår. For enkelthets skyld benyttes ”forbindelse” i denne avhandlingen.

<sup>107</sup> For en noe annen, men forholdsvis lik tolkning, se Eidem (2008) side 12.

”skip” taler dette for at man må se hen til driften av *dette konkrete skipet*, og ikke skip generelt. For denne avhandlingens del betyr dette at man må se hen til et skip som transporterer gods, og ikke et fiskefartøy e.l.

Hvis vi sammenholder regel 2.3.1 med regel 5.1 ser vi at bestemmelsene har noen likhetstrekk. Regel 2.3.1 dekker ansvar knyttet til *driften av skipet*, mens regel 5.1 dekker ansvar knyttet til *transport av gods med skipet*. Her kan det argumenteres for at ”driften av skipet” er et romsligere begrep og omfatter flere typetilfeller, sammenlignet med hva begrepet ”transport av gods” omfatter. På bakgrunn av dette kunne man plassere ”driften av skipet” som et overbegrep, hvor ”transport av gods” er en av de situasjoner som faller inn under det å drifte et skip. Etter en slik betraktning skulle det som faller inn under transporten av godset presumptivt dekkes av begrepet ”driften av skipet”. Dermed får ikke begrepet ”driften av skipet” noe selvstendig betydning ved siden av regel 5.1, fordi det er vanskelig å tenke seg situasjoner som faller *innenfor* regel 5.1 (transport av gods) men *utenfor* regel 2.3.1 (driften av skipet). Hvis det kunne tenkes tilfeller som faller *utenfor* regel 5.1, men *innenfor* regel 2.3.1 skulle et slikt ansvar ikke være dekket under forsikringsvilkårene fordi det ikke er omfattet av den ansvarsbærende klausul i regel 5.1.

Et eksempel på ansvar som faller inn under regel 2.3.1, men utenfor regel 5.1 kan være følgende: et skip benyttes til lagring av gods, f.eks. lagring av oljeprodukter i en VLCC<sup>108</sup> i påvente av prisstigning i oljemarkedet. Dersom det oppstår manko eller skade på oljen, for eksempel ved at skipet ikke var tilstrekkelig rengjort på forhånd, vil ansvaret klart ha oppstått i direkte forbindelse med driften av det inntegnede skipet. På den annen side vil det i slike tilfeller neppe være tale om et transportoppdrag, men heller et lagringsoppdrag, og ansvaret faller dermed utenfor regel 5.1. Ansvaret skulle således ikke være dekket i henhold til vilkårene.

Det neste spørsmålet som melder seg er hva som ligger i ”... *direkte forbindelse* ...”. Regel 5.1 angir at ansvaret må stå i *forbindelse* med

---

<sup>108</sup> Very large crude carrier.

transport av godset, mens regel 2.3.1 opererer med *direkte forbindelse* med driften av skipet. Spørsmålet blir da om ”direkte” utgjør noen forskjell. En naturlig språklig fortolkning av ”forbindelse”, taler for at et forhold som påfører transportøren et ansvar i det minste må ha en forbindelse til driften av skipet. Dette kan minne om en betraktning om årsakssammenheng, fordi dersom ansvaret ikke har noen forbindelse med driften av skipet dekkes det heller ikke av forsikringen. Når vilkårene oppstiller krav om at forbindelsen må være *direkte*, taler dette i retning av at ansvar med *indirekte* tilknytning til driften av skipet ikke dekkes av forsikringen. Dette kunne tale for at vilkårene opererer med at adekvanskrav når det gjelder hendelsesforløpet frem til forsikringstilfellet. I forsikringsretten opererer man imidlertid *ikke* med slike adekvansbetraktninger på veg inn til forsikringstilfellet.<sup>109</sup> Spørsmålet blir da hvilken betydning man kan tillegge begrepet ”direkte”. Alle de ikke-skandinaviske klubbene opererer kun med et krav om *forbindelse*, i motsetning til de skandinaviske (herunder Skuld) som krever *direkte forbindelse*. Pool-avtalen opererer også kun med et krav om *forbindelse*.<sup>110</sup> Dette taler for å nedtone betydningen av begrepet *direkte*. Praksis fra klubben taler også i denne retning, fordi det er meget sjeldent at selskapet avslår forsikringsdekning med grunnlag i regel 2.3.1.<sup>111</sup>

På bakgrunn av ovennevnte gjennomgang synes det som om regel 2.3.1 ikke kan tillegges nevneverdig betydning ved siden av den ansvarsbærende klausul i regel 5.1. Vilårene vil i stor grad overlappe hverandre. Det må imidlertid presiseres at drøftelsen av regel 2.3.1 utelukkende har omfattet forholdet til *lasteansvarsreglene*. Det kan dermed ikke utelukkes at bestemmelsen vil kunne ha større betydning ved tolkningen av *andre regler* under forsikringsvilkårene.

### 3.3.5.3 Vilårets betydning under tilleggsdekningen

Drøftelsene under punkt 3.3.4 har vist at medlemmet også kan ta ut

---

<sup>109</sup> Bull (2008) side 254. Forfatteren hevder også at *tapet* trolig ikke kan begrenses ut i fra adekvansbetraktninger i sjøforsikring.

<sup>110</sup> Pool-avtalen punkt 3.1.A.

<sup>111</sup> Jf. Olsen (2010) og Kohmann (2010) 2.

forsikringsdekning for multimodale transporter, hvilket medfører forsikringsdekning når godset befinner seg på et annet transportmiddel enn det inntegnede skipet. Konsekvensen av dette blir at ansvar oppstått på f.eks. en lastebil under en vegtransport vil være dekket av tilleggsdekningen. Ordlyden i regel 2.3.1, som angir at ansvaret må ha oppstått i direkte forbindelse med driften av det inntegnede skipet, utelukker imidlertid ansvar som har oppstått på f.eks. vegstrekningen. Et ansvar som har oppstått på vegstrekningen kan neppe sies å ha noe med driften av skipet å gjøre. Hensynet bak tilleggsdekning – å gi medlemmet forsikringsdekning for ansvar oppstått under bruk av andre transportmidler – tilsier at regel 2.3.1 ikke kan forstås etter sin ordlyd hvor forsikringstaker har tatt ut tilleggsdekning. I motsatt fall ville det vært meningsløst å ta ut tilleggsdekning. Konsekvensen av dette synes å være at det må ses bort fra regel 2.3.1 for de tilfeller det er tegnet tilleggsdekning.

### **3.4 Sammenfatning**

De foregående drøftelser viser at dersom det er tatt ut ordinærdekning, vil assurandørens ansvar i det vesentligste følge det underliggende ansvarsregimet, slik at i den grad transportøren blir ansvarlig overfor sin medkontrahent vil ansvaret være dekket under forsikringen. Har transportøren kontrahert transportavtalen på mindre gunstige vilkår, sett fra transportørens side, enn det som følger av tvingende lov eller konvensjon, vil assurandøren imidlertid ikke bli ansvarlig for det ansvar som overstiger det som følger av tvingende lov eller konvensjon. Dersom transporten utføres ved bruk av andre transportmidler, i tillegg til skipet, kan det i ett tilfelle argumenteres for at assurandøren kan holdes ansvarlig selv om medlemmet ikke har tatt ut tilleggsdekning. Har medlemmet derimot tatt ut tilleggsdekning vil assurandøren kunne bli ansvarlig under det ansvarsregimet som får anvendelse på transportavtalen, men vilkårene er likevel noe uklare på dette punkt. En slik uklarhet vil – sett i sammenheng med de svenske rettsavgjørelsene – kunne gå utover assurandøren. Endelig har drøftelsene vist at

vilkåret om at forsikringen kun dekker ansvar oppstått i *direkte forbindelse med driften av det inntegnede skip*, ikke vil få selvstendig betydning ved siden av den ansvarsbærende klausul, og at det må ses bort fra bestemmelsen hvor medlemmet har tatt ut tilleggsdekning.

## 4 Regulering av lasteskadeansvaret under ulike ansvarsregimer; et utvalg av emner

### 4.1 Innledning

I kapittel 3 gjennomgikk vi lasteansvarsreglene i forsikringsvilkårene, som omhandlet partsforholdet forsikringstaker (transportør) og assurandør. I kapittel 4 er problemstillingen å se nærmere på noen av de ansvarsregimer som transportøren kan bli ansvarlig under, herunder kartlegge forskjeller og likheter mellom ansvarsregimene. På bakgrunn av en slik gjennomgang får assurandøren oversikt over hvilken betydning det har at transportøren blir ansvarlig under det ene eller det andre ansvarsregimet. Videre får man oversikt over i hvilken utstrekning Rotterdam-reglene utvider eller innskrenker transportørens ansvar i forhold til dagens ansvarsregimer, hva gjelder de emner som gjennomgås i kapittel 4.

Formålet med kapittel 4 er *ikke* å foreta en omfattende og grundig gjennomgang av de tema som behandles. En grundig behandling fortjener større plass, og bør derfor skilles ut til en egen fremstilling. Hensikten er å danne et bakgrunnsteppe for kapittel 5 og 6, som tar for seg *når* de ulike ansvarsregimene kommer til anvendelse, og dermed *når* forskjellene og likhetene i kapittel 4 materialiserer seg for assurandøren. De spørsmål som oppstår i kapittel 5 og 6 er i større grad kompliserte og uavklarte spørsmål, men for at disse spørsmål skal få noen relevans, er det nødvendig med en overfladisk gjennomgang av forskjeller og likheter i kapittel 4.

Gjennomgangen i kapittel 4 vil skje tematisk. I det følgende skal vi først se på hvordan ansvarsgrunnlaget er regulert i de ulike ansvarsregimene. Deretter går vi gjennom hvilken ansvarsperiode de ulike ansvarsregimer regulerer. Videre behandles de ulike funksjoner transportøren hefter for under transporten, og endelig vil ansvarets omfang behandles.

## 4.2 Ansvarsgrunnlaget

### 4.2.1 Innledning

Erstatningsansvar forutsetter alltid et ansvarsgrunnlag. Under gjennomgangen av forsikringsvilkårene slo vi fast at assurandøren kan bli ansvarlig, uavhengig av hvilket ansvarsgrunnlag transportøren har blitt ansvarlig under. Det spiller altså ingen rolle i henhold til forsikringsvilkårene hvorvidt det kreves skyld på transportørens side, eller om ansvaret er objektivt (ansvar uten skyld).<sup>112</sup> Problemstillingen i det følgende er å se hvordan ansvarsgrunnlaget i de ulike ansvarsregimene er regulert.

I det videre vil vi behandle ansvarsgrunnlaget i de ansvarsregimer som i utgangspunktet regulerer sjøtransport sammen, fordi disse i det vesentligste er likt utformet. Ansvarsgrunnlaget i vegfraktloven skiller seg imidlertid fra de andre regelsett, og vil derfor bli behandlet adskilt.

### 4.2.2 Ansvarsgrunnlaget under sjøtransport

Alle de regelsett som i utgangspunktet regulerer sjøtransport<sup>113</sup> bygger tilsynelatende på det samme ansvarsgrunnlaget; culpa med omvendt bevisbyrde. Dette innebærer at transportøren er ansvarlig for tap eller skade, med mindre transportøren kan bevise at skaden ikke skyldes feil begått av transportøren eller noen han svarer for. Et slikt ansvar benevnes ofte som et presumpsjonsansvar.

Haag-Visby-reglene og US COGSA har etter sin ordlyd en identisk regulering av ansvarsgrunnlaget.<sup>114</sup> Begge bestemmelsene oppstiller en lang ”katalog” med tilfeller hvor transportøren *ikke* er ansvarlig. Avslutningsvis i ”katalogen” angis det at transportøren ikke er ansvarlig for tap eller beskadigelse av gods som følge av enhver annen årsak som ikke skyldes feil eller forsømmelse hos transportøren eller noen han svarer for. Men bevisbyrden for at en slik feil eller forsømmelse ikke har

---

<sup>112</sup> Se punkt 3.2.

<sup>113</sup> Haag-Visby-reglene, US COGSA, Hamburg-reglene, sjøloven og Rotterdam-reglene.

<sup>114</sup> Haag-Visby-reglene artikkel IV og US COGSA § 1304.



medvirket til beskadigelsen eller tapet, påhviler den som gjør krav på ansvarsfrihet etter denne bestemmelsen.

Ansvarsgrunnlaget i sjøloven og Hamburg-reglene er i utgangspunktet likt regulert ved at transportøren pålegges et presumpsjonsansvar.<sup>115</sup> For sjølovens del – som bygger på Haag-Visby-reglene – er ”katalogen” fra Haag-Visby-reglene forenklet til to unntaksbestemmelser som gjelder brann og nautisk feil (gjelder kun internasjonal transport).<sup>116</sup> Årsaken til at de resterende bestemmelsene i katalogen ble utelatt er at lovgiver anså de for ikke å uttrykke noe annet enn det som følger av presumpsjonsansvaret.<sup>117</sup> Hamburg-reglene er som nevnt tidligere noe mer vareieivennlige sammenlignet med Haag-Visby-reglene, noe som har gitt seg utslag i at det ikke eksisterer noe unntak for nautisk feil. Videre er bestemmelsen om brann redusert til en bevisbyrde; transportøren blir ansvarlig dersom vareeier beviser at brannen oppstod som følge av feil eller forsømmelse på transportørens side.<sup>118</sup>

Ansvarsgrunnlaget i Rotterdam-reglene er regulert i konvensjonens artikkel 17.<sup>119</sup> Som et utgangspunkt presumeres det at transportøren kan bebreides for hendelser som har inntruffet mens transportøren har godset i sin varetekt. Saksøker har imidlertid bevisbyrden for at tapet har inntruffet under ansvarsperioden, jf. artikkel 17 nr.1.<sup>120</sup> Dersom transportøren kan bevise at tapet ikke skyldes transportøren eller noen han svarer for, er han fritatt for ansvar, jf. artikkel 17 nr. 2. Altså et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Videre oppstiller artikkel 17 nr. 3 en unntakskatalog, slik vi kjenner fra blant annet Haag-Visby reglene<sup>121</sup>, som transportøren heller ikke svarer for. Katalogansvaret i

<sup>115</sup> Sjøloven § 275 første ledd og Hamburg-reglene artikkel 5 nr. 1.

<sup>116</sup> Sjøloven § 276 første ledd nr. 1 og nr. 2. Disse unntak er identisk med Haag-Visby-reglens artikkel IV nr.2 bokstav a og b.

<sup>117</sup> Jf. NOU 1972:11 side 14 og NOU 1993:36 side 35.

<sup>118</sup> Falkanger (2010) side 267.

<sup>119</sup> For grundigere innføring i ansvarsgrunnlaget i Rotterdam-reglene se blant annet Margetson, i Thomas (2010) side 191.

<sup>120</sup> Dette må også være utgangspunktet under Haag-Visby, US COGSA, Hamburg-reglene og sjøloven, selv om det ikke fremkommer eksplisitt av bestemmelsene.

<sup>121</sup> Katalogen er i gjennomgående lik den vi kjenner fra Haag-Visby reglene, men unntak for navigasjonsfeil er ikke inntatt i Rotterdam-reglens katalog.

artikkel 17 nr. 3 blir imidlertid noe modifisert i nr. 4 og 5.<sup>122</sup>

I henhold til nr. 4 (a) kan transportøren likevel bli ansvarlig dersom saksøker godtgjør at hendelsen eller omstendigheten i nr. 3, som transportøren påberoper seg, skyldes transportøren eller noen han svarer for. Dette kan f.eks. være aktuelt ved unntaket for streik og lockout.<sup>123</sup> Videre fastslår nr. 4 (b) at transportøren også kan bli ansvarlig dersom saksøker godtgjør at tapet skyldes en hendelse eller omstendighet som ikke er oppført i ”katalogen” og transportøren ikke kan bevise at denne hendelsen eller omstendigheten ikke skyldes feil hos transportøren eller noen han svarer for. Det kan reises spørsmål ved hvorfor man har inntatt sistnevnte bestemmelse. Dersom det oppstår en hendelse som ”ikke er oppført i katalogen”, vil man vel uansett falle tilbake på utgangspunktet med culpa og omvendt bevisbyrde. I så måte synes bestemmelsen å være overflødig. Endelig regulerer artikkel 17 nr. 6 spørsmål om samvirkende skadeårsaker. Etter sistnevnte bestemmelse er transportøren kun ansvarlig for det gjenstående tap, hvor transportøren delvis fritas for ansvar i henhold til artikkel 17.<sup>124</sup>

Konklusjonen blir etter dette at ordlyden i de ovennevnte regelsett taler for at ansvarsgrunnlaget i de ulike sjørettslige ansvarsregimer i all hovedsak er likt utformet. Det er likevel forskjeller med hensyn til ansvaret for navigasjonsfeil og brann, samt nyanseforskjeller på andre punkt. Hva gjelder ansvarsgrunnlaget kan det således få en viss betydning for assurandøren hvilket regelsett transportøren blir ansvarlig under. Videre vil en innføring av Rotterdam-reglene på noen punkter øke P&I assurandørens ansvar, særlig med tanke på at dagens sjøtransport i stor grad utføres på Haag-Visby-vilkår.

### 4.2.3 Ansvarsgrunnlaget i vegfraktloven

Hovedregelen om ansvarsgrunnlaget i vegfraktloven, er at transportøren er ansvarlig for skade, tap eller forsinkelse som rammer godset i

---

<sup>122</sup> Nr. 5 gjelder spørsmål om sjødyktighet, et spørsmål det avgrenses mot.

<sup>123</sup> Jf. Olebakken (2008) side 14.

<sup>124</sup> Dette følger også av sjøloven § 275 tredje ledd, Hamburg-reglene artikkel 5 nr. 7, Haag-Visby artikkel IV (2) bokstav q og US COGSA § 1304 bokstav q.

ansvarsperioden.<sup>125</sup> Ansvaret er altså objektivt (uten skyld). Selv om utgangspunktet er objektivt ansvar, opererer imidlertid vegfraktloven med generelle og spesielle unntak fra hovedregelen, slik at den faktiske hovedregelen blir noe annerledes. Felles for unntakene er at de angir forhold som transportøren på nærmere betingelser ikke er ansvarlig for. Det som skiller dem er bevisbyrdereglene.

Etter det generelle unntaket er transportøren fri for ansvar dersom transportøren godtgjør<sup>126</sup> at tap, skade eller forsinkelse *skyldes* noen nærmere opplistede generelle forhold.<sup>127</sup> Videre er transportøren etter den spesielle unntaksregelen fri for ansvar dersom han godtgjør at tap, skade eller forsinkelse *kan*<sup>128</sup> være oppstått på grunn av noen nærmere angitte forhold.<sup>129</sup> Disse to unntaksbestemmelsene inneholder unntak for blant annet klassiske force majeure hendelser, samt forhold ved godset eller på vareeiers side, som ikke skal tilskrives transportøren. På bakgrunn av de mange unntak som oppstilles fra det objektive ansvaret, ligger nok ansvarsgrunnlaget i vegfraktloven nærmere ansvarsgrunnlaget i de sjørettslige ansvarsregimene enn man i utgangspunktet skulle tro. Dersom transportøren blir ansvarlig under vegfraktlovens regler, vil nok assurandøren likevel oppleve et, i alle fall noe, skjerpet ansvar sammenlignet med de øvrige sjørettslige ansvarsregimer.

## 4.3 Ansvarsperioden

### 4.3.1 Innledning

I det foregående punkt ble ansvarsgrunnlaget i de ulike ansvarsregimer behandlet. Under dette punktet skal vi se på den tvingende ansvarsperioden de ulike ansvarsregimene oppstiller for transportøren. Med ”ansvarsperiode” menes her den tidsperiode det aktuelle reglesett holder transportøren ansvarlig. Dette betyr ikke at transportøren ikke

---

<sup>125</sup> Vegfraktloven § 27 første ledd.

<sup>126</sup> Bevisbyrdereglene fremgår av vegfraktloven § 28 første ledd.

<sup>127</sup> Den materielle regelen fremgår av vegfraktloven § 28 første ledd.

<sup>128</sup> Bevisbyrdereglene fremgår av vegfraktloven § 29 annet ledd.

<sup>129</sup> Den materielle regelen fremgår av vegfraktloven § 29.

blir ansvarlig utenfor denne tidsperioden, men at ansvaret utenfor ansvarsperioden kan fraskrives ved avtale, med mindre andre regler kommer tvingende til anvendelse.

I forhold til forsikringsvilkårene, ble det tidligere lagt til grunn at ansvarsperioden i forsikringsvilkårene i utgangspunktet følger ansvarsperioden i de underliggende ansvarsregimer, slik at assurandøren blir ansvarlig for det ansvar transportøren pådrar seg under et gitt ansvarsregime.<sup>130</sup> Her må det imidlertid gjøres en liten presisering ved at assurandøren ikke kan holdes ansvarlig for ansvar oppstått 21 dager før lasting eller 21 dager etter lossing.<sup>131</sup>

I det følgende vil Haag-Visby-reglene og US COGSA bli behandlet sammen, fordi ansvarsperioden i stor grad er likt utformet. Videre vil Hamburg-reglene og sjøloven behandles sammen, fordi også disse er likt utformet. Deretter behandles Rotterdam-reglene, og avslutningsvis vegfraktloven.

### 4.3.2 Haag-Visby-reglene og US COGSA

Både Haag-Visby-reglene og US COGSA bygger på et ”tackle-to-tackle”-prinsipp. Etter begge regelsett er transportøren ansvarlig ”... from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship”.<sup>132</sup> Normalt medfører dette at transportøren kan bli ansvarlig fra det tidspunkt lasten mottas av transportøren på skipssiden. Videre vil ansvaret opphøre når lossingen er avsluttet ved levering av godset ved skipssiden på bestemmelsesstedet. Bestemmelsene hindrer ikke at transportøren påtar seg ansvar utover dette, f.eks. ved å bringe godset lenger inn på kaien etter lossingen, alternativt at annet rettsgrunnlag pålegger transportøren ansvar utover dette. Frivillig ansvar utover det som følger av tvingende lov eller konvensjon er imidlertid ikke dekket under ordinærdekningen. Dersom medlemmet har tatt ut tilleggsdekning kan det imidlertid tenkes at assurandøren blir ansvarlig utover det

---

<sup>130</sup> Se punkt 3.3.2.2.

<sup>131</sup> Skulds regel 5.2.2 og 5.2.16.

<sup>132</sup> Haag-Visby artikkel I bokstav e og US COGSA § 1300 bokstav e.

som følger av tvingende regler.<sup>133</sup>

Begge regelsett opererer med begrepene ”are loaded” og ”discharged”. Ordlyden ”... the goods are loaded ...” gir ingen presis angivelse av når ansvaret begynner å løpe. Begrepet ”godset” kan være en henvisning til et konkret kolli, eller henviser til godset som en helhet. I praksis kan det imidlertid synes som om man strekker begrepet, slik at ansvaret løper når godset er levert ved skipssiden, uavhengig av hvorvidt lastingen er påbegynt.<sup>134</sup>

De samme tolkningsspørsmål oppstår ved begrepet ”discharged”. Opphører ansvaret når det aktuelle kolli er losset på land, eller er transportøren ansvarlig til losseprosessen som sådan er avsluttet. Svaret på spørsmålet må antakelig bero på en konkret vurdering avhengig av hvilket gods det er tale om, samt lokale forhold i den aktuelle havnen.<sup>135</sup>

### 4.3.3 Hamburg-reglene og sjøloven

Transportøren er under Hamburg-reglene og sjøloven ansvarlig for godset mens det er i transportørens *varetekt* i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.<sup>136</sup> Vi ser dermed at ansvarsperioden er positivt avgrenset til å gjelde fra ”havn til havn”. Forarbeidene til sjøloven angir eksplisitt at lovgivers intensjon var å utforme sjølovens ansvarsperiode i tråd med Hamburg-reglene ved revideringen av sjøloven, på tross av at Norge ikke har ratifisert Hamburg-reglene.<sup>137</sup>

Konsekvensen av en slik avgrensning av ansvarsperioden blir at transportøren ikke er ansvarlig (under de tvingende regler) dersom han har lasten i sin *varetekt utenfor havnen*. Og tilsvarende er han heller ikke ansvarlig for lasten *i havnen* dersom transportøren ikke har fått den *i sin varetekt*. Det oppstår derfor et tolkningsspørsmål med hensyn til hvor grensen for ”havnen” går, og når transportøren har lasten i sin ”varetekt”.

<sup>133</sup> Se drøftelsen i punkt 3.3.4.

<sup>134</sup> Sejersted (1976) side 42.

<sup>135</sup> Se f.eks. ND 1961 side 255 hvor transportøren ble holdt ansvarlig for skade på godset oppstått etter at lossingen av alt godset var avsluttet.

<sup>136</sup> Jf. Hamburg-reglene artikkel 4 og sjøloven § 274 første ledd.

<sup>137</sup> Jfr. NOU 1993:36 side 34.

Begrepet ”havn” (”port”) er ikke definert i verken sjøloven eller Hamburg-reglene. Begrepet er heller ikke omtalt i konvensjonens forarbeider<sup>138</sup> eller sjølovens forarbeider.<sup>139</sup> Den nærmere avgrensning kan derfor by på problemer. Hvis havneområdet er gjerdet inn, vil et naturlig utgangspunkt være at grensen går langs gjerdet. Men for de tilfeller havnen ikke er fysisk avgrenset, synes det mer naturlig å ta utgangspunkt i at grensen følger de gårds- og bruksnummer som havnen omfatter.<sup>140</sup>

Hva gjelder begrepet ”varetekt” er dette nærmere definert i sjøloven og Hamburg-reglene. Transportøren anses å ha godset i sin varetekt når godset er mottatt fra avsender eller en annen som opptrer på dennes vegne, eller mottatt fra myndighet som godset må leveres til i henhold til lov eller regler i lastehavnen.<sup>141</sup> Videre anses lasten overlevert, og dermed ute av varetekt, ved et av følgende alternativer: (1) Når mottaker har overtatt lasten, (2) dersom mottaker ikke mottar lasten, når lasten er lagt opp for mottakers regning i henhold til avtale, praksis eller lov i lossehavnen eller (3) når lasten er overlevert til myndighet eller annen tredjeperson som lasten må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen.<sup>142</sup>

Når det gjelder alternativet ”mottaker ikke mottar lasten” avviker reglene noe språklig. Hamburg-reglene taler om å ”... stille godset til mottakers disposisjon i samsvar med avtalen...” og sjøloven taler om å ”... legge opp lasten for mottakers regning i samsvar med avtale...”. I realiteten må opplegging av godset sies å være det samme som å stille godset til mottakers disposisjon. Forskjellen er ikke berørt i forarbeidene til sjøloven (NOU 1993:36), noe man må anta lovgiver ville gjort dersom den språklige forskjellen skulle medføre materielle forskjeller. Dette taler for at bestemmelsene innholdsmessig er like.

---

<sup>138</sup> Ansvarsperioden er drøftet i United Nations Commission on International Trade Law, Yearbook Volume III: 1972 side 263 flg.

<sup>139</sup> Slik også Wilhelmssen (2006) side 75.

<sup>140</sup> Slik Wilhelmssen (2006) side 75.

<sup>141</sup> Hamburg-reglene artikkel 4 nr. 2 bokstav A punkt i og ii, sjøloven § 274 annet ledd.

<sup>142</sup> Hamburg-reglene artikkel 4 nr. 2 bokstav B punkt i, ii og iii, og sjøloven § 274 tredje ledd.

Forskjellen i ansvarsperioden mellom Haag/Haag-Visby-reglene/US GOGSA på den ene siden og Hamburg-reglene/sjøloven vil trolig bli størst i de tilfeller transportøren mottar lasten i sin besittelse, før lastning begynner. Dette kan være tilfellet hvor transportøren har et eget lager i havneområdet. I motsatt fall, for de tilfeller lastning starter ved levering, vil begrepene ”loading” og ”discharge” (Haag/Haag-Visby-reglene/US COGSA) i følge Berlingieri ofte sammenfalle med ”taking in charge” og ”handing over” (Hamburg-reglene).<sup>143</sup>

#### 4.3.4 Rotterdam-reglene

Utgangspunktet for transportørens ansvarsperiode finner vi i artikkel 12 nr. 1. Ansvarlig er transportøren fra det tidspunkt vedkommende ”... receives the goods for carriage ...”, og frem til ”... the goods are delivered ...”. Altså fra godset er mottatt for transport, til godset er levert. Ordlyden i bestemmelsen, ”mottatt for transport”, synes ikke å oppstille begrensninger på hvor transportøren mottar godset. Bakgrunnen for dette er trolig at reglene også omfatter multimodale transportere, slik at ansvarsperioden nødvendigvis må omfatte perioden utenfor havnen. Men reglene regulerer også rene unimodale sjøtransporter, og for slike transporters vedkommende taler ordlyden for at transportøren kan bli ansvarlig for mottak av gods i havnen så vel som utenfor havnen. Rent umiddelbart medfører dette at ansvarsperioden utvides sammenlignet med Haag-Visby-reglene, ettersom sistnevnte opererer med ”tackle-to-tackle”-prinsippet.<sup>144</sup> Derimot synes artikkel 12 (1) å ha mer til felles med Hamburg-reglens art. 4 samt sjøloven § 274. Forskjellen er imidlertid at Hamburg-reglene og sjøloven opererer med et vilkår om at transportøren må ha godset i sin varetekt i ”lastehavnen”. Det stedlige kriteriet gjenfinnes ikke i Rotterdamreglene. I så henseende medfører dette en utvidelse av assurandørens ansvar, sammenlignet med Hamburg-reglene og sjøloven.

En annen forskjell mellom Hamburg-reglene og sjøloven sammen-

---

<sup>143</sup> Berlingieri (1994) side 89.

<sup>144</sup> Se punkt 4.3.2.

lignet med Rotterdam-reglene er at de to førstnevnte krever at transportøren har godset i sin ”varetekt”, mens sistnevntes ansvarsperiode løper når godset er ”mottatt for transport”. Her kan det forsåvidt reises spørsmål ved om det kan tenkes tilfeller hvor transportøren kan ha godset i sin ”varetekt”, uten at godset er ”mottatt”. Videre kan det reises spørsmål ved om godset kan ”mottas for transport”, uten at transportøren har godset i sin ”varetekt”. Den mest nærliggende løsningen er nok at de ulike begrepene ikke medfører noen realitetsforskjell for transportøren, idet det er vanskelig å se for seg konkrete eksempler på at slike tilfeller kan oppstå. Forarbeidene til Rotterdam-reglene synes også å forutsette at konvensjonen i realiteten baserer seg på et ”varetektsbegrep” slik vi er kjent med fra sjøloven og Hamburg-reglene.<sup>145</sup>

Rotterdam-reglenes artikkel 12 nr. 2 regulerer de tilfeller hvor transportøren på mottaks- og/eller utleveringsstedet henter eller leverer godset til tredjepart i henhold til lov eller regulering. I disse situasjonene starter ansvarsperioden når transportøren har mottatt godset fra tredjepart, og opphører når godset er levert til tredjepart.

I henhold til artikkel 12 nr. 3 kan partene avtale seg bort fra utgangspunktet i nr. 1 som vi har drøftet ovenfor. Men bestemmelsen fastslår likevel at ”tackle-to-tackle”-prinsippet er preseptorisk. Dersom partene velger å benytte seg av den avtalefrihet bestemmelsen gir, kan ansvarsperioden altså begrenses til ”tackle-to-tackle”-perioden som vi kjenner fra blant annet Haag-Visby-reglene. Denne bestemmelsen må trolig forstås slik at de stater som implementerer Rotterdam-reglene, står fritt til å anvende tvingende nasjonal lovgivning for perioden utenfor ”tackle-to-tackle”.

### **4.3.5 Ansvarsperioden i vegfraktloven**

Ansvarsperioden under vegfraktloven løper fra godset er overtatt, og til det utleveres.<sup>146</sup> Ordlyden presiserer ikke nærmere på hvilket tidspunkt godset anses overtatt eller levert, slik vi så under sjøloven, Hamburg- og

---

<sup>145</sup> Jfr. A/CN.9/510 side 14.

<sup>146</sup> Jf. Vegfraktloven § 27.



Rotterdam-reglene. Den nærmere fastsettelse av når transportøren har mottatt eller utlevert godset, må derfor bero på en konkret tolkning av avtalen og hvilke oppgaver som er tillagt transportøren eller vareeier.<sup>147</sup>

#### 4.3.6 Sammenfatning

Ovennevnte gjennomgang viser at Haag-Visby-reglene og US COGSA bygger på samme prinsipp, ”tackle-to-tackle”. Sjøloven bygger for så vidt også på en slik avgrensning av ansvarsperioden, men er utvidet tilsvarende Hamburg-reglene, slik at ansvarsperioden også omfatter gods som transportøren har i sin varetekt i havneområdet.

Rotterdam-reglene bygger på ansvarsperioden i Hamburg-reglene, men har en utvidelse på ett punkt ved at ansvarsperioden ikke inneholder et stedlig kriterium. Transportøren er dermed ansvarlig for de tilfeller godset mottas utenfor havnen. Hvorvidt dette kan medføre et større ansvar for assurandøren blir et spørsmål om hvor praktisk det er at transportøren mottar godset utenfor havnen. Antakelig vil nok levering utenfor havn, ved unimodal sjøtransport, være forbeholdt unnakstilfellene. En annen sak er at transportøren trolig vil forsøke å begrense sitt ansvar i henhold til Rotterdam-reglenes artikkel 12 nr. 3.

Vegfraktlovens ansvarsperiode løper på samme måte som Rotterdam-reglene, fra godset er mottatt og til det er utlevert. For assurandørens del vil det derfor være mest fordelaktig at transportøren blir ansvarlig under et ansvarsregime som praktiserer ”tackle-to-tackle” prinsippet. I motsatt fall vil assurandøren kunne holdes ansvarlig for ansvar som har oppstått i eller utenfor havneområdet. Sistnevnte gjelder likevel med den begrensning som ligger i at ansvar oppstått før 21 dager forut for påbegynt *lasting* eller det tidspunkt *lasting* skulle vært påbegynt, og 21 dager etter *lossing* faktisk ble utført, ikke er dekket i henhold til forsikringsvilkårene.<sup>148</sup>

---

<sup>147</sup> Rafen (2008) note 69.

<sup>148</sup> Jf. punkt 3.3.2.2 og Skulds regel 5.2.2 og 5.2.16.

## 4.4 Hvilke funksjoner er transportøren ansvarlig for?

### 4.4.1 Innledning

Formålet i det følgende er å se nærmere på om de ulike regelsett opererer med en angivelse av hvilke funksjoner (handlinger) transportøren kan bli ansvarlig for, eller om transportøren hefter for alle funksjoner.

I forhold til forsikringsvilkårene ble det tidligere lagt til grunn at assurandøren blir ansvarlig for alle funksjoner som et medlem eller dennes medhjelper måtte bli ansvarlig for, i henhold til det underliggende ansvarsregimet.<sup>149</sup> Det interessante for assurandøren blir da om man i større eller mindre grad blir ansvarlig for transportørens funksjoner, under det ene fremfor det andre ansvarsregimet.

I det følgende behandles Haag-Visby-reglene, US COGSA og Rotterdam-reglene sammen, fordi disse i stor grad er likt utformet. Deretter behandles sjøloven og Hamburg-reglene sammen; også disse er like. Avslutningsvis ser vi nærmere på vegfraktloven.

### 4.4.2 Haag-Visby-reglene, US COGSA og Rotterdam-reglene

Under Haag-Visby-reglene og US COGSA utgjør ”loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge” de handlinger som transportøren preseptorisk hefter for.<sup>150</sup> Disse regelsett opererer altså med en konkret angivelse av hvilke handlinger transportøren kan bli ansvarlig for. Ettersom formålet med P&I forsikringen er å gi medlemmet forsikringsdekning for det ansvar man kan pådra seg overfor tredjemann, taler dette sterkt i retning av at ”loading, handling...” osv. bør få det samme meningsinnholdet i forsikringsvilkårene som i de ovennevnte regelsett. Hva gjelder den nærmere kartlegging av hva som ligger i de ulike begrepene, vises det derfor til drøftelsen av forsikringsvilkårene under punkt 3.3.2.3.

Rotterdam-reglene har en tilsvarende opplisting som US COGSA og

---

<sup>149</sup> Se punkt 3.3.2.3.

<sup>150</sup> Haag-Visby-reglene art. II og US COGSA § 1302.

Haag-Visby-reglene. I tillegg er begrepene ”receive” og ”deliver” tilføyd.<sup>151</sup> Begrepet ”receive” er trolig anvendt som en naturlig følge av at transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt transportøren ”... receives the goods for carriage ...”.<sup>152</sup> Og på samme måte er begrepet ”deliver” anvendt fordi transportøren er ansvarlig frem til ”... the goods are delivered ...”.<sup>153</sup>

#### 4.4.3 Sjøloven, Hamburg-reglene og vegfraktloven

Når det gjelder sjøloven og Hamburg-reglene, har ingen av disse to regelsett en konkret angivelse av hvilke handlinger transportøren hefter for. Reglene har en tilnærmet lik ordlyd hvor de angir at transportøren er ansvarlig ”... hvis hendelsen eller omstendigheten som forårsaket tap, skade... fant sted i transportørens ansvarsperiode.”<sup>154</sup> Etter alminnelig språkbruk må dette medføre at alle handlinger kan påføre transportøren et ansvar, dersom disse er foretatt innenfor ansvarsperioden.

Vegfraktloven har en tilsvarende tilnærming, hvor det angis at transportøren er ”... ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen ...”.<sup>155</sup> Ordlyden i bestemmelsen oppstiller ingen begrensninger med hensyn til hvilke handlinger transportøren blir ansvarlig for. Det må dermed legges til grunn at vegfraktlovens regler pålegger transportøren et ansvar for alle handlinger som fører til skade på godset innenfor ansvarsperioden.

For både sjøloven, Hamburg-reglene og vegfraktloven må det imidlertid foretas en presisering. Forutsetningen for at transportøren blir ansvarlig, må være at funksjonen i henhold til transportavtalen skal utføres av transportøren. Er det avtalt at en gitt funksjon skal utføres av vareeiersiden, vil transportøren normalt ikke bli ansvarlig.<sup>156</sup>

Hvorvidt det i praksis oppstår noen forskjell mellom de regelsett

<sup>151</sup> Rotterdam-reglene artikkel 13 nr.1.

<sup>152</sup> Rotterdam-reglene artikkel 12 nr.1.

<sup>153</sup> Rotterdam-reglene artikkel 12 nr.1.

<sup>154</sup> Hamburg art. 5 og Sjøloven § 274.

<sup>155</sup> Vegfraktloven 27 første ledd.

<sup>156</sup> Wilhelmssen (2006) side 72, med videre henvisninger.

som klart angir hvilke handlinger transportøren blir ansvarlig for, sammenlignet med de regelsett som holder transportøren ansvarlig for alle handlinger under ansvarsperioden, er ikke gitt. Antakelig vil de positivt opplistede funksjoner som ble gjennomgått under punkt 3.3.2.3 dekke de fleste praktiske omstendigheter som kan påføre godset skade innenfor den aktuelle ansvarsperioden.

#### **4.4.4 Sammenfatning**

Som drøftelsen ovenfor viser utkrystalliserer det seg to modeller med hensyn til hvilke funksjoner transportøren, og dermed assurandøren, vil kunne bli ansvarlig for. Den ene oppstiller konkrete funksjoner, mens etter den andre vil det preseptoriske regelsettet holde transportøren ansvarlig for alle funksjoner. For assurandørens del er det imidlertid tvilsomt om forskjellen på disse to modellene i praksis utgjør noen særlig forskjell, innenfor den ansvarsperioden som det aktuelle regelsettet oppstiller.

### **4.5 Erstatningsutmåling; utgangspunktet og ansvarsbegrensningsregler**

#### **4.5.1 Innledning**

I det følgende er problemstillingen å kartlegge hvorvidt de ulike ansvarsregimene opererer med forskjellige prinsipper ved utmåling av erstatning, samt hvorvidt ansvarsbegrensningsreglene er forskjellige.

Utgangspunktet i erstatningsretten er at skadelidte skal ha sitt fulle økonomiske tap erstattet, såfremt de alminnelige vilkårene for erstatning er oppfylt. Erstatningsutmålingen i transportretten er i imidlertid i stor grad preget av ansvarsbegrensningsregler til fordel for transportøren. I tillegg er ansvarsbegrensningsreglene for de ulike ansvarsregimer tildels meget ulike. På verdensbasis er det minst åtte ulike regimer som regulerer begrensninger i erstatningsutmålingen, de såkalte kollo og kilo begrensningsregler.<sup>157</sup>

---

<sup>157</sup> Tetley (2008) side 2163.

Tradisjonelt sett har man knyttet begrensningsbeløpet till gullpund. Senere gikk man over til en kunstig enhet, kalt poincaré-franc, som svarer til verdien av en viss mengde gull. Heller ikke dette fungerte optimalt, og i dag brukes enheten SDR. SDR står for "Special Drawing Unit" og fastsettes av det internasjonale valuta-fondet. "Kursen" til SDR er beregnet på bakgrunn av en beregningsnøkkel knyttet til valutaene euro, japanske yen, britiske pund og amerikanske dollar.<sup>158</sup>

Vi skal imidlertid holde oss til hvordan spørsmålet behandles i de ansvarsregimer som gjennomgås i denne fremstillingen. Da reglene er forholdsvis like, og hensikten ikke er å drøfte reglene i detalj, behandles reglene felles for både de sjørettslige ansvarsregimene og vegfraktloven.

#### 4.5.2 Utgangspunktet

Beregningsreglene i sjøloven, Haag-Visby-reglene og Rotterdam-reglene avviker fra utgangspunktet om skadelidtes erstatning for det økonomiske tap. Bestemmelsene som regulerer fastsettelsen av verdien på godset, tar utgangspunkt i børs-, alternativt markedspris, for likt eller tilnærmet likt produkt. Dersom dette ikke finnes skal verdien baseres på vanlig verdi for gods av samme slag og kvalitet. I begge tilfeller er det verdien på det tidspunkt og sted godset i henhold til transportavtalen skal leveres, som legges til grunn.<sup>159</sup> Har skadelidte gjort et godt kjøp vil man få dekket mer enn sitt faktiske tap, og ved dårlige kjøp vil man ikke oppnå dekning for sitt faktiske tap.<sup>160</sup>

Vegfraktloven angir at verdien ved skade eller tap skal beregnes på bakgrunn av børsprisen eller – i mangel av slik pris – markedsprisen. Hvis verken børs- eller markedspris kan fastsettes, beregnes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.<sup>161</sup> I motsetning til

---

<sup>158</sup> Se <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>.

<sup>159</sup> Jf. Rotterdam-reglene artikkel 22 nr.2, Haag-Visby-reglene artikkel IV nr. 4 (b) og sjøloven § 279 annet ledd.

<sup>160</sup> Slik også Wilhelmssen (2006) side 92 hva gjelder sjøloven.

<sup>161</sup> Vegfraktloven §§ 32 første ledd og 34 første ledd.

sjøloven, Haag-Visby-reglene og Rotterdam-reglene, skal imidlertid godsets verdi etter vegfraktloven fastsettes på bakgrunn den verdi som gjaldt på stedet og tiden for *overtakelsen til befordring*.

Haag-reglene, amerikanske COGSA og Hamburg-reglene har ingen eksplisitt regulering av hvordan godsets verdi skal beregnes. Spørsmålet må derfor løses på bakgrunn av bakgrunnsretten, herunder alminnelige transportrettslige regler. Antakelig vil det her være nærliggende å ta utgangspunkt i børs- eller markedspris, eventuelt pris for likt eller tilnærmet likt gods, slik de øvrige regelsett gjør.<sup>162</sup> Hensynet til sammenheng mellom de transportrettslige regler taler for en slik løsning. Heller ikke tidspunkt og sted for beregning av godsets verdi er eksplisitt regulert i Haag-, Hamburg-reglene og US COGSA. Som nevnt tar man i sjøloven, Haag-Visby- og Rotterdam-reglene utgangspunkt i *utleveringsstedets* prisnivå, mens det for veg- og jernbanetransport tas utgangspunkt i *avsendelsesstedets* prisnivå.<sup>163</sup> Hvilket utgangspunkt man velger vil kunne ha stor betydning dersom godset for eksempel har større verdi i lossehavn enn i lastehavnen. Dersom man legger til grunn at verdiberegningen etter US COGSA, Haag- og Hamburg-reglene skjer i *lastehavn*, vil transportøren kunne få et høyere erstatningsansvar ved innføring av Rotterdam-reglene. Amerikansk rettspraksis og teori taler for at verdien i lossehavn må være avgjørende, og dette er antakelig gjeldende rett for amerikanske COGSAs vedkommende, jf. blant annet Seguros Banvenez S.A. v. Oliver Drescher.

I Seguros Banvenez S.A. v. Oliver Drescher 761 F.2d 855 (1985 AMC 2168) uttales det at "The correct measure of damages, however, is the amount necessary to put the injured parties in the exact position they would have been in had there been no breach. In loss of cargo cases, this generally means the market value of the goods at the time and place they were to have been delivered."<sup>164</sup>

---

<sup>162</sup> Slik også i Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail, appendix B (heretter CIM) artikkel 40 § 1.

<sup>163</sup> Vegfraktloven § 32 første ledd, slik også i CIM artikkel 30 § 1.

<sup>164</sup> Se også Tetley (2008) side 761.

Hensynet til uniforme regler taler for at Haag- og Hamburg-reglene også tolkes på denne måten, slik at reguleringen i de sjørettslige ansvarsregimene er lik. Dersom dette legges til grunn, vil ikke Rotterdam-reglene forandre på dagens regime om børs- markedspris i lossehavn.

#### **4.5.3 Modifisering av utgangspunktet; ansvarsbegrensingsregler**

Som ellers i transportretten modifiseres erstatningsutmålingen ved at transportøren kan begrense sitt ansvar. I forhold til forsikringsvilkårene, er det et vilkår at medlemmet har – hvor det er anledning til dette – begrenset sitt ansvar under tilgjengelige ansvarsbegrensingsregler. Ansvar som overstiger det beløp ansvaret kunne vært begrenset til, dekkes ikke av P&I forsikringen.<sup>165</sup>

Haag-reglene begrenser transportørens ansvar ved tap eller skade til ”... 100 pounds sterling per package or unit”<sup>166</sup>. Bestemmelsen må leses i sammenheng med artikkel 9 hvor det angis at ”... the monetary units mentioned in this convention are to be taken to be gold value”. De fleste Haag-stater har imidlertid ”oversatt” denne standarden til sin egen valuta i medhold av artikkel 9, slik at den praktiske betydningen av gull som referanse ikke lenger er som den engang var.<sup>167</sup> Ved Visby-protokollen av 1968 ble dette endret slik at den samme bestemmelsen, artikkel IX, nå begrenser ansvaret til 10,000 Poincaré gold francs (p.g.f) per kollo eller enhet og 30 p.g.f per kilo. Endelig fikk man ved Visby-protokollen av 1979 erstattet de sistnevnte begrensninger med 666,67 SDR<sup>168</sup> per kollo/enhet og 2 SDR per kilo, hvoretter den beregningsmåte (kollo/enhet eller kilo) som gir høyest erstatning for vareeier skal benyttes. Ansvarsbegrensningen i sjøloven er lik den vi finner i Haag-Visby-reglene, og er en naturlig konsekvens av Norges forpliktelser under konvensjonen.<sup>169</sup>

---

<sup>165</sup> Jf. Skulds regel 32.1.2.

<sup>166</sup> Haag-reglene artikkel 4 nr. 5.

<sup>167</sup> Tetley (2008) side 2160.

<sup>168</sup> ”Special Drawing Unit”.

<sup>169</sup> Jf. sjøloven § 280 første ledd.

Etter de amerikanske reglene er ansvarsbegrensningen knyttet til amerikanske dollar, hvor det i § 1304 nr. 5 er fastsatt at transportøren for skade eller tap maksimalt skal bli ansvarlig for 500 dollar per kollo/enhet.

I motsetning til Haag-Visby-reglene og US COGSA skiller Hamburg-reglene mellom tap og skade på godset på den ene siden, og forsinkelse på den annen. Ved tap eller skade på gods er erstatningen begrenset til 835 SDR per kollo/enhet eller 2,5 SDR per brutto kilo.<sup>170</sup> Denne fremstillingen omfatter ikke spørsmål vedrørende forsinkelse, jf. avgrensningen i punkt 1.4. For oversiktens skyld nevnes det imidlertid at ansvaret ved forsinkelse er begrenset til to og en halv ganger det beløp som betales i frakt for det forsinkede gods, men likevel ikke mer enn det totale fraktseløp etter sjøtransportavtalen.<sup>171</sup>

Rotterdam-reglene skiller som Hamburg-reglene mellom begrensning for tap og skade contra forsinkelse. Hva gjelder tap og skade er transportørens ansvar begrenset til 875 SDR per kollo/enhet og 3 SDR per kilo bruttovekt av det tapte/skadede gods, alt etter hva som gir høyest erstatning for vareeier.<sup>172</sup> For forsinkelse er erstatningen beløpsmessig begrenset til to og en halv ganger den frakt som skal betales for det forsinkede gods, men likevel ikke mer enn det beløp som hadde gjeldt dersom tilsvarende mengde gods hadde gått tapt, jf. artikkel 59 nr. 1.<sup>173</sup>

Også vegfraktloven skiller mellom tap/skade og forsinkelse. Ved tap/skade gjelder det en begrensning på 17 SDR (nasjonal befordring) og 8,33 (internasjonal befordring) for hvert brutto kilo som er tapt.<sup>174</sup> Og ved forsinkelse erstattes lidt tap oppad begrenset til det totale fraktseløp.<sup>175</sup>

---

<sup>170</sup> Artikkel 6 nr. 1 (a) jf. artikkel 26. Ved valget mellom beregningsmåtene anvendes den som gir høyest erstatning for vareeier.

<sup>171</sup> Jf. artikkel 6 nr. 1(b).

<sup>172</sup> Rotterdam-reglene artikkel 59 nr. 1.

<sup>173</sup> Rotterdam-reglene artikkel 60.

<sup>174</sup> Vegfraktloven § 32 annet og tredje ledd.

<sup>175</sup> Vegfraktloven § 35.



#### 4.5.4 Sammenfatning

Utgangspunktet om skadelidtes krav på full erstatning for økonomisk tap modifiseres i stor utstrekning innenfor transportretten. Ved beregning av godsets verdi må det antakelig legges til grunn at det er børs- eller markedsverdi som gjelder for alle ansvarsregimene. Når det gjelder hvilket sted og hvilken tid man skal ta utgangspunkt i ved verdivurderingen, har vi sett at det for de sjørettslige ansvarsregimer må tas utgangspunkt i utleveringsstedet, mens det for vegfraktloven er avsendelsesstedet som er avgjørende. Hva gjelder ansvarsbegrensingsreglene er det store forskjeller mellom de ulike regelsett, og Rotterdam-reglene vil på dette punkt øke transportørens, og dermed assurandørens ansvar. Vegfraktloven skiller seg imidlertid ut som det ansvarsregimet som gir høyest erstatning til vareeier. Som vi skal komme tilbake til senere har imidlertid vegfraktloven ikke praktisk betydning ved unimodal sjøtransport, så det er først ved multimodal veg- og sjøtransport at assurandøren kan risikere ansvar under de relativt sett høyere grensene under vegfraktloven.

#### 4.6 Sammenfatning av forskjeller og likheter mellom ulike ansvarsregimer

Drøftelsene i kapittel 4 viser at det eksisterer forskjeller mellom de ulike ansvarsregimer. Dersom transporten utføres som unimodal sjøtransport, er det likevel små forskjeller mellom de ulike ansvarsregimer. Her vil ansvarsgrunnlaget samt hvilke funksjoner som omfattes hovedsakelig være likt regulert, mens det oppstår mindre forskjeller hva gjelder ansvarsperiode og erstatningsutmåling. Det er først når transporten utføres som multimodal veg- og sjøtransport, at assurandøren eventuelt kan eksponeres for ansvaret som følger av vegfraktlovens regler. Her vil assurandøren kunne eksponeres for en høyere erstatningsutmåling, samt et noe skjerpet ansvarsgrunnlag.

Rotterdam-reglene er ment å erstatte Haag-Visby- og Hamburg-reglene. I den grad Rotterdam-reglene vil regulere en transport som tidligere ble utført på Haag-Visby/US COGSA-vilkår, vil assurandøren i

større grad merke et skjerpet ansvar, sammenlignet med en transport som tidligere ble transportert på Hamburg/sjølovens vilkår.

## 5 Unimodal sjøtransport; hvilke ansvarsregimer får anvendelse på transporten?

### 5.1 Innledning

Problemstillingen i kapittel 5 er å kartlegge i hvilken utstrekning de regelsett vi gjennomgikk i det foregående kapittel får anvendelse på en unimodal sjøtransport. Ettersom vegfraktloven ikke får noen praktisk betydning ved unimodal sjøtransport er det, jf. gjennomgangen i det foregående kapittel, hovedsakelig spørsmål om ansvarsperiode og erstatningsutmåling som får betydning for hvorvidt assurandøren blir ansvarlig under det ene eller det andre sjørettslige ansvarsregimet. Videre kan det få betydning for spørsmålet om hvilke funksjoner/handlinger assurandøren kan bli ansvarlig for, men her er det mer uklart om reguleringen i de ulike ansvarsregimer har noen praktisk betydning. Årsaken til at det er interessant for assurandøren å se nærmere på hvilket ansvarsregime som får anvendelse på transporten er at det finnes flere forskjellige ansvarsregimer som eksisterer side om side, og at forholdet mellom de ulike ansvarsregimer til dels er uoversiktlig. Det kan derfor være uklart når de ulike regelsettene kommer til anvendelse på en gitt transport.

I det følgende skal vi i punkt 5.2 se på hvorvidt de ulike regelsett får anvendelse på en avtale om sjøtransport som gjennomføres *i samsvar med transportavtalen*. Dernest skal vi i punkt 5.3 se på i hvilken utstrekning de ulike regelsett får anvendelse i de tilfeller transportøren utfører transporten *i strid med transportavtalen*. Forutsetningen i begge situasjonene er at sjøtransporten utføres mellom to stater, samt til eller fra norsk havn. Videre forutsettes det at medlemmet har tatt ut ordinær forsikringsdekning. Årsaken til sistnevnte forutsetning er at det er mindre praktisk å ta ut tilleggsdekning hvor transporten utføres unimodal. I punkt 5.3 skal vi foreta en kort sammenfatning av kapittel 5.

## 5.2 Avtale om sjøtransport, transporten utføres i henhold til transportavtalen

### 5.2.1 Sjøloven og Hamburg-reglens anvendelsesområde

#### 5.2.1.1 Hvilke transportavtaler får reglene anvendelse på?

Hamburg-reglene får i henhold til ordlyden i artikkel 2 nr. 1 anvendelse på "... all contracts of carriage by sea ...". I artikkel 1 nr. 6 er "contract of carriage by sea" definert som "any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another". Etter sin ordlyd omfatter konvensjonen således alle typer transportavtaler – såfremt det er tale om sjøtransport – uavhengig av om det er utstedt transportdokument og eventuelt hvilke typer transportdokumenter som er anvendt.

Når det gjelder sjøloven, får kapittel 13 som omhandler stykkogods, i henhold til § 252 (1) anvendelse på "avtaler om sjøtransport". Etter ordlyden i bestemmelsen er det intet krav om at det utstedes et transportdokument, og bestemmelsen synes ikke å sondre mellom skriftlige og muntlige avtaler. Begge former for avtaler må dermed være omfattet. Forarbeidene til sjøloven peker i tilsvarende retning. Her uttales det at det bare er transport av gods under certeparti, for såvidt angår forholdet mellom bortfrakter og befrakter, som er unntatt stykkogodskapittelet. Stykkogodskapittelet vil dermed få anvendelse på alle transportavtaler unntatt certepartier, på samme måte som Hamburg-reglene.<sup>176</sup>

For at assurandøren skal kunne holdes ansvarlig under sjøloven eller Hamburg-reglene, minnes det om at det i henhold til forsikringsvilkårenes regel 5.2.6 stilles krav om at transportøren har kontrahert avtalen på disse vilkår fordi de kommer tvingende til anvendelse på transporten.

#### 5.2.1.2 Geografiske vilkår

Hamburg-reglene får i henhold til artikkel 2 nr. 1 anvendelse på trans-

---

<sup>176</sup> NOU 1993: 36 side 22.

port mellom to forskjellige stater dersom; (A) lastehavn eller lossehavn i henhold til transportavtalen ligger i en konvensjonsstat, (B) en av de alternative lossehavner i følge transportavtalen er den faktiske lossehavn og denne ligger i en konvensjonsstat, (C) konnossement eller transportdokument er utstedt i en konvensjonsstat eller (D) det i transportavtalen er inntatt bestemmelser om at konvensjonen eller lovgivning i land som gjennomfører konvensjonen får anvendelse på avtalen.

Når det gjelder sjøloven får kapittel 13 i henhold til § 252 første ledd anvendelse på innenriksfart i Norge, samt fart mellom de nordiske land. For innenriks fart i de nordiske land, kommer det lands lov hvor transporten finner sted til anvendelse. Videre kommer kapittel 13 til anvendelse på transport mellom to stater, når én av følgende vilkår er oppfylt: (1) avtalt lastehavn ligger i en konvensjonsstat, (2) avtalt lossehavn ligger i Norge, Sverige, Danmark eller Finland, (3) flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen er en av disse og ligger i en av de sistnevnte land, (4) transportdokumentet er utstedt i konvensjonsstat og (5) når transportdokumentet angir at konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat skal gjelde. Sistnevnte tar sikte på såkalte paramountklausuler.<sup>177</sup> Etter § 252 tredje ledd står partene fritt til å avtale en annen konvensjonsstats lovgivning, i de tilfeller hvor transporten ikke har nordisk tilknytning. Vi ser dermed at sjøloven i stor grad bygger på Hamburg-reglernes anvendelsesområde. I tillegg får sjøloven inn det nordiske tilsnittet ved at loven regulerer nordisk fart.

Reglene har i stor grad samme oppbygning, men har visse materielle forskjeller: For det første henviser Hamburg-reglernes artikkel 2 nr. 1 bokstav a til konvensjonsstater, mens sjøloven § 252 annet ledd nr. 2 og 3 henviser til de nordiske land. For det annet henviser Hamburg-reglene til konvensjonsstater, som er bundet av Hamburg-reglene, mens sjøloven henviser til konvensjonsstater som er bundet av Haag-Visby reglene, jf. sjøl.§ 251. Endelig gir Hamburg-reglene denne konvensjonen anvendelse, mens sjøloven gir sjøloven anvendelse.<sup>178</sup>

Vi ser av overnevnte at sjøloven får tvingende anvendelse på trans-

<sup>177</sup> Webster (2010) note 433.

<sup>178</sup> Jf. Vestergaard Pedersen (2008) side 464.

port til Norge. Hamburg-reglene vil også få anvendelse på transport til Norge dersom et av vilkårene i artikkel 2 som nevnt ovenfor er oppfylt. Hamburg-reglene vil dermed få anvendelse på f.eks. transport av frukt eller tekstiler fra Egypt (Hamburg-stat) til Norge.<sup>179</sup> I så fall har man to anvendelige regelsett. I slike tilfeller vil en norsk domstol, for å overholde forpliktelsene under Haag-Visby-reglene, måtte tilside sette Hamburg-reglene i den grad disse strider mot Haag-Visby-reglene. For assurandøren medfører dette blant annet at transportøren kan bli fri for ansvar dersom årsaken til skaden på godset faller inn under bestemmelsen om nautisk feil, i motsetning til om ansvaret hadde blitt bedømt under Hamburg-reglene som ikke har unntak for nautisk feil.<sup>180</sup>

## 5.2.2 Haag-Visby-reglene og US COGSA

### 5.2.2.1 Hvilke transportavtaler får reglene anvendelse på?

Haag-Visby-reglene får i henhold til artikkel II anvendelse på "... every contract of carriage of goods by sea ...".<sup>181</sup> I utgangspunktet skulle derfor alle avtaler om sjøtransport være omfattet. Det fremgår imidlertid av artikkel I (b) at "contract of carriage applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title".<sup>182</sup> Konvensjonen får dermed kun anvendelse på sjøtransportavtaler som er "covered by a bill of lading or any similar document of title".

### 5.2.2.2 Geografiske vilkår

Haag-reglene har et forholdsvis snevert anvendelsesområde da de kun får anvendelse på "... all bills of lading issued in any of the contracting states."<sup>183</sup> Konvensjonen skiller ikke eksplisitt mellom internasjonal og

---

<sup>179</sup> Se St.prp. nr. 62 (2006-2007) om Norges handel med Egypt.

<sup>180</sup> Se punkt 4.2.2.

<sup>181</sup> Slik også i US COGSA §1312.

<sup>182</sup> US COGSA § 1300 lyder slik: "every bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by sea". Innholdsmessig synes de å være lik, men med en litt annen språklig formulering.

<sup>183</sup> Jf. artikkel 10.

nasjonal transport, og etter sin ordlyd synes derfor artikkel 10 å få anvendelse på så vel nasjonal som internasjonal transport. Denne uklarheten førte i praksis til kritikk av konvensjonen, slik at man ved neste korsveg valgte å endre artikkel 10.<sup>184</sup> Ved Visby-protokollen ble dermed anvendelsesområdet i Haag-reglene endret, slik at konvensjonen i henhold til den nåværende artikkel X får anvendelse på transport mellom to forskjellige stater når enten (1) "bill of lading is issued in a contracting state", (2) "the carriage is from a port in a contracting state" eller (3) "the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these rules or legislation of any state giving effect to them are govern the contract".

Dersom reglene på bakgrunn av dette får anvendelse på en transport til/fra norsk havn, har man to anvendelige regelsett idet sjøloven også får anvendelse på transport til/fra norsk havn. Her kunne man ved første øyekast se for seg en motstridssituasjon. I den grad sjøloven avviker fra Haag-Visby-reglene er det imidlertid neppe motstrid mellom disse, fordi det kun er på de punkter Haag-Visby-reglene tillater avvikende løsninger, at sjøloven er endret i retning Hamburg-reglene.<sup>185</sup> Konsekvensen for assurandøren blir da at Haag-Visby-reglene *alene* ikke får noen praktisk betydning ved sjøtransport til/fra norsk havn.

De amerikanske reglene får i henhold til § 1310 anvendelse på transport *til* USA fra fremmed stat og *fra* USA til fremmed stat. Dersom sjøtransporten går fra USA til Norge får man dermed to anvendelige regelsett, US COGSA og sjøloven. Her vil en norsk domstol formodentlig anvende sjøloven idet disse kommer tvingende til anvendelse. De amerikanske reglene får dermed ingen praktisk betydning for assurandøren i dette tilfellet.

Dersom transporten går fra USA til *ikke-nordisk stat* får de amerikanske reglene fortsatt anvendelse på transporten. Spørsmålet blir da om sjøloven får anvendelse også i dette tilfellet, dersom saken går for norsk domstol (f.eks. fordi transportørens forretningskontor

<sup>184</sup> Jf. A/CN.9/88.

<sup>185</sup> Se mer om dette i NOU 1993: 36 side 12 og 13.

ligger i Norge). I henhold til sjøloven § 252 annet ledd nr. 1 og nr. 4 får sjøloven anvendelse dersom transporten går fra en konvensjonsstat eller transportdokumentet er utstedt i en konvensjonsstat. Spørsmålet blir da om USA er en ”konvensjonsstat” i sjølovens forstand. I sjøloven § 251 er *konvensjonsstat* definert som en Haag-Visby stat. USA har ratifisert Haag-reglene, men ikke Visby-protokollen.<sup>186</sup> Sjøloven får dermed ikke preseptorisk anvendelse på transport fra USA til ikke-nordisk stat, og de amerikanske reglene kan således bli avgjørende for hvilket ansvar assurandøren blir ansvarlig for.

### 5.2.3 Rotterdam-reglenes anvendelsesområde

Rotterdam-reglene får i henhold til artikkel 5 anvendelse på *transportavtaler*, og det kreves ikke utstedt noe bestemt transportdokument i motsetning til under Haag-Visby-reglene og US COGSA. Når det gjelder det geografiske tilknytningskriteriet må mottaks- og utleveringsstedet ligge i to forskjellige stater. Videre må laste- og lossehavn for sjøtransporten ligge i forskjellige stater. Endelig må det fremkomme av transportavtalen at mottaksstedet, lastehavnen, utleveringsstedet eller lossehavnen ligger i en konvensjonsstat. Ved multimodal transport med sjøelement, må samtlige av disse vilkårene være oppfylt. Men dersom transporten kun gjelder unimodal sjøtransport vil henholdsvis mottaksstedet og lastehavn, samt utleveringssted og lossehavn være sammenfallende. Løsningen blir dermed at reglene ved unimodal sjøtransport får anvendelse dersom laste- og lossehavn ligger i to forskjellige stater og laste- eller lossehavn ligger i en konvensjonsstat.

Ettersom Rotterdam-reglene tar sikte på å avløse Haag-Visby og Hamburg-reglene, vil man ikke få noen konflikter mellom de nevnte regelsett og Rotterdam-reglene. Videre vil sjøloven måtte tilpasses Rotterdam-reglene, dersom Norge implementerer konvensjonen i norsk rett, slik at det heller ikke her oppstår konfliktilfeller.

---

<sup>186</sup> Se [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org) for hvilke land som er tilsluttet de ulike konvensjoner, herunder haag-reglene.



#### 5.2.4 Vegfraktloven

Vegfraktloven får i henhold til lovens § 1 anvendelse på avtaler om godsbefordring på veg. Ettersom det her er avtalt sjøtransport og transportavtalen oppfylles i samsvar med det som er avtalt, vil ikke vegfraktloven kunne få anvendelse på transporten.

### 5.3 Transporten utføres i strid med transportavtalen

#### 5.3.1 Innledning

I det foregående punkt har vi sett på anvendelsesområdet til de ulike ansvarsregimene, når transporten utføres i *samsvar med kontrakten*. I det følgende er problemstillingen å kartlegge hvorvidt assurandøren kan holdes ansvarlig under forsikringsvilkårene, når transporten utføres *i strid med kontrakten*. Det kan være ulike årsaker til at transportøren velger å utføre transporten på en annen måte enn det som følger av transportavtalen. Dels kan det dreie seg om uforutsette forhold som oppstår og som medfører endringer uten at medkontrahenten varsles, og dels kan det tenkes oppstå behov for bruk av andre transportmidler med hensyn til ledig transportkapasitet utenfor det som er avtalt. Dersom ansvaret er dekket under forsikringen, oppstår spørsmålet om hvilket regelsett som eventuelt skal få anvendelse på transporten. Vi behandler først de tilfeller hvor transportøren har avtalt sjøtransport, men hvor transporten faktisk utføres med kjøretøy på veg. Dernest behandles den motsatte situasjon, hvor det er avtalt vegtransport, men transporten utføres med skip. Antakelig er situasjonen hvor man har avtalt sjøtransport, men hvor transporten faktisk utføres om vegtransport, mer praktisk enn den motsatte situasjon. Dette har sammenheng med at en avtale om unimodal vegtransport i mindre grad har tilknytning til det inntegnede skip enn en avtale om sjøtransport. Begge tilfeller behandles likevel for helhetens skyld.

## 5.3.2 Partene har avtalt sjøtransport, men transporten utføres som vegtransport

### 5.3.2.1 Nærmere om forsikringsvilkårene

Forutsetningen i det følgende er at medlemmet har tatt ut ordinær P&I forsikring, for det skipet transporten etter avtalen skulle utføres med. Spørsmålet er videre i hvilken utstrekning ansvar som medlemmet har pådratt seg under vegtransporten er dekket, når partene opprinnelig hadde avtalt at transporten skulle utføres med skip.

I henhold til regel 5.1 dekkes ansvar "... occurring in relation to the carriage of cargo on the entered vessel". Bestemmelsen tar ikke eksplisitt stilling til hvorvidt det avgjørende for forsikringsdekning er om *avtalen* angir at transporten skal skje med det inntegnede skip, eller om transporten *faktisk må utføres* med det inntegnede skip.

En måte å tolke bestemmelsen på er å legge til grunn at det avtalte mellom transportøren og vareeier må være avgjørende. Etter en slik betraktning skulle ansvar oppstått på vegstrekningen være dekket under hovedregelen. Regel 5.2.3 unntar imidlertid ansvar "... occurring whilst the cargo is in the custody of another carrier ...". (Min utheving.). Spørsmålet blir da om godset er i annen transportørs varetekt når godset transporteres på veg. Også her oppstår spørsmålet om det avtalte eller faktisk utførte må legges til grunn for forståelsen av forsikringsvilkårene. Her taler imidlertid ordlyden, "... is in the custody ..." , for at det avgjørende må være hvor godset *faktisk befinner seg*, og ikke hva som er avtalt. Regel 5.2.3 reiser imidlertid også spørsmål om *når* godset befinner seg i annen transportørs varetekt. Her kan man tenke seg at et rederi opererer både lastebiler og skip. Dersom skipsvirksomheten og lastebilvirksomheten ikke er utskilt i ulike selskaper, blir spørsmålet om godset faktisk befinner seg i annen transportørs varetekt når den samme juridiske person opererer både lastebiler og skip. Dersom godset ikke skifter transportør, og dermed ikke befinner seg i annen transportørs varetekt, skulle ikke ansvaret falle inn under unntaket i regel 5.2.3, og dermed være dekket under forsikringen. Her må det antakelig legges til grunn at når godset skifter transportform, i

forhold til skipet som jo er utgangspunktet, må man også kunne legge til grunn at godset befinner seg i en annen transportørs varetekt.

En annen måte å tolke bestemmelsen på er å hevde at det avgjørende under regel 5.1 må være hvordan transporten *faktisk utføres*. Hensynet bak P&I forsikringen som sådan, slik det stadfestes i vedtektene,<sup>187</sup> trekker i retning av at en slik forståelse av regel 5.1 må være den korrekte. Her angis det at formålet med forsikringen er å forsikre ansvar oppstått i forbindelse med driften av skipet, og transport av gods med lastebil kan neppe sies å falle inn under dette formålet. Som vi drøftet under punkt 3.3.5 er dette formålet også inntatt i regel 2.1.3 i forsikringsvilkårene, men vi konkluderte tidligere med at bestemmelsen ikke fikk selvstendig betydning ved siden av den ansvarsbærende klausul i regel 5.1. På dette punkt kan det imidlertid tenkes at ordlyden i regel 2.3.1 "... *which arise* in direct connection with the operation of the entered vessel"(min utheving.), og særlig det som er uthevet, kan få selvstendig betydning fordi det her trekker i retning av at det avgjørende må være hvor ansvaret oppstår, og ikke hva som er avtalt mellom partene. Etter min oppfatning må også dette legges til grunn. Konklusjonen må dermed bli at assurandøren ikke kan holdes ansvarlig for ansvar oppstått under en avtale om sjøtransport, hvor transporten faktisk utføres som en vegtransport.

Et annet forhold som også kan tenkes å få betydning for forsikringsdekningen når transporten utføres i strid med kontrakten, er hvorvidt det kan sies å foreligge en fareendring, jf. forsikringsvilkårenes regel 28.1. Ettersom vi ovenfor har konkludert med at assurandøren uansett ikke kan holdes ansvarlig, er det imidlertid ikke nødvendig å gå nærmere inn på dette spørsmålet. Det blir heller ikke relevant å drøfte hvilket ansvarsregime som ville fått anvendelse på transporten, idet assurandøren ikke kan holdes ansvarlig under forsikringsvilkårene.

---

<sup>187</sup> Skuld statutes 1.1.3.

### 5.3.3 Partene har avtalt vegtransport, men transporten utføres som sjøtransport

#### 5.3.3.1 Nærmere om forsikringsvilkårene

På samme måte som i det foregående punkt blir spørsmålet om det *avtalte* eller det *faktisk utførte* blir avgjørende for hvilket ansvar assurandøren kan holdes ansvarlig for under forsikringsvilkårene. I det foregående punkt la vi til grunn at det avgjørende må være hvordan transporten *faktisk* utføres. Hensynet til sammenheng i forsikringsvilkårene taler for at en slik tilnærming også bør benyttes i det følgende. Konsekvensen av dette blir at en avtale om vegtransport, som faktisk utføres som en sjøtransport, i utgangspunktet faller inn under regel 5.1, fordi ansvaret har oppstått i forbindelse med transport av gods med det inntegnede skip. Det neste spørsmålet man må ta stilling til er hvilket ansvarsregime assurandøren blir ansvarlig under.

Vegfraktloven får i henhold til lovens § 1 anvendelse på avtale om godsbefordring på veg. Når partene har inngått en avtale om vegtransport, skulle loven dermed få anvendelse på transporten. Så kunne man reist spørsmål ved om ikke et av de sjørettslige ansvarsregimene heller burde fått anvendelse på transporten, fordi transporten faktisk utføres som en sjøtransport. Konsekvensen av en slik tilnærming ville i så fall blitt at transportøren kunne misligholdt seg inn i et gunstigere ansvarsregime, sett fra transportørens side, fordi i henhold til kapittel 4 er ansvaret gjennomgående mer fordelaktig for transportøren i de sjørettslige ansvarsregimer, sammenlignet med reguleringen under vegfraktloven. Rimelighetsbetraktninger taler derfor i retning av at transportørens ansvar bør reguleres av vegfraktloven.

Spørsmålet blir da hvorvidt assurandøren kan risikere ansvar under vegfraktlovens regler, i henhold til forsikringsvilkårene. I henhold til regel 5.2.6 dekkes ikke ansvar oppstått som følge av at godset transporteres på vilkår som er mindre gunstige for transportøren enn det som følger av Haag-Visby-reglene, med mindre Hamburg-reglene kommer tvingende til anvendelse. I dette tilfellet transporteres godset under vegfraktlovens regler i henhold til kontrakten, og det overskytende

ansvar vil derfor ikke være dekket under forsikringen. Dermed skulle i alle fall ansvar opptil Haag-Visby-vilkår være dekket under forsikringen. Regel 5.2.6 kan imidlertid tenkes å oppstille begrensninger for hvorvidt ansvaret overhodet er dekket. Bestemmelsen lyder slik:

“carriage of cargo under a contract providing for carriage partly in the entered vesseland partly by some other means of transport, except insofar as the Association approves the contract.” (Min utheving.)

Ordlyden angir at ansvar under en transportavtale som forutsetter/tillater<sup>188</sup> at godset skal transporteres delvis med det inntegnede skip og delvis med et annet transportmiddel, faller utenfor forsikringsdeknin-gen. På den ene siden kan det hevdes at bestemmelsen tar sikte på å regu-lerere multimodal transport hvor det ikke er tatt ut tilleggsdekning. I vårt tilfelle utføres transporten på annen måte enn forutsatt i kontrak-ten, og kontrakten inneholder ikke opplysninger om at transporten skal utføres delvis med et annet transportmiddel enn det inntegnede skipet. Dette taler for at bestemmelsen ikke er anvendbar. På den annen side kunne man hevde at dersom transporten *ikke* er dekket hvor kontrak-ten angir at godset skal fraktes delvis med det inntegnede skipet, og delvis med et annet transportmiddel, bør transporten i alle fall ikke være dekket hvor godset *etter kontrakten utelukkende skal fraktes med et annet transportmiddel enn skipet*. I sistnevnte tilfelle vil jo tilknyt-ningen til det inntegnede skip, i henhold til kontrakten være enda fjer-nerne enn det tilfellet som er oppstilt i regel 5.2.6. Mot dette kan det innvendes at transporten jo *faktisk* ligger i kjerneområdet til lasteska-deregulene ved at transporten utføres som sjøtransport. Siden ordlyden i regel 5.2.6 ikke eksplisitt unntar transport avtalt utført med kjøretøy, men faktisk utført med det inntegnede skip, må man etter min oppfat-ning falle tilbake på den samme tilnærmingen som vi la til grunn i det foregående punkt. Det avgjørende må derfor være hvordan transporten faktisk utføres, slik at assurandøren i utgangspunktet blir ansvarlig,

<sup>188</sup> Se punkt 3.3.3 om tolkning av ”providing for”.

men ikke for det ansvar som overstiger Haag-Visby-vilkår.

Også her kunne man reist spørsmål ved hvorvidt en avtale om vegtransport, som faktisk utføres som sjøtransport, utgjør en fareendring i forsikringsvilkårene.<sup>189</sup> Av hensyn til avhandlingens omfang må det imidlertid avgrenses mot videre drøftelser av spørsmålet om fareendring.

## 5.4 Sammenfatning

Ovennevnte gjennomgang viser at den norske sjøloven vil komme tvingende til anvendelse på transport til/fra norsk havn, hvor transporten utføres i henhold til kontrakten. Dette medfører at de andre ansvarsregimer, i den grad disse gir anvisning på en annen løsning, ikke vil få praktisk betydning for assurandørens ansvar. Rent praktisk blir konsekvensen for assurandøren følgende: ansvarsgrunnlaget er hovedsakelig likt regulert i de ulike regelsett, slik at sjølovens anvendelse ikke vil medføre noen forskjell sammenlignet med de andre ansvarsregimene. Hva gjelder ansvarsperioden vil ikke assurandøren kunne nyte godt av "tackle-to-tackle"-prinsippet i Haag-Visby-reglene og US COGSA, fordi sjølovens ansvarsperiode strekker seg fra godset er mottatt i lastehavn til det er utlevert i lossehavn. Videre vil ansvarsperioden under sjøloven stemme overens med den man finner i Hamburg-reglene og Rotterdam-reglene, og dermed ikke medføre forskjeller, med mindre ansvarsperioden i Rotterdam-reglene er innskrenket, jf. konvensjonens artikkel 12 nr. 3. Med hensyn til erstatningsutmålingen vil sjølovens begrensningsregler være sammenfallende med Haag-Visby-reglene, men antakelig noe mindre gunstig for assurandøren sammenlignet med US COGSA. På den annen side vil ansvaret for assurandøren være mer gunstig under sjøloven, sammenlignet med Hamburg-reglene. Under Rotterdam-reglene heves ansvaret noe, så dersom Norge ratifiserer konvensjonen vil assurandørens ansvar øke. Endelig kan det påpekes at reguleringen av handlinger/funksjoner antakelig vil være forholdsvis lik i praksis og at dette ikke får særlig betydning for assurandøren.

Dersom transporten utføres i strid med kontrakten har vi sett at

---

<sup>189</sup> Se Skulds regel 28.1.

dersom det er avtalt sjøtransport, og transporten faktisk utføres som vegtransport, vil ikke assurandøren kunne holdes ansvarlig under forsikringsvilkårene. Hvis det imidlertid er avtalt vegtransport, og denne faktisk utføres som sjøtransport, vil assurandøren kunne bli ansvarlig i henhold til forsikringsvilkårene, men ikke for ansvar utover nivået under Haag-Visby-reglene.

## 6 Kombinert sjø- og vegtransport; hvilke ansvarsregimer får anvendelse på transporten?

### 6.1 Innledning

Den overordnede problemstillingen i kapittel 6 er å kartlegge hvilke ansvarsregimer som kan få anvendelse på en kombinert veg- og sjøtransport, innenfor de rammer forsikringsvilkårene oppstiller. En slik gjennomgang vil vise hvilke regler som får anvendelse på en kombinert transport under gjeldende rett, samt hvilke regelsett som kan få anvendelse på en tilsvarende transport ved en eventuell gjennomføring av Rotterdam-reglene i norsk rett. Videre vil man også få svar på når forskjellene mellom de ulike regelsett – som det ble redegjort for i kapittel 4 – får praktisk betydning.

Når det gjelder forholdet til forsikringsvilkårene viste drøftelsen under punkt 3.3.3 at i de tilfeller medlemmet har tatt ut ordinærdekning, vil assurandøren som hovedregel ikke bli ansvarlig. Assurandørens ansvar under kapittel 6 vil derfor ta utgangspunkt i at medlemmet har tatt ut tilleggsdekning, med mindre annet fremgår eksplisitt.<sup>190</sup> Under tilleggsdekningen vil assurandøren i utgangspunktet bli ansvarlig for det ansvar medlemmet kan pådra seg under en multimodal transport, jf. drøftelsen i punkt 3.3.4. Dette gjelder også ansvar under Rotterdam-reglene. Enkelte situasjoner reiser imidlertid noen særlige spørsmål i relasjon til forsikringsvilkårene og disse vil bli drøftet etter hvert som de oppstår.

Forutsetningen for de videre drøftelser er at det utføres en vegtransport forut for og/eller i etterkant av en sjøtransport, og at sjøtransporten skjer fra norsk havn til fremmed stats havn. Som nevnt under punkt 5.2.1 får sjøloven tvingende anvendelse på transport til/fra Norge. Dette medfører at det ikke er relevant å drøfte hvorvidt de amerikanske

---

<sup>190</sup> Se punkt 6.2 og 6.4.



reglene, Haag-Visby- eller Hamburg-reglene i sin rene form får anvendelse på en kombinert transport når den går fra/til norsk havn, fordi sjølovens regler uansett vil avgjøre transportørens, og eventuelt assurandørens ansvar. Vi skal derfor se nærmere på sjøloven, vegfraktloven og Rotterdam-reglene.

I det følgende skal vi behandle hvilke regler som får anvendelse på; (1) en avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport, (2) en avtale om vegtransport, med opsjon for sjøtransport, (3) en transportavtale inngått på bakgrunn av transportavtalen Combiconwaybill, (4) en transport hvor det er uklart hvilken transportavtale partene har inngått, og endelig (5) hvordan situasjonen utarter seg når transporten utføres i strid med den underliggende transportavtalen. Temaene behandles i den rekkefølgen de nå ble presentert.

## **6.2 Avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport**

### **6.2.1 Innledning**

Problemstillingen her er å kartlegge hvordan ansvaret reguleres når partene har inngått en avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport. Med dette menes at transportøren har forpliktet seg til å transportere godset med skip, men står fritt til å benytte seg av kjøretøy for deler av transporten. Det forutsettes her at transportøren bestemmer seg for, i etterkant av avtaleinngåelsen med vareeier, å benytte opsjonen slik at transporten utføres delvis med kjøretøy og delvis med skip. Når partene har avtalt en sjøtransport er det nærliggende at det utstedes gjennomgangskonnossement og det forutsettes i det videre at slikt transportdokument er utstedt.

Ettersom transportavtalen i dette tilfellet ikke forutsetter, men likevel tillater, bruk av flere transportmidler, får dette betydning i forhold til assurandørens ansvar hvis medlemmet kun har tatt ut ordinærdekning.<sup>191</sup> Det kan her tenkes at transportøren kan bli ansvarlig for

---

<sup>191</sup> Se punkt 3.3.3.

ansvar som følge av skade oppstått på sjøstrekningen. Ved ikke-lokalisert skade eller skade som er oppstått på vegstrekningen, vil assurandøren *kun* bli ansvarlig hvor medlemmet har tatt ut *tilleggsdekning*, jf. drøftelsen i punkt 3.3.3.

Vi skal først behandle sjølovens anvendelse på transporten. Deretter behandles vegfraktloven. Under behandlingen av vegfraktloven retter vi så blikket tilbake til sjøloven, for å løse konflikter for de tilfeller både sjøloven og vegfraktloven får anvendelse på transporten. Videre behandles Rotterdam-reglene. Også her rettes blikket etter hvert bakover, og da mot vegfraktloven for å løse de konflikter som måtte oppstå mellom vegfraktloven og Rotterdam-reglene. Med dette opplegget vil altså ”dagens” konflikter bli behandlet under punktet om vegfraktloven, og ”morgendagens” konflikter – under forutsetning av at Rotterdam-reglene ratifiseres av Norge – bli behandlet under gjennomgangen av Rotterdam-reglene.

### 6.2.2 Får sjøloven anvendelse på transportavtalen?

Sjølovens kapittel 13 får i henhold til § 252 første ledd anvendelse på en *avtale* om sjøtransport. Det kan for så vidt reises spørsmål om *når* det kan sies å foreligge en ”avtale” om sjøtransport. Ettersom partene her uttrykkelig har avtalt en sjøtransport, legges det imidlertid til grunn at vilkåret er oppfylt. Loven har imidlertid ingen eksplisitt regulering av hvorvidt transporten utelukkende må skje med skip, eller om loven også får anvendelse på sjøstrekningen av en transport som innebærer bruk av flere transportmidler. Det må derfor kunne hevdes at ordlyden i bestemmelsen ikke stenger for at loven kan få anvendelse på vårt tilfelle. Videre har loven ingen regulering av hvordan godset skal befordres på skipet. Dermed må loven kunne anvendes både hvor godset leses av lastebilen og over på skipet (lo-lo),<sup>192</sup> og de tilfeller hvor godset befordres

---

<sup>192</sup> Lift-on, lift-off (lo-lo) – betegnelsen som brukes når godset leses av kjøretøyet og over på skipet.

med kjøretøy som står på skipet (ro-ro).<sup>193</sup> Forutsetningen er her at skaden lokaliseres til sjøstrekningen.

Dersom skaden på den annen side kan lokaliseres til vegstrekningen, blir spørsmålet om sjøloven også får anvendelse på vegstrekningen. I henhold til sjøloven § 274 første ledd er loven kun tvingende fra ”havn til havn”. Forutsetningen for at sjøloven regulerer *vegstrekningen* må da være at transportøren har påtatt seg et ansvar utover det som følger av lovens utgangspunkt, på avtalerettslig grunnlag. Dette er det anledning til i henhold til sjøloven § 254 annet ledd. Et annet spørsmål er imidlertid hvorvidt assurandøren kan holdes ansvarlig under sjølovens ansvarsregulering når transportøren har påtatt seg ansvar utover det som følger av lovens tvingende karakter. Her minnes det om konklusjonen under punkt 3.3.4 hvor vi la til grunn at forsikringsvilkårene ikke oppstiller krav om kontrahering på et bestemt ansvarsregime, under tilleggsdekningen. Ansvaret må dermed være dekket under forsikringsvilkårene.

Det neste spørsmålet blir hvorvidt sjøloven får anvendelse dersom skaden ikke kan lokaliseres til en gitt transportstrekning. Når partene – som i dette tilfellet – har inngått avtale om sjøtransport, må sjøloven få anvendelse på transportavtalen, uavhengig av om skaden kan lokaliseres eller ikke. Dette forutsetter klart nok at vareeier kan bevise at godset var uskadet ved overlevering til transportøren, noe som i praksis beror på en vurdering av konnossementet.

Konklusjonen blir dermed at sjøloven får anvendelse på transportavtalen, og at assurandøren i utgangspunktet blir ansvarlig under sjøloven uavhengig av hvilken strekning skaden oppstår på, og uavhengig av hvorvidt skaden kan lokaliseres eller ikke. I prinsippet må dette gjelde uavhengig av hvor lang sjøstrekningen er i forhold til vegstrekningen. Det kan ikke utledes av verken loven selv eller dens forarbeider, at anvendelse av sjøloven forutsetter at sjøstrekningen er den lengste transportstrekningen.

---

<sup>193</sup> Slik også Wilhelmssen (2006) side 39. Roll-on, roll-off (ro-ro) – brukes når lastebil kjører om bord i skipet, uten at godset lesses av kjøretøyet, f.eks. når lastebil står på en ferje.

## 6.2.3 Får vegfraktloven anvendelse på transportavtalen?

### 6.2.3.1 Utgangspunktet

Vegfraktloven får i henhold til lovens § 1 anvendelse på *avtaler* om godsbefordring på veg, når transporten utføres mot vederlag og skjer enten innenriks, til og fra Norge, eller mellom fremmede stater.<sup>194</sup> Etersom det her foreligger en avtale om sjøtransport, skulle derfor utgangspunktet være at vegfraktloven *ikke* får anvendelse på transporten. Spørsmålet blir da hvorvidt det faktisk at transportøren velger å benytte seg av opsjonen i kontrakten – om at deler av transporten utføres med kjøretøy – kan føre til at også vegfraktloven kommer tvingende til anvendelse på hele eller deler av transporten. For å avgjøre hvorvidt vegfraktloven får anvendelse på transportavtalen må det for det første tas stilling om loven overhodet får anvendelse på en multimodal transport, eller om loven kun regulerer unimodale vegtransporter. Dersom loven faktisk får anvendelse på multimodale transport, må det tas stilling til når det kan sies å foreligge en *avtale* om vegfrakt, herunder om faktisk utført vegtransport i henhold til avtalens opsjon kan inngå i vurderingen av om ”avtalekriteriet” i lovens § 1 er oppfylt.

Vi skal i neste punkt starte med å drøfte hva som skal til for at kravet om at det må foreligge en ”avtale” er oppfylt. Deretter skal vi gå over til hvilke multimodale transport vegfraktloven får anvendelse på.

### 6.2.3.2 Når er det inngått avtale om vegtransport?

Vegfraktloven får i henhold til lovens § 1 anvendelse på en *avtale* om vegtransport. Problemstillingen i det følgende er hva som kreves for at lovens vilkår er oppfylt, herunder om faktisk utført vegtransport i henhold til avtalens opsjon kan inngå i vurderingen av om ”avtalekriteriet” i lovens § 1 er oppfylt.

Loven selv angir ikke eksplisitt hva som skal til for at en vegfraktav-

---

<sup>194</sup> Jf. vegfraktloven § 1 første ledd. Av samme bestemmelsen følger det også at for transport mellom fremmede stater gjelder loven likevel ikke dersom vegfraktloven avviker fra den annen konvensjonsstats lov, og det følger av alminnelige lovvalgsregler at den annen stats lov gjelder.

tale foreligger. Det fremkommer imidlertid av vegfraktloven § 7 at avtalen i utgangspunktet skal bekreftes ved et fraktbrev, men at dette likevel ikke er et gyldighetskrav, jf. § 7 annet ledd. Ettersom det i vårt tilfelle er utstedt et gjennomgangskonossement kunne dette trekke i retning av at partene har inngått en sjøtransportavtale, og ikke en vegfraktavtale. Forarbeidene synes også å vektlegge hvilket transportdokument som er utstedt. Det uttales i forbindelse med vegfraktloven § 4, som gjelder utvidelse av lovens virkeområde, at § 4 kun får anvendelse når avtalen med rette kan sies å være en vegfraktavtale.<sup>195</sup> For å avgjøre hvorvidt en står overfor en vegfraktavtale gir forarbeidene anvisning på at transportdokumentet, samt hvilken transportstrekning som er den dominerende, må tillegges vekt. Disse uttalelsene er som nevnt knyttet til forståelsen av § 4, men antakelig må momentene også kunne brukes ved avgjørelsen av når en vegfraktavtale overhodet foreligger, jf. blant annet Mohn-dommen.<sup>196</sup>

I Mohn-dommen hadde Bring Logistics AS (BL) påtatt seg å transportere en "powerunit" og noen varmevekslere fra Fusa (utenfor Bergen) til Rijeka (Kroatia). BL benyttet seg av en undertransportør T som hentet godset med lastebil på Fusa, og kjørte videre til Bergen havn. Deretter ble henger med last kjørt om bord i et skip for sjøtransport til Amsterdam. Fra Amsterdam skulle hengeren med ny trekkvogn transporteres videre langs vei til Rijeka. Godset ble imidlertid skadet under sjøtransporten og derfor fraktet tilbake til Bergen. Vareassurandøren utbetalte erstatning til vareeier, og krevde regress av BL. Det oppsto spørsmål om vegfraktloven fikk anvendelse på transporten, hvorefter lagmannsretten uttalte følgende:

"Lagmannsretten finner at vegfraktloven kommer til anvendelse. Ved vurderingen av hva slags avtale en står overfor er det sentralt hvilke dokumenter partene har anvendt for å bekrefte avtalen. I vår sak er det utstedt bilfraktbrev... noe som tilsier at det dreier seg om en vegfraktavtale. I tillegg peker forarbeidene på at det vil kunne

---

<sup>195</sup> Innstilling II side12.

<sup>196</sup> LG-2008-18396. Se også Rafen (2008) note 10, som også synes å legge en slik tilnærming til grunn.

være et moment ved avgjørelsen *hva som utgjør det dominerende befordringsavsnitt*, sjøstrekingen eller veistrekingen. I vår sak anser lagmannsretten dette for å være vegstrekingen.” (Min uthevning).

Avgjørelsen må derfor kunne tas til inntekt for at spørsmålet om det overhodet foreligger en avtale om vegtransport, må avgjøres på bakgrunn av blant annet utstedt transportdokument og hvilket befordringsavsnitt som er det dominerende.<sup>197</sup>

Ved spørsmål om hvilken avtale partene har inngått oppstår det også et spørsmål om transportens *faktiske utførelse* kan inngå i vurderingen av hvilken avtale partene har inngått. Hvorvidt faktisk utførelse kan inngå i denne vurderingen fremkommer ikke av loven selv. Spørsmålet er heller ikke reist i forarbeidene til vegfraktloven, og synes heller ikke å ha vært drøftet i norsk rettspraksis. I henhold til alminnelige avtalerettslige tolkningsprinsipper kan det anføres at en opsjon til bruk av kjøretøy, kan ses som en avtalt rett til bruk av slikt transportmiddel. Dersom transportøren velger å benytte seg av en slik opsjon, kan det hevdes at det da er etablert en avtale om vegtransport mellom partene.<sup>198</sup> Rafens kommentarer til vegfraktloven kan også trekke i retning av at faktisk utført transport må tas i betraktning. Han uttaler i forbindelse med forståelsen av lovens § 1 at:

”Vegfraktloven forutsetter at det er inngått avtale om at godsbe-  
dringen skal skje på vei. Etter teksten skulle følgelig loven ikke få  
anvendelse alene ut fra det faktum at skaden skjedde under en vei-  
transport, med mindre det på forhånd var uttrykkelig avtalt at  
transporten skulle skje «med kjøretøy på veg». Allikevel må det  
antas at loven får anvendelse hvor valg av transportmiddel er  
overlatt til fraktføreren, og hvor han ut fra denne valgreit har valgt  
veitransport.”<sup>199</sup>

---

<sup>197</sup> Motsatt i Regnarsen (1993) side 32, for dansk retts vedkommende.

<sup>198</sup> Spørsmålet om opsjoners betydning er også reist i Ulbeck (2008) side 334, men forfatteren konkluderer med at for dansk retts vedkommende kan ikke dette tillegges betydning jf. U2008.1638H.

<sup>199</sup> Rafen (2008) note 1.

Sistnevnte uttalelse kan trekke i retning av at faktisk utført transport, må kunne inngå i vurderingen av hvorvidt partene har inngått en avtale om vegtransport. På den annen side er det ikke helt klart hvorvidt Rafen sikter til tilfeller hvor transportøren har et helt åpent valg med hensyn til hvilke transportmidler som skal anvendes, eller de tilfeller hvor det foreligger en opsjon i avtalen. Videre er det uklart hvorvidt uttalelsen gjelder en ren vegtransport eller en kombinert transport.

Ettersom vegfraktloven bygger på CMR konvensjonen vil det være relevant å se hen til andre konvensjonsstaters praktisering av ”avtalekriteriet”. I den danske ”reke-saken”<sup>200</sup> hadde T påtatt seg å transportere et parti frosne reker i konteinere fra Hirtshals til London. Transporten ble utført ved bruk av lastebil fra Hirtshals til Århus, og deretter ble tilhengerne pålastet konteinerne transportert med skip over til Middlesbrough for videre transport med lastebil til London. Konteinerne sto altså på de samme vognene fra Hirtshals til London. Av transportdokumenter ble det benyttet gjennomgangskonnossement og sjøtransporten var forøvrig den lengste transportstrekningen. Ved ankomst London manglet det 27 kartonger reker, men det ble ikke fastslått hvilken transportstrekning tapet oppsto på. Spørsmålet for retten var hvorvidt den danske sjøloven eller CMR skulle få anvendelse på transporten. Dersom den danske sjøloven fikk anvendelse var kravet foreldet, mens kravet under CMR ikke var foreldet. Retten kom til at kravet måtte bedømmes under den daværende danske sjøloven, og kravet var da foreldet. I henhold til denne avgjørelsen synes altså det faktum at avtalen delvis ble utført som en vegtransport, ikke å være av betydning for hvilken avtale partene hadde inngått.<sup>201</sup> Det avgjørende for bedømmelsen under sjøloven synes å ha vært at det var utstedt gjennomgangskonnossement samt at det dominerende befordringsavsnitt var sjøstrekningen.

Avgjørelsen tar imidlertid ikke eksplisitt stilling til om ”avtalekrite-

---

<sup>200</sup> U.1984.577SHD.

<sup>201</sup> ”Reke-saken” har blitt kritisert i juridisk teori. Se f.eks. Bull (2000) side 135, Wilhelmsen (2006) side 41 og Regnarsen (1993) side 32. Kilden til kritikken synes imidlertid å være sistnevnte forfatter, idet de to førstnevnte *kun* viser til sistnevnte. I så måte er det på sin plass å påpeke at Regnarsen var prosessfullmektig for den tapende part i ”reke-saken”.

riet” i den danske CMR-loven var oppfylt. På den ene siden kan det godt tenkes at retten fant dette kriteriet oppfylt og dermed anså CMR-loven anvendelig på transporten. Problemet er bare det at sjøloven også var anvendelig på transporten. Dersom CMR også ble ansett anvendelig hadde retten dermed to anvendelige regelsett, og måtte således velge det ene regelsett fremfor det andre. I så måte kan det anføres at når man har to anvendelige regelsett, og skaden ikke kan lokaliseres, vil transportdokumentet og det lengste befordringsavsnitt få avgjørende betydning for hvilket regelsett som gis anvendelse.<sup>202</sup> På den annen side kan det også tenkes at retten la til grunn at CMR overhodet ikke kom til anvendelse, fordi det var utstedt konnossement og det dominerende befordringsavsnitt var sjøstrekningen. I så fall fikk ikke faktisk utført transport betydning for hvorvidt ”avtalekriteriet” i den danske CMR-loven var oppfylt. Sett i sammenheng med P&I forsikringen ville assurandøren med den tilnærmingen som ble valgt i ”reke-saken” blitt ansvarlig under det sjørettslige ansvarsregimet.

En annen dansk avgjørelse som berører spørsmålet er ”lakserognsaken”.<sup>203</sup> I denne saken hadde selskapet F som kontraerende transportør påtatt seg å transportere et parti lakserogn fra Danmark til Japan. Transporten ble i en bookingbekreftelse og et luftfraktbrev angitt som en lufttransport, og lufttransporten var utvilsomt det dominerende befordringsavsnitt. I henhold til transportørens alminnelige transportvilkår, kunne transportøren benytte seg av andre transportmidler. Transportøren benyttet seg av denne retten, slik at godset ble fraktet med lastebil fra Danmark til Tyskland, hvoretter godset skulle sendes videre med fly fra Tyskland til Japan. Under vegtransporten i Tyskland ble imidlertid godset skadet og det oppsto derfor spørsmål om ansvaret skulle bedømmes under CMR. Danmarks Høy-

---

<sup>202</sup> Det fremgår ikke av dommen hvorvidt det i transportavtalen var inntatt en opsjon for vegtransport. Dersom transporten hadde blitt utført i strid med transportavtalen, er det imidlertid nærliggende å anta at dette ville blitt påpekt i dommen, noe det ikke ble.

<sup>203</sup> U.2008.1638H. Se for øvrig Ulfbeck (2008) side 331, Goldschmidt (2008) og Goldschmidt (2009) for betydningen av dommen i dansk rett.



esterett uttalte at avtalen måtte anses som en avtale om flytransport, og dermed underlagt de regler som gjelder for flytransport. Det faktum at avtalen inneholdt en mulighet for bruk av annet transportmiddel, kunne ikke føre til at avtalen ikke skulle anses som en avtale om flytransport. Faktisk utført transport ble således ikke tillagt betydning ved avgjørelsen av hvilken avtale man sto overfor, selv om skaden ble lokalisert til vegstrekningen. Deretter uttaler imidlertid dansk Høyesterett følgende:

”Udnyttelse af en sådan option indebærer imidlertid, at ladnings-ejer [lasteieier] over for den kontraherende transportør yderligere kan påberøbe sig de ansvarsregler, som gjælder for den måde, hvorpå transporten helt eller delvist faktisk blev udført” (side 1652).

Resultatet av dette skulle dermed bli at avtalen i utgangspunktet var en avtale om lufttransport, og at det ved avgjørelsen av hvilken type transportavtale man sto overfor ikke var relevant å ta i betraktning hvordan transporten ble utført samt hvor skaden oppstod. Dersom transportøren rettmessig benytter seg av landevegstransport, skal imidlertid vareeier likevel ha anledning til å påberøpe seg de ansvarsregler som gjelder for landevegstransporten når skaden oppstår på denne strekningen. Dermed legger man til grunn at CMR-loven ikke kommer preseptorisk til anvendelse på den strekningen som utføres som vegtransport, men heller at vareeier gis anledning til å velge CMR-loven etter eget ønske. Dersom man overfører denne tilnæringsmåten til en kombinert veg- og sjøtransport, hvor det er utstedt konnossement og sjøstrekningen er det lengste befordringsavsnitt skulle avtalen være en avtale om sjøtransport, men dersom skaden inntraff på vegstrekningen skulle vareeier likevel ha anledning til å påberøpe seg vegfraktloven. Sett i sammenheng med P&I forsikringen ville assurandøren her risikert å bli ansvarlig under vegfraktlovens bestemmelser dersom det var tatt ut tilleggsdekning.

Så kan man reise spørsmål ved hvilket regelsett retten i ”lakserognsaken” hadde anvendt dersom transportøren hadde benyttet sin adgang

til bruk av vegtransport, men skaden *ikke hadde blitt lokalisert*. Antakelig må det kunne legges til grunn at retten hadde anvendt de luftrettslige regler, ettersom retten fant at det forelå en avtale om lufttransport. Videre hadde saksøker antakelig ikke fått anledning til å påberope seg CMR, men dette må antas å være noe usikkert.

De to danske dommene synes å trekke i retning av at det i dansk rett må følge eksplisitt av transportavtalen at den gjelder vegtransport, for at CMR skal få anvendelse. Etterfølgende utført vegtransport i henhold til en opsjon i transportavtalen fører ikke til at CMR får anvendelse. Dette må også gjelde for de uspesifiserte multimodale avtaler, hvor transportøren står fritt til å velge utførelsesmåten, og transporten faktisk utføres som en vegtransport.<sup>204</sup> Dersom en slik innfallsvinkel kan legges til grunn i norsk rett, medfører dette at assurandøren ikke kan holdes ansvarlig under vegfraktlovens regler hvor det er avtalt sjøtransport med opsjon for vegtransport. I henhold til kapittel 4 blir konsekvensen av dette blant annet at ansvarsgrunnlaget blir noe annerledes samt erstatningsutmålingen noe lavere.

Et eksempel fra Belgisk rettspraksis belyser også ovennevnte spørsmål.<sup>205</sup> Denne saken gjaldt ikke CMRs anvendelse på multimodal transport, men på en unimodal vegtransport. Avgjørelsen er likevel illustrerende for spørsmålet om faktisk utført transports betydning for hvilken avtale partene har inngått. Avsender hadde i denne saken inngått avtale om pakkefrakt fra Belgia til Tyskland med en transportør. Det ble ikke utstedt et tradisjonelt transportdokument, men et manifest (godsfortegnelse e.l.) som kvittering for mottatt gods til transport. Godset ble skadet under vegtransporten i Belgia, hvorefter vareassurandøren (etter å ha utbetalt full erstatning til vareeier) krevde full regress hos transportøren. Det sentrale spørsmålet for retten var hvorvidt CMR, og dermed begrensingsreglene på 8,33 SDR, kom til anvendelse. Retten uttalte blant annet at det var fullstendig irrelevant hvordan

---

<sup>204</sup> I denne retning Ulfbeck (2008) side 337.

<sup>205</sup> Dom av 8.november 2004 i sak C.03.0510.N TNT Express. Dommen er tilgjengelig i fransk versjon på [www.juridat.be](http://www.juridat.be). Min vurdering bygger på oversettelse i Vestergaard Pedersen (2008) side 944 flg.

transportoppdraget ble utført. Det avgjørende måtte være hva som ble avtalt. Videre ble det uttalt at dersom partene inngår en avtale om vegtransport, er CMR anvendelig uansett hvordan transporten *faktisk* blir utført. Resultatet i avgjørelsen ble dermed at CMR *ikke* fikk anvendelse, fordi man *ikke* hadde inngått en avtale om vegtransport. Dommen ble anket til "Cour de cassation"<sup>206</sup>, men underrettens avgjørelse ble opprettholdt. Implisitt i dette ligger det altså at faktisk utført transport ikke kan inngå i vurderingen av hvilken avtale partene har inngått.<sup>207</sup>

I engelsk rett er imidlertid løsningen annerledes enn i dansk og belgisk rett. I den såkalte Quantum-saken<sup>208</sup> la Court of Appeal til grunn at CMR konvensjonen kom til anvendelse på vegstrekningen av en fly- og vegtransport, på tross av at det ble utstedt flyfraktbrev og det dominerende befordringsavsnitt utvilsomt var flystrekningen. Saken gjaldt transport fra Singapore til Irland. På strekningen Singapore-Paris skulle transporten utføres med fly, og på strekningen Paris-Irland var utgangspunktet at transportøren skulle benytte seg av vegtransport samt ro-ro-skip. Transportøren hadde videre en opsjon i kontrakten som ga transportøren frihet til å anvende det transportmiddel transportøren måtte ønske, under strekningen Paris-Irland. På den sistnevnte strekningen ble det benyttet vegtransport, og godset ble her stjålet av lastebilsjåføren. Vareeier gjorde gjeldende at ansvaret måtte bedømmes på bakgrunn av CMR-konvensjonen, hvoretter artikkel 29 ville holdt transportøren erstatningsansvarlig uten ansvarsbegrensning fordi tapet skyldtes en forsettlig handling. Transportøren på sin side anførte at Warzawa-konvensjonen regulerte ansvaret fra Singapore til Paris, og at ansvaret under strekningen Paris-Irland måtte avgjøres med utgangspunkt i avtalens ansvarsregulering. Her ville ansvaret vært begrenset til 17 SDR uavhengig av om tapet skyldtes en forsettlig handling eller ikke. Retten kom til at det forelå en avtale om vegtransport for

---

<sup>206</sup> Belgias høyeste domstansinstans for sivile og kommersielle saker.

<sup>207</sup> Det må imidlertid presiseres at transportavtalen i denne avgjørelsen ikke inneholdt noen "opsjon".

<sup>208</sup> Quantum Corporation Ltd. And others v. Plane Trucking and other (2002) 2 Lloyd's Rep. 25.

vegstrekningen, slik at CMR ble ansett anvendelig. Avgjørelsen antas å gi uttrykk for gjeldende rett i England.<sup>209</sup>

En måte å tolke denne avgjørelsen på, er at transportavtalen ble ansett for å være en avtale om flytransport, men hvor CMR likevel fikk anvendelse på den strekningen som *faktisk* ble utført som vegtransport når tapet ble lokalisert til vegstrekningen. Men ettersom CMRs anvendelse krever at det foreligger en avtale om vegtransport, må den etterfølgende faktiske utførelsen ha fått betydning for hvilken avtale man opprinnelig hadde inngått.

En annen måte å tolke avgjørelsen på er at man kunne ansett avtalen som en avtale om delvis fly- og vegtransport, hvoretter de ulike unimodale regimer skulle få anvendelse på henholdsvis fly- og vegstrekningen. Så kan det reises spørsmål ved hvordan retten hadde bedømt saken dersom skaden ikke hadde blitt lokalisert. En ikke helt fjerntliggende mulighet kunne vært at retten hadde anvendt de regler som gjaldt for flytransporten, på bakgrunn av at transportøren hadde utstedt flyfraktbrev og flytransporten var det dominerende befordringsavsnitt.

På bakgrunn av ovennevnte gjennomgang kan det hevdes at dansk rett synes å trekke i retning av at utført vegtransport i henhold til opsjon ikke medfører at "avtalekriteriet" i den danske CMR-loven er oppfylt. Engelsk rett synes på bakgrunn av quantum-saken å trekke i motsatt retning.

Spørsmålet blir så hvilken betydning forståelsen av CMR i fremmed rett skal få for fortolkningen av den norske vegfraktloven. I realiteten er dette et spørsmål som ikke er løst i norsk rett, og som er løst på to (eller flere) forskjellige måter i fremmed rett. For norsk retts vedkommende blir det i bunn og grunn tale om å velge et standpunkt fremfor et annet. Innenfor sjø-, luft-, og landtransport har den norske lovgiver i atskilling utstrekning samarbeidet med våre nordiske naboer, herunder Danmark. Forut for utarbeidelsen av den norske vegfraktloven ble det holdt flere fellesnordiske forhandlinger, noe som til slutt resulterte i praktisk talt

---

<sup>209</sup> Jf. Vestergaard Pedersen (2008) side 953. Dommen er kritisert av sistnevnte forfatter på samme side, samt i Heidbrink (2005) side 51. flg.

likelydende lovutkast i de nordiske land.<sup>210</sup> Hensynet til realisering av formålet med den fellesnordiske lovgivning taler i retning av at dansk rettspraksis bør veie tungt ved avgjørelsen av et retts spørsmål. Særlig må dette gjelde når det ikke foreligger norsk praksis på området, og det for øvrig ikke gjør seg gjeldende særlige mothensyn.

En mulig løsning kunne vært å si at som et utgangspunkt, må utstedt transportdokument og dominerende befordringsavsnitt avgjøre hvilken transportavtale partene har inngått, og således hvilket ansvarsregime som får anvendelse på transporten. Hvis det er utstedt konnossement og sjøstrekingen er det lengste befordringsavsnitt vil man etter en slik betraktning måtte legge sjøloven til grunn. Dersom transporten faktisk utføres som en vegtransport, i henhold til en opsjon, kan det som nevnt tidligere hevdes å foreligge en *avtale* om vegtransport for vegstrekingen. Sistnevnte kunne da vært et argument for at man anvender vegfraktloven. Dersom skaden ikke kan lokaliseres, vil man imidlertid få to anvendelige regelsett. Her kunne man da falt tilbake på utgangspunktet om at utstedt transportdokument og det dominerende befordringsavsnitt må avgjøre hvilket regelsett som skal anvendes. På den annen side må det erkjennes at når den danske CMR-loven er forstått slik at etterfølgende utført transport ikke får betydning for hvilken avtale partene har inngått, taler dette for at den norske vegfraktloven bør forstås på tilsvarende måte, i alle fall inntil norske domstoler har lagt til grunn det motsatte. Dermed må det foreløpig konkluderes med at faktisk utført transport i henhold til opsjon, ikke vil få betydning for hvilken transportavtale partene har inngått. For assurandørens del medfører dette at det er sjøloven som får anvendelse på transporten. Konsekvensen av dette blir at ansvarsgrunnlaget er culpa med omvendt bevisbyrde, og ikke objektivt ansvar med visse unntak, samt at erstatningsutmålingen blir lavere, jf. gjennomgangen i kapittel 4.

På bakgrunn av at dette spørsmålet, så vidt jeg kan se, ikke er avklart i norsk rett, skal vi foreta en konsekvensanalyse av hvordan assurandørens stilling blir dersom faktisk utført transport kan medføre at det foreligger en *avtale* i vegfraktlovens § 1. Det neste spørsmålet som

<sup>210</sup> Innstilling II side 7.

oppstår, blir da hvilke multimodale transporter vegfraktloven får anvendelse på.

### 6.2.3.3 Hvilke multimodale transporter får vegfraktloven anvendelse på?

Spørsmålet som skal drøftes i det følgende er hvilke multimodale transporter vegfraktloven får anvendelse på. Med dette menes hvorvidt det har betydning for vegfraktlovens anvendelse om transporten utføres f. eks. lo-lo eller ro-ro.<sup>211</sup> Vi skal først se på de tilfeller transporten utføres ro-ro, og deretter gå over til de tilfeller hvor transporten utføres lo-lo.

Vegfraktloven regulerer i henhold til lovens § 4 visse former for multimodal transport. I henhold til ordlyden i § 4 får loven i de tilfellene kjøretøy pålastet gods befordres med blant annet skip "... likevel anvendelse på befordringen i dens helhet ...". Dersom transporten utføres ro-ro får altså vegfraktloven anvendelse på både veg- og sjøstrekningen, og det blir derfor uinteressant hvorvidt skaden kan lokaliseres eller ikke. Forutsetningen er likevel i følge forarbeidene at transporten som helhet fremtrer som en godsbefordring på veg.<sup>212</sup> Vegfraktloven § 4 annet ledd inneholder imidlertid et unntak fra utgangspunktet om at vegfraktloven også regulerer sjøstrekningen. For at unntaket skal komme til anvendelse, må fire kumulative vilkår være oppfylt. For det første må tap, skade eller forsinkelse ha oppstått under befordringen med det annet transportmiddel (altså skipet). For det annet må tapet eller skaden ikke skyldes vegfraktføreren. For det tredje er det et vilkår at den aktuelle skade *bare* kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel (altså skipet). Og endelig kreves det at ansvarsregimet for det annet befordringsmiddel er preseptorisk. Det faller utenfor denne fremstillingen å behandle vilkårene inngående, men poenget er at dersom disse vilkår er oppfylt, vil assurandørens ansvar likevel reguleres av sjøloven. Begrunnelsen bak bestemmelsen er hensynet til kontraherende transportørs regressrett.<sup>213</sup>

---

<sup>211</sup> Se punkt 1.3.2 om forskjellen på lo-lo og ro-ro.

<sup>212</sup> Innstilling II side 13.

<sup>213</sup> Rafen (2008) note 11.

Vegfraktføreren svarer i utgangspunktet for sine medhjelperes feil etter vegfraktlovens regler. Når vegfraktføreren skal videreføre ansvaret til den ansvarlige, og vi forutsetter at dette er sjøtransportøren, vil regressansvaret reguleres av kontrakten mellom kontraherende og utførende transportør som det sjørettslige ansvarsregime får anvendelse på. Dermed vil kontraherende transportør – dersom vegfraktloven regulerer ansvaret – komme i et strengere ansvar enn det ansvar som kan videreføres til den ansvarlige undertransportøren.

Dersom et rederi eier både kjøretøyet og skipet, slik at kontraherende transportør og undertransportør er én juridisk person, vil ansvaret ligge nettopp hos én person. Dermed får ikke regresskravet noen praktisk betydning, og det kan derfor reises spørsmål ved om unntaket i § 4 annet ledd bør anvendes. Normalt vil trolig de ulike virksomheter være utskilt i ulike selskaper, men dersom de ikke er utskilt, vil ikke nødvendigvis hensynet bak bestemmelsens annet ledd slå til. Spørsmålet blir da om bestemmelsen i slike tilfeller bør anvendes etter sin ordlyd. For vareeiers del er utgangspunktet at denne har inngått en avtale om vegtransport, hvor vegfraktloven får anvendelse på sjøstrekningen i henhold til vegfraktlovens § 4. Unntaket, at vareeiers eventuelle erstatningskrav skal bedømmes etter f.eks. sjøloven, har sin begrunnelse i hensynet til vegfraktføreren regressive rett. Når hensynet bak bestemmelsen ikke slår til, taler dette for å tolke § 4 annet ledd innskrenkende, slik at man faller tilbake på utgangspunktet om at vegfraktlovens regler regulerer ansvaret. På den annen side kan det hevdes at når transporten skifter transportform, fra veg til sjø, burde også de regler som i utgangspunktet gjelder preseptorisk for sjøstrekningen komme til anvendelse.

Spørsmålet har så vidt jeg kan se ikke vært oppe i rettspraksis, og forarbeidene berører heller ikke spørsmålet. Ordlyden er i utgangspunktet klar, men dersom hensynet bak bestemmelsen ikke slår til, taler dette for at bestemmelsen bør tolkes innskrenkende. I så fall faller man tilbake på utgangspunkt om at vegfraktloven regulerer både veg- og sjøstrekningen ved ro-ro transport. For assurandørens del innebærer dette et skjerpet ansvar, sammenlignet med sjølovens ansvarsregulering.<sup>214</sup>

<sup>214</sup> Se kapittel 4.

Det neste spørsmålet som skal drøftes er i hvilken utstrekning vegfraktloven får anvendelse på en transport hvor godset leses av kjøretøyet og deretter befordres med skipet (lo-lo). Ordlyden i vegfraktloven § 4 som angir at, "... uten at godset leses av kjøretøyet ... får denne lov likevel anvendelse...", trekker i retning av at loven forutsetningsvis *ikke* får anvendelse på *sjøstrekningen*, dersom godset leses av kjøretøyet før det befordres med skipet. På bakgrunn av ordlyden må det dermed kunne legges til grunn at vegfraktloven ikke får tvingende anvendelse på sjøstrekningen av en lo-lo transport.

Hvorvidt loven får anvendelse på *vegstrekningen* av en lo-lo transport er det vanskelig å si noe konkret om på bakgrunn av ordlyden. På den ene siden kan det nok hevdes at siden bestemmelsen er den eneste som regulerer multimodal transport, faller annen multimodal transport i sin helhet utenfor loven. Bestemmelsen i vegfraktloven § 4 utgjør da unntaket som uttømmende regulerer de multimodale tilfeller loven får anvendelse på. På den annen side kan det anføres at loven i henhold til § 1 får anvendelse på avtale om vegtransport. Ordlyden oppstiller intet krav om at transporten utelukkende må skje på veg, hvilket kan trekke i retning av at loven som et utgangspunkt får anvendelse på *vegstrekningen* av en multimodal transport. Videre tilsier § 4 at loven, hvor transporten utføres ro-ro, "... likevel [får] anvendelse på befordringen i dens helhet." Dette kan tale for av at loven forutsetningsvis regulerer *vegstrekningen*, men normalt ikke får anvendelse på *sjøstrekningen*. Hvor transporten utføres ro-ro fraviker man lovens utgangspunkt og loven gis *likevel* anvendelse på hele transporten.

Forarbeidene til vegfraktloven gir ingen veiledning i spørsmålet om loven kan få anvendelse på *vegstrekningen* av en multimodal transport som faller utenfor lovens § 4. I juridisk teori hevder Bull at loven ikke kan gis anvendelse på multimodale transportert som faller utenfor lovens § 4, fordi det normalt ikke lar seg etablere en *avtale* om vegtransport.<sup>215</sup> Bull synes her å innta det standpunkt at *faktisk utført* transport ikke kan inngå i vurderingen av om det foreligger en *avtale* i lovens § 1. Hvorvidt faktisk utført transport kan inngå i vurderingen av om "avta-

---

<sup>215</sup> Bull (2000) side 123.



lekkriteriet” er oppfylt, er etter min oppfatning imidlertid ikke avklart i norsk rett, selv om dansk rett kan tale i Bulls favør, jf. drøftelsen i det foregående punkt. Wilhelmssen hevder at en kombinert veg- og sjøtransport hvor godset leses av kjøretøyet (lo-lo) faller utenfor vegfraktloven. Hvorvidt det her menes at vegfraktloven i disse tilfeller ikke får anvendelse på sjøstrekningen, eller om loven overhodet ikke er anvendelig fremstår imidlertid som uklart.<sup>216</sup>

På samme måte som i det foregående punkt, skal vi også her se nærmere på hvordan spørsmålet har blitt løst i utenlandsk teori og praksis.

I Loewes kommentarutgave til CMR konvensjonen uttales det at dersom transporten innebærer bruk av flere transportmidler, får CMR foruten de tilfeller som reguleres av artikkel 2<sup>217</sup>, anvendelse på transporten inntil godset forflyttes til et annet transportmiddel.<sup>218</sup> Videre uttales det at dersom godset igjen lastes på kjøretøyet, får CMR anvendelse dersom vegstrekningen er internasjonal. Det forutsettes altså at CMR får anvendelse på de tilfeller som faller *utenfor* artikkel 2, nemlig vegstrekningen av en lo-lo transport.

Hva gjelder den nevnte Quantum-saken, skulle transporten her utføres ro-ro, og falt således innenfor CMR artikkel 2. Saken er dermed ikke relevant for spørsmålet om vegstrekningen av en lo-lo transport kan reguleres av vegfraktloven.

I en avgjørelse avsagt i en førsteinstansdomstol i Nederland ble CMR gitt anvendelse på vegstrekningen av en transport som falt utenfor artikkel 2.<sup>219</sup> I denne saken ble lammekjøtt transportert under en multimodal transportavtale fra Lorneville (New Zealand) til Rotterdam (Nederland) med skip, og videre fra Rotterdam til Antwerpen (Belgia)

---

<sup>216</sup> Wilhelmssen (2006) side 43-44. Hun hevder at transporten må ses som to separate avtaler om henholdsvis veg- og sjøtransport, at transporten faller utenfor de unimodale regelsett eller at alminnelige transportrettslige regler får anvendelse.

<sup>217</sup> CMR artikkel 2 tilsvarer vegfraktloven § 4.

<sup>218</sup> Loewe (1975) side 8 punkt 26.

<sup>219</sup> Rb Rotterdam 24. januar 1992, S&S 1993, 89. Avgjørelsen er så vidt meg bekjent kun tilgjengelig på nederlandsk. Jeg bygger derfor på et engelsk resymé, inntatt i Hoeks (2010) 1 side 166.

med lastebil. For transporten ble det utstedt et ”CT-dokument” (kombinert transportdokument), som ikke spesifiserte hvilket transportmiddel som skulle benyttes for strekningen Rotterdam-Antwerpen. Kjøttet ble under lastebiltransporten skadet, fordi temperaturen ble for høy, og det oppsto dermed spørsmål om CMRs anvendelighet. Retten kom til at CMR fikk anvendelse dersom saksøkerne kunne bevise at skaden oppsto på vegstrekningen, noe de gjorde i denne saken.

I en annen avgjørelse nylig avsagt i Nederland, ble fisk transportert under en multimodal transportavtale fra Reykjavik (Island) til Rotterdam (Nederland) med skip, og med lastebil fra Rotterdam til Napoli (Italia).<sup>220</sup> Godset ble stjålet på vegstrekningen, og det oppsto naturligvis spørsmål om CMRs anvendelse. I førsteinstans ble CMR gitt anvendelse på vegstrekningen, i samsvar med ovennevnte avgjørelse fra Nederland. I ankeinstansen ble imidlertid ikke CMR ansett anvendelig. Begrunnelsen synes å ha vært at artikkel 2 uttømmende angir de multimodale transporter konvensjonen får anvendelse på. Videre ble det henvist til en nylig avsagt avgjørelse av BGH<sup>221</sup> i Tyskland, som inntok et slikt standpunkt. Dette bringer oss over i hvordan spørsmålet bedømmes i tysk rett.

I Tyskland fortolker man CMR konvensjonen meget snevert. Selv om skaden kan lokaliseres til vegstrekningen gis CMR kun anvendelse på en unimodal vegtransport, med mindre transporten faller inn under artikkel 2.<sup>222</sup> En slik tilnærming ble også lagt til grunn i en avgjørelse avsagt av BGH 17. juli 2008.<sup>223</sup> Saken gjaldt en multimodal transport av kopimaskiner fra Tokyo (Japan) til Rotterdam (Nederland) med skip, og videre fra Rotterdam til Mönchengladbach (Tyskland) med lastebil. Det ble utstedt ”waybill” i Japan for hele transporten, og sjøtransporten var utilsomt det lengste befordringsavsnitt. Under vegtransporten ble godset skadet. Transportdokumentet inneholdt en jurisdiksjonsklausul

---

<sup>220</sup> Hof Den Haag, 22. juni 2010. Avgjørelsen er så vidt jeg kan se kun tilgjengelig på nederlandsk. Min vurdering bygger på gjengivelse i Hoeks (2010) 2 side 16

<sup>221</sup> ”Bundesgerichtshof”, høyeste ankeinstans i Tyskland.

<sup>222</sup> Slik Hoeks (2010) 1 side 214.

<sup>223</sup> Avgjørelsen er kun tilgjengelig på tysk, men er referert til på engelsk i Hoeks (2010) 1 side 173.

som ga en japansk domstol eksklusiv jurisdiksjon. Den eneste måten saken kunne bli bedømt under en tysk domstol, var dermed gjennom CMR artikkel 31 som ikke tillater jurisdiksjonsklausuler. Retten måtte således gi CMR anvendelse på transportavtalen, for å bedømme saken. OLG Düsseldorf<sup>224</sup> bedømte kravet under CMR, blant annet fordi skaden hadde oppstått på vegstrekningen av en internasjonal transport. BGH kom imidlertid i ankesaken frem til at CMR ikke fikk anvendelse på transporten. Begrunnelsen var blant annet at ordlyden i CMR artikkel 1 og artikkel 2 lest i sammenheng tilsa at de eneste multimodale transportere som reguleres av konvensjonen, er de som omfattes av artikkel 2. CMR var dermed ikke anvendelig på vegstrekningen av en lo-lo transport.<sup>225</sup>

Ovennevnte gjennomgang viser at det i tysk og nederlandsk rett synes å bli lagt til grunn at CMR kun får anvendelse på de multimodale tilfeller som omhandles i CMR artikkel 2. Videre ser det ut til at spørsmålet, om hvilke multimodale transportere CMR loven får anvendelse på, ikke er praktisk i dansk rett. Årsaken til dette er at når partene har inngått en avtale om sjøtransport, med opsjon for vegtransport, vil ikke lovens krav om at det må foreligge en *avtale om vegtransport*, være oppfylt. Dermed oppstår heller ikke det etterfølgende spørsmål, for dansk retts vedkommende, om hvilke multimodale transportere CMR får anvendelse på. For norsk retts vedkommende er svaret uavklart, fordi spørsmålet ikke har vært problematisert noe særlig.

Det neste spørsmålet det må tas stilling til er hvorvidt vegfraktloven får anvendelse på transporten når denne utføres lo-lo og skaden *ikke kan lokaliseres*. Svaret på dette må etter min oppfatning bero på om vekfraktloven overhodet får anvendelse på vegstrekningen av en lo-lo transport. Dersom vegfraktloven får anvendelse på vegstrekningen, må den også gis anvendelse på ikke lokalisert skade. I et slikt tilfelle kan det ikke utledes av loven at den ikke skal få anvendelse hvor skaden ikke kan lokaliseres. Får vegfraktloven imidlertid ikke anvendelse på verken

---

<sup>224</sup> Domstolen som avsa dom i førsteinstans.

<sup>225</sup> Det fremkommer ikke av dommen hvilket ansvarsregime som var avtalt i transportdokumentet, herunder om det var avtalt et nettverksprinsipp.

sjø- eller vegstrekningen av en lo-lo transport, er det heller ingen grunn til å gi den avendelse hvor skaden ikke kan lokaliseres.<sup>226</sup>

Assurandørens ansvar på dette punkt er derfor usikkert. Forsikringsvilkårene åpner i alle fall for at assurandøren kan bli ansvarlig dersom det er tegnet tilleggsdekning. Ettersom det på flere punkter vil oppstå motstrid med sjøloven, beror det endelige ansvaret på hvilket regelsett som må vike. Sistnevnte spørsmål er tema under neste punkt.

#### 6.2.3.4 Konflikt med sjøloven, hvilket regelsett gis forrang?

Når transporten utføres ro-ro kan altså både sjøloven og vegfraktloven få anvendelse på transporten, uavhengig av *om*, og eventuelt *hvor*, skaden lokaliseres. Et unntak må her oppstilles dersom transporten faller inn under vegfraktloven § 4 annet ledd, fordi vegfraktloven her vil gi sjøloven anvendelse, slik at konflikt mellom regelsettene unngås. De resterende konflikter kan løses på to måter. En måte å løse konflikten på, er å si at i henhold til kapittel 4 i denne avhandlingen stilles vareeier bedre under vegfraktlovens regler, sammenlignet med sjølovens ansvarsregulering. Dermed er det i prinsippet ikke noe i veien for å ”fravike” sjølovens regler, jf. sjøloven § 254 annet ledd fordi det skjer til gunst for vareeier. En annen måte å løse konflikten på er at man kan anvende prinsippet om at den spesielle regel går foran den generelle regel, *lex specialis*-prinsippet. Vegfraktloven § 4 går dermed som den spesielle regel, foran sjølovens generelle regulering.<sup>227</sup>

Ved lo-lo transport er det som nevnt usikkert hvorvidt vegfraktloven får anvendelse på vegstrekningen, og den får i alle fall ikke anvendelse på sjøstrekningen. Videre ble det under punkt 6.2.3.3 lagt til grunn at forutsetningen for at vegfraktloven skal få anvendelse ved ikke-lokalisert skade, må være at loven gis anvendelse på vegstrekningen ved at ”avtalekriteriet” i vegfraktloven § 1 er oppfylt. Dersom veg-

---

<sup>226</sup> Hvorvidt CMR i det hele tatt er anvendelig ved ikke-lokalisert skade er omdiskutert. Røsæg (2009) side 244 synes å forutsette at CMR er anvendelig, mens motsatt standpunkt inntas av Hoeks (2010) I side 411.

<sup>227</sup> Motsatt i Vestergaard Pedersen (1999) side 129 som mener det ene regelsett ikke kan anses å være mer spesielt enn det annet.

fraktloven gis anvendelse på vegstrekningen, vil den tilsidesette sjøloven fordi sjøloven her er gitt anvendelse på et avtalerettslig grunnlag, og ikke som følge av tvingende lov. Dersom den ikke gis anvendelse vil sjøloven regulere ansvaret. Hvis skaden kan lokaliseres til sjøstrekningen, vil sjøloven gis anvendelse og her er det ingen konflikt. Endelig vil det foreligge motstrid dersom vegfraktloven gis anvendelse ved ikke-lokalisert skade. Her har man i prinsippet to anvendelige regelsett, og ingen av lovene gir anvisning på hvordan konflikten skal løses. I praksis vil en domstol måtte velge det ene regelsett fremfor det annet,<sup>228</sup> men man vil nok sjelden oppleve at en domstol eksplisitt oppstiller to kolliderende regelsett. Antakelig vil domstolen tolke det ene ansvarsregimets anvendelsesområde innskrenkende slik at det andre ansvarsregimet gis forrang. For assurandørens del vil det derfor være uklart hvilket regelsett man kan holdes ansvarlig under.

## **6.2.4 Får Rotterdam-reglene anvendelse på transportavtalen?**

### **6.2.4.1 Anvendelsesområdet**

Spørsmålet i det følgende er i hvilken utstrekning Rotterdam-reglene får anvendelse på en avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport.

I henhold til ordlyden i artikkel 5 får konvensjonen anvendelse på "... contracts of carriage ...". Dette begrepet er nærmere definert i artikkel 1 nr. 1 hvor det blant annet angis at transportavtalen skal gjelde *avtale om sjøtransport*, men hvor avtalen også kan omfatte transport med *andre transportmidler*. Dette medfører at Rotterdam-reglene for den situasjonen vi nå drøfter skulle få anvendelse på både sjø- og vegstrekningen av transportavtalen, og at det i utgangspunktet ikke er av betydning for ansvarsreguleringen hvorvidt skaden kan lokaliseres eller om transporten utføres ro-ro eller lo-lo. Ettersom det er klart at partene har inngått en avtale om sjøtransport, er det ikke nødvendig å

---

<sup>228</sup> Jf. rekedommen i punkt 6.2.3.2.

problematisere hva som kreves for at det foreligger en avtale om sjøtransport, i henhold til artikkel 1 nr. 1.

#### **6.2.4.2 Konflikten mellom vegfraktloven og Rotterdam-reglene**

Det følger av det foregående punkt at Rotterdam-reglene får anvendelse på både sjø- og vegstrekningen uavhengig av om skaden kan lokaliseres og hvorvidt transporten utføres lo-lo eller ro-ro. Hva gjelder vegfraktloven følger det av punktene 6.2.3.1-6.2.3.3 at denne gis anvendelse på hele transporten når denne utføres ro-ro, med mindre unntaket i vegfraktloven § 4 annet ledd slår inn. Videre følger det av punkt 6.2.3.3 at vegfraktloven *ikke* får anvendelse på sjøstrekningen av en lo-lo transport og at det er noe uklart hvorvidt vegfraktloven får anvendelse når skaden lokaliseres til vegstrekningen eller forblir ulokalisert. Dermed oppstår det konflikt mellom Rotterdam-reglene og vegfraktloven på både veg- og sjøstrekningen av en ro-ro transport, og eventuelt hvor skaden lokaliseres til vegstrekningen eller forblir ulokalisert under en lo-lo transport. Spørsmålet i det videre er hvordan disse konfliktene skal løses og i det følgende behandles først de tilfeller hvor skaden lokaliseres til vegstrekningen. Deretter behandles konflikten som oppstår når skaden lokaliseres vegstrekningen, og endelig konflikten ved ikke-lokalisert skade.

Vegfraktloven har ingen regler som løser konflikter med andre regelsett. Rotterdam-reglene har imidlertid regler som tar sikte på å løse motstrid med andre ansvarsregimer, blant annet artikkel 26. Bestemmelsen lyder slik:

“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."

Ordlyden i artikkel 26 første ledd gir andre internasjonale instrumenter forrang ved konflikt dersom skaden utelukkende har oppstått før lasting eller etter lossing, under forutsetning av at det internasjonale instrumentet (a) ville fått anvendelse på, i dette tilfellet, vegstrekningen, (b) regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister og (c) er *ufravikelig*, fullt ut eller til fordel for sender. Dersom overnevnte vilkår er oppfylt vil altså det annet regelsett regulere ansvar, ansvarsbegrensning og søksmålsfrister, mens Rotterdam-reglene vil regulere alle andre spørsmål.<sup>229</sup>

Spørsmålet blir da om artikkel 26 løser konflikten med vegfraktloven. Selv om vegfraktloven bygger på, og gjennomfører CMR i norsk rett, kan vegfraktloven neppe anses å være et internasjonalt instrument. Dette må i alle fall gjelde for innenriks transport, og artikkel 26 løser derfor ikke konflikten når vegtransporten er nasjonal. Dersom vi forutsetter en vegtransport fra Karlstad (Sverige) til Oslo, skulle vegfraktloven i henhold til § 1 også regulere denne transporten, men vegfraktloven er fortsatt ikke et internasjonalt instrument. På den annen side er sistnevnte transport en internasjonal landevegtransport mellom to stater som har undertegnet CMR-konvensjonen, og konvensjonen skulle dermed komme tvingende til anvendelse. Videre er skaden i dette tilfellet lokalisert til vegstrekningen, CMR er *ufravikelig*<sup>230</sup> og regulerer ansvar, ansvarsbegrensning og søksmålsfrister. Dette skulle da medføre

---

<sup>229</sup> A/CN.9/WG.III/WP.21 punkt 52. Se også The Rotterdam Rules 2008 (2010) side 149.

<sup>230</sup> Vegfraktloven § 5 og CMR artikkel 41.

at Rotterdam-reglene hvor vegfraktloven regulerer en internasjonal vegtransport gir CMR forrang, hva gjelder ansvar, ansvarsbegrensning og søksmålsfrister.

Når landevegtransporten er *nasjonal* vil ikke artikkel 26 løse konflikten og det vil fortsatt være motstrid mellom vegfraktloven og Rotterdam-reglene ved ro-ro transport. Ved lo-lo transport beror motstriden på om vegfraktloven gis anvendelse. Løsningen vil i begge tilfeller være at norsk domstol – ved konflikt – må tilsidesette eller fortolke vegfraktloven innskrenkende, for at Norge skal overholde sine konvensjonsforpliktelser under Rotterdam-reglene. På den annen side vil Rotterdam-reglens artikkel 26 gi CMR forrang for de tilfeller vegtransporten er *internasjonal*, såfremt CMR får anvendelse. I motsatt fall vil Rotterdam-reglene regulere ansvaret.

Et annet spørsmål det må tas stilling til er hvorvidt ansvaret er dekket under forsikringsvilkårene når medlemmet har tatt ut tilleggsdekning. Forsikringsvilkårene reiser her noen tolknings spørsmål. I henhold til ordlyden i tilleggsdekningen synes forsikringsdekning å være betinget av at ansvar oppstår i *annen transportørs varetakt* og at medlemmet har sikret sin *regressrett mot andre* involvert i transportavtalen.<sup>231</sup> Dette er forholdsvis uproblematisk dersom medlemmet har inngått en avtale med en undertransportør, fordi undertransportøren vil være en annen transportør og man kan normalt sikre regressretten overfor denne. Med mindre undertransportøren er insolvent eller av andre grunner ikke er søkegod, vil assurandørens ansvar dermed kunne videreføres til vegfraktføreren gjennom et regresssøksmål. Dersom et rederi disponerer egne lastebiler, kan skipsvirksomheten og lastebilvirksomheten være organisert som to ulike selskap, eller inngå i samme selskap. Dersom både skips- og lastebilvirksomhet drives gjennom ett selskap, vil det kunne hevdes at det kun er tale om én transportør – rederiet. Og dessuten vil det ikke være tale om sikring av noen regressrett mot en undertransportør, når rederiet utfører begge transportene. Dermed oppstår spørsmålet om medlemmet i en slik situasjon står uten dekning fordi vilkårene i tilleggsdekningen ikke er

---

<sup>231</sup> Se ordlyden i tilleggs klausulen i punkt 3.3.4.



oppfylt. Antakelig må man legge til grunn at når det skiftes transportmåte, fra sjø til veg eller motsatt, kommer en ”ny” transportør i vilkårenes forstand inn i bildet. Hva gjelder regressretten, kan det neppe oppstilles krav om å sikre regressretten når det ikke er praktisk med regress. I motsatt fall foreligger det her et ”hull” i forsikringsdekningen.

Som nevnt ovenfor gir Rotterdam-reglens artikkel 26 det annet regelsett forrang kun hva gjelder ansvar, ansvarsbegrensning og søksmålsfrister. Alle andre forhold skal dermed reguleres av Rotterdam-reglene. Begrepet ”ansvar” må rent språklig omfatte blant annet ansvarsgrunnlag, ansvarsperiode samt hvilke handlinger/funksjoner man er ansvarlig for. For denne avhandlingens del vil dermed de tema som behandles i kapittel 4, i sin helhet reguleres av Rotterdam-reglene, forutsatt at artikkel 26 anses anvendelig.

Det neste spørsmålet blir hvordan konflikten skal løses når skaden lokaliseres til *sjøstrekningen*. Ved lo-lo transport gis som sagt ikke vegfraktloven anvendelse, og man får derfor ingen konflikt som må løses. Ved ro-ro transport er det imidlertid konflikt. Her vil ikke Rotterdam-reglens artikkel 26 være anvendelig, fordi skaden ikke kan lokaliseres til vegstrekningen. Derimot inneholder Rotterdam-reglens artikkel 82 en motstridsregel som gir anvendelige konvensjoner forrang når godset transporteres ro-ro på et skip. Bestemmelsen lyder slik:

“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:

... 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 ...”

Rotterdam-reglene viker etter ordlyden i artikkel 82 kun for andre regler, dersom det annet regelsett er en internasjonal konvensjon. Dersom vegtransporten forut for sjøstrekningen er *nasjonal*, vil veg-

fraktloven regulere ansvaret og det annet regelsett (vegfraktloven) vil da ikke være internasjonalt. Konsekvensen blir da at artikkel 82 ikke løser motstriden og at en norsk domstol – forutsatt at Norge gjennomfører konvensjonen i norsk rett – må sette til side eller fortolke vegfraktloven innskrenkende for å overholde Norges forpliktelser under Rotterdam-reglene. Dersom den forutgående vegtransporten er *internasjonal*, f.eks. fra Sverige til Norge som nevnt i eksempelet ovenfor, gir imidlertid Rotterdam-reglene CMR forrang med den konsekvens at konflikten er løst.

Når skaden oppstår på sjøstrekningen oppstår det noen tolkningsproblemer under tilleggsdekningen. Ovenfor drøftet vi hvorvidt medlemmet står utenfor forsikringsdekning på *vegstrekningen* dersom både lastebil- og skipsvirksomhet drives gjennom samme selskap, fordi det kan hevdes å foreligge én transportør. Der ble det lagt til grunn at vilkåret, om at ansvaret må ha oppstått i annen transportørs varetekt, ikke kan ekskludere forsikringsdekning. Her blir spørsmålet om det kan tenkes at medlemmet står uten forsikringsdekning for *sjøstrekningen* av en ro-ro transport, fordi ansvaret ikke har oppstått mens godset var i annen transportørs varetekt.

Dersom lastebilen kobler av tilhengeren i havnen, slik at tilhengeren kjøres på skipet med tugmaster,<sup>232</sup> må det være klart at godset er i sjøtransportørens varetekt, og dermed *ikke i annen transportørs varetekt*. Her har vegtransportøren overgitt godset til sjøtransportøren, og har ingen umiddelbar rådighet over godset. Og på den annen side, dersom en lastebil påkoblet henger befordres med skipet, kunne man hevde at godset er i begge transportørers varetekt. I henhold til forsikringsvilkårene er det tilstrekkelig at godset er i annen transportørs varetekt, her vegtransportøren. Hvorvidt godset i tillegg kan hevdes å være i sjøtransportørens varetekt må være av underordnet betydning. På bakgrunn av en slik tilnærming skulle tilleggsdekningen ikke være tilgjengelig ved ro-ro transport hvor tilhenger kjøres om bord i skipet, fordi godset *ikke er i annen transportørs varetekt*. Spørsmålet blir da hvilke regler som gjelder hvor kun tilhengeren befordres ro-ro med skipet.

---

<sup>232</sup> Traktor som kjører lastebilhenger fra havn og om bord i skipet.

Dersom man faller tilbake på ordinærdekningen er det noe usikkert hvorvidt ansvaret dekkes. Regel 5.2.8 angir som nevnt under punkt 3.3.3 at ansvar oppstått under en transportavtale som forutsetter eller tillater transport med annet transportmiddel faller utenfor forsikringsdekningen. I dette tilfellet vil transportavtalen – en avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport – *tillate*, men ikke *forutsette* transport med annet transportmiddel. Hvorvidt ansvaret vil dekkes under ordinærdekningen er derfor uklart.

Reelle hensyn taler imidlertid for at overnevnte tolkning av tilleggsdekningen ikke kan legges til grunn. Løsningen må etter min oppfatning være at assurandøren kan holdes ansvarlig under CMR, for skade oppstått på sjøtrekkingen under ro-ro transport, på tross av at ordlyden kan tale for en annen løsning. I motsatt fall står man overfor et vesentlig dekningshull.

Som nevnt ovenfor oppstilles det et vilkår for forsikringsdekning under tilleggsdekningen at regressretten mot andre involvert i transporten er ivaretatt. Dersom en undertransportør utfører landevogs-transporten, må medlemmet altså ikke frasi seg retten til regress. Dersom rederiet benytter egne lastebiler gjelder det samme dersom skips- og lastebilvirksomheten er organisert i ulike selskaper. Dersom både skips- og lastebilvirksomheten skulle drives fra ett selskap, eksisterer det ingen regressrett idet samme transportør utfører begge transportene. I sistnevnte tilfelle må vilkårene antakelig forstås som at regressretten skal ivaretas *dersom slik regressrett eksisterer*.

Det siste spørsmålet som skal drøftes er hvordan konflikten mellom vegfraktloven og Rotterdam-reglene løses dersom skaden *ikke kan lokaliseres* til en gitt transportstrekning. I disse tilfeller vil verken artikkel 26 eller artikkel 82 være anvendelig. Dette medfører at dersom vegtransporten er nasjonal, må vegfraktloven settes til side, og dersom vegtransporten er internasjonal vil man fortsatt ha en konflikt mellom CMR og Rotterdam-reglene. Konsekvensen av dette vil trolig være at en domstol vil fortolke det ene regelsett innskrenkende, og gi det annet regelsett forrang. Hvordan slike tilfeller skal løses vil det dermed bli opp til en domstol å avgjøre. For assurandørens del medfører dette at det er usikkert hvilket ansvarsregime som til slutt blir avgjørende.

### 6.2.5 Sammenfatning

Dersom partene har inngått en avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport vil assurandørens ansvar bero på forsikringsdekningen, hvilken strekning skaden lokaliseres til samt i hvilken utstrekning vegtransporten er nasjonal eller internasjonal.

Lokaliseres skaden til *vegstrekingen* av en ro-ro transport vil assurandørens ansvar i dag reguleres av vegfraktloven. Dersom Rotterdam-reglene blir innført vil CMR regulere vegstrekingen av en ro-ro transport ved internasjonal vegtransport, mens Rotterdam-reglene vil regulere vegstrekingen av en ro-ro transport ved nasjonal vegstreking. I sistnevnte tilfelle vil implementeringen av Rotterdam-reglene føre til et lavere ansvar for assurandøren. Lokaliseres skaden til vegstrekingen av en lo-lo transport, blir i utgangspunktet løsningen den samme, såfremt vegfraktloven/CMR overhodet får anvendelse på vegstrekingen. I motsatt fall vil sjøloven/Rotterdam-reglene få anvendelse.

Dersom skaden lokaliseres til *sjøstrekingen*, vil man under gjeldende rett få ansvaret regulert av vegfraktloven ved ro-ro transport, og sjøloven ved lo-lo transport. Ved implementering av Rotterdam-reglene, vil assurandørens ansvar ved ro-ro transport og internasjonal vegtransport reguleres av CMR, og ved nasjonal vegtransport reguleres av Rotterdam-reglene. Ved lo-lo transport vil Rotterdam-reglene regulere ansvaret uavhengig av hvorvidt vegtransporten er nasjonal eller internasjonal.

For de tilfeller skaden *ikke kan lokaliseres* har man en motstrid som ikke løses i noen av ansvarsregimene. Under gjeldende rett vil en domstol måtte velge sjøloven eller vegfraktloven. Ved en implementering av Rotterdam-reglene vil vegfraktloven måtte vike for Rotterdam-reglene ved *nasjonal* vegtransport. Ved *internasjonal* vegtransport, må domstolen også her velge vegfraktloven eller Rotterdam-reglene.

## **6.3 Avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport**

### **6.3.1 Innledning**

I punkt 6.2 var problemstillingen hvilke regelsett som fikk anvendelse på en *avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport*. Under dette punkt ser vi nærmere på hvilke regelsett som får anvendelse på en *avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport*. Med dette menes at transportøren har forpliktet seg til å transportere godset med kjøretøy på veg, men står fritt til å benytte seg av skip for deler av transporten. Det forutsettes her at transportøren bestemmer seg for, i etterkant av at transportavtalen er inngått med vareeier, å benytte opsjonen slik at transporten utføres delvis med kjøretøy og delvis med skip. Forutsetningen for den videre drøftelse er at transportøren har utstedt et CMR fraktbrev, fordi dette er det mest naturlige når det er tale om en vegtransportavtale.

Utgangspunktet i det følgende er at dersom det er tatt ut ordinærdekning vil assurandøren ikke kunne holdes ansvarlig fordi forsikringsvilkårenes regel 5.2.8 unntar ansvar oppstått under transportavtale som forutsetter transport med annet transportmiddel enn det inntegnede skip. Har medlemmet tatt ut tilleggsdekning, åpner imidlertid forsikringsvilkårene for at assurandøren kan holdes ansvarlig, med mindre annet fremkommer eksplisitt i det følgende.

Strukturen i det følgende vil være den samme som under punkt 6.2, slik at vi først behandler sjøloven, deretter vegfraktloven og endelig Rotterdam-reglens anvendelse på transporten. Videre behandler vi på samme måte som i 6.2 de eventuelle konflikter slik at ”dagens” konflikter behandles under punktet om vegfraktloven, og ”morgendagens” konflikter blir behandlet under gjennomgangen av Rotterdam-reglene.

### **6.3.2 Får sjøloven anvendelse på transportavtalen?**

Sjøloven får i henhold til lovens § 252 første ledd anvendelse på en *avtale om sjøtransport*. I dette tilfellet er det imidlertid inngått en *avtale om*

vegtransport med opsjon for sjøtransport, noe som skulle trekke i retning av at sjøloven ikke får anvendelse på transportavtalen. Dersom transportøren ikke benytter seg av opsjonen, slik at transporten gjennomføres som en ren vegtransport, er det ingen grunn til å la sjøloven få anvendelse på transportavtalen. Spørsmålet i det følgende er imidlertid hvorvidt sjøloven vil få anvendelse på transporten, når transportøren utnytter opsjonen slik at deler av transporten faktisk utføres som sjøtransport. Her kunne man hevde at en slik opsjon kan ses som en avtalt rett til bruk av skip under deler av transporten. Dersom transportøren velger å benytte seg av en slik opsjon, må det kunne hevdes at *faktisk utført transport* i henhold til opsjon må medføre at lovens krav i § 252 første ledd, om at det foreligger en ”avtale”, er oppfylt.<sup>233</sup> Dersom en slik innfallsvinkel legges til grunn vil sjøloven kunne få anvendelse på sjøstrekningen. Hvis skaden kan lokaliseres til vegstrekningen vil ikke sjøloven få tvingende anvendelse fordi sjølovens tvingende anvendelse kun omfatter sjøstrekningen.<sup>234</sup>

Sjøloven inneholder ingen eksplisitt regulering av når det kan sies å foreligge en avtale om sjøtransport. Rettspraksis synes ikke å ha tatt stilling til spørsmålet, og heller ikke forarbeidene har etter det jeg har sett berørt spørsmålet.

Hensynet til sammenheng i transportlovgivningen kan tale både for og mot at sjøloven skal gis anvendelse på en avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport. Et hensyn som taler *for* å gi sjøloven tvingende anvendelse på sjøstrekningen er at vegfraktloven kun i de tilfeller som faller innenfor vegfraktloven § 4, vil regulere sjøstrekningen.<sup>235</sup> Dersom sjøloven ikke får anvendelse på sjøstrekningen på de tilfeller som ikke reguleres av vegfraktloven, vil sjøstrekningen falle utenfor

---

<sup>233</sup> Spørsmålet om opsjoners betydning er også reist i Ulfbeck (2008) side 334, men forfatteren konkluderer ved at for dansk retts vedkommende kan ikke dette tillegges betydning, jf. U2008.1638H.

<sup>234</sup> Sjøloven § 274 (1) jf. § 254 (1).

<sup>235</sup> Jf. 6.2.3.2 og 6.2.3.3, forutsatt at befordringen som helhet fremstår som en godsbeholdning på veg.

tvingende lovgivning.<sup>236</sup> Dette har trolig ikke vært hensikten til lovgiver, fordi loven er gitt for å regulere nettopp de tilfeller når transporten utføres som sjøtransport. Hvis sjøstrekningen her ikke er regulert av tvingende lovgivning kan det reises spørsmål ved hvilket ansvar assurandøren kan holdes ansvarlig for. Som nevnt under punkt 3.3.4, åpner imidlertid forsikringsvilkårene for at assurandøren kan holdes ansvarlig for ansvar utover det som følger av tvingende regler. I praksis vil imidlertid assurandøren ofte kreve en vurdering av transportavtalen før forsikringsdekning innvilges, og i denne sammenheng vil man kunne kreve at transportøren kontraherer under et gitt ansvarsregime.

*Mot at sjøloven skal gis anvendelse kan det anføres at dersom sjøloven først gis anvendelse på sjøstrekningen, vil det oppstå problemer for de tilfeller transporten utføres lo-lo og skaden ikke kan lokaliseres. Hvis vegfraktloven også får anvendelse ved ikke-lokalisert skade og lo-lo transport, noe som er uklart, jf. drøftelsen under punkt 6.2.3.3, vil i prinsippet både vegfraktloven og sjøloven være anvendelig. Hensynet til å unngå motstrid mellom de ulike ansvarsregimer taler derfor for at sjøloven ikke bør få anvendelse på sjøstrekningen av en lo-lo transport.*

Hvorvidt sjøloven får anvendelse på *sjøstrekningen* av en avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport, når transportøren utfører transporten delvis med skip, er dermed et uavklart spørsmål. Dette må også gjelde en lo-lo transport hvor skaden *ikke kan lokaliseres*. Dersom sjøloven skal kunne gis anvendelse, forutsetter dette i alle fall at vilkåret i sjøloven § 252 om at det må foreligge en *avtale om sjøtransport*, blir oppfylt ved at transportøren faktisk utfører deler av transporten som en sjøtransport.

### **6.3.3 Får vegfraktloven anvendelse på transportavtalen?**

I foregående punkt ble det lagt til grunn at det er uklart hvorvidt sjøloven får anvendelse på sjøstrekningen av en lo-lo transport, når det er

---

<sup>236</sup> I praksis vil man nok i slike tilfeller falle tilbake på at transportøren eventuelt har påtatt seg ansvar under vegfraktloven for hele transporten, på avtalerettslig grunnlag.

inngått en avtale om sjøtransport med opsjon for vegtransport. I det følgende er problemstillingen å kartlegge i hvilken utstrekning vegfraktloven får anvendelse på den samme transporten, og dersom sjøloven og vegfraktloven overlapper hverandre, hvordan en slik konflikt løses i dag.

Vegfraktloven får i henhold til lovens § 1 anvendelse på en avtale om godsbefordring på veg. Under denne drøftelsen er forutsetningen at partene har inngått en avtale om vegtransport, med opsjon for sjøtransport, og at det er utstedt CMR fraktbrev. Når partene selv forutsetter at det er inngått avtale om vegtransport, anses "avtalekriteriet" i vegfraktloven § 1 oppfylt, og det blir derfor ikke nødvendig å drøfte nærmere hva som ligger i dette begrepet.<sup>237</sup> Spørsmålet blir da hvilke *typer* multimodale transporter vegfraktloven får anvendelse på når det er klart at partene har inngått en avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport. Dette spørsmålet ble drøftet under punkt 6.2.3.3 for det tilfellet det var inngått avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport. Spørsmålet må imidlertid løses på samme måte her, og det vises derfor til denne drøftelsen. For oversiktens skyld minnes det om at vegfraktloven ved ro-ro transport får anvendelse på veg- og sjøstrekningen, uavhengig av hvorvidt skaden lokaliseres eller forblir ulokalisert. Ved lo-lo transport får vegfraktloven ikke anvendelse på sjøstrekningen, og det er uklart hvorvidt loven gis anvendelse når skaden lokaliseres til vegstrekningen eller forblir ulokalisert. Forutsetningen for at loven skal kunne gis anvendelse ved ikke-lokalisert skade, er imidlertid at loven også er anvendelig på vegstrekningen. I det foregående punkt ble det lagt til grunn at det er uklart hvorvidt sjøloven kommer til anvendelse på sjøstrekningen av en avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport. Dersom sjøloven får anvendelse, vil konflikten med vegfraktloven måtte løses på samme måte som under punkt 6.2.3.4.

---

<sup>237</sup> Her vises det for øvrig til punkt 6.2.3.2.



### 6.3.4 Får Rotterdam-reglene anvendelse på transportavtalen?

Ovenfor har vi sett på vegfraktlovens anvendelse, og i det følgende er problemstillingen å se nærmere på i hvilken utstrekning Rotterdam-reglene får anvendelse på en avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport. Forutsetningen for assurandørens ansvar under Rotterdam-reglene i dette tilfellet er at medlemmet har tatt ut tilleggsdekning.

I henhold til ordlyden i artikkel 5 får konvensjonen anvendelse på "contracts of carriage". Dette begrepet er nærmere definert i artikkel 1 nr. 1 hvor det blant annet angis at transportavtalen skal gjelde *avtale om sjøtransport*, men hvor avtalen også kan omfatte transport med *andre transportmidler*. Artikkel 5 sett i sammenheng med artikkel 1 skulle dermed tale for at konvensjonen kun får anvendelse på *avtalt sjøtransport*, og at det ikke er tilstrekkelig at transporten faktisk er *utført* som en sjøtransport. Konvensjonens tittel – "United Nations Convention on *Contracts* for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea" - taler også for en slik tilnærming.

Spørsmålet blir da hva som skal til for at det foreligger en *avtale* om sjøtransport. Konvensjonen regulerer ikke eksplisitt hva som skal til for at det foreligger en "avtale".<sup>238</sup> En avtale kan som kjent være skriftlig og muntlig og fremkomme eksplisitt eller implisitt. Tidligere har vi berørt spørsmålet om hvorvidt faktisk utført transport – i henhold til opsjon i avtalen – kan føre til at "avtalekriteriet" i sjøloven og vegfraktloven blir oppfylt. Dette spørsmålet oppstår også under Rotterdam-reglene. Under utarbeidelsen av konvensjonen vurderte konsipistene hvorvidt konvensjonen skulle gis anvendelse i de tilfeller avtalen ga anledning til sjøtransport og avtalen deretter *faktisk* ble utført som en sjøtransport.<sup>239</sup> Det synes imidlertid som om man utelot et slikt alternativ i frykt for konflikt med andre unimodale konvensjoner. I tillegg ble det uttrykt at i de tilfeller hvor transportformen ikke var spesifisert i kontrakten burde dette

<sup>238</sup> Slik også i The Rotterdam Rules 2008 (2010) side 43.

<sup>239</sup> Se A/CN.9/544 punkt 68-74, A/CN.9/WG.III/WP.36 note 20. Se også Sturley (2005) side 30.

løses av domstolene, og at man burde oppfordre kommersielle aktører til å unngå en slik usikkerhet i kontraktene.<sup>240</sup> På bakgrunn av dette er det vanskelig å trekke noen sikre slutninger fra forarbeidene, og kanskje desto større grunn til å nedtone forarbeidenes – i henhold til Wienkonvensjonens allerede lave – betydning for løsning av spørsmålet.<sup>241</sup>

Ovennevnte viser at det ikke kan utelukkes at en domstol vil vektlegge faktisk utført transport, ved avgjørelsen av hvorvidt faktisk utført transport i henhold til opsjon i transportavtalen medfører at det foreligger en avtale om sjøtransport for sjøstrekningen. Dersom faktisk utført sjøtransport medfører at det er inngått en *avtale* i konvensjonens forstand, blir konsekvensen at konvensjonen også får anvendelse på vegstrekningen forut for eller i etterkant av sjøstrekningen. Årsaken til dette er at dersom vilkårene for konvensjonens anvendelse er oppfylt får konvensjonen anvendelse på både sjø- og vegstrekningen, jf. artikkel 1 nr. 1. I så fall vil konvensjonen kunne få anvendelse på både veg- og sjøstrekningen uavhengig av hvorvidt skaden lokaliseres eller forblir ulokalisert. Det er imidlertid uklart hvorvidt Rotterdam-reglene i dette tilfellet får anvendelse på transporten, og det er derfor vanskelig å gi konkrete svar på konvensjonens anvendelse. For å sitere De Wit i en oppsummering rundt disse spørsmålene, kan følgende beskrivelse gjengis:

“It is not easy to draw conclusion from such a convoluted subject matter. It is a pity that no more efforts were made to arrive at a true uniform liability system, which can be made to work in practice.”<sup>242</sup>

Dersom man skal forsøke å gi et svar på hva som skal til for at det foreligger en avtale om sjøtransport, må svaret antakelig bli at man ikke kom til enighet under forhandlingene om hva som kreves.<sup>243</sup> Det blir dermed opp til en domstol å vurdere spørsmålet om hvilke transporter konvensjonen får anvendelse på, fra sak til sak.

<sup>240</sup> Se A/CN.9/544 punkt 70.

<sup>241</sup> Om forarbeidenes vekt se punkt 2.3.5.

<sup>242</sup> De Wit, i Thomas (2010) side 110.

<sup>243</sup> The Rotterdam Rules 2008 (2010) side 43.

Ettersom det er uklart om Rotterdam-reglene får anvendelse på en avtale om vegtransport med opsjon for sjøtransport, er det nødvendigvis mulig at det kan oppstå konflikter med vegfraktloven. Disse konfliktenes vil imidlertid reguleres på samme måte som i punkt 6.2.4.2 hvor vi drøftet sjøtransportavtale med opsjon for vegtransport. Det vises derfor til denne drøftelsen.

### **6.3.5 Sammenfatning**

Som gjennomgangen under punkt 6.3 viser, vil det også i de tilfeller hvor det er avtalt vegtransport med opsjon for sjøtransport kunne oppstå overlapp mellom de ulike ansvarsregimer. Konflikttilfellene løste vi under punkt 6.2, men gjennomgangen viste også at det fortsatt er konflikter som ikke lar seg løse gjennom motstridsreglene i Rotterdam-reglene. For assurandørens del betyr dette at det fremstår som uklart hvilket regelsett som kommer til anvendelse, men at assurandøren i de tilfeller den forutgående vegtransport er nasjonal, vil komme gunstigere ut sammenlignet med dagens rettstilstand. Årsaken til det er at Rotterdam-reglene til en viss grad viker for andre konvensjoner, men ikke for nasjonale regler. Forutsetningen for å komme i ansvar er uansett at medlemmet har tatt ut tilleggsdekning.

## **6.4 Transportavtale inngått på bakgrunn av Combiconwaybill**

### **6.4.1 Innledning**

Problemstillingen i det følgende er å se nærmere på hvilke regler som får anvendelse på en multimodal veg- og sjøtransport som er utført på bakgrunn av den generelle transportavtalen Combiconwaybill.<sup>244</sup> Utgangspunktet vil her være at avtalen regulerer kontraktsforholdet mellom transportør og avsender. I henhold til transportavtalens artikkel 6 kan transportøren utføre transporten "... in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes.". En slik

---

<sup>244</sup> Combined Transport Bill of Lading, standardformular utarbeidet av BIMCO.

valgfrihet kan få betydning for assurandørens ansvar dersom medlemmet kun har tatt ut *ordinærdekning*. Dersom ansvaret har oppstått på vegstrekningen eller ikke kan lokaliseres, faller ansvaret *utenfor* den ansvarsbærende klausul, og assurandøren kan således ikke holdes ansvarlig.<sup>245</sup> Har ansvaret derimot oppstått på sjøtrekningen kan det argumenteres for at assurandøren kan holdes ansvarlig, jf. drøftelsen i punkt 3.3.3, noe vi kommer tilbake til i punkt 6.4.2. Hva gjelder assurandørens ansvar under tilleggsdekningen vil dette bli behandlet i punkt 6.4.2 og i punkt 6.4.3.

Når det gjelder ansvarsreguleringen skiller Combiconwaybill mellom tilfeller hvor skaden kan lokaliseres til en gitt transportstrekning, og tilfeller hvor skaden ikke kan lokaliseres. I det følgende behandles derfor ansvar ved lokalisert skade først, og deretter ansvar ved ikke-lokalisert skade.

## 6.4.2 Ansvar ved lokalisert skade

Combiconwaybill har i likhet med andre multimodale transportavtaler en nettverksbestemmelse som gir det regelsett som er anvendelig på den transportstrekning skaden ble lokalisert til, anvendelse. Nettverksbestemmelsen i Combiconwaybill lyder slik:

“Notwithstanding anything provided for in Clauses 9 and 10 of this Sea Waybill, if it can be proved where the loss or damage occurred, the Carrier and the Merchant shall, as to the liability of the Carrier, be entitled to require such liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law, which provisions:

- (a) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and
- (b) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if

---

<sup>245</sup> Skulds regel 5.1.

---

such international convention or national law shall apply.”<sup>246</sup>

I henhold til denne bestemmelsen skal transportørens ansvar reguleres av det regelsett som regulerer den transportstrekning skaden oppsto på, forutsatt at den aktuelle lov eller konvensjon er preseptorisk til fordel for den som påberoper seg den, og den aktuelle lov eller konvensjon ville vært anvendelig dersom man hadde inngått en separat og direkte transportavtale med transportøren i forhold til den streking skaden oppsto på. Dersom skaden lokaliseres til f.eks. sjøstrekningen, medfører nettverksbestemmelsen at sjøloven gis anvendelse i kraft av avtalen. Spørsmålet om sjøloven får anvendelse på sjøstrekningen i kraft av lovens tvingende karakter, ved at sjølovens krav i § 252 (1) om at det må foreligge en *avtale om sjøtransport* blir oppfylt ved *faktisk utført sjøtransport*, er derfor uproblematisk fordi loven uansett får anvendelse i kraft av transportavtalen.

Derimot kan det reises spørsmål ved om vegfraktloven/CMR kan få anvendelse på sjøstrekningen. Dersom transporten forut for sjøstrekningen utføres med lastebil, og lastebilen transporteres ro-ro med skipet, vil vegfraktloven/CMR kunne få anvendelse på skade oppstått på sjøstrekningen, forutsatt at loven/konvensjonens krav om at det må foreligge en *avtale om vegtransport*, oppfylles gjennom faktisk utført vegtransport, jf. drøftelsen i punkt 6.2.3.2 og 6.2.3.3. Hvis vegfraktloven/CMR får anvendelse på skade som har oppstått på sjøstrekningen, vil det oppstå motstrid mellom nettverksbestemmelsen og vegfraktloven/CMR, fordi nettverksbestemmelsen i eksempelet med skade lokalisert til sjøstrekningen, gir sjøloven anvendelse og ikke tar høyde for at et annet ansvarsregime kan få anvendelse på sjøstrekningen.

Dersom skaden lokaliseres til vegstrekningen, vil nettverksbestemmelsen gi vegfraktloven/CMR anvendelse. Her vil det ikke oppstå noen konflikt med sjøloven, fordi sjøloven ikke får tvingende anvendelse på

---

<sup>246</sup> Combiconwaybill artikkel 11 (1). I henhold til avtalens artikkel 11 (2) skal Haag-Visby-reglene anvendes dersom transporten ikke er underlagt preseptorisk lovgivning. Ettersom sjøloven her kommer preseptorisk til anvendelse, vil ikke artikkel 11 (2) bli drøftet.

vegstrekingen. Hvis derimot Rotterdam-reglene får anvendelse på *faktisk utført sjøtransport* som også innebærer et element av vegtransport, vil også Rotterdam-reglene få anvendelse på vegstrekingen. Som drøftet under punkt 6.2.4.2 har imidlertid Rotterdam-reglene en nettverksbestemmelse i artikkel 26 som gir CMR forrang ved konflikt mot Rotterdam-reglene, hvis skaden lokaliseres til vegstrekingen. Artikkel 26 gir imidlertid CMR kun forrang hva gjelder bestemmelser som regulerer ansvar, ansvarsbegrensning og søksmålsfrister. For andre regler vil det dermed kunne oppstå motstrid mellom nettverksbestemmelsen i Combiconwaybill og Rotterdam-reglene. Videre ble det lagt til grunn i punkt 6.2.4.2 at artikkel 26 i Rotterdam-reglene ikke viker for vegfraktloven, dersom vegtransporten er nasjonal. Dette medfører at dersom Rotterdam-reglene gis anvendelse på faktisk utført sjøtransport med et element av vegtransport, vil det oppstå motstrid mellom nettverksbestemmelsen i Combinconwaybill og Rotterdam-reglene.

Ovenfor er det pekt på at det kan oppstå motstrid mellom en multimodal transportavtale, og tvingende unimodale ansvarsregimer. Forutsetningen for at slik motstrid skal oppstå, er at de ulike ansvarsregimer får tvingende anvendelse på faktisk utført transport innenfor sine virkeområder, når transporten utføres i henhold til en ”generell” multimodal transportavtale. I det følgende må det derfor tas stilling til hvorvidt de ulike ansvarsregimer får tvingende anvendelse på en ”generell” multimodal transportavtale.

Som vi har sett gjennom drøftelsene under kapittel 6 er det et gjennomgående krav at det må foreligge en *avtale* om en sjøtransport eller vegtransport, for at det preseptoriske ansvarsregimet som regulerer den aktuelle transportformen skal få anvendelse på transportavtalen. Under drøftelsene i punkt 6.2 og i punkt 6.3 forelå det en opsjon for henholdsvis sjø- eller vegtransport, og det ble lagt til grunn at det i norsk rett er uklart hvorvidt etterfølgende utført transport i henhold til denne opsjonen, medfører at ”avtalekriteriet” i de ulike lover/konvensjoner som er drøftet er oppfylt. I det foreliggende tilfelle foreligger det imidlertid ingen opsjon, men transportøren står fritt til å velge transportmiddel etter eget skjønn. I så måte må det kunne hevdes at man her står enda

fernere fra en avtaleslutning om bruk av et gitt transportmiddel – forutsatt at det ved avtaleinngåelsen av transportavtalen ikke foreligger indikasjoner på hvilke transportmidler transportøren ønsker å benytte seg av – sammenlignet med situasjonen under opsjonstilfellene. På den annen side kan det sies at vareeier har gitt transportøren frihet til å velge hvilke transportmidler som skal benyttes, og når en gitt transportform velges har partene for denne transportformen inngått en avtale om den valgte transportformen.

Det finnes så vidt meg bekjent ikke norsk rettspraksis som eksplisitt tar stilling til hvorvidt de unimodale ansvarsregimene får tvingende anvendelse på generelle multimodale transportavtaler, og spørsmålet har heller ikke vært forsøkt løst i norsk juridisk teori.<sup>247</sup> I Danmark har flere forfattere tatt til orde for at de unimodale ansvarsregimene ikke får anvendelse på generelle transportavtaler, men dansk rettspraksis har ikke tatt klart stilling til spørsmålet.<sup>248</sup> I svensk rett berøres problemstillingen av Heidbrink samt Ramberg, som synes å ta til orde for at de unimodale ansvarsregimer ikke får anvendelse på generelle transportavtaler.<sup>249</sup>

Dersom det legges til grunn at de ulike ansvarsregimene ikke kommer til anvendelse på en generell multimodal transportavtale, vil partene være underlagt avtalefrihet. Hvis det er tale om kommersielle parter, må disse i stor grad anses kompetente nok til å ivareta sine egne interesser, slik at et preseptorisk vern ikke er nødvendig. Det er imidlertid ikke gitt at avsender er i besittelse av en sterk forhandlingsstyrke, især ved innenlands transport.<sup>250</sup> Dermed kan den sterke parten i kontraktsforholdet forsøke å omgå de preseptoriske reglene som er ment å regulere de ulike unimodale transportformene, eller fraskrive seg ethvert mulig ansvar. Sistnevnte argument har også blitt brukt av lovgi-

---

<sup>247</sup> Se for øvrig Wilhelmsen (2006) side 189 flg. som berører problemstillingen og peker på noen hensyn som gjør seg gjeldende, men som ikke forsøker å løse problemstillingen.

<sup>248</sup> Ulfbeck (2008) side 337 med videre henvisninger.

<sup>249</sup> Heidbrink (2005) side 46-56, særlig på side 53 og 55. Tilsynelatende slik også i Ramberg (2005) blant annet på side 176, 179-181. Sistnevnte er imidlertid noe mer uklar i sine uttalelser.

<sup>250</sup> I denne retning Innstilling II side 7.

ver. Før vegfraktlovens vedtakelse eksisterte det ingen lov som fikk anvendelse på vegfraktavtaler, og spørsmålet ble da løst på bakgrunn av alminnelige erstatnings- og obligasjonsrettslige regler. I forbindelse med vedtakelsen av loven uttalte lovkomiteen følgende:

”... det knytter seg adskillig usikkerhet til løsningen av de forskjellige enkeltspørsmål ...” ”... [og at] man ved lovgivning bør fjerne den usikkerhet som i dag hersker m.h.t hvilke rettsregler som gjelder for slike avtaler.” ”... [at det ]foreligger ... behov for preseptoriske rettsregler til beskyttelse av transportbrukernes interesser.”<sup>251</sup>

Dette ble videre fulgt opp av departementet, som uttalte følgende:

”Departementet er enig med utvalget i at det er et reelt behov for en lovregulering av de privatrettslige regler som skal gjelde ved innenlandsk godsbefordring på veg. Hensynet til transportbrukerne *taler sterkt for at disse lovregler gjøres ufravikelige* (preseptoriske).”<sup>252</sup> (Min utheving).

Dersom man ikke gir vegfraktloven anvendelse på faktisk utført transport, vil man falle tilbake på den uklare rettstilstanden som nettopp ble beskrevet i forarbeidene til vegfraktloven, noe som neppe kan hevdes å ha vært lovgivers intensjon på bakgrunn av de nevnte uttalelsene. Riktignok kan det ikke utledes av forarbeidene at loven skal få anvendelse på faktisk utført transport, men konsekvensen av at loven *ikke* får anvendelse på faktisk utført transport er at departementets ønske om et preseptorisk vern for vareeier kun blir illusorisk.<sup>253</sup>

Mot dette kan det innvendes at omgåelsesproblematikken kan løses ved å vektlegge de reelle forhold fremfor de formelle.<sup>254</sup> Dersom det er klart at en transport egentlig hører inn under et unimodalt tvingende regelsett, vil en domstol kunne legge de reelle forhold til grunn, og dermed løse omgåelsesproblematikken. Videre kan det hevdes at en

---

<sup>251</sup> Innstilling II side 6-7.

<sup>252</sup> Ot.prp.nr.39 (1973-1974) side 5.

<sup>253</sup> I denne retning også Wilhelmssen (2006) side 191.

<sup>254</sup> I denne retning Vestergård Pedersen (2008) side 1072.



fullstendig ansvarsfraskrivelse ikke er særlig praktisk, fordi konkurransen i transportmarkedet vil føre til at transportører som fraskriver seg ethvert ansvar skvises ut av markedet. Videre vil en fullstendig ansvarsfraskrivelse lett bli rammet av avtaleloven § 36, som helt eller delvis kan tilsidesette urimelige avtaler.<sup>255</sup>

Hensynet bak de unimodale konvensjoner, å skape uniforme ansvarsregler på tvers av landegrenser, taler også *for* å gi ansvarsregimene anvendelse på faktisk utført transport. Dette hensynet slår imidlertid bare til dersom vegtransporten er internasjonal. Dersom man unntar de faktiske transporter fra konvensjonenes anvendelsesområde, vil man innsnevre anvendelsesområdet betraktelig, og gi rom for bruk av ulike transportavtaler, noe som igjen vil føre til mer uensartede løsnings- og dermed virke mot konvensjonenes opprinnelige hensikt. Mot dette kan det innvendes at konvensjonen ikke skal binde de kontraherende stater lenger enn det konvensjonens tekst gir grunnlag for. Det er imidlertid ikke gitt at konvensjonsteksten gir holdepunkter for at de kontraherende stater ikke har villet gitt konvensjonen anvendelse på faktisk utført transport.

Avslutningsvis kan det sies at dersom de ulike regelsett gis anvendelse på *faktisk utført transport*, vil det i større grad kunne medføre konflikt mot andre preseptoriske regelsett, sammenlignet med hva som ville vært tilfelle dersom reglene kun fikk anvendelse på *avtalt transport*. I sistnevnte tilfelle ville anvendelsen av et regelsett utelukkende bero på en tolkning av avtalen. Mot dette kan det innvendes at selv om det oppstår konflikt, vil man i alle fall til slutt ”lande på” et preseptorisk regelverk, som tilsynelatende ivaretar begge parters interesser, i større eller mindre grad. Dette i motsetning til om man kun gir de ulike ansvarsregimer anvendelse på avtalt transport, hvor resultatet blir at det i større grad hersker avtalefrihet mellom partene.

På bakgrunn av ovennevnte gjennomgang er det klart at det er mange motstridende hensyn som gjør seg gjeldende, og det faller utenfor denne fremstillingen å forsøke å finne en løsning på problemene.

---

<sup>255</sup> Se Hov (2009) side 404 som anfører at avtalevilkår som strider mot tvingende regler på et beslektet rettsområde kan føre til anvendelse av avtaleloven § 36.

Poenget i vår sammenheng er å peke på at det for assurandørens del oppstår tvil om hvilket ansvarsregime assurandøren vil kunne holdes ansvarlig under.

I relasjon til P&I forsikringen blir spørsmålet hvilken betydning det har at transportavtalen er inngått på bakgrunn av en generell transportavtale. Dersom det er tegnet ordinær P&I forsikring er ikke-lokalisert skade, samt skade oppstått på vegstrekningen, unntatt forsikringsdekning fordi det faller utenfor den ansvarsbærende klausul i regel 5.1. Spørsmålet er imidlertid om forsikringsdekningen ”gjenoppstår” når skaden kan lokaliseres til sjøstrekningen. Vi har under behandlingen av de øvrige transportavtalene lagt til grunn at også ansvar oppstått på sjøstrekningen er unntatt forsikringsdekning, fordi ansvaret er oppstått under en transportavtale som *tillater/forutsetter* transport med et annet transportmiddel. Når transporten inngås på bakgrunn av Combicon-waybill kommer betydningen av begrepet ”providing for” på spissen, jf. drøftelsen under punkt 3.3.3. Spørsmålet er her om dette begrepet skal forstås som ”tillater” eller om det skal forstås som ”forutsetter”. Det følger av transportavtalens punkt 6 at transportøren fritt kan velge hvilke transportmidler man ønsker å bruke ved oppfyllelsen av kontrakten. En slik frihet for transportøren vil ikke ”forutsette” bruk av f. eks. kjøretøy, men derimot vil den klart ”tillate” bruk av kjøretøy. Etersom assurandøren opererer med en tilleggsdekning for kombinerte transporter, taler dette i retning av at hensynet bak unntaket i vilkårene er å unnta dekning ved kombinerte transporter. På den annen side har vi tidligere sett at uklare forsikringsvilkår kan slå ut i assurandørens disfavør.<sup>256</sup> Svaret på om ordinærdekningen omfatter kombinerte transporter, og dermed kan medføre at transportøren kan holdes ansvarlig hvor det kun er tatt ut ordinærdekning, er nok likevel uklart.

*Dersom* ansvaret faller inn under ordinærdekningen, blir spørsmålet om transportøren får dekket det ansvar vedkommende har pådratt seg under transportavtalen. I henhold til forsikringsvilkårene<sup>257</sup> dekkes ansvar på bakgrunn av Haag-Visby-reglene, med mindre Hamburg-re-

---

<sup>256</sup> Se punkt 3.3.4.2.

<sup>257</sup> Skulds regel 5.2.6.

glene får tvingende anvendelse. I den grad ansvarsreguleringen i transportavtalen avviker fra Haag-Visby-reglene, vil derfor det overskytende ansvar ikke være dekket, med mindre det overskytende ansvar følger av tvingende lov eller konvensjon.

Når medlemmet har tatt ut tilleggsdekning vil assurandøren klart bli ansvarlig for det ansvar som måtte følge av tvingende regler. Hvis ansvarsreguleringen blir avgjort av transportavtalen, åpner forsikringsvilkårene opp for at det også her kan tenkes at assurandøren blir ansvarlig, jf. drøftelsen i punkt 3.3.4.

### **6.4.3 Ansvar ved ikke-lokalisert skade**

Dersom skaden *ikke kan lokaliseres* til en gitt transportstrekning vil ansvaret avgjøres på bakgrunn av standarddokumentets egne bestemmelser. Spørsmålet om de unimodale ansvarsregimene får tvingende anvendelse på transporten, får også betydning når ansvaret reguleres av transportavtalens bestemmelser. Det er imidlertid de samme hensyn som gjør seg gjeldende også her, og det vises derfor til drøftelsen i det foregående punkt.

Hva gjelder assurandørens ansvar i henhold til forsikringsvilkårene vil assurandøren ikke kunne holdes ansvarlig hvis det er tatt ut ordinærdekning, fordi ansvaret faller utenfor regel 5.1. i forsikringsvilkårene når medlemmet ikke kan bevise at ansvaret har oppstått i forbindelse med *transport av gods på det inntegnede skip*.

Dersom transportavtalens ansvarsregulering vil stå seg overfor de preseptoriske ansvarsregimene oppstår spørsmålet om assurandøren kan holdes ansvarlig på bakgrunn av ansvarsreglene i Combiconwaybill, i de tilfeller medlemmet har tatt ut tilleggsdekning. I den grad bestemmelsene i Combiconwaybill samsvarer med ansvarsreguleringen under Haag-Visby-reglene blir assurandøren ansvarlig, men også utenfor dette åpner forsikringsvilkårene opp for at det også her kan tenkes at assurandøren blir ansvarlig, jf. drøftelsen i punkt 3.3.4.

## 6.5 Det er uklart hvilken transportavtale partene har inngått

### 6.5.1 Innledning

I de foregående punkter i kapittel 6 har vi gjennomgått de ulike ansvarsregimenes anvendelse på ulike transportavtaler. Hittil har forutsetningen vært at det har vært inngått en gitt transportavtale, f.eks. en avtale om sjøtransport, eller at avtalen gir transportøren frihet til selv å bestemme hvilke transportmidler som skal anvendes. Problemstillingen i det følgende er imidlertid hvordan man skal avgjøre hvilke regelsett som kommer til anvendelse, når det er *uklart* hvilken transportavtale partene har inngått.

### 6.5.2 Hvordan avgjøre hvilken transportavtale partene har inngått?

Verken sjøloven, vegfraktloven eller Rotterdam-reglene har noen eksplisitt regulering av hva som skal til for at det foreligger en avtale om transport innenfor en gitt transportform. Som oftest vil man nok finne det klart hvilken transportavtale partene har inngått, men finner domstolen det tvilsomt, må man altså vurdere spørsmålet. I utgangspunktet må det være den som hevder at det er inngått en gitt form for transport, som har bevisbyrden for at nettopp en slik avtale er inngått. Normalt vil det bli utstedt et konnossement eller et sjøfraktbrev i forbindelse med sjøtransport, og et vegfraktbrev i forbindelse med en vegtransport. Transportdokumentet vil da trekke i retning av at partene har inngått en avtale om henholdsvis sjø- eller vegtransport. Som nevnt tidligere får vegfraktloven i følge forarbeidene kun anvendelse dersom befordringen som helhet fremstår som en godsbefordring på veg. Videre fremkommer det av forarbeidene at vurderingen av hvorvidt transporten fremstår som en avtale om vegfrakt, må avgjøres på bakgrunn av blant annet hvilket transportdokument som er utstedt og hvilket befordringsavsnitt som er det dominerende.<sup>258</sup> Selv om det ikke er holde-

---

<sup>258</sup> Se punkt 6.2.3.2.

punkter for å anta at avgjørelsen av hvorvidt det foreligger en avtale om sjøtransport i henhold til sjøloven og Rotterdam-reglene også bør bero på utstedt transportdokument og det lengste befordringsavsnitt, synes hensynet til sammenheng mellom de ulike ansvarsregimene å trekke i retning av at dette bør tillegges vekt.

Dette skulle da medføre at dersom det er utstedt konnossement taler det i retning av at partene har avtalt sjøtransport, og ved utstedt CMR fraktbrev taler dette i retning av at det er inngått avtale om vegfrakt. Dersom transportdokumentet ikke gir indikasjoner på hvilken avtale partene har inngått, vil transportens faktiske utførelse, herunder lengden på transportstrekningene kunne tillegges betydning. Dersom transportstrekningene fremstår som omtrent like lange vil imidlertid dette momentet ikke bidra til avklaring. Spørsmålet blir da hvordan man skal løses spørsmålet. En måte å løse spørsmålet på kan være å si at i den grad skaden kan lokaliseres til en gitt transportstrekning, må det legges til grunn at faktisk utførelse medfører at partene har inngått en avtale om bruk av det transportmiddel som ble benyttet på den aktuelle strekningen. I så fall vil sjøloven være anvendelig på skaden som har oppstått på sjøstrekningen, fordi bruk av skip medfører at partene presumptivt har inngått avtale om bruk av slikt transportmiddel. Problemet med en slik tilnærming er at den ikke gir svar på hvilket regelsett som skal anvendes ved ikke-lokalisert skade. I praksis vil en domstol antakelig finne et gitt regelsett anvendelig på transporten på bakgrunn av en utvidende fortolkning av det aktuelle ansvarsregimet. Alternativet er å legge til grunn at det ikke er inngått en avtale om bruk av et gitt transportmiddel. I så fall vil man falle tilbake på alminnelige transportrettslige regler, slik at spørsmålet om erstatning reguleres av alminnelige regler om erstatning i kontraktsforhold.<sup>259</sup>

Dersom ansvaret reguleres av alminnelige transportrettslige regler, vil utgangspunktet være at transportøren må svare full erstatning uten noen form for ansvarsbegrensning.

Hva gjelder forholdet til P&I forsikringen, åpner forsikringsvilkårene opp for at det også her kan tenkes at assurandøren blir ansvarlig, jf.

---

<sup>259</sup> I denne retning *Wilhelmsen* (2006) side 191.

drøftelsen i punkt 3.3.4. Når det er sagt, er det nok likevel sjeldent at en domstol vil anvende alminnelige transportrettslige regler fordi man ad tolkningsveg antakelig vil finne et ansvarsregime anvendelig.

## 6.6 Transporten utføres i strid med transportavtalen

Dersom transporten utføres i strid med den underliggende kontrakten må det tas stilling til hvilket ansvarsregime som skal regulere transportørens ansvar. Videre oppstår spørsmålet om i hvilken utstrekning det aktuelle ansvaret er dekket under forsikringsvilkårene. Disse spørsmål er gjenstand for drøftelser i det følgende.

Når det gjelder spørsmål om hvilket ansvarsregime som får anvendelse på transporten, er man her tilbake i diskusjonen om hvorvidt *partenes avtale*, eller den *faktisk utførte transport*, skal avgjøre hvilket regelsett som er anvendelig. Utgangspunktet må være at det er avtalen som regulerer rettsforholdet mellom partene, med den konsekvens at det ansvarsregimet som i utgangspunktet får anvendelse på den transportform som følger av avtalen, må legges til grunn. Et eksempel som støtter denne tilnærmingen er hvor transportøren ved å bryte avtalen kommer seg inn i et mer fordelaktig ansvarsregime, sett fra transportørens side. At transportøren i tillegg til å bryte kontrakten, skal bli ansvarlig under et mer fordelaktig ansvarsregime, kan oppfordre til uheldige løsninger og vil generelt sett fremstå som urimelig ovenfor vareeier. Antakelig bør man derfor legge avtalen til grunn.

Noen ganger kan det imidlertid være mer uklart om det ansvarsregimet som regulerer den transportform som *faktisk ble benyttet*, bør regulere ansvarsforholdet mellom partene. Et eksempel på dette kan være hvor man ved å tillegge den faktisk utførte transport betydning for hvilket regelsett som skal anvendes, gir *vareeier* en bedre rettsstilling. Hvorvidt vareeier her bør gis en bedre rettsstilling kan det være delte meninger om. Spørsmålet er så vidt jeg kan se ikke berørt i norsk rett, men en mulig innfallsvinkel kunne vært å følge dansk Høyesterett uttalelse i ”lakserognsaken”, ved å gi vareeier anledning til å velge

hvilket ansvarsregime vareeier vil påberope seg.<sup>260</sup>

Det neste spørsmålet blir hvordan kontraktsbrudd stiller seg i forhold til forsikringsvilkårene. Dersom det er tatt ut ordinærdekning, vil ansvar som ikke er oppstått i forbindelse med transport med det inntegnede skip uansett ikke være dekket. Det samme må gjelde under tilleggsdekningen, dersom en del av transporten overhodet ikke utføres med det inntegnede skipet.<sup>261</sup> Forøvrig kan assurandøren på samme måte som i de foregående punkter, risikere å bli ansvarlig under tilleggsdekningen for det ansvar transportøren pådrar seg, jf. drøftelsen under punkt 3.3.4. Videre må det presiseres at det i kontraktsbruddstilfellene kan tenkes å oppstå et spørsmål om fareendring i relasjon til forsikringsvilkårene, jf. punkt 5.3. I tråd med tidligere avgrensning vil denne fremstillingen ikke behandle spørsmål om fareendring, fordi en slik behandling fortjener en grundigere behandling enn det som er mulig i denne sammenheng.<sup>262</sup>

## **6.7 Sammenfatning av assurandørens ansvar ved ulike transportavtaler**

Gjenstand for drøftelse i kapittel 6 har vært *når* de ulike ansvarsregimer får anvendelse på en multimodal avtale om sjø- og vegtransport, og dermed når forskjellene mellom de ulike regelsett som ble gjennomgått i kapittel 4 får praktisk betydning.

Drøftelsene har vist at assurandørens ansvar for det første er avhengig av om det er tatt ut ordinær- eller tilleggsdekning, og videre er svaret avhengig av hvorvidt de ulike ansvarsregimer kommer til anvendelse på en gitt transport. Når det gjelder anvendelsen av de ulike ansvarsregimer er det uklart i norsk rett hvorvidt et regelsett kun får anvendelse på avtalt transport innenfor en gitt transportform, eller om det også gis anvendelse på faktisk utført transport. Det er også usikkert om de ulike unimodale ansvarsregimer kommer tvingende til anven-

---

<sup>260</sup> Se omtale av lakserognsaken i punkt 6.2.3.2.

<sup>261</sup> Se om et tilsvarende spørsmål i punkt 5.3.2.

<sup>262</sup> Se regel 28.1.

delse på multimodale transporter. Klart er det imidlertid at transportdokument og det dominerende befordringsavsnitt vil kunne tillegges vekt ved vurderingen av hvilken avtale partene har inngått. Videre må det legges til grunn at en implementering av Rotterdam-reglene i norsk rett, selv om det er tvil om hvilket regelsett som får anvendelse, uansett vil tilsidesette f.eks. vegfraktloven ved nasjonal vegtransport, dersom det oppstår konflikt mellom vegfraktloven og Rotterdam-reglene. Er imidlertid vegtransporten internasjonal, er det fortsatt uløste konflikter som må overlates til domstolene.



## 7 Avsluttende bemerkninger

Avhandlingens drøftelser har vist at assurandørens risikoeksponering ved lasteskadeansvar under unimodal sjøtransport og multimodal veg- og sjøtransport, er avhengig av en rekke forhold. Vi har sett at det ved unimodal sjøtransport er klart at assurandøren blir ansvarlig under sjølovens regler. Ved multimodal transport er det imidlertid noe uklart i hvilken utstrekning de ulike ansvarsregimer får anvendelse på en kombinert transport, og dermed hvilke ansvarsregimer assurandøren kan bli ansvarlig under. Hva gjelder Rotterdam-reglene vil disse ved unimodal sjøtransport føre til et mer omfattende ansvar for assurandøren. På den annen side kan Rotterdam-reglene ved kombinerte transporter i visse tilfeller minske assurandørens ansvar sammenlignet med dagens system, fordi konvensjonen vil tilsidesette vegfraktlovens regler hvor en forutgående vegtransport er nasjonal. En implementering av Rotterdam-reglene vil imidlertid neppe bidra til å klarlegge hvilket ansvarsregime som skal benyttes hvor flere ansvarsregimer kommer i konflikt med hverandre, med unntak av de konfliktløsningsmekanismer som følger av konvensjonens artikkel 26 og 82. Når heller ikke EU-domstolen anser seg kompetent til å tolke innholdet av internasjonale konvensjoner – slik at man kunne fått en ensartet fortolkning på tvers av landegrensler – vil trolig ulik praktisering av ansvarsregimene i forskjellige land fortsette å skape usikkerhet for P&I assurandørene.<sup>263</sup>

En mulig løsning kunne vært at lovgiver oppstilte konvensjonsvalgsregler, altså retningslinjer for hvordan man skal avgjøre hvilket ansvarsregime som får anvendelse på en gitt transport. Et slikt forslag har vært fremme i sjølovkomiteens arbeid med mulig implementering av

---

<sup>263</sup> Sak C-533/08, TNT Express Nederland B.V. mot AXA Versicherung AG. I denne avgjørelsen ble det reist spørsmål ved om EU domstolen kunne fortolke CMR konvensjonens artikkel 31. Domstolen kom til at den ikke hadde kompetanse til å fortolke bestemmelser i CMR konvensjonen. På bakgrunn av denne avgjørelsen er det nærliggende å anta at domstolen heller ikke anser seg kompetent til å tolke andre transportrettslige konvensjoner.

Rotterdam-reglene,<sup>264</sup> men en slik løsning ville neppe løst alle problemer.

Selv om anvendelsen av de ulike ansvarsregimer skaper uklarhet, behøver ikke forsikringsvilkårene å skape unødig uklarhet. I det følgende skal vi peke på noen av de punktene i forsikringsvilkårene som er beheftet med størst usikkerhet, og som derfor kan forbedres.

En første bemerkning kan gjøres i forhold til forsikringsvilkårenes regel 2.3.1, som angir at P&I forsikringen kun dekker ansvar oppstått i direkte forbindelse med driften av det inntegnede skip. Bestemmelsen synes ikke å ha særlig praktisk betydning ved siden av den ansvarsbærende klausul i regel 5.1. For assurandørens del har dette neppe noe praktisk betydning, og det kan tenkes at bestemmelsen har større betydning ved tolkning av andre forsikringsvilkår.

En annen bestemmelse som må trekkes frem, er regel 5.2.8 som unntar ansvar i forbindelse med transport av gods under kontrakt som forutsetter/tillater transport med et annet transportmiddel. Som drøftelsene har vist kan det ikke utelukkes at assurandøren kan holdes ansvarlig for ansvar oppstått på sjøtrekningen av en multimodal transport. Hvis hensikten til assurandøren er å unngå slikt ansvar, kunne man på en enkel måte unngått denne usikkerheten. Slik bestemmelsen fremstår i dag ligger fokuset på at *transportavtalen* ikke må tillate/forutsette bruk av et annet transportmiddel. Hvis man i tillegg hadde presisert at ansvar oppstått som følge av at transporten *faktisk utføres* delvis med et annet transportmiddel heller ikke er dekket, ville assurandøren i større grad sikret seg mot å komme i ansvar. Hvorvidt assurandøren faktisk vil endre på forsikringsvilkårene er imidlertid ikke gitt. Så lenge klubbene er medlem av "gruppen" vil man trolig legge forsikringsvilkårene så tett opp til poolavtalen som mulig. Årsaken til dette er å unngå risiko for at et krav faller utenfor poolavtalen, og at man dermed mister muligheten til å fordele kravet på andre klubber. Antakelig skal man derfor være forholdsvis sikker på at endringen ikke får konsekvenser i forhold til poolavtalen før forsikringsvilkårene endres.

En tredje bemerkning kan gjøres i forhold til tilleggsdekningen.

---

<sup>264</sup> Se [www.folk.uio.no/erikro](http://www.folk.uio.no/erikro).

Dersom hensikten bak tilleggsdekningen er at transportøren bare skal få dekket det ansvar som følger av tvingende regler, kunne man enkelt endret på denne ved å innta ”compulsory law” i bestemmelsen. I praksis vil antakelig transportøren – om ikke annet for sin egen del – forsøke å begrense sitt ansvar så langt det lar seg gjøre, slik at det praktiske aspektet rundt dette ikke er gitt. I tillegg vil klubben normalt kreve en vurdering av transportavtalen, før utstedelse av tilleggsdekning. Svikt og misforståelser kan imidlertid oppstå, slik at man ikke går gjennom avtalen. At ordlyden i tilleggsdekningen er uklar, får også betydning i forhold til spørsmålet om assurandøren kan holdes ansvarlig under alminnelige erstatningsrettslige regler (uten ansvarsbegrensning). Spørsmålet om transportøren kan bli ansvarlig under alminnelige transportrettslige regler oppstår neppe særlig ofte. Årsaken til dette er for det første fordi transportøren trolig uttrykkelig kontraherer transporten på bakgrunn av et gitt ansvarsregime, og for det annet at dersom det først oppstår uklarhet, fordi en domstol ad tolkningsveg vil finne et eller annet ansvarsregime anvendelig på transporten.

Avslutningsvis kan det sies at forsikringsvilkårene bærer preg av at det primære virkeområdet til P&I forsikringen er å forsikre gods under sjøtransport fra ”havn til havn”. Forsikringsvilkårene er i mindre grad egnet til å regulere ”dør til dør transporter”, og det kan dermed hevdes at assurandøren ikke har fulgt utviklingen innenfor transportsektoren, ved overgangen fra ”havn til havn transporter” til ”dør til dør transporter”.

## 8 Kildeliste

### Bøker og artikler

- Andersen (2000): Andersen, Magne. *Ansvarsforsikring i havnen*, MarLus nr. 263, 2000.
- Berlingieri (1994): Berlingieri, Francesco. *The Hamburg Rules: A choice for the E.E.C?* Antwerp 1994
- Brækhus (1979): Brækhus, Sjur og Alex Rein. *Håndbok i P&I forsikring*, 2. utgave, Arendal 1979.
- Brækhus (1955): Brækhus, Sjur. *Bortfrakterens ansvar for utlevering av last til ulegimitert mottaker*, Arkiv for Sjørett 2, side 141, 1955.
- Bull (1980): Bull, Hans Jacob. *Sjøforsikringsrett*, Oslo 1980.
- Bull (2000): Bull, Hans Jacob. *Innføring i veifraktrett*, 2. utgave, 2000.
- Bull (2008): Bull, Hans Jacob. *Forsikringsrett*, Oslo, 2008.
- De Wit (2010): De Wit, Ralph. *The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules*, 2010. Edited by Prof. D. Rhidian Thomas, London 2010.
- Eckhoff (2000): Eckhoff, Torstein. *Rettskildelære*, 5. Utgave ved Jan E. Helgesen, Oslo 2000.
- Eidem (2008): Eidem, Fredrik. *Virkeområdet for P&I forsikring*. Upublisert masteroppgave. Oslo, 2008.
- Eivindstad (1998): Eivindstad, Kjetil og Emil Garborg. *P&I forsikring og konkurranselovgivningen i EU*. MarLus nr. 239, Oslo 1998.
- Fabricius (2005): Fabricius, Ulla. *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR)* 3. utgave. København, 2005.
- Falkanger (2010): Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*, 7. utgave. Oslo, 2010.

- Goldschmidt (2008): Goldschmidt, Adam. *Multimodal transport – det transportmæssige retsvalgproblem*. Artikkel inntatt i U.2008B.259, sitert fra <http://jura.thomsonreuters.dk>.
- Goldschmidt (2009): Goldschmidt, Adam. *Er UfR 2008.1638H på linje med fransk eller tysk rettspraksis?* Erhvervsjuridisk Tidsskrift nr. 1 2009 side 72-74.
- Haaskjold (2009): Haaskjold, Erlend. *Kontraktforpliktelse*. Oslo, 2002.
- Hagstrøm (2004): Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. Oslo, 2004.
- Heidbrink (2005): Heidbrink, Jakob. *Logistikavtalet, Allmän kontrakt-rätt i transporttätlig miljö*. Uppsala, 2005.
- Hoeks (2010) 1: Hoeks, Marian. *Multimodal Transport Law, the Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, 2010.
- Hoeks (2010) 2: Hoeks, Marian. *Maritime Plus and the European status quo*. Upublisert artikkel, 2010.
- Hov (2009): Hov, Jo og Alf-Petter Høgberg. *Alminnelig avtalerett*. Oslo, 2009.
- Kiantou-Pampouki (2000): Kiantou- Pampouki, Alik. *Multimodal Transport, Carrier Liability and Issues related to the Bills of lading. Bruxelles*, 2000.
- Loewe (1975): Loewe R. *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, Geneve 1975.
- Olebakken (2008): Olebakken, Ingeborg Holtskog. *Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport*. MarLus nr. 368, 2008.
- Rafen (2008): Rafen, Jan-Fredrik. *Kommentarer til vegfraktloven: Norsk lovkommentar* (online) [sitert 29. desember 2010].
- Ramberg (2005) Ramberg, Jan. *The law of transport operators in international trade*. Stockholm, 2005.

- Regnarsen (1993) Regnarsen, Kjeld. *Lov om fragtavtaler ved international vejtransport*, 2. utgave. København, 1993.
- Ruud (2006): Ruud, Morten og Geir Ulfstein. *Innføring i folkerett*. 3. utgave. Oslo, 2006.
- Røsæg (2009): Røsæg, Erik. *Conflicts of conventions in the Rotterdam Rules*. The Journal of International Maritime Law, 2009 side 238-248.
- Sejersted (1948): Sejersted, Fredrik. *Om Haag-reglene (konnossementskonvensjonen)* 3. utgave ved Ivar Kleiven og Jens Vogt-Eriksen. Oslo, 1976.
- Tetley (2008): Tetley, William. *Marine Cargo Claims*, fourth edition. Volume 1 and 2. Quebec, 2008.
- The Rotterdam Rules 2008 (2010): *The Rotterdam Rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea*. Edited by Alexander von Ziegler, Johan Schelin and Stefano Zunarelli, 2010.
- Thomas (2010): Thomas, Prof. D. Rhidian. *The Carriage of Goods By Sea under The Rotterdam Rules*. Edited by Thomas, Prof. D. Rhidian. London, 2010.
- Thorsen (1993): Thorsen, Arne Falkanger. *Lojalitetsplikt i kontraktsforhold*. Jussens Venner 1993, side 36.
- Sturley (2005): Sturley, Michael F. *Solving the Scope-of-Application Puzzle: Contracts, Trade and Documents in the UNCITRAL transport Law Project*. The Journal of International Maritime Law 2005 side 22.
- Ulfbeck (2008): Ulfbeck, Vibe og Stinne Taiger Ivø. *Optioner og ansvar i transportavtaler*. Erhvervsjuridisk Tidsskrift nr. 4 2008 side 331-343.
- Vestergaard Pedersen (1999): Vestergaard Pedersen, Per. *Undertransportørens ansvar ved dør til dør transporter*. MarLus 1999 nr. 248 side 73-178.

Vestergaard Pedersen (2008): Vestergaard Pedersen, Per. *Transportret, introduction til reglene om transport af gods*. København, 2008.

Webster (2010): Webster, Bergljot. *Kommentarer til sjøloven i: Norsk lovkommentar* (online) [sitert 30. desember 2010].

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

Williams (2008): Williams, Richard. *Gard Guidance to the Statutes and Rules*. Arendal, 2008.

Woxholth (2009): Woxholth, Geir. *Avtalerett* 7. utgave. Oslo, 2009.

## **Norske rettsavgjørelser**

Rt.1952 side 177

Rt.1986 side 1386

Rt.1988 side 1078

LG-2008-18396 (Gulating)

## **Nordiske domme i sjøfartsanliggender**

ND 1994 side 43 (Högsta domstolen i Sverige)

ND 1992 side 32 (Hovrätten for Västra Sverige)

ND 1990 side 16 (Göteborgs tingsrätt)

ND 1961 side 255 (Eidsivating lagmannsrett)

## **Amerikanske rettsavgjørelser**

Seguros Banvenez S.A. v. Oliver Drescher 761 F.2d 855 (1985 AMC 2168)

## **Belgiske rettsavgjørelser**

Dom av 8.november 2004 i sak C.03.0510.N TNT Express

## **Danske rettsavgjørelser**

U.2008.1638H (Højesterets dom av 23. april 2008 i sagerne 120/2005 og 138/2005)

U.1984.577SHD (Sø- og Handelsrettens dom av 19. januar 1984 i sag H1/1983)

## **Engelske rettsavgjørelser**

Quantum Corporation Ltd. And others v. Plane Trucking and other (2002) 2 Lloyd's Rep. 25

## **EU-dommer**

Sak C-533/08, TNT Express Nederland B.V. mot AXA Versicherung AG. [http://curia.europa.eu/jcms/jcms/j\\_6/](http://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/)

## **Nederlandske rettsavgjørelser**

Hof Den Haag, 22. juni 2010

Rb Rotterdam 24. Januar 1992, S&S 1993, 89

## **Tyske rettsavgjørelser**

BGH 17. Juli 2008

## **Norske forarbeider**

NUT-1971-2 Innstilling II om lovgivning vedrørende Fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg.

NOU 1972: 11 Godsbefordring til sjøs, utkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring til sjøs (innarbeidelse av "Haag-Visby-reglene" i sjøfartslovens kap. 5 m.m.).



NOU 1993: 36 Godsbefordring til sjøs, Utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen).

Ot.prp.nr.39 (1973-1974) Om lov om vegfraktavtaler

### **Forarbeider til Rotterdam-reglene**

A/CN.9/88

A/CN.9/510

A/CN.9/544

A/CN.9/621

A/CN.9/WG.III/WP.21

A/CN.9/WG.III/WP.28

A/CN.9/WG.III/WP.36

### **Forarbeider til Hamburg-reglene**

United Nations Commission on International Trade Law, Yearbook  
Volume III: 1972

### **Norske lover**

Lov 13. juni 1969 nr 26 om skadeserstatning (skadeerstatningsloven)

Lov 20. desember nr. 68 1974 om vegfraktavtaler (vegfraktloven)

Lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven)

Lov 24. juni nr. 39 1994 om sjøfarten (sjøloven)

### **Amerikansk lov**

The Carriage of Goods by Sea Act (1936), 46 United States Code (US  
COGSA)

## **Konvensjoner**

The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 (Haag-Visby Rules)

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules)

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) - (Geneva, 19 May 1956)

Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail, appendix B (CIM)

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or partly by sea (Rotterdam Rules)

Vienna Convention on The Law of Treaties, Vienna 23. May 1969

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980

## **Andre offentlige dokumenter**

St.prp. nr. 62 (2006-2007) Om samtykke til ratifikasjon av en frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Den arabiske republikken Egypt og en bilateral landbruksavtale mellom Egypt og Norge, begge av 27. januar 2007.

## **Forsikringsvilkår**

Norsk sjøforsikringsplan 1996, versjon 2010

Vilkår for transportforsikring av varer av 1995 versjon 2004

Skuld Statutes & Rules 2010, [www.skuld.no](http://www.skuld.no)

Gard Rules 2010, [www.gard.no](http://www.gard.no)

The Swedish Club, rules for P&I insurance 2010, <http://www.swedish-club.com/>

UK Club Rules 2010, <http://www.ukpandi.com/>

The American Club Rules 2010/2011, <http://www.american-club.com/>

The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, Rules 2010, <http://www.britanniapandi.com/>

The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, Rules 2010. <http://www.piclub.or.jp/>

The London P&I club, Rules 2010-2011, <http://www.londonpandi.com/>

The North Of England P&I Association Limited, Rules 2010, <http://www.nepia.com/home/>

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association, Rules 2010, <http://www.shipownersclub.com/>

The Standard Steamship Owners' P&I Association (Bermuda) Limited, Rules 2010-2011, <http://www.standard-club.com/>

Steamship Mutual, Rules 2010-2011, <http://www.simsl.com/>

West of England, Rules 2010, <http://www.westpandi.com/>

## **Personlige meddelelser**

Kohmann (2010) 1: Kohmann, Kristoffer. E-post. 6. januar 2011.

Kohmann (2010) 2: Kohmann, Kristoffer. E-post. 19. oktober 2010

Olsen (2010): Olsen, Fredrik Doksrød. E-post. 12. oktober 2010.

## **Internett sider**

[www.ordnett.no](http://www.ordnett.no)

[www.denstoredanske.dk](http://www.denstoredanske.dk)

[www.bimco.org](http://www.bimco.org)

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>

## Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *Marlus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

### Tidsskriftet *Marlus* - siste utgaver

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| 395 | GJERTSEN, Jonathan<br>Alexander Østebød         | Kreditorsidens struktur i obligasjonslån. 2010. 166 s.   |
| 396 | Gransking og<br>etterforskning av<br>sjøulykker | Bidrag av Tage Brigt Andreassen Skoghøy, Nina M H Hanevold, Terje Hernes Pettersen, William J Bertheussen, Aud Ingvild Slettemoen, Merethe Smith. 2011. 94 s.  |
| 397 | ØIGÅRD, Ane McIver                              | Stansningsretten i lys av Rotterdam-reglene. 2011. 73 s.   |
| 398 | MOSTAD, Linn Therese                            | Håndtering av målkonflikter i bøyelast. 2011. 119 s.   |
| 399 | SOLUM, Ingrid                                   | Sikkerhetsregulering og kaskoforsikring av skip. 2011. 149 s.  |
| 400 | SIMPLY 2010                                     | Med bidrag av Finn Arnesen, Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Thor Falkanger, Lars Gorton, Rosa Greaves og Svetlana Nasibyan, Ulf Hammer, Marian Hoeks, Hannu Honka, Svante Johansson, Knut Kaasen, Erik Røsæg, Johan Schelin, Erling Selvig, Kristina Siig, Peter Wetterstein, Trine-Lise Wilhelmsen, Kirsten Al-Araki og Inger Hamre. 2011. 490 s. |
| 401 | BRUSERUD, Herman                                | Villfarelse som ugyldighets- og forpliktelsesgrunnlag. 2011. 74 s.   |

**Bøker utgitt av Sjørettsfondet**

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. 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. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9

## Ny distribusjonsordning

Bøker, pensum og tidsskriftet MarLus distribueres nå via nettbokhandelen Audiatur og andre bokhandler. Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke lenger bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarLus er oppdatert på [audiatur.no](http://audiatur.no) <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet i bunnteksten på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no)

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: [jus.uio.no/nifs](http://jus.uio.no/nifs). Se banneret MarLus nede til høyre på siden.

## Tidsskriftet MarLus – ny abonnementsordning

Til nå har det vært mulig å abonnere på enkeltnummer og innbundet årgang. Fra årgang 2010 tilbyr Sjørettsfondet abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY  
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no) Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. For de ni utgavene som ble utgitt i 2010 ble prisen under 2 300 kroner.

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset

# Scandinavian maritime law

The Norwegian perspective

The book reflects the maritime law as found in the Nordic countries. The presentation gives a broad introduction to a modern and updated maritime law system.

All relevant court decisions in Scandinavia are reported. There are also references to legal articles, theses etc. with a bearing on maritime law published in Scandinavia.

Scandinavian maritime law, 3rd edition, is based on the Norwegian book "Sjørett" (7th ed., Oslo 2010).

Bestill boken i bokhandel, via kupong eller på:

- [bestilling@universitetsforlaget.no](mailto:bestilling@universitetsforlaget.no)
- [www.universitetsforlaget.no](http://www.universitetsforlaget.no)



UNIVERSITETSFORLAGET

Ja takk, jeg bestiller



*Scandinavian maritime law, 3. edition*

Jeg ønsker  eksemplarer à kr 649,-

VENNLIGT BREV BLOKKOKTAVES

Mottakers navn:

Adresse:

Poststed:

Postnr:

Underskrift:

E-post:

Jeg ønsker å motta nyhetsbrev på E-post fra Universitetsforlaget

Boken/bøkene blir sendt med faktura. Porto kommer i tillegg.



NORGE P.P. PORTO BETALT 308

Universitetsforlaget AS

Svarsending 7496  
0096 Oslo

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo, with close links to the faculty's Centre for European Law. The Institute is also connected to the Nordic Council of Ministers and cooperates with researchers from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden – recently also from Northwest Russia and the Baltic states.

The core research areas of the Institute are maritime and transport law, petroleum law and energy law. Members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law and EU law. The Institute offers two master programmes and several graduate courses.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

