

MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Sofie Vikse

Avsenders forpliktelser og ansvar overfor transportøren ved transport av farlig gods

En sammenligning av någjeldende regler
med Rotterdamreglene

Avsenders forpliktelser og ansvar overfor transportøren ved transport av farlig gods

En sammenligning av någjeldende regler
med Rotterdamreglene

Sofie Vikse



Marlus nr. 413
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2012
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
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova
Abonnement og løssalg: www.audiatur.no - post@audiatur.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet da jeg arbeidet som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett i perioden januar til november 2011. Avhandlingen publiseres i hovedsak slik den ble innlevert til sensur som 60 studiepoengs masteroppgave ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo.

Jeg ønsker takke alle ved instituttet for et lærerikt og hyggelig år. En særskilt takk rettes til min veileder, professor Erik Røsæg, for positiv innstilling og mange gode råd underveis. I tillegg vil jeg takke mine to gode venner, Hans Jacob Bull og Kaja Oftedal, for faglige diskusjoner og mye moro.

Sist, men ikke minst, må jeg takke mine foreldre og min kjære André Lamark Ueland for uvurderlig hjelp og støtte i en hektisk slutfase.

Oslo, mai 2012

Sofie Vikse

Innhold

1	INNLEDNING.....	7
1.1	Tema for avhandlingen	7
1.2	Rettskildene	10
1.2.1	Någjeldende rett.....	10
1.2.2	Rotterdamreglene	12
1.2.3	Reglenes anvendelsesområde	12
1.3	Rettskildespørsmål i tilknytning til Rotterdamreglene	15
1.4	Transport av farlig gods: omfang og ulykker	17
1.4.1	Innledning.....	17
1.4.2	Omfang.....	17
1.4.3	Ulykker	18
1.5	Oversikt over fremstillingen	20
2	PARTSGALLERIET	22
2.1	Innledning	22
2.2	Transportørsiden	22
2.3	Avsendersiden	23
1.1.1	Avsender og avlaster.....	23
2.3.1	Forholdet mellom avsender og avlaster	25
3	AVSENDERSIDENS FORPLIKTELSER ETTER SIKKERHETSREGLENE.....	34
3.1	Innledning	34
3.2	Begrepet ”farlig gods”	34
3.3	Forpliktelser som må oppfylles før farlig gods kan transporteres 36	
3.3.1	Hvem på avsendersiden retter pliktene seg mot?	36
3.3.2	Avsendersidens forpliktelser	37
3.4	Transportørens plikt til å ta forholdsregler	42
3.5	Multimodale transporter og sikkerhetsreglene	46
4	AVSENDERSIDENS OPPLYSNINGSFORPLIKTELSER OG ANSVAR ETTER DE SIVILRETTLIGE REGLER	47
4.1	Samarbeids- og lojalitetsplikt	47
4.1.1	Innledning	47
4.1.2	Plikten etter Rotterdamreglene	48
4.2	Særlig opplysningsplikt ved transport av farlig gods.....	50
4.2.1	Opplysningsplikten	50

4.2.2	Avsenders ansvar ved brudd på opplysningsplikten	67
4.3	Plikt til å gi opplysninger om gods i transportdokumentet	83
4.3.1	Innledning	83
4.3.2	Plikten til å beskrive godset	84
4.3.3	Garantiansvar for opplysningene i transportdokumentet	86
4.4	Plikt til å merke farlig gods	89
4.4.1	Innledning	89
4.4.2	Pliktens materielle innhold.....	90
4.4.3	Ansvar for mangelfull merking av farlig gods.....	93
5	AVSENDERSIDENS EMBALLERINGSFORPLIKTELSE OG ANSVAR ETTER DE SIVILRETTSLIGE REGLER	98
5.1	Innledning	98
5.2	Pliktens materielle innhold	99
5.2.1	Pliktsubjektet.....	99
5.2.2	Krav til emballasjen.....	100
5.2.3	Er transportøren forpliktet til å undersøke emballasjen?	104
5.3	Erstatningsansvar ved mangelfull emballasje.....	108
5.3.1	Uaktsomhetsansvar etter sjøloven, transportvilkårene og Rotterdamreglene	108
5.3.2	Objektivt ansvar etter veifraktloven og CIM.....	117
6	KONVENSJONSKONFLIKTER	119
6.1	Innledning	119
6.2	Prioritetsregler for de ulike konvensjoners anvendelsesområde.	120
6.3	Hvordan løse konvensjonskonflikter?	122
6.4	Valg av transportkonvensjon påvirker ikke sikkerhetsreglene ...	128
7	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	129
7.1	Behovet for særregler for farlig gods	129
7.2	Rotterdamreglene kapittel 7: bør de implementeres?	131
	LITTERATURLISTE.....	134
	BILAG NR. 1 Haag-Visby reglene.....	144
	BILAG NR. 2 Hamburgreglene	145
	BILAG NR. 3 CMR.....	146
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER.....	147

1 Innledning

1.1 Tema for avhandlingen

Den 11. desember 2008 vedtok FNs generalforsamling en konvensjon om internasjonale transportavtaler som gjennomføres helt eller delvis til sjøs (heretter ”Rotterdamreglene”).¹ Som følge av at konvensjonen omfatter transportavtaler som gjennomføres helt eller delvis til sjøs, vil reglene også komme til anvendelse på forutgående og etterfølgende transport med andre transportmidler som lastebil, tog eller fly, jf. Rotterdamreglene art. 1 nr. 1. En transport som gjennomføres med ulike transportmidler kalles ofte for en multimodal transport.

I någjeldende rett finnes det bare tvingende regler for en enkelt transportmåte med et enkelt transportmiddel, såkalte unimodale transportere. Den norske Sjølovkomiteen² arbeider i dag med spørsmålet om Rotterdamreglene skal ratifiseres og i tilfelle hvordan konvensjonen skal implementeres i sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39 (”sjøl.”). Som følge av at Rotterdamreglene kommer til anvendelse på multimodale transportere, vil konvensjonen også kunne få betydning³ for våre unimodale regler for veitransport, flytransport⁴ og jernbanetransport.

Det jeg i denne avhandlingen skal se nærmere på, er avsenders forpliktelser og ansvar⁵ overfor transportøren⁶ ved transport av farlig gods.

Forpliktelsene som skal behandles kan deles inn i fire kategorier. For

¹ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2009). Se nærmere om konvensjonen i avsnittene 1.2.2-1.2.3.

² Mandatet for komiteen: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/Mandat.pdf>

³ Dersom Rotterdamreglene blir ratifisert og vedtatt, se avsnitt 1.3.

⁴ Jeg har valgt å avgrense mot flytransport i avhandlingen.

⁵ Det avgrenses mot andre misligholdsbeføyelser enn erstatning som kan gjøres gjeldende mot avsenderen.

⁶ Når farlig gods volder skade på andre parter enn transportør vil ansvaret være regulert av ulovfestede erstatningsprinsipper, idet det normalt ikke vil foreligge noe kontraktsforhold mellom avsender og skadelidte, se A/CN.9/591 para 140. Jeg vil ikke behandle de problemstillinger som her kan oppstå.

det første oppstilles det forpliktelser som har tilknytning til *godset som sådan* (en plikt til å gi opplysninger om forholdsregler og en plikt til samarbeid og lojalitet). For det andre oppstilles det forpliktelser som har tilknytning til ”*farlig gods*” (en særlig opplysningsplikt og en plikt til å merke godset). For det tredje oppstilles det en forpliktelse som knytter seg til *transportdokumentets opplysninger om godset*. Den fjerde forpliktelsen som skal behandles er plikten til å *emballere godset*.

Avhandlingens formål er å klargjøre og vurdere potensielle konsekvenser en mulig ratifikasjon av Rotterdamreglene vil medføre for reglene som gjelder sjøtransport, veitransport og jernbanetransport. Det vil derfor være nødvendig å fastlegge de rettslige rammene for avsenders forpliktelser og ansvar innenfor Rotterdamreglene og innenfor gjeldende rett.

I Rotterdamreglene er avsenders forpliktelser og ansvar overfor transportøren for gods som transporteres i henhold til en transportavtale skilt ut i et eget kapittel, jf. kapittel 7. I någjeldende rett er derimot avsenders forpliktelser og ansvar regulert av spredte bestemmelser i ulike regelsett.⁷ Ettersom Rotterdamreglene oppstiller et eget kapittel for avsenderen er konvensjonen mer presis og omfatter flere elementer enn de någjeldende transportregler. Dette må sees på bakgrunn av at forfatterne bak Rotterdamreglene har søkt å få en avbalansert ansvarsfordeling mellom avsender og transportør. Tradisjonelt har det blitt hevdet at det eksisterer et spenningsforhold mellom rederier (transportører) og vareeiere (avsendere). I forarbeidene til Rotterdamreglene uttales det at de eksisterende transportkonvensjoner (som de någjeldende regler bygger på) bærer preg av at transportøren har blitt ansett som den profesjonelle og forhandlingsmessige sterke part i transportavtalen samt at konvensjonene bare inneholder vage og fragmentariske regler vedrørende avsenders forpliktelser og ansvar.⁸

Hva angår någjeldende rett er det imidlertid nødvendig å påpeke to forhold.

For det første kan reglene deles inn i det man kan kalle sivilrettslige

⁷ De någjeldende regler er omtalt under avsnittene 1.2.1.1-1.2.1.2.

⁸ A/CN.9/497 para 33.

regler og sikkerhetsregler. Reglene ligger i forskjellige plan; de sivilrettslige reglene er kontraktsrettslige regler, mens sikkerhetsreglene er offentligrettslige regler. I likhet med de sivilrettslige reglene er Rotterdamreglene kontraktsrettslige regler. Dersom godset er klassifisert som farlig i henhold til sikkerhetsreglene, er man imidlertid nødt til å kombinere disse reglene med de kontraktsrettslige reglene.⁹ Av den grunn vil jeg også behandle sikkerhetsreglene.

For det andre gjelder noen av reglene nasjonale transporter, mens andre skiller mellom internasjonale og nasjonale transporter. Selv om Norge velger å ratifisere Rotterdamreglene er vi ikke forpliktet til å endre reglene som gjelder for nasjonale transporter.¹⁰ Det er imidlertid *nærliggende* å anta at man ved en eventuell implementering vil velge en løsning hvor reglene i all hovedsak er sammenfallende for nasjonal og internasjonal transport. Dette er lovteknisk å foretrekke, idet det vil være enklere for både rettsanvenderen og partene å forholde seg til ett regelverk og ikke måtte foreta en vurdering av hvilket regelsett som kommer til anvendelse ved hver enkelt transport. På bakgrunn av denne antakelsen vil jeg også behandle reglene som gjelder for innenriks transport.

En sentral problemstilling i avhandlingen er spørsmålet om hva som menes med begrepet ”farlig gods”.¹¹ Verken Rotterdamreglene eller de någjeldende sivilrettslige regler gir noen konkret definisjon for hva som omfattes av begrepet. For de fleste av drøftelsene i avhandlingen er det tilstrekkelig å fortsette at godset er ”farlig”. Dette har sammenheng med at flere av reglene som skal behandles ikke stiller noe kvalifikasjonskrav til lasten, og kommer således til anvendelse uavhengig av om godset som skal transporteres er farlig eller ikke. Spørsmålet om hva slags type gods som omfattes av begrepet kan imidlertid skape problemer i forhold til særreglene om farlig gods, som inneholder et nødvendig, men ikke tilstrekkelig, vilkår om at lasten må kunne karakteriseres som farlig. Jeg vil dermed forsøke å trekke opp noen retningslinjer i

⁹ Se avsnittene 3.2 og 6.4.

¹⁰ Jf. Rotterdamreglene art. 5 nr. 1.

¹¹ Begrepene ”farlig gods” og ”farlig last” vil bli brukt om hverandre.

avsnittene 4.2.1.3 og 4.4.2.2, idet begrepet synes å ha ulik rekkevidde i forhold til avsenders opplysningsplikt og merkingsplikt.

I motsetning til de sivilrettslige regler, inneholder forskriftene som implementerer sikkerhetsreglene konkrete definisjoner av hva som menes med farlig gods. Dette skal behandles i avsnitt 3.2.

1.2 Rettskildene

1.2.1 Någjeldende rett

1.2.1.1 Sivilrettslige regler, herunder transportkonvensjoner

De sivilrettslige regler for transport av gods med skip finner vi i sjøloven, først og fremst kapittel 13. Sjøloven kapittel 13 gjennomfører Haag-konvensjonen¹² av 1924 om konnossementer som endret ved Protokoll av 1968 (Haag-Visby reglene). En annen sentral konvensjon for transport av gods til sjøs er Hamburgreglene.¹³ Norge har undertegnet Hamburgreglene med forbehold om ratifikasjon. Imidlertid gjennomfører sjøloven kapittel 13 Hamburgreglene så langt det er forenlig med konvensjonsbindingen til Haag-Visby reglene.¹⁴

For transport av gods med kjøretøy på vei finnes regler i veifraktloven av 20. desember 1974 nr. 68 ("veifr."). jf. veifr. § 1. Veifraktloven implementerer den såkalte CMR-konvensjonen ("CMR").¹⁵ I motsetning til CMR regulerer veifraktloven både nasjonal og internasjonal transport. For innenriks transport har loven likevel på enkelte punkter valgt andre løsninger enn det som følger av CMR.

For internasjonal jernbanetransport av gods finnes regler i lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk av 10. desember 2004 nr. 82 ("COTIF-I.") som implementerer Overenskomst av 9. mai 1980

¹² International Convention of the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading (1924) as Amended by the 1968 Protocol.

¹³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978).

¹⁴ Se Ot. prp. nr. 55 (1993-94) s. 7-12.

¹⁵ Convention for the International Carriage of Goods by Road (1956) as Amended by Protocol to the CMR (1978).

om internasjonal jernbanetrafikk ("COTIF")¹⁶, jf. § 1. COTIF inneholder selv bare noen få regler om internasjonal jernbanetransport av gods på jernbane, men har et vedlegg med slike bestemmelser. Dette vedlegget omtales som "CIM".¹⁷ CIM er også direkte inkorporert i norsk rett, jf. COTIF-I. § 2 litra b.

Innenriks transport av gods med jernbane reguleres av transportvilkår. I denne avhandlingen vil transportvilkårene for CargoNet Konsern¹⁸ ("transportvilkårene") benyttes, idet godstransport på jernbane i Norge i all hovedsak utføres av CargoNet.¹⁹

1.2.1.2 Sikkerhetsregler

I tillegg til de sivilrettslige regler har hvert transportmiddel videre sitt eget sikkerhetsregelverk som gjelder transport av farlig gods.

Regelverket som gjelder for sjøtransport på norske skip som frakter pakket farlig gods er International Maritime Dangerous Goods Code ("IMDG-koden") og SOLAS-konvensjonen²⁰ kapittel VII Del A ("SOLAS"). Reglene er gjennomført ved forskrift om transport av farlig last om bord på norske skip ("farlig gods-forskriften")²¹ § 7 nr. 1 litra a og b.

For innenriks veitransport gjelder Den europeiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods av 1957 ("ADR"). ADR er gjennomført ved forskrift om landtransport av farlig gods ("landtransport-forskriften")²² § 2 annet ledd.

Det internasjonale reglement for transport av farlig gods på jernbane

¹⁶ Convention concerning International Carriage by Rail (1980) as Amended by Protocol of 3 June 1999.

¹⁷ International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (1970).

¹⁸ 7. utgave gjeldende fra 1. januar 2011 med vedlegg.

¹⁹ I henhold til opplysninger fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

²⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea (1974).

²¹ Forskrift av 8. desember 2009 nr. 1481. Fastsatt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet § 12.

²² Forskrift av 1. april 2009 nr. 384. Fastsatt med hjemmel i lov 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver §§ 5, 6, 11, 22 og 43.

(”RID”) gjelder for både internasjonal og innenriks jernbanetransport av farlig gods og er gjennomført ved COTIF-I. § 2 litra c og landtransportforskriften § 2 annet ledd.

1.2.2 Rotterdamreglene

Den rettslig rettslige reguleringen av den moderne transportstruktur har i lang tid vært gjenstand for kritikk. Dagens rettslige rammeverk er ansett for å være utdatert og fragmentert samt at det oppstiller hindringer for utviklingen av moderne kontraktspraksis. Tendensen i dag er en stadig utvikling mot at transportører påtar å transportere godset fra dør til dør. Dette innebærer at godset blir fraktet fra avsenders tilholdssted til mottakerens tilholdssted under en enkelt kontrakt, uavhengig av hvor mange ulike transportmidler som benyttes. Bakgrunnen for dette er den såkalte ”konteinerrevolusjonen”, som har medført at omlasting av gods fra et transportmiddel til ett annet har blitt vesentlig enklere.

I mai 1994 startet Comité Maritime International (”CMI”) arbeidet med å vurdere den dagjeldende konvensjonssituasjonen og hva som kunne gjøres for å bedre denne. I 2002 ble CIM sitt utkast tatt til behandling i UNCITRAL²³, herunder Working Group III. Dette arbeidet resulterte i Rotterdamreglene, som tar sikte på å skape en internasjonal rettslig forutsigbarhet og harmonisert handelsrett hva angår regelverket som omhandler helt eller delvis sjøtransport av gods.

1.2.3 Reglens anvendelsesområde

De eksisterende transportlovene og transportvilkårene kommer i utgangspunktet til anvendelse på fire forskjellige typer unimodale transportavtaler – avtaler om sjøtransport, jf. sjøl. § 252, avtaler om veitransport, jf. veifrl. § 1, avtaler om internasjonal jernbanetransport, jf. CIM art. 1 § 1, og avtaler om innenriks jernbanetransport, jf.

²³ United Nations Commission on International Trade Law.

transportvilkårene.²⁴

Rotterdamreglene kommer på den annen side til anvendelse på en ”transportavtale”, jf. art. 1 nr. 1 og art. 5. Med dette menes en “*avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet såfremt avtalen omfatter sjøtransport. Avtalen kan i tillegg til sjøtransporten omfatte transport med andre*

transportmidler”, jf. art. 1 nr. 1. Det er derfor ikke tale om en generell multimodal konvensjon løsrevet fra det enkelte transportmiddel; Rotterdamreglene kommer til anvendelse på dør til dør-transporter så lenge en del av transporten foregår til sjøs. Videre må transportavtalen oppfylle kriteriene i art. 5 for tilknytning til flere stater.²⁵

Imidlertid er det grunn til å bemerke at veifraktloven (herunder CMR) og CIM kan komme til anvendelse ved multimodale transporter. Dette vil behandles nærmere i avsnitt 6.

Videre gjelder samtlige regler transport av gods (såkalt stykkgoods), jf. Rotterdamreglene art. 5 og 6 nr. 1, sjøl. § 251, veifrl. § 1 første ledd, transportvilkårene innledningsvis og CIM art. 1 § 1. Transport av stykkgoods er typisk transport av konteinere, kjøretøy, pakker eller andre enheter. Motsetningen til stykkgoods er bulklast som blir fraktet i løs form i lasterom (for eksempel malm, kornprodukter og olje). Ved sjøtransport foretas transport av stykkgoods som regel med skip i linjefart.²⁶

I sjøl. § 253 trekkes det en grense mellom stykkgodstransport, jf. kapittel 13, og avtaler om befraktning og leie av skip (såkalte certepar-

²⁴ Transportvilkårene kommer til anvendelse på ”*alle avtaler om transport i internasjonal og innenriks kombinert trafikk*”, jf. transportvilkårene innledningsvis. Imidlertid sier vedlegget art. 1 at transportvilkårene kommer til anvendelse på ”*transport på ulike jernbanevogner i egne tog i innenriks norsk trafikk så langt de passer, med de tilleggsvilkår som følger av vedlegget*”. Denne bestemmelsen begrenser anvendelsesområdet til å gjelde avtaler om nasjonale jernbanetransportstrekninger. Ved motstrid mellom transportvilkårene og tilleggsvilkårene skal sistnevnte gå foran, jf. vedlegget art. 1 fjerde punktum.

²⁵ Sjøtransporten må gå mellom forskjellige stater og mottaksstedet, lastehavnen, utleveringsstedet eller lossehavnen må være i en konvensjonsstat.

²⁶ Linjefart: når linjeoperatøren kunngjør at skipet vil foreta regelmessige seilinger mellom visse havner, se Falkanger & Bull (2010) s. 230. Motsetningen til linjefart er trampfart; skip som går uten faste ruter/avgangstider.

tier), jf. kapittel 14. Reglene i kapittel 13 gjelder i utgangspunktet ikke hvis det er utstedt et certeparti, jf. sjøl. § 253 første ledd første punktum. I likhet med sjøloven får Rotterdamreglene i utgangspunktet ikke anvendelse på certepartier eller andre avtaler om hel- eller delbefraktning av skip i linjefart, jf. art. 6 nr. 1.

Imidlertid får sjøloven kapittel 13 og Rotterdamreglene anvendelse utover den egentlige stykkgodstransporten. Anvendelsesområdet for stykkgodsreglene skal forklares nærmere nedenfor.

For å avgjøre om en transportavtale er en avtale om stykkgodstransport eller et certeparti, må man se på selve avtalen. Gjelder transportavtalen hele eller deler av skipet, regnes ikke avtalen som en stykkgodsavtale, selv om det som skal transporteres er pakket gods. Gjelder avtalen derimot pakket gods, regnes avtalen som en stykkgodsavtale, selv om enhetene fyller opp hele skipet. Stykkgodsavtalene er således godssentrerte, mens andre transportavtaler er skipssentrerte.²⁷

Når transportøren mottar lasten utstedes det normalt transportdokumenter. Slike transportdokumenter kan, i likhet med transportavtalene, inneholde klausuler om vilkårene for transport. I tillegg knyttes transportdokumentet til en bestemt forsendelse som er mottatt av transportøren.²⁸

En del transportdokumenter må vises frem for at mottakeren skal få utlevert lasten i mottakshavn. Slike transportdokumenter representerer altså varen. Transportdokumentet er derfor godssentrerte, i likhet med stykkgodsavtalene.²⁹ Dette gjelder tilsvarende når det utstedes transportdokumenter ved certepartier. I slike tilfeller utstedes transportdokumenter for at lasten skal kunne selges.³⁰ Transportdokumentene hører slik sett like mye inn under stykkgodsreglene som certepartireglene. Det er transportdokumentenes mellomposisjon som gjør det nødvendig å trekke opp en grense mellom sjøloven kapittel 13 og Rotterdamreglene, og sjølovens kapittel 14.³¹

²⁷ Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" s. 4.

²⁸ Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" s. 4.

²⁹ Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" s. 4.

³⁰ Slike transportdokumenter kalles gjerne trampkonossementer, se sjøl. § 325.

³¹ Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" s. 4.

Innledningsvis bemerkes det at selv om det ikke er utstedt et transportdokument for certepartiet, kan mottakeren påberope seg stykk-godsreglene, jf. sjøl. §§ 347 annet ledd og 383 annet ledd. På dette punkt utvider Rotterdamreglene stykk-godsreglenes anvendelsesområde ytterligere – foruten mottakeren, kan stykk-godsreglene også påberopes av rådgighetshaveren eller ihendehaveren, jf. art. 7.

Imidlertid utstedes det som regel transportdokumenter ved ombordlasting under certepartier. Hvis transportdokumentet utstedes fra certepartibortfrakter til certepartibefrakter, gjelder reglene i sjøl. kapittel 14, og rettsforholdet mellom dem reguleres med utgangspunkt i certepartiet, jf. sjøl. § 253 første ledd annet punktum³² og Rotterdamreglene art. 6 nr. 1 og 7 in fine. Mellom andre parter enn de opprinnelige partene i certepartiet, er det imidlertid transportdokumentet³³ som gjelder, jf. sjøl. § 253 første ledd annet punktum og Rotterdamreglene art. 6 nr. 2. Hovedregelen i denne grensdragningen er derfor at et transportdokument er et transportdokument, uansett om det er utstedt for en last som ellers ville blitt regulert av certepartireglene – stykk-godsreglene gjelder uansett for transportdokumentet.³⁴ Etter Rotterdamreglene vil for eksempel den part som står oppført som ”documentary shipper”³⁵ kunne påberope seg stykk-godsreglene. Det er avsenderen som vil være den opprinnelige part i certepartiet.³⁶

1.3 Rettskildespørsmål i tilknytning til Rotterdamreglene

I norsk rett stilles det krav til formell innlemmelse av folkerettsregler for at de skal gjelde som intern rett.³⁷ En konsekvens av dette er at Rot-

³² Se Webster (2010) note 435. For ordens skyld bemerkes det at enkelte av reglene i kapittel 14 gjør stykk-godsreglene anvendelige.

³³ Sjøloven er imidlertid begrenset til å gjelde konnossementer, se definisjonen i § 292, mens Rotterdamreglene gjelder alle typer transportdokumenter.

³⁴ Sjølovkomiteen: ”Generelle motiver” s. 5.

³⁵ Se avsnitt 2.3.2.3.

³⁶ Se avsnitt 2.3.1.

³⁷ Se Ruud & Ulfstein (2006) s. 50.

terdamreglene må gjøres til en del av norsk rett for at den skal kunne få direkte anvendelse for norske domstoler.

Norge har, i likhet med 22 andre stater, undertegnet Rotterdamreglene. Folkerettslig innebærer ikke undertegning at Norge som stat er forpliktet etter konvensjonen. Rotterdamreglene art. 88 nr. 2 krever etterfølgende ratifikasjon og Norge har dermed forpliktet seg til å ikke handle i strid med reglenes formål.³⁸ Undertegning er imidlertid et signal om at Norge stiller seg positiv til konvensjonen. Foreløpig er det kun Spania som har ratifisert Rotterdamreglene. Konvensjonen vil tre i kraft et år etter at den 20. staten har ratifisert reglene, jf. art. 94.

Ved tolkningen av Rotterdamreglene vil ordlyden være det sentrale og viktigste utgangspunkt.³⁹ For å oppnå målet om ensartethet har forfatterne inntatt en egen fortolkningsregel i art. 2; *"In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade"*.

Ettersom Rotterdamreglene enda ikke er trådt i kraft, foreligger ingen rettspraksis vedrørende konvensjonen. Konvensjoners forarbeider og juridisk litteratur har tradisjonelt liten vekt i folkeretten, men ettersom det på nåværende tidspunkt ikke finnes andre kilder til informasjon enn konvensjonens ordlyd, vil de forannevnte rettskilder benyttes for å klargjøre eventuelle tolkningsproblemer som oppstår. Videre har jeg hatt stort utbytte av Sjølovkomiteens nettside, hvor deres arbeid med konvensjonen er publisert.⁴⁰ De norske begrepene som benyttes i tilnytning til Rotterdamreglene baserer seg i all hovedsak på Sjølovkomiteens oversettelser.

Sjølovkomiteen har tidligere arbeidet med spørsmålet om å ratifisere HNS-konvensjonen⁴¹ som er et internasjonalt regelverk om erstatning

³⁸ Se Wien-konvensjonen 23. mai 1969 om traktatretten art. 18. Norge er riktignok ikke forpliktet etter Wien-konvensjonen, men den kan sies å uttrykke folkerettslig sedvanerett, se Ruud & Ulfstein (2006) s. 85.

³⁹ Jf. Wien-konvensjonen art. 31.

⁴⁰ <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

⁴¹ International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (1996).

for skader som voldes ved sjøtransport av farlig og skadelig gods. Sjølovkomiteens arbeid resulterte i et nytt utkast til sjøl. kapittel 11.⁴² Arbeidet ble imidlertid stanset i påvente av endringsprotokollen til HNS-konvensjonen av 2010.⁴³ HNS-konvensjonen er ikke tema for denne avhandlingen, men vil noen steder benyttes som sammenligningsgrunnlag og for å eksemplifisere avhandlingens tema.

1.4 Transport av farlig gods: omfang og ulykker

1.4.1 Innledning

I dette avsnittet presenteres statistikk vedrørende transport og ulykker knyttet til farlig gods i henhold til sikkerhetsreglene.⁴⁴ Statistikken kan synliggjøre hvor praktisk transport av farlig gods er samt hvilken risiko transport av slikt gods representerer for mennesker, miljø og materielle verdier. Ulykkestilfellene kan videre belyse hvilke av avsenders forpliktelser som er de vesentligste ved transport av farlig gods.

1.4.2 Omfang

Det har vært sterk vekst i omfanget av godstransport i Norge i hele etterkrigstiden. Dette har bl.a. sammenheng med den sterke økonomiske veksten og sterkt forbedret transportinfrastruktur.⁴⁵

I 2010 ble det totalt importert og eksportert 143 265 246 tonn gods med skip.⁴⁶ Så vidt vites finnes ingen oversikt over hvor stor andel av dette som er farlig gods. Dette kan ha sammenheng med at en kartlegging av transport av farlig gods på sjø kan være vanskelig og kreve store ressurser. Det er imidlertid antatt at mer enn 50 % av godset som transporteres på skip kan anses som farlig eller skadelig for miljøet.⁴⁷

⁴² Se NOU 2004: 21 punkt 6.

⁴³ Protocol of 2010 to the HNS Convention. Norge har ikke undertegnet endringsprotokollen.

⁴⁴ Se avsnitt 3.2.

⁴⁵ Se NOU 2001: 29 punkt 6.2.

⁴⁶ Statistikken er utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå ("SSB"). Publisert på www.ssb.no

⁴⁷ Se Güner-Özbek (2008) s. 1.

På vei og jernbane i Norge fraktes det om lag 12 millioner tonn farlig gods hvert år, fordelt med ca. 97 % på vei og ca. 3 % på jernbane.⁴⁸ Dette utgjør anslagsvis 3-4 % av den totale godtransporten i Norge. Grovt regnet utgjør transport av drivstoff halvparten av dette. Andre viktige produkter, målt i volum, er bl.a. svovelsyre, propan, parafin og ammoniakk.⁴⁹

Imidlertid er det meget sannsynlig at det transporteres mer farlig gods enn ovennevnte statistikk gir anvisning på. Dette kan bl.a. skyldes det faktum at ikke alt farlig gods blir deklarerert.⁵⁰

1.4.3 Ulykker

I medhold av landtransportforskriften § 6 registrerer DSB ulykker ved transport av farlig gods på vei og jernbane i Norge.⁵¹

Det er flere ulykker der farlig gods er involvert, men ikke hvor godset i seg selv er årsaken til ulykken. Det er ofte en kombinasjon av godsets farlige egenskaper og mangelfull behandling som er årsaken til skaden eller tapet, uten at man klart kan fastslå hvor stor del av skaden som kan tilbakeføres til den enkelte omstendighet. På bakgrunn av disse usikkerhetsmomenter betegnes det som en ”farlig gods-ulykke” når det farlige godset er årsak til eller bidrar til å øke konsekvensen av en ulykke.

I 2008 ble det rapportert 65 ulykker med transport av farlig gods på vei. Av de 65 ulykkene resulterte 34 ulykker i lekkasjer, en ulykke i tap av menneskeliv og det ble registrert 12 personskader. Det er dermed en relativt lav ulykkesstatistikk ved transport av farlig gods på vei i forhold til alminnelig transport.⁵² Risikoen for ulykker synes å være enda mindre ved transport av farlig gods på jernbane. I perioden 1990 til 2009 ble det rapportert 4 uhell som alle resulterte i personskader. Det er

⁴⁸ www.ssb.no

⁴⁹ Se NOU 2000: 24 kapittel 7.3.

⁵⁰ Se avsnitt 3.3.2.3.

⁵¹ Statistikken er publisert på www.dsb.no

⁵² Foreløpige tall for januar-juli 2011: 100 personer har mistet livet og 357 personer er blitt hardt skadd, se www.ssb.no

imidlertid ikke sikkert at alle ulykker blir rapportert til DSB. Det er nærliggende å anta at underrapportering primært gjelder mindre uhell og ulykker uten personskade.⁵³

I en rapport fra CargoNet er det innhentet konkrete data fra perioden 2004 til 2006 om årsakene til hendelser med farlig gods på jernbane.⁵⁴ Manglende og/eller feil opplysninger var årsaken til hele 90 hendelser, som innebærer at transportøren ikke har kunnskap om hvorvidt det er farlig gods med på jernbanen. Videre er manglende/feil merking av containere oppgitt å være årsaken til 37 hendelser. Dette indikerer at plikten til å gi opplysninger og plikten til å merke farlig gods er meget viktig med hensyn til forebygging av ulykker. Videre er det oppgitt 22 andre hendelser, hvor årsakene for eksempelvis er feil dokumentasjon.

Sjøulykker av noe omfang, som involverer farlig gods, inntreffer også regelmessig.⁵⁵

Som eksempel kan nevnes ulykken i havnen Porto Torres i Italia 1. januar 2004, der det inntraff en eksplosjon om bord på skipet "Panam Serena" idet det var i ferd med å avslutte lossingen av 8 400 tonn benzene. To av mannskapet omkom og det brøt ut kraftig brann om bord på skipet. En annen ulykke som kan nevnes fant sted den 29. februar 2004. Her eksploderte og sank skipet "Bow Mariner" utenfor USAs østkyst. Da eksplosjonen skjedde, fraktet skipet 11 000 tonn sprit. Skipet hadde nylig fraktet store mengder MTBE (et stoff som kan tilsettes bensin for å få opp oktantallet). Eksplosjonen medførte at 24 menneskeliv gikk tapt.

En hendelse som viser at en ulykke som involverer farlig gods kan ha et storulykkepotensial, inntraff på Lillestrøm stasjon 5. april 2000.

To godstog kolliderte på stasjonen. Det ene toget, som bestod av to tankvogner som var lastet med 45 tonn propan, kjørte inn i det andre toget som stod stille ved stasjonen. Kollisjonen førte til lekkasjer i propan tankene. Propanen tok umiddelbart fyr slik at det

⁵³ RISIT Rapport: Oppsummering av RISIT prosjektet: Transport av farlig gods på veg, sjø og jernbane s. 7. Publisert på www.forskningsradet.no

⁵⁴ RISIT Rapporten s. 9.

⁵⁵ Se NOU 2004: 21 s. 9.

utviklet seg en brann mellom de to tankvognene. Faren for eksplosjon var overhengende og over 3000 personer ble evakuert. Det lyktes å kjøle ned brannen og propantankene med vann, og tankene kunne tømmes ved kontrollert avbrenning av propanen. Avbrenningen var ferdig nesten fire og et halvt døgn etter at ulykken skjedde. Situasjonen utviklet seg likevel ikke til en alvorlig ulykke med tap av menneskeliv.

Videre kan den såkalte ”Vest Tank-ulykken” av 24 mai 2007 nevnes.⁵⁶ Selv om denne ulykken ikke oppsto ved transport, kan saken illustrere hvilket skadepotensial farlig gods har.

Bedriften Vest Tank i Gulen kommune spesialiserte seg på motta og å behandle slop. I 2006 begynte bedriften å ta imot koksbensin fra tankskip, som de skulle rense for svovel og laste tilbake på skipene. Det ferdige produktet er bensin av svært lav kvalitet med lavt oktannivå som kan heves ved hjelp av kjemikalier, som medfører at bensinen får et svært høyt innhold av svovel. I forbindelse med rensingen ble tre tanker benyttet som avlastnings-/mellomlagringstanker. Vest Tank forsøkte etter hvert å fjerne avfallet som hadde dannet seg i bunnen av den ene tanken ved å tilsette saltsyre. Dette førte til at en tank eksploderte og medførte også at innholdet i en nærliggende tank rant ut og begynte å brenne. De miljø- og helsemessige konsekvensene i etterkant av ulykken har vært omfattende – innholdet fra tankene forurenset grunnen, og utslippet fra eksplosjonen medførte bl.a. kraftige betennelsesreaksjoner på slimhinner og hodepine for personer som hadde oppholdt seg i nærheten av anlegget.

1.5 Oversikt over fremstillingen

Avhandlingen er i det følgende delt opp i seks hovedavsnitt.

I avsnitt 2 vil jeg gi en fremstilling av partsgalleriet da dette er nødvendig for de videre drøftelser. I denne avhandlingen vil jeg særlig konsentrere meg om partene på avsendersiden, men transportørsidens

⁵⁶ Straffesaken er behandlet i LG-2010-098238 (Gulating lagmannsrett).

forhold vil behandles i den grad det er nødvendig for sammenhengen. Det alminnelige transportansvaret og de rettigheter transportøren har når godset viser seg å være farlig, vil imidlertid ikke behandles.

I avsnitt 3 vil aktørenes hovedforpliktelser etter sikkerhetsreglene presenteres, idet reglene i noen tilfeller må kombineres med de sivilrettslige regler. Videre kan en presentasjon av sikkerhetsreglene gi en viss oversikt over regelverket som gjelder transport av farlig gods. Her vil jeg imidlertid kun behandle reglene for pakket gods. Som tidligere nevnt, er motsetning til pakket gods bulklast. De fysiske egenskapene til bulklast er meget forskjellige fra pakket last som innebærer at avsenderen ikke er forpliktet til å emballere eller merke bulklast. Det er derfor naturlig at det er reglene for pakket farlig last som medfører flest tolknings- og anvendelsesproblemer i praksis.

I avsnittene 4 og 5 behandles oppgavens hovedtema, nemlig avsenders forpliktelser og ansvar ved transport av farlig gods innenfor Rotterdamreglene og innenfor gjeldende rett.

Rotterdamreglene og de någjeldende regler pålegger avsenderensiden en rekke plikter ved transportstart. Som nevnt i avsnitt 1.1, kan disse forpliktelsene deles inn i fire kategorier. Selv om forpliktelsene kan deles inn i ulike kategorier skal samtlige forpliktelser, med unntak av emballeringsforpliktelsen, besørge at transportøren får opplysninger om godset slik at han kan transportere det på best og sikrest mulig måte. Jeg har derfor valgt å behandle ”opplysningsforpliktelsene” i ett eget avsnitt, se avsnitt 4. Begrunnelsen for dette er også at opplysningsforpliktelsene må sees i sammenheng. Som den kommende fremstilling vil vise, er avsenderens ansvar ved brudd på opplysningsplikten for farlig gods betinget av at transportøren ikke har faktisk kunnskap om at det konkrete gods er farlig. Slik kunnskap kan imidlertid tenkes å foreligge dersom avsenderen har oppfylt sine øvrige opplysningsforpliktelser. Emballeringsforpliktelsen skal behandles i avsnitt 5.

Som fremstillingen i avhandlingens hoveddel vil vise, oppstiller samtlige transportregler bestemmelser for avsenders ansvar. Reglene er imidlertid ikke helt sammenfallende. Som nevnt i avsnitt 1.2.3, vil både CMR, CIM og Rotterdamreglene kunne komme til anvendelse på multimodale

transporter.⁵⁷ Når flere regelsett kan tenkes å komme til anvendelse på den samme transporten, kan det oppstå konflikt mellom reglene som gjelder avsenders ansvar. I avsnitt 6 vil jeg forsøke å oppstille en løsning på hvordan slike konflikter kan løses når Rotterdamreglene eventuelt ratifiseres fra Norges side. Forholdet til de eksisterende transportkonvensjoner er et av de vanskeligste problemene med Rotterdamreglene.

I avsnitt 7 vil jeg knytte noen avsluttende kommentarer til de konklusjoner som trekkes opp underveis i avhandlingen og påpeke noen momenter som gjør at det kan stilles spørsmålstegn ved hensiktsmessigheten av en særregulering av farlig gods og hensiktsmessigheten av en eventuell implementering av Rotterdamreglene kapittel 7 i nasjonal rett.

2 Partsgalleriet

2.1 Innledning

I dette avsnittet skal partene i transportavtalen presenteres. Å avklare hvem som er partene i en transportavtale har avgjørende betydning for den videre fremstilling av Rotterdamreglene, idet kapittel 7 omhandler ”*obligations of the shipper to the carrier*”.

Både på transportørsiden og avsendersiden kan det imidlertid komme inn en rekke ulike personer, slik at det oppstår en oppsplitting av funksjoner og rettslige posisjoner.⁵⁸ I forhold til denne avhandlingen er det særlig to personer på avsendersiden det er nødvendig å avklare posisjonen til; avlaster og documentary shipper.

2.2 Transportørsiden

Transportør er partsbetegnelsen for den som inngår en transportavtale med avsender, jf. sjøl. § 251, Rotterdamreglene art. 1 nr. 5, transport-

⁵⁷ Se avsnitt 6.2.

⁵⁸ Se Bull (2000) s. 19.

vilkårene art. 1 nr. 1.1 og CIM art. 3 litra a. Veifrl. § 6 anvender begrepet ”*fraktføreren*” (heretter ”transportøren” for sammenhengens skyld). Veifraktloven definerer ikke begrepet, men man kan allikevel anvende en tilsvarende definisjon som i sjøloven, Rotterdamreglene og CIM.⁵⁹ Transportøren som inngår avtalen om transport kalles kontraherende transportør.

Noen ganger vil det imidlertid være praktisk at transportøren overlater hele eller deler av transporten til en undertransportør. Undertransportøren defineres i sjøl. § 251 som ”*den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne*”. Veifraktloven og transportvilkårene definerer ikke begrepet, men det samme må kunne legges til grunn også her.⁶⁰ Rotterdamreglene art. 1 nr. 6 litra a omhandler ”*utførende oppdragstaker*”. Dette synes imidlertid å være et videre begrep enn undertransportør, idet begrepet også vil omfatte havnearbeidere og lignende.⁶¹

Gjennom CIM art. 3 litra a klargjøres det at transportør ikke bare er den kontraherende transportør, men også en etterfølgende transportør. Dette medfører at undertransportøren i de fleste tilfeller er likestilt med transportøren. I utgangspunktet vil jeg derfor bare fremstille transportørens rettsstilling etter reglene i CIM, med forutsetning om at regelen i hovedsak er den samme i forhold til undertransportøren.

2.3 Avsendersiden

1.1.1 Avsender og avlaster

Varesiden eller godseier er den juridiske eier av godset. Eier kan være alle fysiske og juridiske personer. Parten kalles i de fleste tilfeller for ”*sender*”, jf. CIM art. 6 § 3⁶², sjøl. § 251, transportvilkårene art. 1.2⁶³ og

⁵⁹ Se Bull (2000) s. 20.

⁶⁰ Se Bull (2000) s. 20-21.

⁶¹ Se Øigård (2011) s. 16.

⁶² Se Falkanger (2008) note 36 annet avsnitt in fine.

⁶³ Transportvilkårene benytter begrepet ”*Kunden*”, jf. art. 1.2. For sammenhengens skyld benyttes heretter begrepet ”*avsender*”.

Rotterdamreglene art. 1 nr. 8. Parten vil heretter betegnes ”avsender”, i samsvar med veifrl. § 11.

En part har status som avsender når han er transportørens avtalemotpart, jf. sjøl. § 251, transportvilkårene art. 1.2 og Rotterdamreglene art. 1 nr. 8. Veifraktloven og CIM inneholder ingen regler om når en person har status som avsender. Dersom transportdokumentet er utfyllt, vil avsenders identitet fremgå av dette.⁶⁴ For øvrig må avsenders identitet avgjøres ut fra de konkrete forhold.⁶⁵

Den som faktisk leverer last til transport vil ofte være transportørens medkontrahent. Imidlertid kan den som leverer godset til transport være en annen enn avsender.

Den som fysisk leverer godset til transport er ”avlaster” i sjølovens forstand, jf. § 251. I transportvilkårene art. 2.3 fremgår også sondringen mellom transportørens medkontrahent og den som utfører selve avlastersfunksjonen. Transportvilkårene benytter imidlertid ikke begrepet avlaster, men ”Kundens representant”, jf. art. 1.3.

Veifraktloven og CIM anvender ikke begrepet avlaster, men i litteraturen tilknyttet veifraktloven er begrepet benyttet. Bl.a. Bull⁶⁶ uttaler at ”senderen godt kan stå som avlaster av godset, men behøver ikke å ha en slik posisjon. Er det tvil om hvem avlasteren er, må spørsmålet avgjøres etter alminnelige avtalerettslige prinsipper.”

Rotterdamreglene benytter ikke begrepet avlaster. Imidlertid oppstiller Rotterdamreglene en ekstra person på avsendersiden; ”documentary shipper”, jf. art. 1 nr. 9. Parten behandles nærmere i avsnitt 2.3.2.3.

Sondringen mellom avsender og avlaster er bare av betydning hvor disse ikke er en og samme person. Avlaster vil for eksempel kunne være en annen enn avsender hvis godset er solgt i henhold til en Free On Board-kontrakt (”FOB”). Ved slike salg skal kjøperen inngå avtale om transport fra lastehavnen og selgeren skal levere godset for transport lastet om bord på skipet. Kjøperen blir dermed avsender ved inngåelsen av avtalen med transportøren og selgeren blir avlaster ved leveringen av

⁶⁴ Se avsnitt 4.3 og veifrl. §§ 9 litra a, 10 litra b og CIM art. 6 § 3.

⁶⁵ Se Rafen (2008) note 31.

⁶⁶ Se Bull (2000) s. 19.

godset for transport til transportøren.⁶⁷ Ved veitransport og jernbanetransport kan det også tenkes tilfeller hvor avsender inngår en transportavtale med transportøren og får en tredjeperson, for eksempel en lastebilsjåfør, til å levere godset til transport.

2.3.1 Forholdet mellom avsender og avlaster

2.3.1.1 Kontraktsmedhjelperansvaret

Utgangspunktet i norsk rett er at den som bruker en medhjelper (en arbeidstaker eller en selvstendig oppdragstaker⁶⁸) til å oppfylle en kontraktsforpliktelse, hefter for kontraktsbrudd som følge av medhjelperens handlinger på samme måte som om disse var foretatt av ham selv. Det finnes imidlertid ingen generell lovregulering av kontraktsmedhjelperansvaret i norsk rett, men det finnes utslag av det i lovbestemmelser. Til illustrasjon kan nevnes sjøl. § 285 som sier at transportøren forblir ansvarlig selv om transporten helt eller delvis utføres av en undertransportør. Sjøloven, veifraktloven, CIM og transportvilkårene har ingen tilsvarende bestemmelse hva gjelder avsenders ansvar for andre. Ansvaret må dermed avgjøres etter alminnelige prinsipper om kontraktsmedhjelperansvar.⁶⁹

Rotterdamreglene inneholder på en annen side en uttrykkelig bestemmelse om avsenderens kontraktsmedhjelperansvar; Avsenderen er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser som skyldes handlinger eller unnlatelser av ”*personer, herunder ansatte, medhjelpere og underleverandører*” som han har overlatt utførelsen av sine plikter til, jf. art. 34 første punktum. Ordlyden er meget vid og vil således omfatte både arbeidstakere og selvstendige oppdragstakere.

Rotterdamreglene medfører således **ingen endringer** hva kommer til avsenders ansvar for sine kontraktsmedhjelpere.

⁶⁷ Se Vestergaard Pedersen (2008) s. 474.

⁶⁸ Det allmenne prinsippet om at selvstendige oppdragstakere omfattes av kontraktsmedhjelperidentifikasjon kommer til uttrykk i veifrl. § 6, se Hagstrøm (2003) s. 470-471.

⁶⁹ Se Rafen (2008) note 31 tredje avsnitt.

I forhold til sjøloven er det imidlertid nødvendig å presisere at avlasteren er selvstendig plikt- og ansvarssubjekt for opplysninger i transportdokumentet, se avsnittene 2.3.2.2 og 4.3.3. I forhold til Rotterdamreglene er det videre verdt å merke seg at parten betegnet ”*documentary shipper*” ikke omfattes av avsenderens kontraktsmedhjelperansvar, se avsnitt 2.3.2.3.

2.3.1.2 Utviklingen i sjøloven

Av hensyn til forståelsen mellom Rotterdamreglene og gjeldende rett, er det nødvendig å gi en redegjørelse for hvordan sjølovens regler om plikt- og ansvarssubjekt for farlig gods og dokumentopplysninger har variert over tid.⁷⁰

Opprinnelig gjaldt det regler om farlig gods for både stykkgodstransport og transport under et reisecerteparti.⁷¹ Før lovendringen i 1973 var avlasteren ansvarssubjekt for uriktige opplysninger i transportdokumentet og for farlig gods. Det var imidlertid antatt at transportøren kunne holde befrakteren (avsenderen) ansvarlig for dokumentopplysningene, idet avlasteren ble ansett som befrakters kontraktsmedhjelper.⁷²

Ved lovendring i 1973 ble ansvarssubjektet for farlig gods endret fra avlaster til befrakter, og ansvaret ble begrenset til å gjelde ved stykkgodstransport. Bakgrunnen for denne endringen var at Justisdepartementet mente at det var best i samsvar med Haag-reglene å legge ansvaret på befrakter, idet ”*befrakteren og avlaster oftest er samme person ved stykkgodsbefordring*”.⁷³ Selv om ansvaret var flyttet over på befrakter, lå opplysningsplikten fremdeles på avlasteren. Hvor avlasteren ikke var befrakter, antok man i forarbeidene at det ville bli tale om ansvar for befrakter etter en identifikasjon med avlasteren; ”*Det følger av vanlige rettsgrunnsetninger at befrakteren i forhold til bortfrakteren ofte vil være*

⁷⁰ For en mer utfyllende analyse av sjølovens historie vises det til Grue (1998) s. 30-46.

⁷¹ Reisecerteparti: befraktning der frakten skal beregnes per reise, se Falkanger & Bull (2010) s. 236.

⁷² Sjølovkomiteen: ”Spesielle motiver RR kap 7” til § 289.

⁷³ Se Falkanger & Bull (2010) s. 278.

ansvarlig for de feil eller forsømmelser avlasteren gjør i denne forbindelse”.⁷⁴

I dag benytter sjøloven partsbetegnelsene transportør og avsender. Ved utarbeidelsen av reglene ble det vurdert om definisjonen av ”shipper” i Hamburgreglene art. 1 nr. 3 skulle implementeres i sjøloven. I bestemmelsen er ”shipper” definert som *”any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea”*. Definisjonen er vid nok til å omfatte både avsender og avlaster. I forarbeidene til sjøloven uttales det at en implementering av en slik begrepsbruk kunne føre til uklarheter.⁷⁵ De uklarheter det siktes til er trolig uklarheter med hensyn til hvem som er ansvarssubjekt for uriktige opplysninger etter Hamburgreglene art. 17 og for farlig gods etter Hamburgreglene art. 13.⁷⁶ Ved lovendringen ble det derfor besluttet å opprettholde et skille mellom avsender og avlaster.

Etter den någjeldende sjølov er det avsender som er generelt plikt- og ansvarssubjekt ved transport av farlig gods, mens avlasteren er plikt- og ansvarssubjektet for opplysningene i transportdokumentet.⁷⁷ Imidlertid er det antatt at avsenderen vil kunne holdes ansvarlig for avlasterenes feil etter kontraktsmedhjelperansvaret.⁷⁸

2.3.1.3 ”Documentary shipper” i Rotterdamreglene

Rotterdamreglene art. 1 nr. 9 oppstiller en ekstra person på avsendersiden; *”documentary shipper”* (heretter *”kontraktsbestemt avsender”*). Ved en eventuell implementering av konvensjonen oppstår det et behov for å avklare hvem denne personen er i praksis.

Tidligere var det foreslått å innta *”cosigner”* (den som leverer last til

⁷⁴ Se Innst. O. nr. 38 (1972-1973) s. 192 første avsnitt.

⁷⁵ Se NOU 1993: 36 s. 25.

⁷⁶ Se bilag nr. 2.

⁷⁷ Se avsnittene 4.2, 4.4 og 4.3.

⁷⁸ Sjølovkomiteen: ”Spesielle motiver, RR kap. 7” til § 289 og avsnitt 4.3.3.

befordring) i Rotterdamreglene.⁷⁹ Begrepet ville omfatte enhver som faktisk leverte godset til transportøren, som for eksempel en lastebiljåfør, i likhet med sjølovens ordning.⁸⁰ Imidlertid besluttet Working Group å slette definisjonen samt alle andre referanser til “cosigner” for å gjøre regelverket mindre komplisert.⁸¹

Bakgrunnen for dette var bl.a. “cosigner” (1) ikke hadde noen forpliktelser etter konvensjonen og kun én rettighet som var retten til å motta kvittering ved levering av godset til transportøren, (2) det var ikke rapportert om noen praktiske vanskeligheter for “cosigner” til å kreve kvittering som skulle tilsi at det var behov for en slik regel, (3) uklarheter med hensyn til andre transportkonvensjoner og nasjonale lover kunne unngås.⁸²

I art. 1 nr. 9 er begrepet ”*kontraktsbestemt avsender*” definert. Med begrepet menes ”*den som aksepterer å være angitt som ”avsender” i transportdokumentet uten å ha inngått transportavtalen med transportøren*”. Etter en naturlig språklig forståelse kan hvem som helst akseptere å stå oppført som avsender i transportdokumentet, altså at dette er en part som nærmest frivillig kan opptre. Bestemmelsen oppstiller ingen personelle krav. Videre oppstilles det ikke krav til at vedkommende må levere godset til transport – den kontraktsbestemte avsender er dermed ikke nødvendigvis avlaster i tradisjonell forstand. Ordlyden gir med andre ord liten veiledning for hvem parten er i praksis. Det er dermed nødvendig å søke nærmere veiledning i Rotterdamreglenes øvrige bestemmelser, forarbeider og juridisk litteratur.

Rotterdamreglene art. 33 nr. 1 regulerer den kontraktsbestemte avsenderens forpliktelser og ansvar. Bestemmelsen likestiller kontraktsbestemt avsender med avsender hva gjelder avsenders rettsstilling etter kapittel 7, 13⁸³ og art. 55. Utover dette gir bestemmelsen ingen nærmere veiledning for hvem som er å anse som kontraktsbestemt avsender.

⁷⁹ Se A/CN.9/WG.III/WP.81 para 11.

⁸⁰ Se A/CN.9/594 para 221.

⁸¹ Se A/CN.9/645 para 24.

⁸² Se A/CN.9/645 para 21.

⁸³ Kapittel 13 regulerer i all hovedsak søksmålsfrister og vil ikke behandles nærmere her.

I litteraturen er ”kontraktsbestemt avsender” behandlet av bl.a. Lorenzon,⁸⁴ som uttaler følgende; *“Most notably, the documentary shipper has the duty to deliver the goods for carriage and capable to withstand the intended carriage, properly and carefully load, handle and stow and unload the consignment in so far as this has been agreed between the shipper and the carrier, to cooperate with, and provide information to, the carrier for the compilation of the contract particulars and to comply with the special rules on dangerous cargo”*. Uttalelsen trekker i retning av at den kontraktsbestemte avsender innehar flere av forpliktelsene avlaster har etter norsk rett, som for eksempel plikten til å levere gods til transport, jf. sjøl. § 255. Imidlertid stiller ikke ordlyden i verken art. 1 nr. 9 eller art. 33 nr. 1 krav til at den kontraktsbestemte avsender faktisk må utføre noen av forpliktelsene som er oppstilt i kapittel 7.

I andre lands praksis synes det å være vanlig at avlaster vil oppføres som kontraktsbestemt avsender ved FOB-salg.⁸⁵ Fra debattene i Working Group synes det også som om forfatterne bak reglene har hatt FOB-avlaster i tankene.⁸⁶

Imidlertid utelukker ikke Rotterdamreglene at en ”alminnelig avlaster” (en avlaster utenfor et FOB-salg) kan bli oppført som kontraktsbestemt avsender. Så lenge han aksepterer rollen skulle dette være tilstrekkelig, se den kommende drøftelse. Den videre drøftelse vil imidlertid knyttes opp mot FOB-avlaster.

Det er imidlertid ett vilkår som må være oppfylt for at en FOB-avlaster kan betraktes som kontraktsbestemt avsender – han må akseptere å stå oppført som avsender i transportdokumentet. Hva slags aksept som kreves er imidlertid ikke definert.

Under utarbeidelsen av konvensjonen ble det foreslått at en person skulle bli ansett som kontraktsbestemt avsender når han *“accepts/receives/becomes a holder of the transport document”*.⁸⁷ I norsk rett er det lagt

⁸⁴ Baatz m.fl. (2009) s. 95.

⁸⁵ Se A/CN.9/WG.III/WP.103.

⁸⁶ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 229.

⁸⁷ Se A/CN.9/WG.III/WP.56 utkast til art. 34.

til grunn at det kan oppstå løftevirkninger ved konkludent atferd.⁸⁸ Det kan dermed tenkes at FOB-avlaster blir ansett som kontraktsbestemt avsender ved at han mottar kvittering for levert gods (transportdokumentet) – altså at selve mottakelsen tilfredsstiller kravet til aksept. Imidlertid ble det lagt til grunn at ”accepts” skulle inntas i konvensjonen, og de øvrige begreper ble fjernet fra utkastet. Bakgrunnen for dette var at den kontraktsbestemte avsender ”should be required to accept that identity before it could be held accountable” samt at begrepet “best conveyed the intended requirement”.⁸⁹ Uttalelsen trekker i retning av at vedkommende uttrykkelig må samtykke til å stå oppført som avsender i transportdokumentet. Under engelsk rett vil FOB-avlaster bli ansett som avsender ved at konnossementskontrakten blir utstedt til ham, dvs. uavhengig av forutgående avtale med kontraherende avsender.⁹⁰ Slik er imidlertid ikke rettsstillingen i Norge, jf. sjøl. § 251. Baughen⁹¹ uttaler at ”The Convention’s reference to the “documentary shipper” will ensure that such a party⁹² will be subject to the obligations imposed by Chapter 7”. Tilsvarende uttrykkes av Diamond.⁹³ Det synes dermed å være den part som leverer lasten og får transportdokumentet utstedt til seg som er plikt- og ansvarssubjekt etter art. 33 nr. 1.

FOB-avlaster kan altså velge om han vil akseptere å stå oppført som kontraktsbestemt avsender i transportdokumentet. Rotterdamreglens krav til aksept innebærer en begrensning i forhold til avlasterens ansvar for dokumentopplysninger etter sjøloven, hvor det er tilstrekkelig å fysisk levere godset til transport, jf. sjøl. §§ 251 og 301.⁹⁴ Under diskusjonene i Working Group ble det reist enkelte betenkeligheter mot kravet til aksept. Det ble fremhevet at kravet kan medføre ”abuses in situations where a party would attempt to avoid its liability by refusing to accept the document”.⁹⁵

⁸⁸ Se Hagstrøm (2003) s. 84.

⁸⁹ Se A/CN.9/591 para 172.

⁹⁰ Se Baughen (2008) s. 555.

⁹¹ Rhidian Thomas (2009) s. 169.

⁹² FOB-avlaster.

⁹³ Diamond (2009) s. 495.

⁹⁴ Se avsnitt 4.3.3.

⁹⁵ Se A/CN.9/591 para 172.

Hvis FOB-avlaster ikke aksepterer å stå oppført som kontraktsbestemt avsender, vil han behandles som avsenderens kontraktsmedhjelper etter Rotterdamreglene art. 34. Som utgangspunkt kan kontraktsmedhjelpere kun unntaksvis pådras culpaansvar overfor transportøren for et mislighold han forårsaker i kontrakten mellom transportøren og avsender.⁹⁶ I forarbeidene til sjøloven er det imidlertid antatt at transportøren vil kunne holde avlasteren ansvarlig i henhold til alminnelige erstatningsregler der han leverer godset til transport og misligholder opplysningsplikten oppstilt i sjøl. § 257.⁹⁷

I praksis kan det tenkes at det vil være vanskelig å få en FOB-avlaster til å akseptere å stå oppført som avsender, idet hans ansvar kan bli vidtgående, jf. art. 33 nr. 1.⁹⁸ I kraft av bestemmelsen kan den kontraktsbestemte avsender holdes solidarisk ansvarlig med avsenderen for brudd på samtlige av forpliktelsene oppstilt i kapittel 7. Som følge av dette, kan det i noen tilfeller kunne tenkes at FOB-avlaster kun er interessert i å påta seg de rettighetene som følger av art. 33 nr. 1. En kontraktsbestemt avsender får i utgangspunktet de rettigheter og innsigelser avsender har etter kapittel 7 og 13, jf. art. 33 nr. 1. Hvilke rettigheter en kontraktsbestemt avsender får etter kapittel 7, utover retten til å stille spørsmål til transportøren etter art. 28, er vanskelig å vite idet kapittelet i all hovedsak oppstiller forpliktelser. En rettighet den kontraktsbestemte avsender får er imidlertid råderett over godset under transport dersom avsenderen utpeker han som rådighetshaver, jf. art. 51 nr. 1 litra a. Videre får den kontraktsbestemte avsender retten til å gi instruksjoner med hensyn til utlevering av gods i lossehavn etter art. 47 nr. 2 litra a, såfremt slike instruksjoner ikke oppnås fra avsender. Når FOB-avlaster kan velge å ikke akseptere å stå oppført som avsender, må det fra en mer til det mindre betraktning kunne tenkes at han bare kan samtykke til å påta seg disse rettighetsposisjonene. Problemstillingen er ikke kommentert i forarbeidene til konvensjonen. Det kan imidlertid synes urimelig å la FOB-avlaster forme sin rettsstilling slik at den kun inne-

⁹⁶ Se Hagstrøm (2003) s. 475.

⁹⁷ Se Webster (2010) note 448 og NOU 1993: 36 s. 26.

⁹⁸ Se A/CN.9/WG.III/WP.103 para 2-3.

bærer fordeler. Hvis FOB-avlaster skulle hatt anledning til å bare påta seg rettigheter, ville det videre kunne stride mot konvensjonens formål om å skape en avbalansert ansvarsfordeling mellom avsendersiden og transportørsiden. Mye taler derfor for å la samtykket utløse samtlige av reglens rettsvirkninger.⁹⁹

Hvis FOB-avlaster er interessert i å opptre som kontraktsbestemt avsender, men vil unngå ansvaret en slik rolle medfører, kan en mulighet være at partene unnlater å utstede dokumentasjon for transporten. Forutsetningen for den kontraktsbestemte avsenderens ansvar er som nevnt at han har akseptert å være angitt som avsender i **transportdokumentet**, jf. art. 1 nr. 9. Partene utelater ofte dokumentasjon ved unimodale transporter, for eksempel i kysttrafikken i Norge. Røsæg¹⁰⁰ uttaler imidlertid at flere er nøye med å utstede dokumentasjon når flere transportører er involvert i en transport, som typisk vil være tilfellet ved multimodale transporter. Denne løsningen synes således å være lite praktisk.

I art. 33 nr. 2 presiseres det at bestemmelsens første ledd ikke berører avsenders rettstilling. Den kontraktsbestemte avsenders forpliktelser og ansvar erstatter således ikke avsenders forpliktelser og ansvar. Dette er i samsvar med alminnelige regler om solidaransvar – avsenderens ansvar berøres ikke av transportørens adgang til å fremme erstatningskrav mot den kontraktsbestemte avsender.¹⁰¹ Selv om transportøren ikke kan få dekket sitt tap to ganger, kan han velge hvem av de to han vil gjøre sitt erstatningskrav gjeldende mot.¹⁰² Imidlertid kan det i noen tilfeller være vanskeligere for transportøren å gjøre et erstatningskrav gjeldende mot kontraktsbestemt avsender enn mot avsender, idet art. 1 nr. 9 ikke oppstiller noen personelle krav til parten. En kontraktsbestemt avsender kan være alt fra et stort aksjeselskap til en hvilken som helst fysisk person. Det er imidlertid usikkert hvor holdbart dette argumentet er, idet det heller ikke oppstilles noen personelle krav til hvem

⁹⁹ Sjølovkomiteen: "Spesielle motiver, RR kap 7" til § 291.

¹⁰⁰ Røsæg (1999) s. 8.

¹⁰¹ Sjølovkomiteen: "Spesielle motiver, RR kap. 7" til § 291.

¹⁰² Se Baatz m.fl. (2009) s. 200.

avsender kan være. Imidlertid vil det nok i de fleste tilfeller være et selskap eller en annen profesjonell aktør som er avsender av farlig gods (som for eksempel Lilleborg AS og Jotun AS).¹⁰³

Etter norsk rett er avlasters ansvar for manglende opplysninger om farlig gods regulert av alminnelige rettsregler.¹⁰⁴ Etter Rotterdamreglene er den kontraktsbestemte avsenderens ansvar lovfestet; Avhengig av hva som er årsaken til transportørens tap vil han kunne holdes ansvarlig på culpagrunnlag, jf. art. 30, eller på objektivt grunnlag, jf. art. 32 og 31 nr. 2, jf. art. 33 nr. 1. Rotterdamreglene medfører således en **lovfesting av FOB-avlasters ansvar i den grad han aksepterer å stå oppført som avsender i transportdokumentet**. I et notat fra Sjølovkomiteen er det påpekt at den norske løsningen dermed potensielt kan være konvensjonsstridig.¹⁰⁵ Det er dermed hensiktsmessig at FOB-avlasters ansvar (i den grad han har akseptert å stå oppført som avsender) lovfestes ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene.

Ovennevnte drøftelse illustrerer at det er knyttet en del usikkerhet samt tolknings- og anvendelsesproblemer til Rotterdamreglene art. 1 nr. 9 og 33. Imidlertid synes konvensjonen å gi en mer entydig regulering på det skiftet som har funnet sted i norsk lovgivningshistorikk mellom avsender og avlaster som ansvarssubjekt. Som tidligere nevnt, synes forholdet til FOB-avlaster å ha vært avgjort på bakgrunn av en antagelse om at avsender og avlaster oftest er samme person ved stykk-godsbefordring. Videre har transportøren fått den fordel at han har ett ekstra ansvarssubjekt å forholde seg til.

I det følgende vil drøftelsene av Rotterdamreglene i all hovedsak knyttes opp mot avsenderen, idet den kontraktsbestemte avsenders rettsstilling vil være tilsvarende som følge av art. 33 nr. 1. Forutsetningen er imidlertid at han har akseptert å stå oppført som kontraktsbestemt avsender og utfører eller påtar seg å utføre den konkrete forpliktelsen.

¹⁰³ Se avsnitt 3.2.

¹⁰⁴ Se NOU 1993: 36 s. 26.

¹⁰⁵ "Avsenders ansvar" note 23 tredje strekpunkt.

3 Avsendersidens forpliktelser etter sikkerhetsreglene

3.1 Innledning

Aktørene er forpliktet til å oppfylle sikkerhetsreglene, i tillegg til de sivilrettslige reglene, dersom godset er klassifisert som ”farlig gods”.¹⁰⁶ Det er derfor nødvendig å klargjøre hva som menes med begrepet i sikkerhetsreglene.

Videre er det nødvendig å avklare hvem pliktene i sikkerhetsreglene retter seg mot, idet dette nødvendigvis ikke er sammenfallende med de sivilrettslige regler.

Dernest vil jeg presentere og diskutere de forpliktelser som må oppfylles fra både avsendersiden og transportørsiden før farlig gods kan transporteres. Behandlingen her er imidlertid ikke rettet mot transportørsidens forpliktelser generelt, og jeg har derfor valgt å kun behandle de forpliktelsene som har nær sammenheng med avsendersidens forpliktelser. Ved overtredelse av forskriftene som implementerer sikkerhetsreglene, gjelder det som utgangspunkt et straffansvar. Den videre fremstillingen avgrenses mot denne formen for sanksjoner.

Idet avhandlingen konsentreres rundt multimodale transporter, oppstår også spørsmålet om hvilken betydning slike transporter får for sikkerhetsreglene.

3.2 Begrepet ”farlig gods”

I motsetning til de sivilrettslige reglene, inneholder forskriftene som implementerer sikkerhetsreglene (og transportvilkårene) en konkret definisjon av hva som menes med farlig gods.

I henhold til landtransportforskriften § 3 tredje ledd, COTIF-I. § 2 litra c og transportvilkårene art. 6.1 er farlig gods slikt gods som er klassifisert som farlig i henhold til ADR/RID. I ADR/RID er farlige

¹⁰⁶ Se avsnitt 6.4 om sikkerhetsreglenes anvendelsesområde.

stoffer kategorisert i 9 fareklasser. Til illustrasjon kan nevnes fareklasse 1 som omfatter eksplosive stoffer og gjenstander og fareklasse 4.3 som omfatter stoffer som avgir brennbare gasser i kontakt med vann.

Etter farlig gods-forskriften er farlig last definert som stoffer som omfattes av SOLAS kapittel VII og ADR, jf. § 2 første ledd litra e. I SOLAS kapittel VII del A regel 1 nr. 2 er farlig gods definert som ” *stoffer, materialer og gjenstander som er omfattet av IMDG-koden*”. I IMDG-koden er farlig gods klassifisert i 9 ulike hovedgrupper. To av disse hovedgruppene er bl.a. gasser (2) og radioaktivt materiale (7).

Sikkerhetsreglene blir jevnlig oppdatert og har som mål å omfatte alt gods som til enhver tid skal anses som farlig. Som eksempel kan nevnes at bl.a. maling¹⁰⁷, våt bomull¹⁰⁸, lim¹⁰⁹, fiskeavfall¹¹⁰, parfyme-produkter¹¹¹ og koksalt¹¹² er ansett som farlig gods i henhold til IMDG-koden og ADR/RID.

For ordens skyld nevnes at de aller fleste typer farlig avfall er klassifisert som farlig gods etter ADR/RID¹¹³ og IMDG-koden¹¹⁴, og reglene kommer således tilsvarende til anvendelse. Imidlertid kommer også avfallsforskriften¹¹⁵ kapittel 11 og 13 til anvendelse ved transport av farlig avfall. Avfallsforskriften kapittel 13 gjennomfører den såkalte Baselkonvensjonen.¹¹⁶ Der det er oppstilt særregler for farlig avfall vil dette bemerkes.

¹⁰⁷ ADR/RID UN nr. 3066.

¹⁰⁸ IMDG-koden UN nr.1364.

¹⁰⁹ ADR/RID og IMDG-koden UN nr. 1133.

¹¹⁰ IMDG-koden UN nr. 2216 (stabilisert) og 1374 (ustabilisert).

¹¹¹ ADR/RID og IMDG-koden UN nr. 1266.

¹¹² IMDG-koden UN nr. 0083, ADR/RID UN nr. 1495.

¹¹³ Jf. kapittel 2.1.

¹¹⁴ Jf. kapittel 7.8.

¹¹⁵ Forskrift av 1. juni 2004 nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall. Fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester § 4 og lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall §§ 31, 33, 49, 52a, 63 og 81.

¹¹⁶ Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal (1989).

3.3 Forpliktelser som må oppfylles før farlig gods kan transporteres

3.3.1 Hvem på avsendersiden retter pliktene seg mot?

I ADR/RID er avsenderen oppstilt som det primære pliktsubjekt for de forpliktelser som her skal presenteres. Som den kommende fremstilling vil vise har imidlertid avsenderen anledning til å sette bort flere av sine forpliktelser til en part betegnet som ”pakker”.

Det er imidlertid ikke like enkelt å fastslå hvem som er pliktsubjektet etter sjøsikkerhetsreglene.

I den opphevede forskriften om frakt av farlig last på lasteskip og lektere av 29. juni 2006 nr. 786 § 3 annet ledd, sammenholdt med § 7 annet ledd fremgikk det at avsenderen skulle sørge for at pakket farlig gods skulle være forskriftsmessig merket, emballert og ledsaget av nødvendige transportdokumenter. Bestemmelsen er imidlertid ikke videreført i farlig gods-forskriften.

Etter IMDG-koden og SOLAS er ”shipper” oppstilt som pliktsubjekt. Begrepet er imidlertid ikke definert, og begrepet har ikke en entydig definisjon. ”Shipper” kan bety både avsender og avlaster. Som tidligere nevnt, har sontringen mellom partene bare betydning der de ikke er en og samme person. Normalt vil det være den part som leverer godset til transport (avlaster etter de någjeldende regler og kontraktsbestemt avsender etter Rotterdamreglene) som vil være pliktsubjektet etter sjøsikkerhetsreglene, mens det er avsenderen som er det primære plikt- og ansvarssubjekt etter de sivilrettslige regler. Hva gjelder de forpliktelser som i tid ligger noe forut for selve leveringen av godset til transport, synes det imidlertid naturlig at avsenderen er pliktsubjekt. For plikten til å klassifisere godset vil således begrepet ”avsender” benyttes.

Sikkerhetsreglene som gjelder for sjøtransport er på dette punkt meget kompliserte. I et rundskriv fra Sjøfartsdirektoratet uttales det at *”den delen av lasteskipsnæringen som frakter farlig last, er svært spesialisert og internasjonalisert, og har den nødvendige kunnskapen om gjeldende internasjonalt regelverk på sitt område. Behov for norske detaljre-*

gler er derfor minimal, da det finnes omfattende internasjonale koder og konvensjoner som regulerer denne type frakt.”¹¹⁷ Det hadde imidlertid vært en fordel om reglene på dette punkt hadde vært klarere formulert tilsvarende ADR/RID.

3.3.2 Avsendersidens forpliktelser

Kort sagt er avsendersiden ansvarlig for å ”forberede” godset til transport. Forpliktelsene avsendersiden er pålagt i den forbindelse er meget omfattende, tekniske og detaljerte. En overholdelse av forpliktelsene krever derfor betydelig innsikt og kompetanse.

For å kunne oppfylle kravene i sikkerhetsreglene stilles det krav til at virksomheter som ”kommer i befatning med transport av farlig gods” skal utpeke en eller flere sikkerhetsrådgivere som skal ha ansvar for å medvirke til å verne om liv, helse, miljø og materielle verdier samt hindre uønskede tilsiktede hendelser knyttet til aktiviteter med farlig gods, jf. landtransportforskriften § 10 første ledd. Etter en naturlig språklig forståelse vil dette bl.a. omfatte virksomheter som pakker, sender og transporterer farlig gods. Plikten påligger således både transportørsiden og avsendersiden. En tilsvarende plikt oppstilles ikke ved sjøtransport.

Videre stiller landtransportforskriften § 5 annet ledd krav til opplæring av alle som kommer i befatning med farlig gods. Dette inkluderer naturlig nok avsendersiden. En tilsvarende plikt oppstilles ikke ved sjøtransport, jf. farlig gods-forskriften § 5 motsetningsvis.

Avsendersiden er altså ikke forpliktet til å gjennomgå opplæring eller ha en sikkerhetsrådgiver ved sjøtransport av farlig gods. En slik løsning er det vanskelig å gi en god begrunnelse for, idet sikkerhetsregelverket er tilnærmet likt for veitransport, jernbanetransport og sjøtransport.

3.3.2.1 Klassifisering

Avsenderen er for det første forpliktet til å klassifisere det aktuelle gods i den aktuelle fareklasse, jf. ADR/RID regel 1.4.2.1.1 litra a og IMDG-

¹¹⁷ Rundskriv datert mai 2006.

koden regel 2.0.0. Prosedyrene for klassifisering av farlig gods fremkommer av ADR/RID kapittel 2.1 og 2.2 og IMDG-koden del 2. Klassifisering er nødvendig for å finne frem til de konkrete regler som gjelder for det aktuelle gods i sikkerhetsreglene.

3.3.2.2 Emballering

ARD/RID del 4 og IMDG-koden kapittel 4.1 inneholder regler om emballering. Bestemmelsene beskriver bl.a. hvordan emballasje skal være konstruert, testet samt hvilken type emballasje som er tillatt for de enkelte typer farlig gods. All emballasje skal oppfylle spesielle krav til styrke og holdbarhet, og skal med få unntak være godkjent og vise godkjeningskode.

Etter ADR/RID er det avsenderen som er pliktsubjektet, jf. regel 1.4.2.1.1 litra c. Imidlertid åpner ADR/RID for at avsenderen kan sette bort plikten til pakker, jf. regel 1.4.2.1.2. Pakker er forpliktet til å treffe tiltak som er hensiktsmessige i forhold til arten og omfanget av de faremomenter som kan forutses, slik at skade på ting eller personer unngås. Forannevnte forpliktelse er imidlertid betinget av at pakker vet eller burde vite at han utfører tjeneste som inngår i en transportoperasjon som er underlagt ADR/RID, jf. regel 1.4.3.

Dersom avsenderen gjør bruk av pakkers tjenester, skal også han treffe nødvendige tiltak for å sikre at forsendelsen oppfyller kravene i ADR/RID, jf. regel 1.4.2.1.2. Imidlertid kan han "stole på" informasjon han har mottatt fra pakkeren når det gjelder godsets emballasje, jf. 1.4.2.1.2 annet punktum og 1.4.2.2.1 litra c. Etter en naturlig språklig forståelse kan avsenderen berettiget legge til grunn og innrette seg etter informasjonen han får fra pakker. Avsenderen kan dermed unngå ansvar ved å sette deler av sine forpliktelser bort til pakker¹¹⁸ i motsetning til hva som er tilfellet etter det alminnelige kontraktsmedhjelperansvaret.

Et spørsmål som stiller seg er hvem som er forpliktet til å emballere godset i henhold til IMDG-koden. Etter farlig gods-forskriften § 5 nr. 1 er det rederiet som er forpliktet til å sørge for at landbasert personell skal gjennomgå opplæring i sikkerhetstiltak og i håndtering av farlig

¹¹⁸ Dersom pakker vet eller burde vite at transporten er underlagt ADR/RID.

last. I IMDG-koden regel 1.3.1.2 er landbasert personell eksempelvis de som merker, klassifiserer og pakker farlig gods. Dette trekker i retning av at det er disse som er forpliktet til å emballere godset. Imidlertid fremgår det av SOLAS kapittel VII del A regel 4 nr. 2 at transportdokumentet ”**prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or a declaration that the consignment, as offered for carriage, is properly packaged.**¹¹⁹ *marked, labeled or placarded, as appropriate, and in proper condition for carriage*” (min utheving). “Shipper”, som undertegner deklarasjonen, er således ansvarlig for at godset er tilstrekkelig emballert. Regelen forutsetter imidlertid ikke at ”shipper” selv må emballere godset. Situasjonen kan være slik at ”shipper” har mottatt godset ferdig emballert fra en produsent eller har satt bort forpliktelsen til en tredjemann. Imidlertid er den som signerer deklarasjonen som er ansvarlig for at godset er tilstrekkelig emballert.

3.3.2.3 Opplysninger og deklarasjon

Dersom det er farlig gods som skal transporteres, kan transportøren sies å ha et særlig behov for opplysninger. Etter ADR/RID regel 1.4.2.1.1 litra b skal avsenderen gi transportøren opplysninger og data med særlig vekt på kravene i kapittel 5.4 (dokumentasjon) og tabellene i del 3 (lister over farlig gods). Ved transport av farlig avfall er avsenderen forpliktet til å gi tilstrekkelige opplysninger om avfallets opprinnelse, innhold og egenskaper, slik at den videre håndteringen av avfallet kan skje på en forsvarlig måte, jf. avfallsforskriften § 11-12 første punktum.

IMDG-koden og SOLAS pålegger imidlertid ikke avsenderen en slik opplysningsplikt. Begrunnelsen for dette kan ligge i det faktum at de sivilrettslige reglene oppstiller en mer vidtgående opplysningsforpliktelse¹²⁰ samt at sikkerhetsreglene oppstiller spesifikke krav til hvilke opplysninger transportdokumentet skal inneholde. Avsenderen^{121/}

¹¹⁹ Med pakket form menes slik det er spesifisert i IMDG-koden, jf. SOLAS kap VII del A regel 1 nr. 3.

¹²⁰ Se avsnitt 4.2.

¹²¹ Jf. ADR/RID regel 1.4.2.2.1.

”shipper”¹²² skal sørge for at transportdokumentet bl.a. inneholder opplysninger om UN-nummer, varenavn og klassifiseringskoder, jf. ADR/RID regel 5.4.1.1.1, IMDG-koden regel 5.4.1.4.1 og SOLAS del A regel 4 nr. 1. Hvis det er farlig avfall som skal transporteres, skal i tillegg ordet ”avfall” skrives foran varenavnet såfremt ikke ordet er en del av varenavnet, jf. ADR/RID regel 5.4.1.1.3. Gjennom disse opplysningene i transportdokumentet får transportøren kunnskap om godsets art, mengde, farlige egenskaper og sammensetning.

Videre krever ofte transportører at det fylles ut et deklarasjonsskjema for farlig gods, se for eksempel transportvilkårene art. 6.3. Ufullstendig eller manglende deklarasjon kan sette helse og sikkerhet i fare ved at etterfølgende transportledd ikke får nødvendige opplysninger for sikker transport og håndtering. I ADR/RID regel 5.4.5 er det inntatt et eksempel på en blankett som kan brukes som godsdeklarasjon. Dersom lasten skal transporteres på skip er ”shipper” forpliktet til å utfylle en ”dangerous goods declaration”, jf. IMDG-koden kapittel 5.4.1. Deklarasjonsskjema kan utformes på den måten man selv ønsker, så lenge dokumentet inneholder kravene oppstilt i IMDG-koden. I IMDG-koden art. 5.4.5.1 er det inntatt et eksempel på et deklarasjonsskjema. Hvis det er farlig avfall som leveres til transport, er avsender forpliktet til å fylle ut et deklarasjonsskjema som er godkjent av Klima- og forurensningsdirektoratet, jf. avfallsforskriften § 11-12 annet punktum.

Ved sjøtransport skal det, i tillegg til godsdeklarasjonen, utformes en ”shipper’s declaration”. I IMDG-koden art. 5.4.5.1 er ”shipper’s declaration” utformet som følger: *”I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name(s), and are classified, packaged, marked and labeled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations”*. Formularet oppfyller også kravet etter SOLAS kapittel VII del A regel 4 nr. 2.

¹²² Jf. IMDG-koden regel 5.4.1.1.

3.3.2.4 Merking

Farlig gods skal merkes slik det er bestemt i ADR/RID¹²³ og IMDG-koden. Sikkerhetsreglene har egne kapitler om merking og faresedler på kolli, jf. ADR/RID kapittel 5.2 og IMDG-koden del 5. Kolli skal være tydelig og varig merket med UN-nummeret som svarer til innholdet av farlig gods. Videre skal all merking av emballasje være lett synlig og lesbar og tåle å bli utsatt for utendørs vær uten å bli vesentlig mindre effektiv. Ved sjøtransport stilles det også krav om at opplysningene fremdeles kan avleses på kolli som har vært på sjøen i minst tre måneder, jf. IMDG-koden 5.2.1.1. Der godset er farlig avfall, må emballasjen i tillegg merkes tydelig med deklarasjonsskjemaets løpenummer, jf. avfallsforskriften § 11-12 tredje punktum.

Etter ADR/RID er det avsenderen som er pliktsubjekt, jf. regel 1.4.2.1.1 litra a. Imidlertid har avsender anledning til å gjøre bruk av pakkers tjeneste til å merke godset, jf. regel 1.4.2.1.2 og regel 1.4.3.1.2. litra b. Også i relasjon til denne forpliktelsen kan avsenderen ”*stole på*” informasjonen han mottar fra pakkeren, jf. regel 1.4.3.1.2.¹²⁴

Heller ikke i tilknytning til denne forpliktelsen oppstiller IMDG-koden eller farlig gods-forskriften et uttrykkelig pliktsubjekt. Imidlertid fremgår det av SOLAS kapittel VII del A regel 4 nr. 2 at transportdokumentet forberedt av ”shipper” skal inneholde en deklarasjon om at godset er ”properly marked”. Som tidligere nevnt kan ”shipper” bety både avsender og avlaster. Ansvarssubjektet vil imidlertid være den som faktisk signerer deklarasjonen.

¹²³ Farlig gods som transporteres på innenriks vei eller jernbane skal være merket slik at de ”*farlige egenskapene tydelig fremkommer*”, jf. landtransportforskriften § 4 tredje ledd. Etter en naturlig språklig forståelse må merkene gjøre det lett for transportøren å oppdage at godset er farlig. Bestemmelsen stiller et strengt krav til presisjon, jf. ordlyden ”*tydelig*”. Imidlertid er avsenderen forpliktet til å merke godset i henhold til ADR/RID, idet regelverket er en integrert del av landtransportforskriften, jf. § 2 annet ledd. Den samme løsningen oppstilles i transportvilkårene art. 6.8.

¹²⁴ Se avsnitt 3.3.2.2.

3.4 Transportørens plikt til å ta forholdsregler

Som vist i avsnitt 1.4.3, kan ulykker med farlig gods ha stort skadepotensiale. Lovgiver har derfor søkt å redusere risikoen for skade ved å pålegge avsenderen en rekke forpliktelser før farlig gods kan transporteres. Imidlertid er også transportøren forpliktet til å ta forholdsregler som skal sikre en trygg og forsvarlig transport.

En slik oppsplitting av funksjoner kan føre til at transporten blir gjennomført på sikrest og best mulig måte. Når begge parter er pålagt forpliktelser kan det tenkes å føre til at begge yter sitt ytterste for å oppfylle dem. Flere av sikkerhetsreglene gjelder typisk forebyggende arbeid. Det er både rimeligere og mer forsvarlig av partene å overholde sikkerhetsreglene i forkant enn i etterkant av en eventuell ulykke. Videre er en god koordinering av forpliktelser og ansvar en forutsetning for transport av farlig gods. Sikker transport av farlig gods innebærer at en rekke faktorer må være på plass til enhver tid, og det er nok mer forsvarlig å fordele forpliktelsene mellom de to hovedaktørene enn å legge hele ansvaret på én av dem.

Når begge aktørene er pålagt forpliktelser, er det naturlig å koordinere reglene slik at partene kan dra gjensidig nytte av hverandre og at ressursbruken effektiviseres. I forlengelsen av dette vil det generelt sett fortone seg naturlig at den enkelte parts forpliktelser følger parallelt med partens befatning med godset. Som nevnt ovenfor, er avsender-siden forpliktet til å sørge for at godset er klargjort før det leveres til transport. På basis av transportørens særlige kyndighet når det kommer til risikoer som kan oppstå under transporten – slik som værforhold, losse- og lasteoperasjoner – er imidlertid reglene utformet på en slik måte at transportørens forpliktelser er noe utvidet.

Hvis godset ikke tilfredsstillers sikkerhetsreglene, har transportøren for det første en plikt til å avvise godset til transport. For å kunne avgjøre om godset skal avvises til transport, er transportøren pålagt en undersøkelsesplikt.

Etter ADR/RID skal transportøren, når det er relevant, forvise seg om at det farlige godset er tillatt å transportere, at all dokumentasjon er

fremskaffet av avsenderen, at kjøretøyet/vognene er forsynt med merking, og se over lasten for å forvise seg om at det ikke foreligger noen åpenbare feil eller lekkasje etc., jf. regel 1.4.2.2.1 litra a-c og f. Undersøkelsen skal, i den grad det er hensiktsmessig, skje på grunnlag av transportdokumentene og en visuell inspeksjon av kjøretøyet/vognen, jf. regelens annet ledd.

Imidlertid er transportøren også forpliktet til å undersøke lasten i de tilfeller det anses ”aktuelt”. For å avgjøre om en undersøkelse er ”aktuelt”, må transportøren se hen til om det er hensiktsmessig i forhold til arten og omfanget av de faremomenter som kan forutses, jf. regel 1.4.1.1. Hvis transportøren for eksempel ser at emballasjen har blitt fuktig eller har slått sprekker, kan det være aktuelt å undersøke godset nærmere. Imidlertid kan transportøren ”stole på” informasjon han har mottatt fra pakker når det gjelder godsets emballering og merking, jf. regel 1.4.2.2.2. Etter en naturlig språklig forståelse er ikke transportøren forpliktet til å undersøke godset nærmere dersom han har mottatt informasjon om godsets emballering og merking fra pakker. Derimot er han forpliktet til å undersøke opplysningene i transportdokumentet og kjøretøyet/vognen for å forvise seg om at det ikke foreligger noen åpenbare feil mv.

En tilsvarende undersøkelsesplikt er ikke oppstilt i IMDG-koden, men ligger i regelverkets system. Som den videre fremstilling vil vise har transportøren en plikt til å avvise gods som kan medføre fare under transport. For å kunne vurdere dette er han nødt til å foreta en ytre besiktigelse av godset. En uttrykkelig undersøkelsesplikt er imidlertid lovfestet i sjøloven § 256.¹²⁵

ADR/RID inneholder ingen eksplisitt plikt til å avvise farlig gods til transport. Imidlertid fremgår det av ADR/RID regel 1.4.2.2.1 litra a at transportøren skal forvise seg om at det farlige godset er tillatt å transportere.¹²⁶ Videre setter landtransportforskriftens § 4 krav til transportøren for sikker transport; Enhver som har befatning med farlig gods

¹²⁵ Se avsnitt 5.2.3.

¹²⁶ ADR/RID regel 1.4.3.1 angir når farlig gods ikke skal lastes, regel 1.4.3.3 når farlig gods ikke skal fylles og regel 1.4.2.2 når farlig gods ikke skal videretransporteres.

skal vise aktsomhet og opptre på en slik måte at skade m.v. forebygges. En naturlig forståelse tilsier dermed at farlig gods bør avvises når det er klart at bestemmelsene ikke har blitt fulgt og det er sikkerhetsmessig best å avvise godset.

Videre krever avfallsforskriften at alle som transporterer farlig avfall skal treffe nødvendige tiltak for å unngå fare for forurensning eller skade på mennesker eller dyr, jf. § 11-5 første ledd. Hvis det aktuelle farlige avfall ikke er egnet for transport som følge av for eksempel manglende emballering, deklarasjon eller merking, tilsier forannevnte bestemmelse at avfallet skal nektes for transport.

Sjøsikkerhetsreglene inneholder noe klarere avvisningsregler. IMDG-koden inneholder en bestemmelse som forbyr å tillate transport av et stoff eller en gjenstand som i tilstanden den tilbys for transport er egnet til å eksplodere, reagere på en farlig måte, avgir flammer eller som kan føre til farlig varmeutvikling eller farlig utslipp av giftige, etsende eller brennbare gasser eller damper under normale transportforhold, jf. regel 1.1.4.1. Videre sier SOLAS kapittel VII regel 4 nr. 4 at transportøren skal avvise gods det er grunn til å tro at ikke er i ”*proper condition for carriage*” eller mangler godsdeklarasjon.

En annen form for avvisning av farlig gods knytter seg til transportørens kompetanse. For det første må fører av kjøretøy som transporterer farlig gods på vei ha ADR-kompetansebevis, jf. landtransportforskriften § 11 første ledd første punktum. En transportør som håndterer farlig avfall må i tillegg ha tillatelse fra forurensningsmyndigheten, jf. avfallsforskriften § 11-6. En transportør som ikke innehar slikt kompetansebevis eller tillatelse, må av den grunn avvise gods som omfattes av ADR/RID til transport.

I tillegg til de pliktene som er behandlet ovenfor er transportøren forpliktet til å ta forholdsregler som retter seg mot andre parter enn avsendersiden.

Baselkonvensjonen oppstiller for det første en pliktig notifikasjonsprosedyre mellom medlemsland for grensekryssende transport av farlig avfall, jf. Baselkonvensjonen art. 6. Etter Baselkonvensjonen art. 6 nr. 1 kan eksportstaten kreve at ”generator” eller ”exporter” skriftlig notifise-

rer de berørte stater om grenseoverskridende transport av farlig avfall. Med “generator” menes den personen som står for virksomheten som produserer farlig avfall, eller hvis denne personen ikke er kjent, den person som er i besittelse og/eller kontroll av avfallet, jf. art. 2 nr. 18. Det er dermed typisk kapteinen på skipet som er meldepliktig.

Ved landtransport og sjøtransport av farlig gods kommer videre forskrift om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer¹²⁷ til anvendelse, jf. § 1-5 åttende avsnitt og § 1-2. I likhet med Baselkonvensjonen stiller forskriften krav til at transportøren skal gi havnadministrasjonen melding om hva slags farlig gods som skal bringes inn og i hvilke mengder, jf. § 3-1. Videre stilles det krav til melding for fartøyet over 300 bruttotonn og fartøy som transporterer farlig last, jf. forskrift av 17. desember 2009 nr. 1633. Fører av fartøy som omfattes av forskriftens § 1 må gi ankomst- og avgangsmeldinger innen visse tidsfrister, jf. §§ 4, 5 og 6.

For å kunne notifisere de berørte stater eller havnadministrasjonen er det nødvendig at transportøren har kunnskap om at det er farlig last om bord på skipet. Overholdelse av pliktene er dermed betinget av at avsendersiden har opplyst transportøren om at det er farlig last som skal transporteres eller at transportøren på annen måte har fått slik kunnskap.

En annen forpliktelse som pålegges transportøren ved endringsprotokollen til HNS-konvensjonen, er plikten til å tegne obligatorisk forsikring for pakket farlig last.

Ved HNS-konvensjonen 1996 var statene forpliktet til å rapportere til HNS-fondet hvem som vil være ansvarlig for innbetaling av avgifter og omfanget av avgiftspliktig last¹²⁸ de enkelte har mottatt. Ved endringsprotokollen av 2010 er imidlertid pakket gods unntatt fra avgiftssystemet, idet det viste seg å være problematisk for den enkelte stat å skaffe seg oversikt over mottakere av pakket farlig gods. Løsningen på

¹²⁷ Forskrift av 15. desember 2009 nr. 1543. Fastsatt med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 40.

¹²⁸ I kvantum over en nedre grense, jf. art. 16, 18 og 19.

problemet var å differensiere mellom farlig gods som transporteres i bulk og i pakket form. Mens bulklast er definert som bidragspliktig, er dette ikke lenger tilfellet for pakket gods, jf. endringsprotokollen art. 1 nr. 10. Pakket gods er imidlertid fremdeles dekket etter skipseierens obligatoriske forsikring, og dekkes av HNS-fondet der skadene overstiger skipseierens ansvarsgrenser. For å opprettholde prinsippet om delt ansvar mellom rederinæringen og lasteieierinteressene er skipseierens ansvarsgrense for pakket gods økt, jf. art. 9 nr. 1.¹²⁹

Også i relasjon til denne forpliktelsen er transportøren avhengig av å ha kunnskap om at godset han skal frakte er farlig last. Hvis transportøren ikke har slik kunnskap og følgelig ikke tegner forsikring, vil han måtte dekke skadene selv.

3.5 Multimodale transporter og sikkerhetsreglene

Hvis godset er forberedt i samsvar med IMDG-koden, men ikke ADR/RID stiller det seg spørsmål om transportøren kan motta godset til transport.

Den kommunale sjøforskriften §§ 5-2 og 5-3 og ADR/RID regel 1.1.4.2 tar høyde for multimodale transporter og åpner for at kolli, konteinere osv. som ikke fullt ut oppfyller kravene i ADR/RID med hensyn til emballering, merking osv. kan mottas for transport i en transportkjede som omfatter sjøtransport hvis lasten oppfyller kravene i IMDG-koden.

IMDG-koden og SOLAS inneholder på den annen side ingen tilsvarende bestemmelse. Dette kan nok begrunnes med at sjøsikkerhetsreglene inneholder spesifikke bestemmelser som kun gjelder sjøtransport og at sjøsikkerhetsreglene i flere henseender er strengere enn reglene i ADR/RID. Til illustrasjon kan nevnes IMDG-koden regel 5.3.2.3 som inneholder en regel vedrørende lastebærere som inneholder sjøforurensende stoffer (marine pollutant). Slike lastebærere skal være tydelig merket for slike stoffer, på steder som er angitt i 5.3.1.1.4.1, selv om lastebæreren også inneholder kolli som ikke trenger slik merking.

¹²⁹ Se høringsbrev fra Justis- og politidepartementet datert 5. april 2011 punkt 3.

4 Avsendersidens opplysningsforpliktelser og ansvar etter de sivilrettslige regler

4.1 Samarbeids- og lojalitetsplikt

4.1.1 Innledning

Kontraktsrettslig er de opplysningsforpliktelsene som skal behandles i avsnittene 4.2-4.4 et utslag av en tankegang om samarbeid og lojalitet, og det er derfor naturlig å behandle partenes samarbeids- og lojalitetsplikt innledningsvis. Videre kan en slik samarbeids- og lojalitetsplikt supplere de øvrige regler som skal behandles i den kommende fremstilling, idet plikten gjelder generelt og heller ikke er betinget av at det dreier seg om farlig gods.

I norsk rett er det ikke lovfestet en særlig regel om samarbeid og lojalitet mellom avsender og transportør, men det finnes utslag av samarbeid i enkelte bestemmelser, som for eksempel sjøl. § 256 annet ledd.¹³⁰ Imidlertid kan en slik plikt følge av det ulovfestede prinsippet om lojalitet i kontraktsforhold. Lojalitetsprinsippet gir anvisning på hvorledes partene skal forholde seg ovenfor hverandre.¹³¹ Kort oppsummert kan man beskrive den innholdsmessige del av prinsippet som en plikt for partene til å ta rimelig hensyn til den annens interesser, virke for realiseringen av den felles målsetting og til å holde medkontrahenten underrettet om forhold av betydning for kontraktsforholdet.¹³² Ved fastsettelsen av grensen mellom illojalitet og legitim ivaretagelse av egeninteresser, må det tas hensyn til hva som er rimelig å forvente av medkontrahenten. I denne rimelighetsvurderingen vil forhold på både transportørens og avsenderens side kunne spille inn.

I Rotterdamreglene er det imidlertid lovfestet en særlig samarbeids- og lojalitetsplikt, jf. art. 28. Det er derfor nødvendig å undersøke om

¹³⁰ Se avsnitt 5.2.3.

¹³¹ Se Ringvoll m.fl. (2007) s. 44.

¹³² Se Haaskjold (2002) s. 35-36.

denne forpliktelsen medfører noen endringer i forhold til gjeldende rett. Forpliktelsens innhold og omfang må fastlegges ved tolkning.

4.1.2 Plikten etter Rotterdamreglene

Etter Rotterdamreglene art. 28 skal transportøren og avsenderen besvare hverandres anmodninger om nødvendige opplysninger og instruksjoner for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis.

For at farlig gods skal kunne håndteres og transporteres på behørig vis, er det flere opplysninger og instruksjoner både transportøren og avsenderen kan tenkes å trenge. Hvis godset kan bli flytende eller utvikle gasser hvis det oppbevares over en viss temperatur, er det nødvendig at transportøren får opplysninger om dette. I andre tilfeller kan det tenkes at transportøren har spesialisert seg på transport av en viss type farlig gods og derfor har kunnskap om hvordan emballering og merking skal gjøres på korrekt måte. Ved avgjørelsen av hvilke opplysninger og instruksjoner som er nødvendige må man se hen til den konkrete last. Brennbar last må behandles annerledes enn radioaktivt materiale, og det er dermed ulike opplysninger og instruksjoner som er nødvendige for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis.

En forutsetning for at en part er forpliktet til å gi den annen part opplysninger og instruksjoner er at han blir anmodet om slike opplysninger. Bestemmelsen regulerer ikke på hvilket tidspunkt partene er nødt til å besvare hverandres anmodninger, men hvis man ser hen til systemet i regelverket¹³³ er den mest nærliggende løsningen at avsenderen må svare "*in a timely manner*".¹³⁴

Videre oppstiller bestemmelsen vilkår om at parten anmodningen blir rettet mot kan fremskaffe opplysningene og instruksene med "*rimelige tiltak*" samt at den anmodede part ikke med "*rimelige tiltak*" kan fremskaffe dem på annen måte. Forarbeidene legger til grunn at avgjørelsen skal baseres på en objektiv rimelighetsvurdering.¹³⁵ Hva som anses som et rimelig tiltak må vurderes ut fra den konkrete situasjon.

¹³³ Jf. Wien-konvensjonen art. 31 nr (1) og (2).

¹³⁴ Se avsnitt 4.2.1.6.

¹³⁵ Se A/CN.9/591 para 130.

Hva som skal til for å si at fremskaffelsen representerer en så stor ulei-
lighet at det overskrider grensene for hva som i konvensjonens forstand
kan anses som et rimelig tiltak, er vanskelig å si. Det skal nok imidlertid
en del til for å si at et tiltak ikke er rimelig med hensyn til fremskaffelse
av opplysninger og instruksjoner om farlig gods, idet manglende opplys-
ninger og instruksjoner om farlig gods kan få store konsekvenser.

Et spørsmål som oppstår er om dette kun er en plikt for avsenderen
eller en gjensidig forpliktelse. Bestemmelsens ordlyd trekker i retning
av at det dreier seg om en gjensidig plikt. Imidlertid trekker kapittelets
overskrift i motsatt retning. Videre kan brudd på plikten sanksjoneres
ovenfor avsenderen, jf. art. 30 nr. 1, men med hensyn til transportøren
er det ingen direkte sanksjon for ikke å samarbeide. Det synes dermed
som om plikten i realiteten kun er rettet mot avsenderen. For transpor-
tøren virker dermed plikten mer som en oppfordring eller et slags
overordnet prinsipp om å gi relevant informasjon og instruksjoner.
Regelen kan virke uheldig der avsenderen for eksempel anmoder transpor-
tøren om opplysninger om hvordan en bestemt type last skal embal-
leres, men transportøren ikke etterkommer anmodningen. Her vil det
kunne oppstå en risiko for at avsenderen kan anses for å ikke ha oppfylt
sin forpliktelse etter art. 30 nr. 1.¹³⁶ Imidlertid synes dette å være en
lovteknisk glipp. Forarbeidene legger til grunn at samarbeidsplikten er
en gjensidig forpliktelse, slik at transportøren må bistå avsenderen
dersom det er nødvendig for at avsenderen skal kunne oppfylle sine
plikter.¹³⁷

Rotterdamreglene art. 28 synes således ikke å inneholde mer enn
lojalitetsprinsippet gjør og medfører dermed ingen endring i forhold til
gjeldende rett. På den bakgrunn kan det hevdes at Rotterdamreglene
kodifiserer og harmoniserer utarbeidet praksis snarere enn å oppstille
nye forpliktelser. Imidlertid tilsier det faktum at lovgiver har funnet
grunn til å lovfeste en slik samarbeids- og lojalitetsplikt at forholdet
mellom transportør og avsender bygger på et sterkt innslag av tillitt og
samarbeid. Videre kan nok en slik lovfesting av en samarbeids- og loja-

¹³⁶ Se Ziegler m.fl. (2008) s. 154.

¹³⁷ Se A/CN.9/WG.III/WP.21 para 113.

litetsplikt kunne være en viktig påminnelse for aktørene til å opptre lojalt.

En annen problemstilling som oppstår er om denne samarbeids- og lojalitetsplikten har noen nevneverdig selvstendig betydning der det dreier seg om farlig gods. Hvis avsenderen skal levere farlig gods til transport er han forpliktet til å gi transportøren slike opplysninger som nevnt i art. 28 etter særregelen i art. 32 litra a.¹³⁸ Forskjellen mellom bestemmelsene er imidlertid at avsenderen er forpliktet til å gi opplysninger som nevnt i art. 28 etter art. 32 litra a på eget initiativ og det er heller ikke nødvendig å foreta en rimelighetsvurdering for å avgjøre om opplysningene skal gis. Samarbeids- og lojalitetsplikten synes således ikke å ha noen nevneverdig selvstendig verdi ved transport av farlig gods. Imidlertid kan en slik samarbeids- og lojalitetsplikt medføre sikkerhetsgevinster ved at avsenderen kan stille transportøren spørsmål om hvordan farlig gods best og tryggest kan transporteres. Hvis avsenderen for eksempel er usikker på hvordan farlig gods skal merkes etter art. 32 litra b, kan avsenderen anmode transportøren om instruksjoner.¹³⁹ En slik mulighet er ikke oppstilt i særregelen for farlig gods, jf. art. 32 litra b.

4.2 Særlig opplysningsplikt ved transport av farlig gods

4.2.1 Opplysningsplikten

4.2.1.1 Innledning

Avsenders grunnleggende forpliktelse og ansvar med hensyn til farlig gods er regulert av Rotterdamreglene art. 32 litra a. Bestemmelsen har følgende ordlyd: *”When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment the shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or*

¹³⁸ Se avsnitt 4.2.

¹³⁹ Se avsnitt 5.

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

I norsk rett er avsenderens opplysningsplikt og ansvar ved transport av farlig gods regulert av transportvilkårene art. 6.1 og 6.6 og lovfestet i sjøl. §§ 257, 291 og veifrl. § 15. Bestemmelsene i sjøloven svarer til Haag-Visby reglene art. 4 nr. 6 og Hamburgreglene art. 13¹⁴⁰ og bestemmelsen i veifraktloven til CMR art. 22 nr. 1.¹⁴¹

Ved internasjonal jernbanetransport oppstilles det ikke en tilsvarende bestemmelse.¹⁴² Her skal opplysninger om godset gis i fraktbrevet, jf. CIM art. 7 § 1. Dette skal behandles i avsnitt 4.3.

Jeg finner det hensiktsmessig å dele Rotterdamreglene art. 32 litra a opp i underpunkter og knytte de någjeldende regler og transportvilkår opp mot bestemmelsen. Det viktigste spørsmålet som oppstår under dette avsnittet er hva som menes med ”farlig gods”. Svaret på dette spørsmålet er viktig fordi opplysningsplikten oppstår såfremt godset kan oppfattes som farlig. Videre er det her, som ellers, nødvendig å gjøre rede for innholdet av opplysningsplikten i de ulike regler for å se om en eventuell ratifikasjon av Rotterdamreglene påkrever noen endringer i våre någjeldende regler. Innledningsvis er det nødvendig å avgjøre hvem som er det primære plikt- og ansvarssubjekt.

4.2.1.2 Hvem må gi opplysningene?

Etter Rotterdamreglene art. 32 litra a, sjøl. § 257 jf. § 291 første ledd¹⁴³, veifrl. § 15 første ledd og transportvilkårene art. 6.1 jf. art. 6.6 er at det

¹⁴⁰ Se NOU 1993: 36 s. 25 og 42 og bilag nr. 1 og 2.

¹⁴¹ Se bilag nr. 3.

¹⁴² Dersom godset er klassifisert som farlig i ADR/RID er imidlertid avsenderen forpliktet til å gi opplysninger etter ADR/RID, se avsnitt 3.3.2.3.

¹⁴³ Som Webster (2010) note 547 påpeker kan ordlyden ”*har senderen overlevert*” tyde på at avsenderen bare blir objektivt ansvarlig der han selv er avlaster. Forarbeidene kommenterer ikke dette nærmere, men ser ikke ut til å legge et slikt vilkår til grunn for avsenders ansvar.

er avsenderen som er det primære plikt- og ansvarssubjekt.

Imidlertid er det praktisk at den som leverer lasten gir opplysningene, altså avlasteren etter gjeldende rett. Det må være tilstrekkelig for å unngå ansvar at avlaster varsler, idet transportøren får de nødvendige opplysninger slik at formålet bak bestemmelsene ivaretas.¹⁴⁴ Om forholdet mellom avsender og avlaster sier forarbeidene til sjøloven at avsenderen må sørge for at avlasteren gir ”*slike opplysninger som er påkrevet*”; eventuell svikt på avlasterens side vil ramme avsenderen etter kontraktsmedhjelperansvaret.¹⁴⁵ Det samme må kunne legges til grunn etter veifraktloven og transportvilkårene. Forarbeidene til sjøloven uttaler videre at ”*avlasteren selv kan bli ansvarlig overfor transportøren etter alminnelige rettsregler*”.¹⁴⁶

Forfatterne bak Rotterdamreglene synes å legge til grunn at det er den kontraktsbestemte avsender som typisk vil levere godset til transport.¹⁴⁷ Det er dermed praktisk at han gir transportøren opplysningene etter art. 32 litra a. I motsetning til gjeldende rett, vil ikke den kontraktsbestemte avsenderen betraktes som avsenderens kontraktsmedhjelper. Den kontraktsbestemte avsenderen vil kunne holdes direkte ansvarlig for brudd på opplysningsplikten uavhengig av om han kan bebreides for forsømmelsen, jf. art. 33 nr. 1 og art. 32 litra a, altså et solidansvar mellom avsender og den kontraktsbestemte avsender med objektivt ansvar.¹⁴⁸

4.2.1.3 I hvilke tilfeller oppstår opplysningsplikten?

Transportvilkårene art. 6.1. legger opp til en enkel fremgangsmåte hvor avsenderen er forpliktet til å gi transportøren opplysninger i de tilfeller godset er klassifisert som farlig i henhold til ADR/RID. Lovbestemmelsene har imidlertid ikke en like enkel løsning.

Etter Rotterdamreglene art. 32 litra a, sjøl. § 257 første ledd annet

¹⁴⁴ Se Webster (2010) note 547.

¹⁴⁵ Se NOU 1993: 36 s. 26.

¹⁴⁶ Se NOU 1993: 36 s. 26.

¹⁴⁷ Ved FOB-salg.

¹⁴⁸ Se avsnitt 4.2.2.

punktum og veifrl. § 15 har avsenderen en opplysningsplikt når det er ”*farlig gods*” som skal transporteres. Ingen av regelsettene inneholder en uttrykkelig definisjon av begrepet. I Rotterdamreglene finnes det imidlertid en retningslinje for hva som menes med begrepet; Avsenderen er forpliktet til å gi opplysninger når godset ”*by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment*”, jf. innledningsordene i art. 32.

Det er således nødvendig å klargjøre hva som menes med det meget skjønnsmessige begrepet ”*farlig gods*”. En naturlig språklig forståelse tilsier at det dreier seg om gods som frembyr fare og kan medføre skader. I kjernen av begrepet ligger last med høy faregrad og stort skadepotensiale.¹⁴⁹ En mer nøyaktig definisjon kan by på betraktelige vanskeligheter. I drøftelsene nedenfor skal det imidlertid gjøres et forsøk.

a) Et forsøk på en definisjon av begrepet ”farlig gods”

Rotterdamreglene stiller krav til at lasten er farlig på grunn av sin ”*beskaffenhets eller egenskap*”¹⁵⁰, jf. art. 32 innledningsvis. Dette er en utvidelse av ordlyden i forhold til gjeldende rett. Dette medfører imidlertid ingen realitetsforskjell, idet det i juridisk litteratur¹⁵¹ er alminnelig å innfortolke et krav til at godset må være farlig på grunn av sin ”*beskaffenhets eller egenskap*” i begrepet.

Med lastens ”*beskaffenhets*” kan forstås de egenskaper som last av vedkommende kategori vanligvis har, for eksempel at kull avgir eksplosiv gass – altså at lasten har farlige egenskaper.¹⁵² Last med farlige egenskaper kan for eksempel være kjemikalier, produkter og gjenstander som har slike egenskaper at de representerer en fare for mennesker, materielle verdier og miljøet. Dette kan for eksempel være gods som er lett antennelig, eksplosivt, avgir giftige gasser eller frembyr brannfare.¹⁵³

¹⁴⁹ Se Grue (1998) s. 1.

¹⁵⁰ Originaltekst: ”*nature or character*”.

¹⁵¹ Se Brækhus (1996) s. 339.

¹⁵² Se Brækhus (1996) s. 338 og Güner-Özbek (2008) s. 101.

¹⁵³ Se Falkanger & Bull (2010) s. 276.

Last med farlige egenskaper vil typisk være last som har høy faregrad og stort skadepotensiale. Slik last vil som regel være omfattet av sikkerhetsreglene.

Imidlertid kan en begrensning i denne retning føre til at gods som ikke er ”kjemisk farlig” vil kunne falle utenfor begrepet. Slik last kan imidlertid også medføre fare under transport. Til illustrasjon kan nevnes en konteiner inneholdende to stålballer med en vekt på 500 kilo hver. I dette tilfellet kan det oppstå en særlig risiko for fare ved at stålballetene begynner å rulle inne i konteineren som kan føre til at konteineren dulter inn i andre konteinere med farlig gods stuet om bord på transportmiddelet. Risikoen er her knyttet til stålballetenes tyngde, lettbevegelse samt den kraft som skapes i kombinasjon av hastighet og tyngde. I det foreliggende tilfelle er det nettopp stålballetenes bevegelse, herunder konteinerens mulighet til å støte borti annen last, som er avgjørende for skadeforvoldelse. Det ville nok anses urimelig om slik type last skulle holdes utenfor begrepet kun fordi stålballer i seg selv ikke anses for å ha farlige egenskaper. Også en konteiner festet med vaiere kan komme til å medføre fare for annen last under transport. Til illustrasjon kan nevnes ND 1983 s. 132 ”MS/Aranya” (Danmarks Højesteret).

I dette tilfellet skulle et helikopter transporteres over Stillehavet. Helikopterets skrog var emballert i en kasse. Helikoptererkassen ble plassert mellom 2 stabler konteinere inneholdende spring steel-wire-colis (stabled i en høyde på 3), og kassen ble festet med stålvaiere. Under transporten ble helikopter totalskadd som følge av at konteinerne slo inn mot helikoptererkassen. Årsaken som ble funnet sannsynliggjort var upåregnelige voldsomme bevegelser av vaierne på grunn av været, som medførte krenkinger av skipet, som oversteg hva som måtte kunne og burde forventes ut fra årstid og transportstrekning.

Retten drøftet ikke om lasten falt inn under betegnelsen ”farlig gods”. Imidlertid kan det synes noe unaturlig å kalle all last som kan medføre fare for farlig gods. Indirekte fremgår et skille mellom farlig gods og gods som kan medføre fare av sjøl. § 257 første og annet ledd. Sjøl. § 257 annet ledd synes å pålegge avsenderen en opplysningsplikt

hvor godset ikke direkte er farlig, men at det har andre egenskaper som kan ”medføre fare eller vesentlig ulempe”. Imidlertid tyder bestemmelsens overskrift på at begge former for last anses som farlig gods. Hvis begge former for gods anses som farlig gods, vil imidlertid ikke alternativet om ”fare” i annet ledd ha noen selvstendig betydning ved siden av første ledd. Grensen mellom paragrafens første og annet ledd er ikke klar og er heller ikke kommentert i forarbeidene eller i rettspraksis. Rotterdamreglene art. 32 litra a synes imidlertid ikke å oppstille opplysningsplikt for avsenderen i de tilfeller godset kan medføre vesentlig ulempe, men omfatter situasjoner hvor det er grunn til å anta at godset har en slik beskaffenhet som kan medføre fare.

Som nevnt ovenfor er det også vanlig å innbefatte last som er farlig pga sin ”egenskap” i begrepet farlig gods. Med lastens ”egenskap” kan menes egenskaper ved det konkrete lasteparti som avviker fra det normale for last av vedkommende kategori – altså at lasten er farlig pga. sin tilstand.¹⁵⁴ Slik last vil som regel være ufarlig i seg selv, men kan tenkes å bli farlig hvis den er forurenset eller plasseres i nærheten av enkelte andre laster.¹⁵⁵ Svært ofte vil farligheten være betinget av temperatur- og fuktighetsforhold.¹⁵⁶ Noen laster kan for eksempel utvikle varme eller gass som følge av særlige temperaturforhold som igjen kan føre til selvantennelse eller eksplosjon.¹⁵⁷

I rettspraksis¹⁵⁸ finnes det flere eksempler på at lasten pga. sin tilstand er blitt ansett som farlig, jf. ND 1959 s. 55 ”M/S Grethe”¹⁵⁹, ND 1954 s. 364 ”M/S Florø” og ND 1941 s. 353 ”M/S Else”.

ND 1954 s. 364 ”M/S Florø” gjaldt erstatningskrav fra rederiet og arvinger etter at to av mannskapet hadde omkommet. Skipet hadde mottatt et parti ferrosilisium til transport. Lasten var blitt fuktig som

¹⁵⁴ Se Brækhus (1996) s. 338 og Güner-Özbek (2008) s. 101.

¹⁵⁵ Se Falkanger & Bull (2010) s. 276.

¹⁵⁶ Se Falkanger & Bull (2010) s. 276.

¹⁵⁷ Se Brækhus (1996) s. 339.

¹⁵⁸ Sjøl. § 291 bygger ifølge forarbeidene på den teori og praksis som var utviklet etter de tidligere regler om farlig gods, se NOU 1993: 36 s. 42-43. Eldre rettspraksis er dermed fortsatt en relevant rettskilde ved tolkningen av någjeldende rett.

¹⁵⁹ Dommen behandles i avsnitt 4.2.2.5.

følge av at den hadde stått på kai en tid før den ble lastet. Fuktigheten medførte at lasten avga gasser som igjen førte til at to av mannskapet omkom. Retten måtte ta stilling til om lasten var ”farlig” i sjølovens forstand. Selv om slik last i seg selv vanligvis ikke var å betrakte som farlig, mente retten at det aktuelle parti last var farlig fordi det hadde vært utsatt for fuktighet mens den stod på kai.

I ND 1941 s. 353 ”M/S Else” søkte bortfrakteren erstatning av avlasteren på objektivt grunnlag. Skipet hadde mottatt et parti stålspon til transport. Under transporten ble lasten varmet kraftig opp og bortfrakteren måtte losse av lasten. Årsaken til varmgangen var ikke på det rene, men det ble fremsatt ulike hypoteser. For det første kunne det faktum at lasten hadde blitt utsatt for fuktig før den ble tatt om bord medføre at lasten avga gasser. Videre ble det hevdet at stålspon (som er et avfallsprodukt) kunne inneholde rester av andre metaller, urenheter av olje osv og at slikt innhold kunne ha medført at lasten utviklet farlige gasser i en varmgangsprosess. Retten kom til at selv om stålspon i sin alminnelighet ikke kunne være farlig last, måtte den aktuelle last kunne sies å være farlig i sjølovens forstand.

Som tidligere nevnt, vil som regel gods med høy faregrad og stort skadepotensial være omfattet av sikkerhetsreglene. Når godset er omfattet av sikkerhetsreglene vil aktørene være bedre forberedt på hvorledes godset skal behandles, se avsnittene 3.3.2 og 3.4. Det er typisk gods som faller utenfor disse sikkerhetsreglene som kan skape størst fare, idet aktørene ofte ikke har kunnskap om hvordan slikt gods skal behandles. Fravær av kunnskap kan altså forvandle ordinært ufarlig gods til farlig gods.

Begrepet ”farlig gods” synes således å ha et meget vidt dekningsfelt. En mulig avgrensning av begrepet er å stille krav til hva godset kan representere en fare for. Etter Rotterdamreglene er godset farlig dersom det representerer en fare for ”*personer, eiendeler eller miljø*”, jf. Rotterdamreglene art. 32 innledningsvis. Etter en naturlig språklig forståelse er godset farlig dersom det representerer eller kan representere en fare for transportøren, transportmiddelet, annet gods eller fare for forurens-

ning osv. Gods som bare representerer en fare for seg selv synes således å falle utenfor begrepet. Noen tilsvarende oppstilling av beskyttelsesverdige goder er ikke oppstilt i de någjeldende regler eller transportvilkår, men det må være klart at det typisk slike goder reglene har til hensikt å beskytte.

En annen måte å avgrense begrepet på er å stille krav om at det må kreves noe utover ”det dagligdagse” for at godset skal kunne sies å være farlig; skadepotensialet må være betydelig.¹⁶⁰ Skadepotensialet vil for eksempel kunne være betydelig hvis et uhell først skjer når et skip frakter atomavfall. Synker skipet, vil det kunne lekke radioaktivitet til vann og havet vil kunne være giftig i flere generasjoner. Hvis det oppstår brann om bord på et skip med radioaktivt utslipp vil skadepotensialet være enda større. Her vil det kunne oppstå akutt livsfare for mennesker og natur. Som et annet eksempel nevner Falkanger & Bull¹⁶¹ en tønne som inneholder etsende stoffer som angriper stålet i skipet. Imidlertid vil skadepotensialet også kunne være betydelig i eksempelet med stålballene. I henhold til alminnelig erstatningsrett er det klart at ubetydelige skader vil falle utenfor begrepet. En ubetydelig skade kan for eksempel være at én av mannskapet får et lite sår på armen eller at en liten skrue på transportmiddelet løsner. Det må nok kunne legges til grunn at ubetydelige skader som regel må medføre at lasten i det konkrete tilfellet ikke er farlig, uavhengig av om godsets beskaffenhet eller egenskaper er typisk farlig eller ikke.¹⁶² Hvor grensen for hva som er betydelig ligger, er imidlertid vanskelig å oppstille. Imidlertid tilsier hensynet til avsenders strenge ansvar at lasten må ha et et skadepotensial av en viss størrelse.

En problemstilling som reiser seg er om begrepet ”farlig gods” er relativt. Ut fra foreliggende opplysninger¹⁶³ synes oppfatningen i transportbransjen å være at farlig gods er last som omfattes av sikkerhetsreglene, verken mer eller mindre. Men kan lasten betraktes som farlig

¹⁶⁰ Se Falkanger & Bull (2010) s. 280.

¹⁶¹ Se Falkanger & Bull (2010) s. 280.

¹⁶² Se Grue (1998) s. 58.

¹⁶³ Etter opplysninger fra CargoNet sin sikkerhetsrådgiver.

når den er behandlet på en slik måte at skade i realiteten ikke kan skje? Begrepet ”farlig” tyder på at lasten på en eller annen måte kan medføre skade for omgivelsene. Dette underbygges også av at det i litteraturen er oppstilt et vilkår om at lasten må ha et betydelig skadepotensial. For varer som transporteres i emballert stand vil emballasjens soliditet kunne være avgjørende for hvilke påkjenninger varen kan utsettes for under transporten.¹⁶⁴ For de fleste varer vil det være mulig å finne frem til en emballasje som reduserer risikoen for skader til et minimum. Hvis skade i realiteten ikke kan skje, vil ikke lasten ha noe skadepotensial. I et slikt tilfelle synes ikke lasten å kunne karakteriseres som farlig gods. Denne slutningen synes også å ha støtte i forarbeidene til Rotterdamreglene; ”*harmless goods may become dangerous under certain circumstances and dangerous goods (in the sense of poisonous or explosive) may be harmless when they are properly packed, handled and carried in an appropriate vessel. The notion ”dangerous” is relative*”.¹⁶⁵

Videre kan det stilles spørsmål om godset kan karakteriseres som farlig gods der det ikke dreier seg om en akutt fare/skade, men en fare/skade som oppstår etter noe tid. Som eksempel kan nevnes en avsender som leverer flere parti radoninnholdig stein til transport i løpet av en periode på to år. Hvis mannskapet dør av lungekreft etter to år, stiller spørsmålet seg om godset er å anse som farlig. Ingen av særreglene som gjelder farlig gods synes å stille noe tidsmessige krav til når skaden må skje for at godset kan anses som farlig. Imidlertid vil kravet til adekvat årsakssammenheng sette grenser for hvilke skader avsender kan holdes ansvarlig for.¹⁶⁶

Forannevnte drøftelse illustrerer at det ikke er noen klar grense mellom ordinært ufarlig og farlig gods, samt at gods kan være farlig på flere ulike måter; det kan være tungt, ustabil, temperaturømfintlig osv. Det er de konkrete omstendigheter og skadefølger som er avgjørende for om godset kan karakteriseres som farlig gods. Vurderingen av om det konkrete gods er farlig, skjer etter at skaden har oppstått. Det er

¹⁶⁴ Se Brækhus (1996) punkt 6.

¹⁶⁵ Se A/CN.9/WG.III/WP.21 para 116.

¹⁶⁶ Det vises til Lødrup (2005) kapittel 3.

dermed ikke mulig å gi en utømmende definisjon av begrepet. Det oppstår således en vanskelig situasjon for avsender hvor han må avgjøre om godset er farlig ved levering av godset, selv om godsets farlige beskaffenhet eller egenskaper ikke var kjent eller ikke hadde oppstått på dette tidspunkt.

b) Omfattes ”rettslig fare” av begrepet?

Etter Rotterdamreglene er som nevnt farlig gods slikt gods som pga sin ”*beskaffenhet eller egenskap er eller kan antas å utgjøre en fare for personer, eiendeler eller miljø*”. Dette er en utvidelse av ordlyden i forhold til de tidligere transportkonvensjoner; CMR art. 22¹⁶⁷ oppstiller en opplysningsplikt for avsender når godset er av ”*dangerous nature*” og Haag-Visby reglene art. 4 nr. 6 fastsetter at farlig gods er av ”*inflammable, explosive or dangerous nature*”.

Sturley¹⁶⁸ uttaler at flere domstoler har gitt begrepet en meget vid rekkevidde etter Haag-Visby reglene art. 4 nr. 6 og henviser til ”Giannis NK”¹⁶⁹ hvor et parti jordnøtter ble ansett som ”*goods of...dangerous nature*”.

Transporten gjaldt et parti jordnøtter som skulle fraktes fra Senegal til Den dominikanske republikk. Lasten ble stuet i lasterom 4. Lasten var infisert med khaprabiller som regnes som en av verdens mest destruktive skadedyr for kornvarer. Dette var imidlertid ukjent for både avsenderen og transportøren ved transportens begynnelse.

Skipet hadde tidligere lastet flere parti hvete i lasterom 2 og 3. Hveten skulle transporteres til San Juan, Puerto Rico og Rio Haina. Etter levering av et parti hvete i San Juan, gikk skipet til Rio Haina hvor skipet ble plassert i karantene fordi det ble oppdaget khaprabiller i lasterom 4. Billene ble forgjeves forsøkt utgasset og skipet ble beordret om å forlate havnen med all gjenværende last. Skipet returnerte så til San Juan hvor myndighetene identifiserte 2 døde khaprabiller i lasterom 4. Myndighetene utstedte en kunngjøring om at transportøren enten skulle returnere

¹⁶⁷ Bestemmelsen er inspirert av Haag-reglene art. 4 nr. 6, se Clarke (2009) s. 224.

¹⁶⁸ Sturley m.fl. (2010) s. 193.

¹⁶⁹ Effort Shipping Co v Linden Management SA (1998) 1 Llyod's Rep. 337.

lasten til opprinnelseslandet eller å losse av lasten. Transportøren besluttet å losse av lasten, inkludert hvetelasten. Da skipet returnerte til San Juan etter lossingen, ble det foretatt en ytterligere inspeksjon. Det ble funnet 18 levende khaprabiller i lasterom 4. Det ble foretatt en ytterligere utgassing av billene. Denne prosessen medførte en forsinkelse på to og en halv måneder. Spørsmålet var hvem som skulle betale for forsinkelsen.

Retten måtte ta stilling til om lasten falt inn under betegnelsen ”*goods of...dangerous nature*” i Haag- Visby reglene art. 4 nr. 6. Retten la til grunn at begrepet måtte forstås vidt. Videre fant retten det bevist at det ikke var noen risiko for at khaprabillene skulle infisere hveten i lasterom 2 og 3, men den infiserte lasten kunne medføre at hvetelasten ble nektet innført i importlandene. Selv om lasten ikke var direkte fysisk farlig for hvetelasten, mente retten at det var tilstrekkelig at godset var ”rettslig farlig”, i den forstand at godset medførte fare for forsinkelse, for å kunne karakteriseres som ”*goods of .. dangerous nature*”.

Om dette ville blitt resultatet etter norsk rett er ikke sikkert. Ansvarsregelen i sjøloven § 291 første ledd¹⁷⁰ bygger på Haag-Visby reglene art. 4 nr. 6, og skulle derfor ha tilnærmet likt innhold som den engelske regel. I et av Sjølovkomiteens notater er det imidlertid påpekt at rekkevidden av begrepet ”farlig gods” vil kunne variere i ulike jurisdiksjoner.¹⁷¹ Etter norsk rett synes ikke begrepet å omfatte forsinkelsesfare av kvalifisert art. I eksemplene fra rettspraksis behandlet i avsnitt 4.2.1.3 litra a er lasten karakterisert som farlig der lasten har medført direkte skade på annen last eller mannskapet. Hvis begrepet skulle omfatte slike ”rettslige farer” ville det for eksempel også omfatte fare for at personer eller eiendom utsettes for tiltak fra myndighetene.¹⁷² Ordlyden i Rotterdamreglene art. 32 litra a synes heller ikke å omfatte forsinkelsesfare av kvalifisert art – farlighetsbegrepet er knyttet opp mot ”*personer, eiendeler eller miljø*”, jf. art. 32 innledningsvis.

¹⁷⁰ Se avsnitt 4.2.2.2.

¹⁷¹ ”Notat om RR kap. 7 t.o.” note 1 litra c.

¹⁷² Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 231-232.

Stevens¹⁷³ hevder imidlertid at jordnøtter fortsatt ville kunne omfattes av begrepet etter Rotterdamreglene, idet jordnøtter ”*by their nature and character, are exposed to the risk of becoming infested with insects*”. Spørsmålet han mener er avgjørende i denne sammenheng er om jordnøtter ”*that upon shipment is not infested, or at least is not known to be infested, ”reasonably appear likely” to become infested and thus to become a danger*”. Hvis det er grunn til å anta at godset i et slikt tilfelle vil kunne infisere annen kornlast, er avsenderen nødt til å informere transportøren om godsets farlige egenskaper, jf. art. 32 litra a.

c) Sikkerhetsreglenes veiledning ved fortolkningen

Under utarbeidelsen av Rotterdamreglene vurderte Working Group å innarbeide en henvisning til IMDG-koden og HNS-konvensjonen i art. 30 (som senere ble erstattet med art. 32).¹⁷⁴ Working Group synes å legge til grunn at last som er omfattet av IMDG-koden og HNS-konvensjonen er å betrakte som farlig gods. Det må dermed kunne legges til grunn at slikt gods som hovedregel vil anses som farlig gods etter Rotterdamreglene. Sjølovens forarbeider synes også å bygge på at sjølovens farlighetsbegrep i utgangspunktet omfatter last som er definert som farlig i ”*offentligrettslige regler*”.¹⁷⁵

HNS-konvensjonens definisjon av ”farlig gods” kan også være veiledende for sjølovens farlighetsbegrep. Konvensjonen inneholder en omfattende definisjon av begrepet i art. 1 nr. 5 som er basert på henvisninger til lister over stoffer i forskjellige internasjonale regelsett, herunder IMDG-koden.¹⁷⁶

Avsenderen er dermed nødt til å undersøke sikkerhetsreglene for å se om de omfatter den konkrete last han skal levere til transport.

Forslaget om å innta en henvisning til IMDG-koden og HNS-kon-

¹⁷³ Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 232.

¹⁷⁴ Se Sturley m.fl. (2010) s. 193 og A/CN.9/WG.III/WP.39 art. 30.

¹⁷⁵ Se NOU 1993: 36 s. 25.

¹⁷⁶ Jf. art. 5 litra a punkt iv.

vensjonen i Rotterdamreglene ble imidlertid forkastet. Begrunnelsen for dette var bl.a. sikkerhetsreglene er utarbeidet for ”*public interest purposes and they were extremely technical and could risk becoming quickly obsolete*”.¹⁷⁷ Det må dermed legges til grunn at gods kan bli ansett som farlig selv om det ikke omfattes av sjøsikkerhetsreglene. Avsender er dermed henvist til å foreta en konkret vurdering for å avgjøre om lasten er farlig i lovens forstand. I likhet med Working Group konkluderer forarbeidene¹⁷⁸ til sjøloven med at avsenders opplysningsplikt er kontraktsrettslig og vil kunne gå lenger enn de plikter som følger av de offentligrettslige regler om farlig gods.

I forhold til CMR er det lagt til grunn at opplistingen i ADR ikke er utømmende.¹⁷⁹ Det må dermed kunne legges til grunn at veifraktlovens farlighetsbegrep i utgangspunktet omfatter slik last som er farlig i henhold til ADR, men at opplysningsplikten likevel vil kunne gå lenger enn det som følger av ADR.

Det kan imidlertid stilles spørsmål om sikkerhetsreglenes farlighetsbegrep er avgjørende for de sivilrettslige reglenes farlighetsbegrep, eller om man må foreta en konkret vurdering av farlighet også her. Som nevnt i avsnitt 4.2.1.3 litra a, kreves det at lasten har et betydelig skadepotensial for å kunne karakteriseres som farlig gods. Sikkerhetsreglene omfatter imidlertid en del typer av last som ikke kan sies å ha et betydelig skadepotensial, som for eksempel IMDG-koden fareklasse 9 og ADR/RID fareklasse 9. Grue¹⁸⁰ uttaler at dersom man ikke stiller krav til et betydelig skadepotensial for last som omfattes av sikkerhetsreglene vil det kunne resultere i markante forskjeller mellom last som er omfattet av sikkerhetsreglene og last som ikke er det. I forarbeidene¹⁸¹ til sjøloven uttales det at den offentligrettslige reguleringen verken er utømmende eller ”*avgjørende*”. Dette trekker således i retning av at man alltid er nødt til å foreta en konkret vurdering for å avgjøre om lasten er

¹⁷⁷ Se A/CN.9/591 para 158.

¹⁷⁸ Se NOU 1993: 36 s. 25.

¹⁷⁹ Se Clarcke (2009) s. 224.

¹⁸⁰ Grue (1998) s. 54.

¹⁸¹ Se NOU 1993: 36 s. 25.

farlig. Dette synes også å være den mest naturlige løsningen etter Rotterdamreglene og veifraktloven.

4.2.1.4 Hva skal det opplyses om?

Etter Rotterdamreglene art. 32 litra a og sjøl. § 257 første ledd skal det bl.a. gis opplysninger om godsets ”*farlige beskaffenhet*”. Hvis det for eksempel er nitroglyserin som skal leveres til transport må det opplyses at lasten er høyeksplosiv og giftig.

I motsetning til Rotterdamreglene og sjøloven, benytter ikke veifraktloven begrepet ”*farlig beskaffenhet*”. Etter veifrl. § 15 første ledd skal avsenderen gi transportøren ”*nøyaktig opplysning om hvori faren består*”. Bestemmelsen kan sies å være språklig uheldig, idet faren typisk består i godsets farlige beskaffenhet.

Etter Rotterdamreglene er avsenderen videre forpliktet til å opplyse om godsets ”*farlige egenskaper*”. Ordlyden i veifrl. § 15 er vid nok til å kunne omfatte opplysninger om godsets farlige egenskaper, hvis det er her ”*faren består*”.

Imidlertid synes opplysningsplikten i sjøl. § 257 første ledd å være begrenset til godsets farlige beskaffenhet, ikke godsets farlige egenskaper. På den annen side skal konnossementet inneholde en opplysning om godsets ”*farlige egenskaper*”, jf. sjøl. § 296 første ledd nr. 1.¹⁸² Videre er avsenderen forpliktet til å opplyse transportøren dersom godset kan medføre fare eller vesentlig ulempe – som typisk gods med farlig egenskaper kan gjøre, jf. sjøl. § 257 annet ledd. Imidlertid synes rettspraksis å legge til grunn at opplysningsplikten etter sjøl. § 257 første ledd også omfatter opplysninger om godsets farlige egenskaper, jf. ND 1959 s. 55 ”M/S Grethe”.¹⁸³

For ordens skyld bemerkes det at plikten i sjøl. § 257 annet ledd er betinget av at avsenderen ”*for øvrig kjenner til at godset*” kan medføre fare eller vesentlig ulempe. Etter en naturlig språklig forståelse omfatter bestemmelsen bare faktisk kunnskap, ikke kunnskap avsenderen burde

¹⁸² Se avsnitt 4.3.2.

¹⁸³ Se avsnitt 4.2.2.5.

ha hatt. I Karnov¹⁸⁴ er det imidlertid uttalt at det til tross for ordlyden er mulig at avsenderen vil bli ansvarlig hvis han burde ha kjent til at godset kunne medføre fare eller vesentlig ulempe. Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil ikke opplysningsplikten, hva gjelder gods som kan medføre fare pga sin beskaffenhet eller egenskap, lenger være betinget av avsenderens kunnskap. Rotterdamreglene pålegger avsenderen en objektiv plikt til å opplyse om farlig gods. Sagt med andre ord har avsenderen risikoen for uvitenhet om at godset er farlig.¹⁸⁵

Hvor langt opplysningsplikten går, beror på det farlige godsets karakter og hvor utbredt kunnskapen om godset må antas å være.¹⁸⁶ Opplysningsplikten skal gjøre det mulig for transportøren å ta de nødvendige forholdsregler, eventuelt avvise gods som er kontraktsstridig.¹⁸⁷ Ofte vil en angivelse av den alminnelig anerkjente betegnelse være tilstrekkelig. I andre tilfeller må det også gis utrykkelig beskjed om hvilke egenskaper lasten har for at transportøren skal kunne avgjøre hvorledes lasten skal behandles. En brannfarlig væske kan for eksempel kreve ulik behandling, idet slike væsker kan være mer eller mindre lettantennelig. Betydningen av transportørens kunnskap vil behandles nærmere i avsnitt 4.2.2.5.

Rotterdamreglene art. 32 litra a synes således ikke å favne videre enn gjeldende rett, selv om ordlyden isolert sett skulle tilsi det. Bestemmelsen vil således ikke innebære noen realitetsforskjell, men kan heller anses som en presisjon av gjeldende rett.

Opplysningsplikten etter veifraktloven og sjøloven synes imidlertid å være videre enn Rotterdamreglene på ett punkt; Etter veifrl. § 15 første ledd og sjøl. § 257 første ledd er avsenderen forpliktet til å opplyse om nødvendige sikkerhetstiltak/forsiktighetsregler som må følges. Det kan for eksempel være tilfellet hvis avsenderen leverer et kjemikalium til transport som kan eksplodere hvis det oppbevares ved høy temperatur. I et slikt tilfelle vil det kanskje ikke være tilstrekkelig å opplyse om at

¹⁸⁴ Webster (2010) note 449.

¹⁸⁵ Se avsnittene 4.2.2.1 og 4.2.2.8.

¹⁸⁶ Se Bull (2000) s. 49.

¹⁸⁷ Sjølovkomiteen: "Spesielle merknader, RR kap. 7".

lasten består av det konkrete kjemikalium, hvis ikke avsenderen også opplyser om at lasten må oppbevares riktig temperert. I motsetning til forannevnte regler oppstiller verken Rotterdamreglene art. 32 litra a eller transportvilkårene art. 6.1 krav om at avsenderen må opplyse transportøren om forsiktighetsregler eller sikkerhetstiltak. Imidlertid er en slik plikt oppstilt i Rotterdamreglene art. 29 nr. 1.¹⁸⁸ Konsekvensen av et brudd på art. 29 nr. 1 litra a medfører imidlertid bare et erstatningsansvar på culpagrunnlag, jf. art. 30 nr. 1 og ikke et objektivt ansvar som etter sjøloven og veifraktloven. På dette punkt er Rotterdamreglene mildere for avsenderen enn de någjeldende regler. Imidlertid vil nok domstolene legge til grunn et meget strengt culpaansvar ved transport av farlig gods, så realitetsforskjellen er nødvendigvis ikke så stor.¹⁸⁹

4.2.1.5 Hvem er mottaker for opplysningene?

Det er den som mottar farlig gods til transport som har nytte av opplysningene. Etter sjøl. § 257 første ledd annet punktum er avsenderen forpliktet til å gi opplysninger om farlig gods både til transportøren og undertransportøren som godset leveres til. Det er derfor ikke tilstrekkelig å gi opplysninger til transportøren ved avtaleslutningen dersom ikke tilsvarende opplysninger er gitt den som faktisk mottar godset til transport, jf. sjøl. §291.¹⁹⁰ Har avsenderen i stedet gitt informasjonen til den kontraherende transportør, vil ansvaret ovenfor undertransportøren bero på om han på annet vis kjenner til godsets farlige beskaffenhet, for eksempel ved at den kontraherende transportøren har viderebrakt informasjonen til han.¹⁹¹

På den annen side stiller ordlyden i Rotterdamreglene art. 32 litra a, transportvilkårene art. 6.1 og veifrl. § 15 første ledd bare krav til at avsenderen gir opplysninger til den kontraherende transportør før det leveres til han eller en utførende part.

¹⁸⁸ Se avsnitt 4.2.2.6 litra b.

¹⁸⁹ Se avsnitt 5.3.2.1.

¹⁹⁰ Se NOU 1993: 36 s. 43 tredje avsnitt.

¹⁹¹ Se Falkanger & Bull (2010) s. 280.

Selv om Rotterdamreglene ikke synes å oppstille en slik opplysningsplikt ovenfor den utførende part, fremkommer det i et av Sjølovkomiteens notater at opplysningsplikten også gjelder ovenfor han.¹⁹² Sjølovkomiteen begrunner dette standpunktet med å vise til at Rotterdamreglene ikke har ment å medføre noen realitetsendring i forhold til sjøl. § 291 på dette punkt. I likhet med forannevnte uttaler Bull¹⁹³ at bestemmelsen i veifraktloven ”*trolig bør oppfattes slik at de også gir en annen fraktfører i kontraktskjeden (utførende eller mellomkommende) rett til å kreve erstatning i henhold til dem*” og det er dermed naturlig at også opplysningsplikten gjelder ovenfor en undertransportør som mottar godset til transport.

Den videre fremstilling i dette avsnittet vil derfor knyttes opp mot transportøren, med forutsetning om at regelen er den samme for undertransportøren etter sjøloven, veifraktloven og Rotterdamreglene.

4.2.1.6 Når og hvordan må opplysningene gis?

Bestemmelsene oppstiller ingen formkrav til hvorledes opplysningene må gis. Avsenderen kan derfor meddele transportøren opplysningene både skriftlig og muntlig. Som den kommende fremstilling vil vise, synes det i noen situasjoner å være tilstrekkelig å gi skriftlige opplysninger om farlig gods i transportdokumentet eller ved merking.¹⁹⁴

Rotterdamreglene oppstiller imidlertid et tidsmessig krav til når opplysningene må gis. Avsenderen må gi opplysningene i ”*in a timely manner*”, jf. art. 32 litra a. Etter en naturlig språklig forståelse synes opplysningene å skulle gis ”*i rett tid*” i forhold til hva som er avtalt mellom transportør og avsender. I et notat fra Sjølovkomiteen er uttrykket oversatt til ”*god tid*” tilsvarende tidskravet i sjøl. § 257. Et slikt tidsmessig krav synes mer naturlig, idet ett av formålene med opplysningsplikten er at transportøren skal få tid til å områ seg før han mottar farlig gods til transport. Med ”*god tid*” kan forstås at opplysningene ikke kan gis ved overleveringen av godset, men før dette tidspunkt. Uttrykket

¹⁹² ”Spesielle merknader RR kap. 7” til § 290.

¹⁹³ Bull (2000) s. 51.

¹⁹⁴ Se avsnitt 4.2.2.6.

”god tid” synes mer kvalifisert enn ”rimelig tid”. Hva som er god tid må avgjøres etter en konkret vurdering og utfallet av vurderingen kan bli forskjellig etter transportens art. I noen tilfeller krever transport av farlig last spesielle sikkerhetstiltak, og transportøren må da få tid til å iverksette disse sikkerhetstiltakene før han mottar godset til transport.

I transportvilkårene er det oppstilt klare tidsfrister for når opplysningene må gis. Ved transport av farlig gods med høy risiko¹⁹⁵ skal avsenderen gi melding om dette senest 24 timer før transportens planlagte lastefrist, jf. art. 6.1 annet punktum. For farlig gods som ikke er definert som farlig gods med høy risikograd, skal avsenderen gi melding senest en time før transportens planlagte lastefrist, jf. art. 6.1 tredje punktum. Transportvilkårene er det CargoNet som har utarbeidet. Det synes dermed nærliggende å legge til grunn at ovenfor en profesjonell transportør vil opplysninger innenfor disse tidsfrister være tilstrekkelig. Dette kan tyde på at forannevnte tidsfrister kan bli ansett for å være ”god tid” i henhold til sjøloven og Rotterdamreglene, idet disse tidsfristene synes å være den alminnelige oppfatning i transportbransjen.

Veifrl. § 15 sier på den annen side ikke noe uttrykkelig om når opplysningene skal gis. Ordlyden trekker imidlertid i retning av at opplysningene skal gis når godset overleveres til transportøren. Dette må imidlertid oppstille det seneste tidspunktet for når opplysningene kan gis.¹⁹⁶ Hvis reglene i veifraktloven endres i samsvar med Rotterdamreglene, vil avsenderen få strengere tidsfrister han må overholde – det vil nok ikke være tilstrekkelig å gi opplysninger ved overleveringen av godset.

4.2.2 Avsenders ansvar ved brudd på opplysningsplikten

4.2.2.1 Innledning

Rotterdamreglene art. 32 litra a pålegger avsenderen et objektivt ansvar for tap eller skade som skyldes manglende underretning om farlig gods. Forpliktelsen til å gi riktige opplysninger om farlig gods er allerede

¹⁹⁵ ADR/RID tabell 1.10.5.

¹⁹⁶ Se Fabricius (2005) s. 178.

streng etter någjeldende rett, og Rotterdamreglene viderefører i all hovedsak bestemmelsene i sjøloven og veifraktloven på dette punkt, jf. sjøl. § 291 første ledd første punktum og veifrl. § 15 første ledd første punktum sammenholdt med bestemmelsens annet ledd in fine. I forarbeidene til Rotterdamreglene er det uttalt at forpliktelsen er meget viktig i moderne godstransport, hvor transportøren sjelden får anledning til å undersøke godset han skal transportere.¹⁹⁷ Opplysningsplikten er dermed av meget stor betydning for en vellykket gjennomføring av en transport av farlig gods.

En eventuell implementering av Rotterdamreglene påkrever imidlertid noen endringer i gjeldende rett.

Som nevnt i avsnitt 4.2.1.4, vil ikke avsenderen kunne holdes objektivt ansvarlig etter Rotterdamreglene art. 32 litra a dersom han har unnlatt å gi opplysninger om hvilke sikkerhetstiltak/forsiktighetsregler som må følges, som er løsningen etter veifrl. § 15 og sjøl. § 291. Imidlertid kan han tenkes å holdes ansvarlig etter Rotterdamreglene art. 30 nr. 1, jf. art. 29 nr. 1, men i denne sammenheng er ansvaret basert på skyld.¹⁹⁸

I motsetning til hva som er tilfellet etter Rotterdamreglene, sjøloven og veifraktloven, er det ikke oppstilt et objektivt ansvar for manglende opplysninger om farlig gods ved innenriks jernbanetransport. Etter transportvilkårene art. 6.6 er avsenderen ansvarlig overfor transportøren i henhold til ”*alminnelig erstatningsrett*” dersom han ikke gir opplysninger i henhold til art. 6.1. Culparegelen er den alminnelige erstatningsregel i kontraktsforhold, og avsenders ansvar er dermed betinget av at vilkårene for culpaansvar er oppfylt.¹⁹⁹ Culpanormen drøftes nærmere i avsnitt 5.3.1.2. Hvis lovgiver finner det hensiktsmessig å oppstille preseptoriske regler for innenriks jernbanetransport, vil avsender i disse tilfeller ilegges ansvar på objektivt grunnlag.²⁰⁰

I det følgende skal vilkårene for avsenders ansvar drøftes i avsnittene

¹⁹⁷ Se A/CN.9/591 para 129.

¹⁹⁸ Art. 30 nr. 1 behandles i avsnitt 5.3.1.

¹⁹⁹ Se Hagstrøm (2003) s. 452.

²⁰⁰ Realitetsforskjellen dette medfører er nødvendigvis ikke så stor, se avsnitt 5.3.1.2.

4.2.2.2-4.2.2.5. Et av disse vilkårene er at transportøren ikke har kunnskap om at det er farlig gods som skal transporteres. Her oppstår problemstillingen om det bare er transportørens faktiske kunnskap som utelukker ansvar eller om også kunnskap han burde ha hatt medfører at avsenderen fritas for ansvar. For det andre er det nødvendig å avgjøre hvilke forhold som kan medføre at transportøren har kunnskap om farlig gods. Dette vil behandles i avsnitt 4.2.2.6 litra a-c.

I avsnitt 4.2.2.7 vil jeg behandle spørsmålet om erstatningen kan reduseres som følge av transportørens forhold. Dernest vil jeg, i avsnitt 4.2.2.8, undersøke om avsendersidens ansvar kan begrenses.

4.2.2.2 Farlig gods

Etter de någjeldende lovregler og Rotterdamreglene er det et nødvendig, men ikke tilstrekkelig, vilkår for ansvar at godset kan anses som ”farlig”. Det er således nødvendig å avgjøre om den konkrete last er å anse som farlig i det enkelte tilfelle.²⁰¹ Det er ikke tilstrekkelig at godset kan ”medføre vesentlig ulempe” som etter sjøl. § 257 annet ledd.²⁰²

Som nevnt i avsnitt 4.2.1.3 litra b, vil imidlertid rekkevidden av begrepet ”farlig gods” kunne variere i ulike jurisdiksjoner. I engelsk rett vil for eksempel begrepet omfatte rent forsinkelsesfare av kvalifisert art²⁰³, noe som ikke er forståelsen i norsk rett og heller ikke er antydning gjennom formuleringen i art 32.

I henhold til transportvilkårene art. 6.6 er det tilstrekkelig å opplyse om at gods er klassifisert som farlig i henhold til ADR/RID. Dersom transportvilkårene endres i samsvar med Rotterdamreglene, vil ikke avsenderen lenger kunne høres med at han ikke kan holdes erstatningsansvarlig fordi det aktuelle godset ikke var opplistet i ADR/RID. Avsenderen blir dermed nødt til å foreta en konkret vurdering av om

²⁰¹ Se avsnitt 4.2.1.3 litra a-c

²⁰² Brudd på opplysningsplikten i sjøl. § 257 annet ledd synes å måtte vurderes etter sjøl. § 290, idet forpliktelsen er betinget av avsenderens kunnskap samt at sjøl. § 291 oppstiller et vilkår om at lasten kan karakteriseres som ”farlig gods”, se drøftelsen i avsnitt 4.2.1.3 litra a.

²⁰³ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 231 og (2009) s. 171.

godset kan antas å medføre fare i hvert enkelt tilfelle.

4.2.2.3 Tap eller skade for transportøren

For at avsenderen skal kunne holdes erstatningsansvarlig er det et vilkår at det har oppstått et økonomisk tap for transportøren.

Etter sjøl. 291 og veifrl. § 15 er avsenderen bl.a. ansvarlig for transportørens ”kostnader”. Når farlig gods volder skade under en transport kan transportøren tenkes å bli påført forskjellige typer ”kostnader”. Et eksempel på en kostnad kan være kostnader til reparasjon av skip eller ekstra utgifter ved å bortskaffe den farlige lasten (direkte) eller utgifter ved at transportøren har måttet betale erstatning for tredjemanns last som er blitt ødelagt (indirekte) osv.²⁰⁴

Videre dekker ansvaret etter sjøl. § 291 det ”tap” transportøren måtte lide, i likhet med transportvilkårene art. 6.6 første ledd. ”Tap” medfører at det ikke er nødvendig at det har oppstått en kostnad for at transportøren skal kunne anses påført et tap. Vilkåret om ”tap” er videreført i Rotterdamreglene art. 32 litra a.

I henhold til veifrl. § 15 in fine og Rotterdamreglene art. 32 litra a er avsenderen også ansvarlig for ”skade” farlig gods medfører. Begrepet ”skade” forstås vidt²⁰⁵ og kan således både omfatte person-, miljø- og tingsskade. Det kan for eksempel være tale om materielle skader som skade på transportørens skip eller annen last eller fysiske skader på mannskapet osv.

Rotterdamreglene oppstiller således et vidt dekningsfelt hvor både ”tap” og ”skade” kan kreves dekket av avsender.²⁰⁶ Som tidligere nevnt, er rekkevidden av ”farlig gods” med henhold til tapsposter ikke er nærmere definert i konvensjonen og vil kunne forstås ulikt i forskjellige jurisdiksjoner, se avsnitt 4.2.1.3 litra b.²⁰⁷

4.2.2.4 Årsakssammenheng

²⁰⁴ Se Falkanger & Bull (2010) s. 279.

²⁰⁵ Se Bull (2000) s. 50.

²⁰⁶ Eller den kontraktsbestemte avsender, jf. art. 33 nr. 1.

²⁰⁷ Sjølovkomiteen: ”Avsenders ansvar” note 1 litra c.

Det er ikke tilstrekkelig å konstatere at godset er farlig og at det har oppstått et økonomisk tap for transportøren. I alle regelsett stilles det krav til årsakssammenheng. Kravet er imidlertid ulikt utformet.

For at avsenderen skal kunne pålegges ansvar stilles det også krav til at årsakssammenhengen må være en adekvat eller påregnelig følge av den skadevoldende handling. Dette vil av plassmessige årsaker ikke behandles nærmere her.²⁰⁸

Etter sjøl. § 291 første ledd er avsenderen ansvarlig for transportørens kostnader og tap som skyldes transporten av ”slikt gods”. Hva som menes med begrepet er ikke klart, og bestemmelsen kan forstås på to ulike måter.

Hvis det med ”slikt gods” siktes til farlig gods foreligger det ikke årsakssammenheng hvis tapet ville oppstått uavhengig av om transportøren hadde godset om bord eller ikke. Grue²⁰⁹ synes å tolke bestemmelsen på denne måten og uttaler at ”dersom skipet forliser under ekstreme værforhold blir senderen ikke ansvarlig, dersom skipet ville forlist uansett”.

Dersom man ser hen til konteksten i sjøl. § 291 er det mye som taler for at ”slikt gods” skal forstås som farlig gods som transportøren ikke har fått opplysninger om. I et slikt perspektiv stilles det krav til at kostnadene og tapet skyldes manglende opplysninger om farlig gods. Skulle for eksempel faren ved transport av farlig gods materialisere seg i en skade, men samme skade måtte antas å inntre selv om transportøren var gitt tilstrekkelige opplysninger, vil ikke skaden være oppstått som følge av tilsidesatt opplysningsplikt.²¹⁰ Sistnevnte synspunkt underbygges også av at avsenderens objektive og ubegrensede ansvar forutsetter at transportøren ikke hadde kjennskap til godsets farlige egenskaper, jf. sjøl. § 291 første og annet ledd.

Det sistnevnte tolkningsalternativ synes også å måtte legges til

²⁰⁸ Se nærmere om dette hos Grue (1998) s. 74-75.

²⁰⁹ Se Grue (1998) s. 73.

²¹⁰ Sjølovkomiteen: ”Spesielle merknader, RR kap 7” til § 290.

grunn etter veifrl. § 15 annet ledd in fine og transportvilkårene art. 6.6 første ledd annet punktum.²¹¹

Dette er i samsvar med Rotterdamreglene art. 32 litra a som inneholder en mer presis definisjon av kravet til årsakssammenheng. Etter bestemmelsen holdes avsenderen ansvarlig for transportørens ”*tap eller skade som skyldes den manglende underretningen*” om farlig gods .

4.2.2.5 Fravær av kunnskap på transportørens side

Forutsetningen for at det objektive ansvaret skal inntre er at transportøren og den utførende part ”*ikke for øvrig kjenner til godsets farlige beskaffenhet eller egenskaper*”, jf. Rotterdamreglene art. 32 litra a. Med andre ord vil ikke transportøren eller utførende part kunne kreve erstatning dersom de på annen måte har blitt kjent med godsets farlige beskaffenhet. Etter en naturlig fortolkning kreves faktisk kunnskap hos transportøren eller utførende part; at de burde kjenne til at lasten er farlig er ikke tilstrekkelig. Ordlyden tilsvare sjøl. § 291 første ledd og veifrl. § 15²¹² første ledd annet punktum (indirekte).

Transportvilkårene tar på den annen side ikke hensyn til eventuell kunnskap om farlig gods hos transportøren.

Ved plassering av ansvar på objektivt grunnlag legges det vekt på hvilke risikoelementer som har oppstått og hvem som er den nærmeste til å bære tapet dersom risikoen materialiserer seg i en skade. Når transportøren er kjent med de risikofaktorer som begrunner avsenders objektive ansvar, og likevel utsetter seg for dem, er den legislative begrunnelsen for ansvaret ikke lenger tilstede. Den som frivillig har utsatt seg for eller innlatt seg med en risiko kan således tape sitt erstatningskrav.

Selv om ordlyden i sjøl. § 291 indikerer at det kun dreier seg om transportørens faktiske kunnskap, synes imidlertid rettspraksis å trekke i

²¹¹ Avsenderen er ansvarlig for transportørens tap som følge av avsenderens ”*brudd på artikkel 6 for øvrig*”.

²¹² Bestemmelsen i veifraktloven regulerer ikke undertransportørens forhold. Imidlertid vil han trolig kunne holde avsenderen ansvarlig etter veifrl. § 15, se Bull (2000) s. 51. Den naturlige løsning er dermed at undertransportørens kunnskap utelukker avsenderens ansvar etter bestemmelsen.

retning av kunnskap transportøren burde kjenne til er omfattet. I ND 1959 s. 55 ”M/S Grethe” (Oslo byrett) var spørsmålet om avlasteren kunne holdes ansvarlig etter sjøloven 1893 § 97 (etter lovendringen i 1938).

Saken gjaldt et krav om reparasjonskostnader fra rederiet til M/S ”Grethe” mot avlasteren av en last kisavbrann (et avfallsprodukt som etterlates når svovelkiskonsentrat brenner ut). To dager etter innlastingen oppsto det brann som medførte skade på skipet. Årsaken til brannen var at lasten var varm da den ble lastet.

Rederiet hevdet at avlasteren hadde brudd sin opplysningsplikt, idet lasten var brannfarlig. Retten måtte avgjøre om den aktuelle last falt inn under begrepet ”farlig last”. Retten kom til at godset i dette konkrete tilfellet var farlig, ”uten omsyn til hvorvidt godset i annen tilstand ikke vil være det”. Avlasteren hadde dermed utvist uaktsomhet når han ikke hadde gitt opplysninger om at lasten var farlig eller opplyst om hvilke forholdsregler som måtte tas, jf. § 97.

Imidlertid kom retten til at det også forelå klanderverdige forhold hos rederiet, først og fremst hos kapteinen. Kapteinen hadde ingen tidligere erfaring med kisavbrann og stoffet var helt ukjent for han. Under innlastningen observerte han at lasten ble varmere og varmere, inntil den inneholdt glødende partikler. Han forhørte seg hos lastarbeiderene, som sa at dette var normalt. Deretter ringte han befrakteren, som spurte hva lastarbeiderne sa om lasten. Kapteinen svarte at alt var som vanlig og befrakteren sa at de da bare fikk forsette innlastingen.

Retten mente at kapteinen på grunn av sine observasjoner burde stopper innlastingen, eventuelt tatt temperaturmålinger eller tatt kontakt med sakkyndige personer i rederiet. At han tok kontakt med lastarbeiderne og befrakteren var ikke tilstrekkelig. Retten mente at det var begått så store feil av rederiet at det måtte skje en skyldfordeling; Rederiet måtte bære 2/3 av tapet selv.

Videre kan også nevnes HNS-konvensjonen art. 7 nr. 2 litra d. Etter denne bestemmelsen er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for skade som skyldes unnlattelse av å yte informasjon vedrørende de trans-

porterte stoffenes farlige og skadelige egenskaper som helt eller delvis forårsaket skaden, jf. første strekpunkt i bestemmelsen. Imidlertid er avsenders ansvar betinget av at *”neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped”*, jf. bestemmelsen in fine. HNS-konvensjonen omfatter således kunnskap transportøren burde ha hatt. Det er vanskelig å gi en god begrunnelse for at Rotterdamreglene ikke skal omfatte slik kunnskap, idet både Rotterdamreglene og HNS-konvensjonen omfatter pakket farlig gods i henhold til IMDG-koden, se avsnitt 4.2.1.3 litra c. .

4.2.2.6 Oppfyllelse av andre plikter som kan utelukke ansvar

Som nevnt i avsnitt 4.2.2.5, vil ikke transportøren kunne kreve erstatning dersom han på annen måte (enn avsenderens opplysninger) har blitt kjent med godsets farlige beskaffenhet eller egenskap.

Samtlige av avsenderens forpliktelser, med unntak av emballeringsforpliktelser, tjener i utgangspunktet opplysningsformål, se avsnitt 1.5. Oppfyllelse av avsenderens øvrige opplysningsforpliktelser kan dermed medføre at transportøren kan sies å ha (eller burde ha)²¹³ kunnskap om at den konkrete last var farlig.

a) Opplysningene er inntatt i transportdokumentet eller deklarasjonsskjemaet

Dersom godset er klassifisert som farlig i henhold til sikkerhetsreglene er avsenderen forpliktet til å innta opplysninger om dette i transportdokumentet²¹⁴ og utfylle et deklarasjonsskjema for farlig gods.²¹⁵

Dersom transportøren tidligere har hatt befatning med den aktuelle type last eller kunnskap om lastens farlighet er alminnelig kjent, kan det tenkes at transportøren har fått tilstrekkelig kunnskap gjennom angivelsen av den alminnelig anerkjente betegnelsen for vedkommende

²¹³ Rettstilstanden er imidlertid ikke klar på dette punkt.

²¹⁴ Rotterdamreglene er imidlertid ikke begrenset til å gjelde farlig gods som omfattes av sikkerhetsreglene på dette punkt, se avsnitt 4.3.2.

²¹⁵ Se avsnittene 3.3.2.3 og 6.4.

farlig gods i transportdokumentet eller i et deklarasjonsskjema for farlig gods.²¹⁶ Hvis avsenderen for eksempel har angitt at lasten er bensin, vil nok transportøren vanskelig kunne høres med at han ikke hadde kunnskap til at lasten var farlig, idet en transportør så å si alltid vil vite at bensin er et eksplosivt stoff. I en slik situasjon vil ikke avsenderen være ansvarlig hvis lasten eksploderer ombord på skipet.

Plikten til å gi opplysninger om godset i transportdokumentet skal behandles nærmere i avsnitt 4.3.

b) Det er opplyst om forholdsregler

I tillegg til opplysningsplikten i Rotterdamreglene art. 32 litra a oppstilles det en mer generell opplysningsplikt i Rotterdamreglene art. 29 nr. 1 litra a.²¹⁷

Etter Rotterdamreglene art. 29 nr. 1 litra a må avsenderen i god tid gi transportøren opplysninger, instruksjoner og dokumenter om godset som er rimelig nødvendig²¹⁸ for en forsvarlig håndtering og transport av godset, herunder forholdsregler som skal tas av transportøren eller den utførende part. Denne opplysningsplikten er ikke begrenset til å gjelde farlig gods, men gjelder alt gods generelt. Farlig gods vil nok helst bli bedømt etter særregelen i Rotterdamreglene art. 32 litra a – hvis det er manglende opplysninger om farlig gods som er årsaken til at det har oppstått en skade eller et tap for transportøren vil avsenderen kunne holdes objektivt ansvarlig etter forannevnte bestemmelse. Avsenderens generelle opplysningsplikt antas derfor ikke å ha noen stor potensiell betydning ved siden av Rotterdamreglene art. 32 litra a i de tilfeller godset kan betraktes som farlig gods.

Imidlertid stiller ikke særregelen i Rotterdamreglene art. 32 litra a krav til at avsender skal opplyse transportøren om eventuelle forholdsregler som må tas, slik art. 29 nr. 1 litra a gjør. Særreglene for farlig gods i nasjonal rett oppstiller imidlertid et slikt krav, jf. veifrl. § 15 første ledd

²¹⁶ Se Bull (2000) s. 49.

²¹⁷ Bestemmelsen har en parallell til sjøl. § 258.

²¹⁸ Originaltekst: “*reasonably necessary*”.

og sjøl. § 257 første ledd, jf. § 291.²¹⁹ Som nevnt ovenfor, er imidlertid ikke plikten i Rotterdamreglene begrenset til å gjelde farlig gods. Plikten til å opplyse om forholdsregler vil derfor dekke tilfeller der det dreier seg om farlig gods og hvor man må være forsiktig for ikke å skade godset. Formålet med bestemmelsen er å gjøre det mulig for transportøren å håndtere godset på riktig måte for å unngå skader på godset, skipet og annen eiendom.

Bestemmelsene har ingen direkte parallell til verken CIM eller transportvilkårene, men en slik plikt til å opplyse om forholdsregler kan tenkes å følge av det ulovfestede lojalitetsprinsippet.²²⁰

Transportøren må nok normalt anses som den part som har mest ekspertise når det kommer til spørsmålet om hvordan ordinært ufarlig gods skal håndteres. Med hensyn til farlig gods, eller gods som må behandles med større forsiktighet enn det som er vanlig, er det imidlertid mer naturlig at avsenderen har kunnskap om hvordan lasten skal håndteres og i en slik situasjon har en plikt til å gi transportøren instruksjoner. Rotterdamreglene art. 29 nr. 1 litra a kan dermed være av stor betydning for en transportør som skal transportere farlig gods han ikke tidligere har hatt befatning med og derfor ikke er klar over hvilke forholdsregler som er nødvendige å ta.

Imidlertid er avsenders forpliktelse betinget av at visse vilkår foreligger. Avsenders plikt til å gi opplysninger om forholdsregler gjelder bare dersom transportøren ikke med ”*rimelige tiltak*” kan skaffe dem til veie på annen måte, jf. art. 29 nr. 1. Hva som er et ”*rimelige tiltak*” må baseres på en objektiv rimelighetsvurdering.²²¹ Vurderingen blir dermed hva en normal, fornuftig avsender eller transportør ville ansett som rimelig under foreliggende omstendigheter.²²² Momenter som kan komme inn i vurderingen er hvor enkelt det vil være å fremskaffe opplysningene, utgifter i forbindelse med innhenting av opplysningene samt hvor lang tid

²¹⁹ Se avsnitt 4.2.1.4.

²²⁰ Se avsnitt 4.1.

²²¹ Se A/CN.9/591 para 130.

²²² Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 222.

det vil ta før partene kan få tilgang til opplysningene.

Videre er det et krav om at forholdsreglene er ”rimelig nødvendig”, jf. Rotterdamreglene art. 29 nr. 1. Dette er en fremmed ordlyd i norsk rett, hvor ”nødvendig” eller ”rimelig” typisk ville blitt brukt alene, se for eksempel veifrl. § 15. En naturlig fortolkning kan tilsi at det ikke trenger å være like kvalifisert som påkrevet, men at listen ligger noe lavere. Svaret på hva som er ”rimelig nødvendig” kan finnes ved først å spørre hvilke forholdsregler transportøren faktisk trenger å få opplysninger om. Hvis transportøren trenger disse opplysningene, stiller spørsmålet seg om dette er ”rimelig”.²²³ Man er dermed nødt til å se hen til den byrden som legges på avsenderen ved fremskaffelsen av opplysningene. Også i denne sammenheng gir forarbeidene anvisning på en objektiv vurdering.²²⁴ Det kan imidlertid oppstå en vanskelig situasjon hvor opplysningene anses som nødvendige, men ikke rimelige. Imidlertid må det nok anses som en overveiende hovedregel at forholdsregler er ”rimelig nødvendig” dersom godset er farlig eller må behandles med større grad av forsiktighet enn vanlig, med mindre forholdsreglene er gitt på annen måte som for eksempel ved merking eller i transportdokumentet.

Hvis avsender ikke overholder sin forpliktelse etter art. 29 nr. 1 litra a kan han holdes ansvarlig for transportørens tap eller skade etter art. 30 nr. 1 dersom vilkårene for culpaansvar er oppfylt, se avsnitt 5.3.1.2.

Hvis avsenderen har gitt transportøren opplysninger om hvilke forholdsregler som er nødvendige, kan det tenkes at transportøren har fått slik kunnskap som utelukker ansvar for avsenderen (forutsatt at regelen i Rotterdamreglene tar høyde for kunnskap transportøren burde ha hatt). Hvis for eksempel avsenderen opplyser transportøren om at den konkrete last må oppbevares i et rom som er godt ventilert, burde transportøren forstå at lasten kan skades av for stor luftfuktighet og kondens.²²⁵ Det er imidlertid ikke gitt at transportøren av den grunn burde forstå at lasten er farlig. Videre kan det tenkes at avsenderen har opplyst transportøren om at godset må oppbevares under en viss tem-

²²³ Se Baatz m.fl. (2009) s. 86.

²²⁴ Se A/CN.9/591 para 130.

²²⁵ Se Brækhus (1996) s. 340.

peratur. I et slikt tilfelle kan det tenkes at transportøren burde forstå at godset kan sprenges eller ødelegges dersom det oppbevares over den gitte temperatur og dermed at godset er av eksplosiv art eller i hvert fall krever spesiell behandling.

Imidlertid skal det nok en del til for å si at transportøren burde forstå at godset var farlig dersom det kun er opplyst om forholdsregler. Hvis avsenderen har oppfylt sin plikt til å gi opplysninger om godset i transportdokumentet/merket godset som farlig og har opplyst om forholdsregler, kan det imidlertid tenkes at transportøren burde ha hatt kunnskap om godsets farlige egenskap eller beskaffenhet. Avsenders ansvar vil dermed være utelukket.

c) **Godset er merket som farlig**

Avsenderen har en plikt til å merke gods som farlig, jf. Rotterdamreglene art. 32 litra b, sjøl. § 257 første ledd og transportvilkårene art. 6.8.

Merkningen skjer vanligvis på emballasjen og er et ledd i beskyttelsen av godset. Merkningen kan bl.a. opplyse om godsets art og om særskilte forholdsregler som må tas for å beskytte godset under transporten. Dersom avsenderen for eksempel har merket godset med merke for ADR/RID fareklasse 1 vil transportøren forstå at godset er av eksplosiv art og at han vil måtte benytte godkjent kjøretøy for eksplosiver.²²⁶ Merkingen tjener således samme formål som transportdokumentet og plikten til å gi opplysninger om forholdsregler.

Dersom avsenderen har oppfylt sin plikt til å merke godset som farlig, vil nok transportøren vanskelig kunne høres med at ikke hadde eller burde hatt kjennskap til lastens farlige beskaffenhet.²²⁷

Plikten til å merke godset vil behandles nærmere i avsnitt 4.4.

4.2.2.7 Kan erstatningen reduseres som følge av transportørens forhold?

Selv om ansvaret er ubegrenset, vil avsender ha mulighet for å få ansva-

²²⁶ Se ADR/RID del 9.

²²⁷ Se NOU 1993: 36 s. 43 sjetten avsnitt.

ret lempet etter skadeerstatningsloven ("skl.")²²⁸ § 5-2 ved innenriks befordring på vei, jf. veifrl. § 39 første ledd. Bestemmelsen gjelder i utgangspunktet ved erstatning utenfor kontrakt.

Imidlertid gjelder skl. § 5-1 nr. 1 og 2 generelt²²⁹ og kan tenkes å komme til anvendelse ved erstatningsutmålingen etter Rotterdamreglene, sjøloven og veifraktloven (hva gjelder internasjonal befordring). Hvis transportøren uaktsomt har medvirket til tapet eller skaden kan erstatningen reduseres med hjemmel i denne bestemmelsen.

Hvis man tar hensyn til transportøren uaktsomme medvirkning vil dette imidlertid medføre at vilkåret om faktisk kunnskap blir uten realitet. Dersom transportøren eller undertransportøren har faktisk kunnskap om lastens farlige beskaffenhet er man utenfor ansvaret i Rotterdamreglene art. 32 litra a, sjøl. § 291 første ledd og veifrl. § 15 første ledd annet punktum.

Videre kunne det tenkes at transportørens erstatningskrav kunne falle bort etter læren om "aksept av risiko" dersom transportøren hadde faktisk kunnskap om farlig gods. Avsenders ansvar er som nevnt betinget av at transportøren ikke hadde faktisk kunnskap om at godset var farlig og det er derfor ikke naturlig å hevde at transportøren kan ha akseptert risikoen.

Avsenderens erstatningsansvar synes således ikke å kunne reduseres som følge av transportørens forhold, og avsenderens²³⁰ ansvar kan her bli vidtgående. Risikoen for transportørens kunnskap er således plassert hos avsenderen – det er han som har hovedansvaret for å sørge for at transportøren har tilstrekkelig kunnskap om farlig last.

Spørsmålet om transportørens faktiske kunnskap er imidlertid et bevisspørsmål. Som Grue²³¹ har uttalt kan man nok ved grovere tilfeller av uaktsomhet hos transportøren lette på kravene til bevis for transportørens kunnskap, og dermed komme til at transportøren hadde slik

²²⁸ Lov av 13. juni 1969 nr. 26.

²²⁹ Se Askeland (2010) note 299.

²³⁰ Og den kontraktsbestemte avsenders ansvar, jf. art. 33 nr. 1.

²³¹ Se Grue (1998) s. 98.

kunnskap som utelukker ansvar for avsenderen. Dersom en tønne lekker bensin eller det foreligger andre klare indikasjoner på at lasten har farlige egenskaper, kan transportøren sies å ha faktisk kunnskap fordi han måtte forstå at lasten var farlig. Transportørens innrømmelser kan ikke være avgjørende. Dette synspunktet støttes også opp av Rotterdamreglene art. 2. Bestemmelsen fastsetter at konvensjonen skal tolkes i ”*good faith*”. Begrepet kan tolkes som en referanse til en standard for atferd som er preget av ærlighet, åpenhet og lojalitet i forhold til den andre part.²³² Hvis man ikke skulle tatt høyde for transportørens grovt uaktsomme forhold ved spørsmålet om faktisk kunnskap, ville det kunne sies å være i strid med en tolkning i samsvar med ”*good faith*”.

Imidlertid trekker rettspraksis i retning av at også kunnskap transportøren burde kjenne til er omfattet.²³³ Hvis domstolene velger å opprettholde denne praksisen ved anvendelsen av Rotterdamreglene vil ikke avsenderen kunne holdes ansvarlig dersom transportøren burde kjenne til lastens farlige beskaffenhet eller egenskaper. Transportøren burde for eksempel forstå at det dreier seg om farlig gods dersom emballasjen lekker etsende syre eller avgir gasser. Hvis avsenderen i dette tilfellet ikke har gitt transportøren opplysninger og det oppstår et tap eller en skade, vil det være naturlig å dele ansvaret mellom dem, jf. skl. § 5-1 nr. 1 og 2.²³⁴ Transportørens og avsenderens uaktsomme forhold må anses som samvirkende årsaker til tapet eller skaden.

På bakgrunn av det foreliggende rettskildematerialet er det imidlertid vanskelig å trekke en sikker konklusjon.

4.2.2.8 Ansvarsgrenser for avsender?

Rotterdamreglene art. 32 litra a, og også de andre bestemmelsene i kapittel 7, inneholder presise og omfattende forpliktelser for avsenderen. Dersom det først er konstatert at avsender er erstatningsansvarlig, er man over i spørsmålet om erstatningsberegningen. Utgangspunktet i alminnelig erstatnings- og kontraktsrett er at den som oppfyller vilkå-

²³² Se Bar m.fl. (2009) s. 178.

²³³ Se avsnitt 4.2.2.5.

²³⁴ Bestemmelsene behandles nærmere i avsnitt 5.3.1.4.

rene for ansvar må erstatte skadelidtes fulle økonomiske tap.

Rotterdamreglene kapittel 12 oppstiller imidlertid ansvarsgrenser. Begrunnelsen for slike regler er i hovedsak et ønske om ordnet forsikring samt behov for retts teknisk enkle og praktiske oppgjørregler.²³⁵ Dog gjelder ansvarsgrensene kun for transportøren. Under utarbeidelsen av Rotterdamreglene ble det fremstilt et forslag om å innføre tilsvarende regler for avsender.²³⁶ Forslaget ble imidlertid ikke akseptert med den begrunnelse at det ville være vanskelig å oppstille en passende grense.²³⁷ Idet det ikke var mulig å komme frem til en ansvarsgrense, ble det foreslått at reglene skulle åpne for at partene kunne avtale en slik grense seg imellom. Det var imidlertid sterke motforestillinger mot en slik løsning.²³⁸

Dette kan umiddelbart virke meget strengt. På den annen side oppstiller ingen av de eksisterende transportkonvensjoner noen ansvarsgrenser for avsenderen – dette er således ikke noe nytt ved Rotterdamreglene. I likhet med Rotterdamreglene, oppstiller de eksisterende transportkonvensjoner ansvarsgrenser for transportøren, jf. CMR art. 23²³⁹, Haag-Visby reglene art. 4 nr. 5 litra b²⁴⁰ og CIM art. 30 § 2.

Imidlertid er det oppstilt en variant av en ansvarsbegrensningsregel for avsender i Rotterdamreglene art. 30 nr. 2. Etter bestemmelsen kan avsenderen fritas helt eller delvis for ansvar dersom årsaken, eller en av årsakene, til tapet eller skaden ikke skyldes han selv eller en person nevnt i art. 34. Imidlertid kan ikke avsenderen fritas fra ansvar dersom årsaken til tapet eller skaden skyldes at avsenderen ikke har oppfylt sine forpliktelser etter art. 32 eller art. 31 nr. 2.²⁴¹

Kravet til adekvat årsakssammenheng kan imidlertid begrense avsenders ansvar etter art. 32 og art. 31 nr. 2. Ansvarret må begrenses til skader som har en ”rimelig sammenheng” med den skadevoldende

²³⁵ Se Krüger (1997) s. 333.

²³⁶ Se A/63/17 para 236.

²³⁷ Se Diamond (2009) s. 494 og A/63/17 para 237.

²³⁸ Se A/63/17 para 238 og 239.

²³⁹ Jf. veifrl. § 32, jf. § 35.

²⁴⁰ Jf. sjøl. § 279.

²⁴¹ Se avsnitt 4.3.3.

handling. Imidlertid har transport av farlig gods et stort skadepotensial som kan føre til at meget omfattende tap og skader blir ansett for å ha "rimelig sammenheng" med den skadevoldende handling. Fra rettspraksis kan Rt. 2006 s. 690 "Lillestrøm-dommen" nevnes. Saken gjaldt plassering av ansvar for diverse formuestap evakueringen av sentrum medførte. Dommen gjelder ikke ansvar på lovfestet objektivt grunnlag, men kan illustrere kravet til adekvans ved transport av farlig gods.

CargoNet hadde betalt erstatning for formuestap som følge av evakueringen og krevet disse dekket av sitt forsikringsselskap. Kravene som ble rettet mot CargoNet var fra privatpersoner eller deres forsikringsselskaper for hotellutgifter og fra næringsdrivende eller deres forsikringsselskaper for økonomiske tap som følge av tapt omsetning i det tidsrom sentrum var avsperrert samt krav fra kommunens for deres utgifter til lønn til arbeidstakere som ikke kunne utføre sitt arbeid.

Det som er av interesse i denne sammenheng er at retten måtte ta stilling til om formuestapene var en så nærliggende følge av tingsskadene at de måtte omfattes av det ulovfestede erstatningsansvaret. Høyesterett kom til at evakueringen var så nært tilknyttet den risiko som foreligger ved transport av farlig gods og at det dermed ikke kunne legges til grunn at formuestapene var for fjerne eller avledete.²⁴²

Rotterdamreglene kan således sies å mangle gjensidighet vedrørende transportørsidens og avsendersidens ansvarsbegrensning. Når gjensidighet ikke er til stede, kan dette tyde på at det er transportørsiden som har fått fremmet sine synspunkter og interesser ved utarbeidelsen av reglene. Som nevnt innledningsvis tyder mye på at avsender i dag blir oppfattet som en profesjonell aktør i transportbransjen. Hvis dette er tilfellet synes det imidlertid noe underlig at avsendersiden, som profesjonelle aktører med lik forhandlingsstyrke som transportørene, ikke har søkt å etterstrebe et rettferdig og balansert regelverk på dette punkt.

²⁴² Se dommen avsnitt 56.

4.3 Plikt til å gi opplysninger om gods i transportdokumentet

4.3.1 Innledning

Bestemmelsene i Rotterdamreglene art. 36, veifrl. §§ 9 og 10, sjøl. § 296, transportvilkårene art. 6.3 og CIM art. 7 §§ 1 og 2 gir anvisning på en mengde opplysninger som skal eller kan inntas i transportdokumentet.²⁴³ Et transportdokument skal bl.a. inneholde en mengde informasjon om partene, hvorledes transporten skal utføres osv. Det som er av interesse i denne sammenheng er at transportdokumentet skal inneholde informasjon om godset.

I någjeldende rett stilles det krav til at transportdokumentet skal inneholde informasjon om farlig gods. Gjennom transportdokumentet får transportøren og etterfølgende transportledd opplysninger om farlig gods. Transportdokumentet tjener således samme formål som opplysningsplikten behandlet i avsnitt 4.2. I Rotterdamreglene synes imidlertid ikke denne opplysningsplikten å være begrenset til å gjelde farlig gods. Konvensjonen stiller krav til at transportdokumentet skal inneholde *”en beskrivelse av godset, som er tilpasset²⁴⁴ den aktuelle transport”*, jf. art. 36 nr. 1 litra a. For å kunne vurdere om Rotterdamreglene vil medføre noen realitetsendring i forhold til gjeldende rett, er det nødvendig å avklare hvor spesifikk denne beskrivelsen skal være. Videre oppstår spørsmålet om transportdokumentet må utfylles i henhold til Rotterdamreglene dersom transportdokumentet er utfyllt i henhold til sikkerhetsreglene. Disse spørsmålene skal behandles i avsnitt 4.3.2.

I avsnitt 4.3.3 skal jeg behandle ansvaret for uriktige opplysninger i transportdokumentet. Ansvaret er lovfestet i Rotterdamreglene art. 31 nr. 2, veifrl. § 11 første ledd, sjøl. § 301, CIM art. 8 § 1 og regulert av

²⁴³ Bestemmelsene i veifraktloven og CIM er forbeholdt fraktbrev og bestemmelsen i sjøloven konnossementer. Rotterdamreglene gir felles regler for alle typer transportdokumenter. Der jeg behandler regelsettene samlet benyttes begrepet *”transportdokumentet”*.

²⁴⁴ Originaltekst: *”appropriate”*.

transportvilkårene art. 5.1. Ansvarssubjektet er forskjellig etter Rotterdamreglene og sjøloven, og det er dermed nødvendig å undersøke om dette medfører noen realitetsendring i praksis. Videre er det nødvendig å undersøke hva slags opplysninger ansvaret dekker etter de ulike regler. Hvilke tapsposter som dekkes vil ikke behandles.

4.3.2 Plikten til å beskrive godset

Rotterdamreglene art. 31 nr. 1 inneholder detaljerte regler for avsenderens plikt til å gi opplysninger til utarbeidelse av transportdokumenter. Etter bestemmelsen skal avsenderen i god tid gi transportøren presis informasjon til bruk i utformingen av transportopplysningene og utstedelsen av transportdokumenter, herunder de opplysningene som nevnt i art. 36 nr. 1. Bestemmelsen har ingen direkte parallell i någjeldende rett, men innføringen av bestemmelsen innebærer trolig ingen realitetsendring, idet ansvarsbestemmelsene som skal behandles nedenfor i avsnitt 4.3.3 forutsetter en forutgående opplysningsplikt. Det er altså avsenderen (avlasteren etter sjøloven) som er forpliktet til å gi de opplysningene som skal innføres i transportdokumentet.

Spørsmålet som stiller seg er hvor spesifikke disse opplysningene skal være. Man er dermed nødt til å se hen til hvilke krav som stilles til transportdokumentets utforming ved transport av farlig gods.

Sjøl. § 296 første ledd nr. 1 krever bl.a. at konnossement skal inneholde opplysning om *”godsets art, herunder dets farlige egenskaper”*. Etter en naturlig språklig fortolkning må konnossementet inneholde opplysning om at lasten for eksempel er dynamitt, samt at lasten har eksplosive egenskaper. I Karnov²⁴⁵ er det uttalt at farlige egenskaper ofte vil være fastslått i offentligrettslige regler fra Sjøfartsdirektoratet basert på konvensjoner utarbeidet av International Maritime Organization (*”IMO”*). SOLAS og IMDG-koden er eksempler på slike konvensjoner.

Ved jernbanetransport skal fraktbrevet for farlig gods inneholde den betegnelse som er fastsatt i RID, jf. transportvilkårene art. 6.3 og CIM art. 7 § 1.

Etter veifrl. §§ 9 litra g og § 10 litra f skal fraktbrevet inneholde den

²⁴⁵ Webster (2010) note 565.

”alminnelige godtatte betegnelse” for farlig gods. Hva som menes med begrepet er ikke beskrevet nærmere. I CMR-konvensjonens forarbeider fremgår det imidlertid at med begrepet menes ”*the description given in the regulations of the country of despatch*”.²⁴⁶ Det avhenger således av avsenderlandets bestemmelser hva slags type last som er å betrakte som farlig gods i henhold til CMR. Norge har tiltrådt ADR og det er nærliggende å anta at betegnelse i ADR må anses for å være alminnelige godtatte i veitransportbransjen.

Etter Rotterdamreglene skal avtaleopplysningene i transportdokumentet inneholde ”*en beskrivelse av godset, som er tilpasset den aktuelle transport*”, jf. art. 36 litra a.

Tidligere var det foreslått at transportdokumentet skulle inneholde en beskrivelse av godset ”*in general terms*”.²⁴⁷ Forslaget ble forkastet med den begrunnelse at ordlyden kunne bli for vag. Ordlyden ble spesifisert ”*to cover situations such as where import restrictions applied in respect of certain goods and to provide sufficient information, particularly in relation to dangerous goods*”.²⁴⁸

Hvor spesifikk beskrivelsen av godset skal være, sier Rotterdamreglene ingen ting om utover at beskrivelsen skal være tilpasset transporten. En beskrivelse av godset vil typisk være en angivelse av godsets art, som for eksempel ”patroner”, ”fyrverkeri” eller ”lightere”. En slik angivelse av godsets art vil normalt gi indikasjoner om godsets farlige egenskaper som transportøren kan ta hensyn til ved transporten. Det er derfor nærliggende å anta at den ”*alminnelige godtatte betegnelse*” som nevnt i veifraktloven, som overveiende hovedregel vil være tilstrekkelig der godset er klassifisert som farlig i ADR/RID. Forarbeidene til Rotterdamreglene²⁴⁹ trekker imidlertid i retning av at en slik angivelse som nevnt i sjøloven er mer dekkende med hensyn til art. 36 litra a, idet både godsets art og farlige egenskaper fremkommer direkte.

Dersom lasten er klassifisert som farlig i henhold til ADR/RID,

²⁴⁶ Se Fabricius (2005) s. 128.

²⁴⁷ Se A/CN.9/621 para 271.

²⁴⁸ Se A/CN.9/621 para 272.

²⁴⁹ Se A/CN.9/621 para 272.

IMDG-koden og SOLAS må avsenderen uansett utfylle transportdokumentet i henhold til de spesifikke krav i sikkerhetsreglene²⁵⁰, samt innføre en angivelse av godsets art for å oppfylle kravet i Rotterdamreglene (og sjøloven). Det kan stilles spørsmål ved om en slik angivelse er overflødig ved siden av de spesifikke krav som må innføres i transportdokumentet etter sikkerhetsreglene. Hvis avsender oppgir ”ADR/RID UN nr. 2809” i transportdokumentet, vil transportøren forstå at godsets art er kvikksølv. Imidlertid tyder Rotterdamreglene på at en angivelse av godsets art er nødvendig. Hvis avsenderen ikke innfører en angivelse av godsets art kan det tenkes at han kan holdes ansvarlig som følge av at han ikke har oppfylt sin forpliktelse til å gi transportøren presis informasjon etter art. 31. nr. 1, jf. art. 30 nr. 1.²⁵¹

Veifraktloven, sjøloven og CIM knytter opplysningene i transportdokumentet til farlig gods i henhold til sikkerhetsreglene. En slik begrensning av begrepet vil imidlertid kunne føre til at alminnelig gods som kan medføre fare som pga sin tilstand faller utenfor regelverket, idet slikt gods i alminnelighet ikke betraktes som farlig, se avsnitt 4.2.1.3 litra a. Ordlyden i Rotterdamreglene art. 36 nr. 1 litra a synes imidlertid ikke begrenset til å bare gjelde farlig gods som omfattes av sikkerhetsreglene. Hvis transporten er underlagt Rotterdamreglene, og avsender skal levere last som er farlig på grunn av sin tilstand, men som faller utenfor sikkerhetsreglene, må avsender innta opplysninger om dette for at beskrivelsen skal kunne sies å være ”*tilpasset*” den aktuelle transport. Det samme vil være tilfellet dersom avsenderen skal levere en ellers ufarlig last som kan tenkes å medføre fare, men som likevel ikke kan karakteriseres som ”farlig gods” fordi godset bare kan medføre en ikke-betydelig skade.

4.3.3 Garantiansvar for opplysningene i transportdokumentet

Etter Rotterdamreglene art. 31 nr. 2 anses avsenderen for å ha garantert at opplysningene som er gitt etter bestemmelsens nr. 1 er riktige når

²⁵⁰ Se avsnittene 3.3.2.3 og 6.4.

²⁵¹ Se avsnitt 5.3.1.

transportøren mottar dem. Avsenderen ”*shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information*”. Sjølovkomiteen har i sitt utkast til sjøl. kapittel 13 oversatt uttrykket ”*shall indemnify*” til ”*holdes skadesløs*” fordi transportørens krav normalt sett vil bestå i krav på skadesløsholdelse for det erstatningsansvar transportøren er pådratt ovenfor dokumenterverver, jf. sjøl. § 303 som gir transportøren regressrett for slikt ansvar.²⁵² Imidlertid kan det også oppstå tap for transportøren hvis han har disponert i tillitt til feilaktige opplysninger.²⁵³

Avsenderens ansvar er strengt og ubegrenset. Han kan ikke unngå ansvar ved å bevise at årsaken til tapet eller skaden skyldes vedkommende selv eller person som nevnt i art. 34, jf. art. 30 nr. 2. Imidlertid vil ikke alle brudd på art. 31 nr. 1 dekkes av avsenders garantiansvar. Hvis avsenderen ikke har gitt opplysninger kan han ikke holdes ansvarlig etter art. 31 nr. 2; Bestemmelsen knytter bare rettsvirkninger til opplysninger som er faktisk er lagt frem i henhold til art. 31 nr. 1.²⁵⁴ Ansvar er videre knyttet til mottakstidspunktet for transportøren – hvis noe skjer etter dette mottakstidspunktet kan ikke garantiansvaret gjøres gjeldende.

Bestemmelsen har en parallell til sjøl. § 301 første ledd, transportvilkårene art. 5.1.1 og CIM art. 8 § 1 litra a. Reglene har imidlertid ulik utforming.

Etter sjøl. § 301 første ledd er det avlasteren som har et garantiansvar overfor transportøren for den informasjon han har gitt om godset og som han har krevet inntatt i konnossementet. Informasjonen om godsets art, herunder farlige egenskaper, er det avlasteren som må gi, jf. sjøl. § 296 nr. 1 in fine. Avlasteren har altså et objektivt ansvar for at opplysningene i konnossementet er riktige. Forskjellen mellom Rotterdamreglene og sjøloven er således ansvarssubjektet. Någjeldende rett vil dermed måtte endres slik at ansvaret for uriktige dokumentopplysninger bringes i samsvar med reglene for farlig gods, hvor det i sjøloven

²⁵² ”Spesielle motiver RR kap. 7” til § 289.

²⁵³ Se Jantzen (1952) s. 440.

²⁵⁴ Se Ziegler m.fl. (2008) s. 157.

er avsender som er plikt- og ansvarssubjekt, jf. sjøl. §§ 291 og 257. Imidlertid kan det være den kontraktsbestemte avsenderen som leverer godset til transport og gir uriktige opplysninger som innføres i transportdokumentet. I slike tilfeller vil den kontraktsbestemte avsenderen og avsenderen være solidarisk ansvarlige for transportørens tap, jf. Rotterdamreglene art. 33 nr. 1. Dette solidaransvaret vil trolig ikke innebære noen realitetsendring i forhold til sjøloven, idet avsender også per i dag vil kunne hefte for avlasterens feil i kraft av kontraktsmedhjelperansvaret.²⁵⁵

Etter de øvrige regelsett er det avsenderen som er ansvarssubjekt for opplysningene i transportdokumentet, i likhet med Rotterdamreglene, jf. transportvilkårene art. 5.1.1, jf. 5.3, veifrl. § 11 første ledd og CIM art. 8 § 1 litra a.

Når det gjelder transportvilkårene er det verdt å bemerke at avsender er objektivt ansvarlig for dokumentert og påregnelig ”*transportøren og en eventuell tredjepart måtte lide*” som følge av brudd på plikten, jf. art. 5.3. Selv om avsenderen her kan holdes objektivt ansvarlig for en tredjeparts tap, innebærer dette trolig ingen realitetsendring i forhold til hva som følger av Rotterdamreglene og sjøloven, jf. sjøl. § 303. Transportvilkårene gir tredjeparten adgang til å holde avsenderen direkte ansvarlig uten å måtte kreve tapet dekket av transportøren først.

Ved innenriks befordring på vei og internasjonal jernbanetransport kan imidlertid reglene om ansvar for transportopplysninger fravikes til avsenderens gunst, jf. veifrl. § 5 annet ledd og CIM art. 5 tredje punktum. Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil reglene måtte endres til gjensidig preseptivitet, jf. Rotterdamreglene art. 79.

For å vurdere om Rotterdamreglene medfører noen øvrige endringer i forhold til gjeldende rett, er det nødvendig å undersøke hva slags opplysninger de ulike ansvarsreglene dekker.

Etter Rotterdamreglene, transportvilkårene og sjøloven gjelder det et objektivt ansvar for at opplysningene er ”*riktige/korrekte*”. For eksempel vil en opplysning om at godset ikke er farlig være uriktig/ukorrekt, dersom godset faktisk er farlig. Ansvaret etter transportvilkårene

²⁵⁵ Sjølovkomiteen: ”Spesielle motiver, RR kap. 7” til § 289.

dekker også ”*ufullstendige opplysninger*”, i likhet med CIM og veifraktloven. En opplysning vil være ufullstendig dersom det opplyses om at nitroglyserin er eksplosjonsfarlig, dersom det ikke samtidig fremkommer at væsken er giftig. Ufullstendige opplysninger dreier seg typisk om utelatt informasjon. CIM dekker i tillegg ”*unøyaktige opplysninger*”. Begrepet refererer seg trolig til misvisende opplysninger som faktisk er lagt frem, men som likevel ikke kan sies å være uriktige. Begrepsbruken i CIM, transportvilkårene og veifraktloven kan sies å være noe uheldig, idet grensedragningen mellom uriktige, ufullstendige og unøyaktige opplysninger er vanskelig å trekke og noe teoretisk. I praksis vil nok uriktige opplysninger også dekke ufullstendige og unøyaktige opplysninger.

4.4 Plikt til å merke farlig gods

4.4.1 Innledning

Farlig gods uten merking kan innebære fare for skade ved feilhåndtering og det er derfor viktig at godset har riktig merking. I Rotterdamreglene art. 32 litra b, sjøl. § 257 første ledd første punktum²⁵⁶ og transportvilkårene art. 6.8 finnes det særlige regler for merking av farlig gods. Noen tilsvarende plikt er ikke oppstilt i veifraktloven og CIM. En slik plikt følger imidlertid av ADR/RID der godset er klassifisert som farlig i henhold til forannevnte regelverk.²⁵⁷

Den viktigste problemstillingen som oppstår i dette avsnittet er hva som menes med begrepet ”farlig gods” i Rotterdamreglene og sjøloven. Hva angår opplysningsplikten for farlig gods i Rotterdamreglene art. 32 litra a og sjøl. § 257 første ledd annet punktum er det lagt til grunn at den offentligrettslige reguleringen verken utømmende eller avgjørende for avsenderens opplysningsplikt. Godset vil dermed kunne bli ansett som farlig selv om det ikke omfattes av de offentligrettslige regler. Plikten til å merke farlig gods er også lovfestet i disse bestemmelsene, og

²⁵⁶ Bestemmelsen bygger på Hamburgreglene art. 13 nr. 1. Se bilag nr. 2.

²⁵⁷ Se avsnittene 3.3.2.4 og 6.4.

det er dermed nødvendig å undersøke om begrepet har den samme vide betydning i relasjon til merkingsplikten. Videre er det nødvendig å avklare hvorledes merkingen skal skje etter Rotterdamreglene art. 32 litra b.

Ansvar for mangelfull merking skal behandles i avsnitt 4.4.3. Det er særlig vilkåret om ansvarsgrunnlag som er interessant for avhandlingen, idet ansvarsgrunnlaget er forskjellig etter de ulike regelsett. I motsetning til någjeldende rett, oppstiller Rotterdamreglene et objektivt ansvar for brudd på merkingsplikten. I den forbindelse er det nødvendig å vurdere hvilke endringer en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil medføre i praksis.

4.4.2 Pliktens materielle innhold

4.4.2.1 Pliktsubjektet

Det er avsenderen som er pliktsubjektet etter samtlige regler. Imidlertid er det praktisk at den som emballerer godset²⁵⁸ også merker lasten. Det er ingenting i veien for at avsenderen setter bort plikten til merking til avlaster eller til den kontraktsbestemte avsender.

I henhold til någjeldende rett må avsenderen sørge for at avlasteren foretar den nødvendige merking. Eventuell svikt på avlasterens side vil ramme avsenderen i tråd med det alminnelige kontraktsmedhjelperansvaret.²⁵⁹ Som tidligere nevnt, er ikke dette løsningen etter Rotterdamreglene. Etter Rotterdamreglene vil avsenderen og den kontraktsbestemte avsenderen være solidarisk ansvarlig for transportørens tap, jf. art. 33 nr. 1.²⁶⁰

4.4.2.2 Plikten er begrenset til å gjelde farlig gods som omfattes av offentligrettslige regler

Som nevnt innledningsvis er det nødvendig å ta stilling til om begrepet

²⁵⁸ Se avsnitt 5.

²⁵⁹ Se avsnitt 2.3.2.1.

²⁶⁰ Se avsnitt 4.4.3.2.

”farlig gods” har den samme vide betydning ved merkingsplikten som ved opplysningsplikten. Spørsmålet må avgjøres på bakgrunn av en tolking av Rotterdamreglene art. 32 litra b første punktum og sjøl. § 257 første ledd første punktum.

Etter Rotterdamreglene art. 32 litra b første punktum skal farlig gods merkes i samsvar med gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter (heretter ”offentligrettslige regler”). Eksempler på slike offentligrettslige regler er bl.a. avfallsforskriften, farlig gods-forskriften, herunder SOLAS og IMDG-koden og landtransport-forskriften, herunder ADR/RID. I denne sammenheng er således plikten kun knyttet opp mot gods som omfattes av offentligrettslige regler. Dette er i samsvar med transportvilkårene, jf. art. 6.8.

Den samme problemstillingen oppstår i forhold til sjøloven. Etter sjøl. § 257 første ledd første punktum skal avsenderen merke farlig gods på en ”*hensiktsmessig måte*”. Med ”*hensiktsmessig*” kan forstås at godset må merkes slik at de farlige egenskaper tydelig fremkommer, som for eksempel ved at merkingen angir lastens art eller opplyser mer direkte om hvorledes lasten må behandles.

I juridisk litteratur²⁶¹ er uttrykket ”*hensiktsmessig måte*” tolket dit hen at godset skal merkes i samsvar med offentligrettslige regler. En slik fortolkning følger ikke av en naturlig språklig fortolkning. Forståelsen er imidlertid korrekt der godset er klassifisert som farlig i henhold til sikkerhetsreglene.²⁶² På den annen side kan fortolkningen forsvares med at det er klart at det er ”*hensiktsmessig*” av avsenderen å merke godset i samsvar med gjeldende offentligrettslige regler. Hvis godset betraktes som farlig, men faller utenfor sikkerhetsreglene, kan det være vanskelig for avsender å finne en måte å merke godset på som er tilstrekkelig/tilfredsstillende de faremomenter han vil opplyse om. Det er nok mer formålstjenlig at slike opplysninger gis til transportøren etter art. 32 litra a eller etter art. 29 nr. 1.²⁶³ Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene burde sjølovens skjønsmessig krav om ”*hensikts-*

²⁶¹ Se Falkanger & Bull (2010) s. 278.

²⁶² Se avsnitt 6.4.

²⁶³ Se avsnittene 4.2.1.4 og 4.2.2.6 litra b.

messig” merking endres til en klarere henvisning til sikkerhetsreglene.

Som nevnt i avsnitt 4.3.2, kan en slik begrensning av plikten til å merke farlig gods være betenkelig, idet alminnelig last som kan antas å medføre fare på grunn av sin tilstand/egenskap i noen tilfeller vil falle utenfor regelverket idet slik last normalt sett ikke betraktes som farlig. Imidlertid vil en direkte henvisning til offentligrettslige regler om merking være enklere for partene å forholde seg til og er mer prosessbesparende enn skjønnsmessige regler. Videre vil nok flere av sikkerhetsreglene ha inkludert gods som på grunn av sin beskaffenhet kan antas å medføre fare ved transport. Dernest finnes det andre regler som kan omfatte merking av gods som ikke betraktes som farlig gods i sikkerhetsreglene, men som likevel kan medføre fare. Som eksempel kan nevnes lov om merking av vekten på tunge kolli som fraktes med fartøy.²⁶⁴ Etter lovens § 1 første ledd er avsenderen forpliktet til å merke last med en bruttovekt på 1000 kilo eller mer med bruttovekten før godset blir lastet på et fartøy.

I denne sammenheng er altså begrepet ”farlig gods” snevrere enn begrepet i tilknytning til avsenders opplysningsplikt, hvor begrepet omfatter farlig gods etter de offentligrettslige regler samt gods som kan falle utenfor disse.

4.4.2.3 **Hvorledes merkingen skal skje**

Merkingen skal skje i samsvar med offentligrettslige regler ”*dersom de får anvendelse på noen del av den planlagte transporten av godset*”, jf. Rotterdamreglene art. 32 litra b første punktum. Avsender av en konteiner som skal sendes på vei, sjø og jernbane må således merke konteineren i samsvar med de regler som gjelder for alle tre faser av transporten. En avsender som skal levere dynamitt til befordring som skal transporteres med skip fra Bodø til Kirkenes, men som også skal transporteres med lastebil, må dermed merke godset i henhold til IMDG-koden og ADR/RID.

Begrepet ”*planlagte transport*” tar videre sikte på situasjoner der transportøren har valgt med hensyn til oppfyllelsen av transportav-

²⁶⁴ Lov av 22. april 1932 nr. 1.

talen og det skjer en omlegging av reiseruten. I slike situasjoner rekker ikke avsenderen forpliktelse lenger enn hva han med rimelighet kunne forutse av anvendelige regler for merking under transporten.²⁶⁵

Plikten til å merke godset i henhold til den planlagte transport er ny med Rotterdamreglene. Avsenderen blir dermed pålagt en større byrde i denne sammenheng. Plikten forutsetter at avsenderen må ha kunnskap om alle offentligrettslige regler som kommer til anvendelse ved hans forsending. Som tidligere nevnt, er sikkerhetsregelverket meget omfattende, teknisk og detaljert. Videre er regelverket vanskelig tilgjengelig, samt at IMDG-koden og SOLAS ikke er utgitt på norsk. Som Sjøfartsdirektoratet uttalte i sitt rundskriv fra 2006 er de av den oppfatning av at transportørene som frakter farlig last til sjøs er nærmest til å ha kunnskap om de sikkerhetsregler som kommer til anvendelse på transportstrekningen. Under utarbeidelsen av konvensjonen ble det lagt til grunn at det var en meget stor byrde for avsender å ha kjennskap til alle regler som kommer til anvendelse ved transporten, men Working Group vektla det faktum at avsender kan stille transportøren spørsmål om hvilke regler som vil komme til anvendelse på transporten etter art. 28.²⁶⁶

Imidlertid synes plikten etter Rotterdamreglene og sjøloven å være begrenset til å gjelde farlig gods som omfattes av sikkerhetsreglene. Plikten til å merke godset i henhold til den planlagte transport er dermed ikke mer byrdefull for avsenderen; I de tilfeller avsenderen inngår flere unimodale transportavtaler, er han uansett forpliktet til å merke godset i henhold til sikkerhetsreglene, se avsnitt 6.4. Sikkerhetsreglene som gjelder veitransport og jernbanetransport er imidlertid harmonisert på dette punkt.²⁶⁷

4.4.3 Ansvar for mangelfull merking av farlig gods

4.4.3.1 Culpaansvar etter gjeldende rett

Etter transportvilkårene art. 6.6 kan avsenderen ilegges ansvar på cul-

²⁶⁵ Sjølovkomiteen: "Spesielle merknader, RR kap 7" til § 290.

²⁶⁶ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 232.

²⁶⁷ Se avsnitt 3.5.

pagrunnlag hvis han har opptrådt uaktsomt ved merkingen av godset. CIM og veifraktloven oppstiller ingen ansvarsregel for brudd på plikten til å merke godset og ansvaret må forankres i alminnelige erstatningsregler.²⁶⁸ Rettsanvender må i alle forannevnte tilfeller undersøke om vilkårene for culpaansvar er oppfylt.

I forhold til sjøloven er det noe uklart hva slags ansvar som gjelder ved mangelfull merking av farlig gods – objektivt ansvar etter sjøl. § 291 eller uaktsomhetsansvar etter sjøl. § 290. Sjøl. § 291 er en spesiell ansvarsregel for ”farlig gods” og det er derfor naturlig å anta at det er denne bestemmelsen som regulerer avsenderens ansvar.²⁶⁹ Foruten vilkåret om ”farlig gods”, krever imidlertid sjøl. § 291 at avsenderen må ha levert lasten ”uten å opplyse om godsets farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak i samsvar med § 257”. En naturlig språklig forståelse tilsier at det objektive ansvaret er begrenset til å gjelde i de tilfeller avsenderen har misligholdt sin opplysningsplikt med hensyn til at godset var farlig og nødvendige sikkerhetstiltak, ikke plikten til å merke farlig last.

Ansvaret synes således å måtte forankres i sjøl. § 290 som er den ”alminnelige ansvarsregel” for avsenderen overfor transportøren. Bestemmelsen er utformet som et ansvarsfritak, det vil si som en bestemmelse som fastslår som en alminnelig regel at **avsenderen ikke er ansvarlig** for tap som er oppstått feil eller forsømmelse fra hans side. Bestemmelsen er imidlertid ikke hjemmel i seg selv for erstatningsansvar, og ansvarsgrunnlaget må derfor bedømmes etter den **alminnelige ulovfestede culperegelen**.²⁷⁰

Etter den alminnelige regel blir den som har opptrådt uaktsomt eller uforsvarlig, erstatningspliktig ovenfor skadelidte for den skade som er påført han.²⁷¹ Spørsmålet om en handling eller unnlattelse er culpøs må avgjøres etter en helhetsvurdering av en rekke momenter. Den vanlige spørsmålsstillingen ved culpaansvaret er om avsenderen kunne og

²⁶⁸ Se Rafen (2008) note 40.

²⁶⁹ Merkningsplikten er lovfestet i sjøl. § 257 som har overskriften ”farlig gods”.

²⁷⁰ Se NOU 1993: 36 s. 42 annet avsnitt.

²⁷¹ Se Lødrup (2005) s. 94.

burde ha handlet annerledes. Det er avviket fra forsvarlig handlemåte som betinger ansvar. I drøftelsen nedenfor vil jeg påpeke noen momenter som kan være av betydning for aktsomhetsvurderingen.

Et moment som trekker i retning av culpaansvar ved mangelfull merking er at skaden kunne vært unngått med enkle og lite kostnadskrevennde tiltak. Som tidligere nevnt innebærer farlig gods med mangelfull merking fare for skade ved feilhåndtering. Hvis farlig gods er merket, vil risikoen for skade minimeres idet involverte aktører blir klar over at lasten må behandles på en spesiell måte. Avsender har dermed et handlingsalternativ som kunne ha forhindret skaden, noe som trekker tungt i retning av ansvar. Videre innebærer farlig gods en stor risiko for omgivelsene, noe som tilsier at det må utvises stor forsiktighet.²⁷²

For transport av farlig gods i henhold til ADR/RID på innenriks vei og jernbane er det gitt regler om hvordan aktørene skal handle ved gjennomføring av transport, herunder en plikt til å merke farlig gods, i landtransportforskriften § 2. Landtransportforskriften har bl.a. som formål å ”forebygge skade på liv, helse, miljø og materielle verdier”, jf. § 4 første ledd.

Spørsmålet som reiser seg er hvilken betydning forskriften har når man i et konkret tilfelle skal ta standpunkt til om det er utvist feil eller forsømmelse fra avsenders side.

Når avsenderen har overtrådt forskriften hvis formål er å hindre den skadetype som er voldt, vil det veie tungt i retning av ansvar.²⁷³ Ved landtransportforskriftens utforming har man vurdert risikoen for skade og ved en handlenorm søkt hindre at skade inntre. Hvis avsenderen ikke har merket godset eller merket det på en mangelfull måte, skulle han med andre ord ha handlet annerledes enn han gjorde. På et slikt område kan forskriften føre til at kravet til aktsomhet blir skjerpet. Hovedregelen ved overtredelse av regler om transport av farlig last er at det inntre ansvar på culpagrunnlag.²⁷⁴

²⁷² Se Kjønstad (2005) s. 97.

²⁷³ Se Lødrup (2005) s. 101.

²⁷⁴ Se Lødrup (2005) s. 101.

Som nevnt i avsnitt 4.2.2.7, kan erstatningen reduseres etter skl. § 5-1 nr. 1 og 2 dersom transportøren kan sies å ha medvirket til skaden ved egen skyld. Slik medvirkning kan for eksempel være at transportøren så at godset manglet tilstrekkelig merking, men ikke avviste godset til transport, varslet avsenderen (der han ikke er avlaster) om dette²⁷⁵ eller besørget slik merking selv. Transportørens forhold i aktsomhetsvurderingen vil behandles nærmere i avsnitt 5.3.1.4.

4.4.3.2 Objektivt ansvar etter Rotterdamreglene

Har avsenderen²⁷⁶ unnlatt å merke farlig gods i samsvar med de offentligrettslige regler som kommer til anvendelse på den planlagte transport, er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes slik unnlattelse, jf. art. 32 litra b annet punktum. Det er ikke mulig å fritta avsenderen for ansvar når han ikke har overholdt sin forpliktelse til å merke godset etter art. 32 litra b, jf. art. 30 nr. 2. Bestemmelsen åpner heller ikke for å vektlegge eventuell kunnskap hos transportøren eller den utøvende part, i motsetning til art. 32 litra a. Hele risikoen for merking ligger således på avsenderen.

Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil ansvaret for mangelfull merking etter någjeldende rett måtte endres til et objektivt ansvar. Et objektivt ansvar vil kunne føre til at avsenderen passer bedre på å merke godset og holder seg oppdatert om gjeldende regler. Hvilke forutsetninger den enkelte avsender har for å skaffe seg kunnskap om lasten kan imidlertid variere. Kunnskapsnivå og forutsetninger tas det ikke hensyn til ved et objektivt ansvar. Motforestillingene mot et slikt ansvar er bl.a. det faktum at sikkerhetsreglene er omfattende og vanskelig tilgjengelig, samt at transportøren presumeres å ha kunnskap om reglene.²⁷⁷ Avsenderen er dermed ofte avhengig av transportørens ekspertise. Imidlertid gir art. 28 avsenderen adgang til å stille transportøren spørsmål om hvilke regler som kommer til anvendelse på transporten.²⁷⁸

²⁷⁵ En slik varslingsplikt kan følge av lojalitetsprinsippet, se Haaskjold (2002) s. 36.

²⁷⁶ Eller den kontraktsbestemte avsender, jf. art. 33 nr. 1.

²⁷⁷ Rundskriv fra Sjøfartsdirektoratet datert mai 2006.

²⁷⁸ Se avsnitt 4.1.2.

Rotterdamreglenes objektive ansvar fører videre til at man unngår at en avsender kan exculpere seg ved å vise til at han har fortatt rimelige undersøkelser uten å oppnå nødvendig kunnskap om lastens farlige beskaffenhet. I tillegg er et objektivt ansvar retts teknisk enklere å håndheve idet ansvaret ikke forutsetter skyld hos avsenderen. Et objektivt ansvar vil nok heller ikke innebære en så stor endring i forhold til gjeldende rett, idet hovedregelen er at overtredelse av regler som gjelder farlig gods medfører culpaansvar.

Imidlertid kan det virke mindre rimelig å ilegge avsenderen objektivt ansvar når transportøren er klar eller burde vært klar over risikoen som det er knyttet objektivt ansvar til. Også i relasjon til dette avsnittet oppstår spørsmålet om erstatningen kan reduseres med hjemmel i skl. § 5-1 nr. 1 og 2 som følge av transportørens medvirkning eller om erstatningen kan falle bort etter læren om "aksept av risiko".

Hvis man ved erstatningsutmålingen tar hensyn til forhold hos transportøren, vil dette medføre at avsenderen fritas helt eller delvis for ansvar, jf. Rotterdamreglene art. 30 nr. 2. Imidlertid kan ikke avsenderen fritas for ansvar dersom årsaken til tapet eller skaden skyldes at avsenderen ikke har oppfylt sine forpliktelser etter art. 32, jf. art. 30 nr. 2. Rotterdamreglene oppstiller således et rent objektivt ansvar for skader og tap som skyldes mangelfull merking av farlig gods.

I forarbeidene²⁷⁹ er dette begrunnet med at "*shippers should not be allowed to disclaim liability in those instances where the draft Convention imposed liability on shippers, since the breach of some of the shipper's obligations, in particular where dangerous goods were involved, might cause or contribute to damage to third parties or put human life and safety in jeopardy.*" Rotterdamreglene art. 32 litra b kan derfor oppfattes som en risikoplassering – avsenderen holdes ansvarlig på tross av transportørens medvirkning. En begrunnelse for en slik risikoplassering er at ved hjelp av merking vil de som kommer i befatning med godset umiddelbart bli oppmerksom på risikoen knyttet til godset, uavhengig av hvilket språk de snakker, samt at merkingen er lett gjenkjennelig. Plikten er derfor særdeles viktig for etterfølgende transportledd og deres sikkerhet.

²⁷⁹ Se A/63/17 para 240.

5 Avsendersidens emballeringsforpliktelse og ansvar etter de sivilrettslige regler

5.1 Innledning

Sikker transport av farlig gods krever emballasje som må kunne tåle påkjenninger som forekommer under normale transportforhold, uhell og ulykker. Det er et viktig samfunnshensyn at farlig gods emballeres slik at sannsynligheten for skade er minst mulig. Som nevnt i avsnitt 4.2.1.3 litra a, vil det for de fleste typer last være mulig å finne frem til en emballasje som reduserer risikoen for skader til et minimum. Plikten til emballering kan dermed sies å være en av de vesentligste forpliktelsene ved transport av farlig gods. Videre synes tilstrekkelig emballering å kunne fritta avsenderen for opplysningsplikten etter Rotterdamreglene art. 32 litra a, sjøl. § 257 og veifrl. § 15, idet begrepet ”farlig gods” er relativt. Maling synes for eksempel ikke å kunne betraktes som farlig dersom det er pakket på en så sikker måte at skade ikke kan skje.

Rotterdamreglene art. 27 nr. 1 og 3²⁸⁰ regulerer avsenderens forpliktelser ved levering av godset, herunder plikten til å emballere godset. I någjeldende rett er plikten til emballering lovfestet i sjøl. § 255 annet punktum²⁸¹, CIM art. 14 og veifrl. § 14.²⁸² Verken Rotterdamreglene eller de någjeldende regler er begrenset til å gjelde farlig last.

Under arbeidet med Rotterdamreglene ble det foreslått å innta reglene om emballering i art. 32. En slik regulering ville medføre et objektivt ansvar for mangelfull emballering av farlig gods.²⁸³ Forslaget ble imidlertid ikke akseptert.

²⁸⁰ Art. 27 nr. 2 er siktet på FIO-klausler og vil ikke behandles nærmere her. At vareeier står for regulær lastning og/eller lossing, er ikke vanlig i regulær linjefart, se Falkanger & Bull (2010) s. 298.

²⁸¹ Verken Haag-Visby eller Hamburgreglene inneholder en tilsvarende bestemmelse. Imidlertid må det være klart at en emballeringsplikt eksisterer, jf. ordlyden ”*insufficiency of packing*” i Haag-Visby reglene art. 4 nr. 2 litra n.

²⁸² Bestemmelsen bygger på CMR art. 10, se bilag nr. 3.

²⁸³ Se A/CN.9/591 para 162.

Dersom godset faktisk er klassifisert som farlig i sikkerhetsreglene, er avsenderen forpliktet til å emballere godset i henhold til disse.²⁸⁴ Denne løsning legges også til grunn i transportvilkårene art. 6.2.²⁸⁵

Hva angår emballeringsforpliktelsen er det flere problemstillinger som må besvares for å kunne vurdere om Rotterdamreglene påkrever noen endringer i gjeldende rett. For det første er det nødvendig å avklare hvem som er pliktsubjektet etter de ulike regler samt hvilke krav som stilles til emballasjen. Videre oppstår spørsmålet om transportøren er forpliktet til å undersøke godsets emballasje.

Hvis godset fører til tap eller skade som følge av utilstrekkelig eller mangelfull emballasje, kan transportøren kreve erstatning av avsenderen. Også i denne sammenheng er det ansvarsgrunnlaget som er av interesse; Sjøloven, Rotterdamreglene og transportvilkårene oppstiller et culpaansvar, mens CIM og veifraktloven oppstiller et objektivt ansvar. I forhold til culpaansvaret skal jeg forsøke å avklare hva som skal til for at avsenderen kan sies å ha opptrådt uaktsomt ved emballeringen av godset, i hvilken grad ansvaret kan influeres av transportørens forhold og hvem som har bevisbyrden for at avsenderen ikke har oppfylt sine forpliktelser. Hva gjelder det objektive ansvaret er det en interessant problemstilling å se om implementeringen av culpaansvaret i Rotterdamreglene medfører noen realitetsendring i forhold til gjeldende rett.

5.2 Pliktens materielle innhold

5.2.1 Pliktsubjektet

Det er avlasteren som er pålagt plikten til å levere godset til transport etter sjøl. § 255. Hvis avlaster er en annen enn avsender har han en selvstendig plikt til å sørge for at lasten er pakket slik sjøl. § 255 annet punktum foreskriver. Imidlertid er det avsenderen som er ansvarlig for det tap transportøren påføres som følge av avlasterens unnlaterelser eller

²⁸⁴ Se avsnitt 6.4.

²⁸⁵ Etter art. 6.2 skal emballasjen ”oppfylle de til enhver tid gjeldende nasjonale og internasjonale lover og forskrifter om transport av farlig gods”.

forsømmelser ved emballeringen, jf. sjøl. § 290.²⁸⁶

Pliktsubjektet etter Rotterdamreglene art. 27 nr. 1, veifrl. § 14, CIM art. 14 og transportvilkårene art. 6.2 er på den annen side avsenderen. Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil således pliktsubjektet i sjøloven måtte endres.

I praksis er det imidlertid vanlig at plikten til å emballere godset blir satt bort til en tredjemann.²⁸⁷ Dersom plikten settes bort til avlasteren, vil avsenderen holdes ansvarlig for hans unnlaterer i tråd med det alminnelige kontraktsmedhjelperansvaret etter gjeldende rett. Det samme vil nok kunne være tilfellet etter Rotterdamreglene dersom avsender benytter en kontraktsmedhjelper, for eksempel en produsent som ikke aksepterer å stå oppført som kontraktsbestemt avsender, til å oppfylle emballeringsforpliktelsen. Hvis avsenderen har satt bort emballeringsforpliktelsen til den kontraktsbestemte avsender, vil imidlertid sistnevnte kunne holdes direkte ansvarlig etter art. 30 nr. 1 for skade som skyldes mangelfull emballering, jf. art. 33 nr. 1.

5.2.2 Krav til emballasjen

Etter Rotterdamreglene art. 27 nr. 1 første punktum skal avsender levere godset klart til transport, med mindre det er avtalt noe annet i transportavtalen. Partene kan for eksempel avtale at godset mottas i mindre enheter som transportøren påtar seg å stue i konteinere.²⁸⁸ Hva som ligger i ordlyden ”*klart til transport*” avhenger av hva som er avtalt i det konkrete tilfellet. Bestemmelsen har intet direkte motstykke i gjeldende rett.

Uansett skal avsender levere godset ”*i en slik stand at det vil tåle den planlagte transport, herunder lasting, håndtering, stuing, surring, sikring og lossing, og at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom*”, jf. art. 27 nr. 1 annet punktum.

I likhet med Rotterdamreglene stiller sjøl. § 255 annet punktum krav til at godset skal leveres av avlasteren på slik måte og i slik stand at

²⁸⁶ Se avsnitt 5.3.1.1.

²⁸⁷ Se Güner-Özbek (2008) s. 92.

²⁸⁸ Se Ziegler m.fl. (2008) s. 152.

det ”lett og sikkert kan tas om bord, stues, transportereres og losses”.

Det følger av en alminnelig fortolkning av bestemmelsenes ordlyd at avsender/avlaster har plikt til å sørge for at farlig last er emballert på en forsvarlig måte som gjør det egnet for den aktuelle transport. At emballasjen er uforsvarlig kan både bety at det er brukt en for svak emballasje eller at det er konkrete mangler ved den anvendte emballasje. Generelt sett vil trekasser gi bedre beskyttelse enn pappkartonger og striesekker bedre beskyttelse enn papirsekker.²⁸⁹ Videre må kvaliteten på den konkrete anvendte emballasje være forsvarlig: en tønne kan være ny og solid, eller gammel og slitt. På den annen siden kan man ikke trekke den slutning at en tønne er utjenelig som forsvarlig emballasje kun fordi den er rusten. Hvis for eksempel våt bomull trygt og sikkert kan transportereres i en rusten tønne, må dette være tilstrekkelig. Videre må godset være emballert på en forsvarlig måte med henblikk på de konkrete omstendigheter. Avsenderen må således ta i betraktning transportens lengde, forventet vær, temperatursvingninger, laste- og losseoperasjoner, størrelse og type transportmiddel, type last samt lastens vekt og volum.²⁹⁰ I forarbeidene til sjøloven er det lagt til grunn at hvilke krav som stilles til emballeringen, til syvende og sist vil måtte bestemmes innenfor rammen av ansvarsreglene i tilfelle hvor det er oppstått transportskade.²⁹¹

Veifraktloven og CIM har en litt annen utforming enn sjøloven og Rotterdamreglene. Etter veifrl. § 14 og CIM art. 14 er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for skade eller kostnader (veifrl.) og tap eller kostnader (CIM) som skyldes ”mangelfull pakning” (veifrl.) og ”fraværende²⁹² eller mangelfull emballasje” (CIM). Disse begrepene er **objektive**; holder pakningen objektivt sett ikke mål er den å anse som mangelfull. Bestemmelsene vil således omfatte skjulte feil og mangler ved emballasjen. En skjult mangel kan for eksempel oppstå i et tilfelle

²⁸⁹ Se Brækhus (1996) s. 340.

²⁹⁰ Se Sturley m.fl. (2010) s. 179.

²⁹¹ Se NOU 1993: 36 s. 24 femte avsnitt.

²⁹² Referer seg typisk til gods som ikke er emballert, som skulle vært emballert. Imidlertid vil nok ”mangelfull emballasje” også omfatte ”fraværende emballasje”.

hvor en pakning lider av en konstruksjonssvakhet eller annen type produksjonsfeil. Hvis avsenderen har pakket lasten i en emballasje som i utgangspunktet anses som et forsvarlig valg for denne type last, vil han likevel kunne anses for å ikke ha oppfylt sin forpliktelse hvis pakningen ikke holder mål.

Rotterdamreglene art. 27 nr. 1 annet punktum spesifiserer videre hvilke skader som må unngås – ”skade på person eller eiendom”. Uttrykket ”skade” kan ut ifra vanlig språkbruk gi inntrykk av at det kreves en manifestert fysisk forandring, slik at en eventuell fare for personer eller eiendom ikke er omfattet. I følge forarbeidene er begrepet anvendt fordi det er vidt nok til å dekke alle typer tap eller skade som kan tenkes å oppstå for transportøren, slik som personskader, fysiske og materielle skader.²⁹³ Etter veifrl. § 12 annet ledd blir avsenderen ansvarlig for skade på ”person, materiell eller annet gods”, og det er derfor disse skader som må unngås. Uttrykket ”eiendom” i Rotterdamreglene er vidt nok til å omfatte ”materiell” og ”annet gods” som nevnt i veifraktloven. Sjøloven sier ikke uttrykkelig hva emballasjen skal beskytte mot, men transportøren skal undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til å volde skade på ”person eller eiendom”, jf. sjøl. § 256 første ledd første punktum. Det er dermed nærliggende å anta at det er disse goder emballasjen skal beskytte. CIM og transportvilkårene sier heller ikke noe uttrykkelig om hva emballasjen skal beskytte mot, men det må anses klart at reglene er utformet for å forhindre at skade kan skje – typisk da skade på person og materielle verdier.

Avsenderen har imidlertid ingen plikt til å levere godset i en slik tilstand at skade på miljøet ikke kan skje etter Rotterdamreglene art. 27 nr. 1 annet punktum, i motsetning til art. 32 litra a.²⁹⁴ En slik plikt kan heller ikke pålegges avsenderen i den enkelte kontrakt, jf. art. 79 nr. 2. Avsenderen kan likevel bli ansvarlig for skade på miljøet dersom godset er farlig og han ikke har overholdt sine forpliktelser etter art. 32 litra a, men ikke dersom skaden skyldes mangelfull emballasje. I et notat fra Sjølovkomiteen fremkommer det ble foreslått å innta en henvisning til

²⁹³ Se A/CN.9/616 para 104 og Sturley m.fl. (2010) s. 179.

²⁹⁴ Se avsnitt 4.2.1.3 litra a-b.

miljøet ved implementeringen av Rotterdamreglene art. 27 annet punktum i sjøloven.²⁹⁵ Av notatet fremgår det at det ble reist enkelte betenkeligheter mot dette, bl.a. fordi konvensjonen ikke er en miljøkonvensjon, men primært rettet mot privatrettslige kontraktsforpliktelser. Mot dette synspunkt er det innvendt at det ikke nødvendigvis er noen motsetning mellom offentligrettslige hensyn og privatrettslige forpliktelser, og at tendensen går i retning av felles berøringspunkter, som for eksempel ved transportnæringens utvikling av ”slow steaming” klausuler. Uansett synes en slik henvisning nærliggende med tanke på sammenhengen i regelverket samt det faktum at vernet om vårt ytre miljø er blitt en høyt prioritert samfunnsoppgave. En slik henvisning vil heller ikke innebære et konvensjonsbrudd fra Norges side.

I Rotterdamreglene art. 27 nr. 3 er avsenderens grunnleggende forpliktelse i nr. 1 annet punktum spesifisert; Når en konteiner pakkes eller et kjøretøy lastes av avsender, skal han med omhu og aktsomhet stue, surre og sikre innholdet i eller på konteineren eller kjøretøyet på en slik måte at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom. Her inngår aktsomhetskravet som en del av avsenders plikter. Innholdet i art. 27 nr. 3 kan synes overflødig ved siden av avsenders grunnleggende forpliktelse i art. 27 nr. 1 annet punktum, men UNCITRAL mente at bestemmelsen kunne ha praktisk betydning ved å minne avsenderen på hvor viktig det er å pakke og sikre innholdet i en konteiner slik at det vil tåle transporten.²⁹⁶ Transportøren får normalt ikke inspisert konteinerens innhold og bestemmelsen er dermed av særlig betydning for å ivareta sikkerheten ved transporten.²⁹⁷

Plikten til å emballere godset etter Rotterdamreglene art. 27 nr. 1 annet punktum og 3 er mer presist definert enn sjøloven § 255 annet punktum. Imidlertid synes ikke Rotterdamreglene å favne videre enn bestemmelsen i sjøloven gjør etter en slutning av bestemmelsens ordlyd samt de øvrige rettskildefaktorene.

Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil det imid-

²⁹⁵ ”Referat” s. 2.

²⁹⁶ Se Sturley m.fl. (2010) s. 180.

²⁹⁷ Sjølovkomiteen: ”Utkast forarbeider kap 7” til § 285.

lertid ikke lenger være adgang til å avtale at transportøren skal sørge for emballering av godset slik det per i dag er mulig å avtale etter sjøl. § 255, jf. § 254 annet ledd, CIM art. 14, jf. COTIF-I. art. 5 tredje punktum og veifrl. § 5 annet ledd (for innenriks befordring). En naturlig språklig forståelse av innledningsordet ”*uansett*” i Rotterdamreglene art. 27 nr. 1 annet punktum trekker i retning av at plikten ikke kan fravikes ved avtale. Avtaler som går ut på å utelukke eller begrense denne plikten vil bli satt til side som ugyldig, jf. art. 79 nr. 2 litra a.²⁹⁸ I kraft av bestemmelsen kan heller ikke plikten i art. 27 nr. 3 fravikes ved avtale.

5.2.3 Er transportøren forpliktet til å undersøke emballasjen?

Etter sjøl. § 256 første ledd første punktum²⁹⁹ skal transportøren ”*i rimelig utstrekning*” undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. I Karnov er det uttalt at ”*transportøren er en sakkyndig på sjøtransport og har normalt bedre forutsetninger enn senderen for å vurdere om lasten er tilstrekkelig godt pakket*”.³⁰⁰ Dette synes imidlertid ikke å være tilsiktet gjennom lovens formulering. Ordlyden gir anvisning på at transportøren er forpliktet til å gjennomføre en forsvarlig undersøkelse hensett til omstendighetene ved transporten og at det ikke kan bli tale om å pålegge en undersøkelsesplikt ut over det som følger av alminnelige krav til aktsomhet.³⁰¹ Som hovedregel vil det nok anses forsvarlig å undersøke om godsets emballasje er hel eller skadet.

I forarbeidene er det uttalt at det sentrale vurderingstema i alle tilfelle vil være om godset, slik det leveres, er **egnet for sikker transport** hensett til forhold ved transporten som påvirker skaderisikoen.³⁰² Dersom transportøren får opplysninger om eller burde forstå at det er

²⁹⁸ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 219.

²⁹⁹ Bestemmelsen ble innført i sjøl. 1994 og har ikke noe direkte motstykke i Haag-Visby reglene eller Hamburgreglene.

³⁰⁰ Webster (2010) note 445.

³⁰¹ Se NOU 1993: 36 s. 25 annen spalte.

³⁰² Se NOU 1993: 36 s. 25.

farlig gods som skal transporteres, kan det tenkes at undersøkelsesplikten blir mer omfattende. Imidlertid er det alminnelig antatt at transportørens undersøkelse i utgangspunktet er begrenset til en ytre undersøkelse av emballasjen, ikke en plikt til å åpne emballasjen.³⁰³

Dersom godset er emballert i en konteiner er imidlertid ikke transportøren forpliktet til å åpne emballasjen for å undersøke om godset inni er forsvarlig sikret, med mindre det ”er grunn til å tro at den ikke er pakket godt nok”, jf. sjøl. § 256 første ledd annet punktum. En slik undersøkelse kan være aktuelt dersom det foreligger ytre tegn på at godset ikke er tilstrekkelig emballert, som for eksempel at konteineren har vært hardt skadet eller er lekk.³⁰⁴

Når transportørens undersøkelsesplikt ikke er mer omfattende, skyldes det trolig at avsenderens opplysningsplikt anses som det primære. Avsenderen kjenner i alminnelighet godset best, og det er lettere for ham å gjøre transportøren oppmerksom på svakheter ved emballasjen enn det er for transportøren å oppdage dem på egenhånd.³⁰⁵

I likhet med ovennevnte slutning, legger HNS-konvensjonen 1996 art. 7 nr. 2 litra d til grunn at skipets eier ikke er ansvarlig for skade som inntreffer under sjøtransport av HNS-last, dersom han kan bevise at skaden skyldes ”*shipper or any other person*” unnlattelse av gi opplysninger om lastens farlige og skadelige egenskaper, jf. første strekpunkt i bestemmelsen. Forarbeidene³⁰⁶ legger til grunn at ”*any other person*” må forstås i lys av intensjonen med bestemmelsen: avsender og avlaster er de nærmeste til å kjenne til godsets farlige egenskaper og skal derfor informere bortfrakteren om dette.

Dersom transportøren oppdager mangler ved sin undersøkelse, skal avsenderen varsles om dette, jf. sjøl. § 256 annet ledd. Hovedformålet med denne varslingsplikten er at mangler skal kunne rettes av avsende-

³⁰³ Se Webster (2010) note 445.

³⁰⁴ Se Webster (2010) note 445.

³⁰⁵ Se Hagstrøm (2003) s. 334 - 335.

³⁰⁶ Se NOU 2004: 21 s. 31 første avsnitt.

ren. Blir ikke manglene rettet kan transportøren avvise godset til transport med mindre han med rimelige tiltak selv kan gjøre det egnet for transport. I forarbeidene er det uttalt at transportøren plikt til å treffe slike tiltak ikke går særlig langt dersom avsenderen på forhånd er gitt mulighet til å foreta slike tiltak.³⁰⁷

Transportørens undersøkelsesplikt synes imidlertid å være mer begrenset etter veifraktloven, CIM og transportvilkårene.

Hva gjelder opplysningene i transportdokumentet har transportøren en undersøkelsesplikt, jf. veifrl. § 12 annet ledd første punktum³⁰⁸, CIM art. 11 § 1 første ledd og transportvilkårene art. 5.4 første punktum.³⁰⁹ Hvis transportøren finner mangler ved sin undersøkelse, skal dette anmerkes i fraktbrevet, jf. veifrl. § 12 annet ledd første punktum, CIM art. 11 §§ 2 og 3 og transportvilkårene art. 5.5. Hovedformålet med denne undersøkelsen/anmerkningen er å unngå at transportøren kan holdes ansvarlig overfor mottakeren til tross for at det ikke er tilstøtt godset noe under transport, jf. veifrl. kapittel IV, CIM art. 12 og transportvilkårene art. 5.5, ikke at manglene skal kunne rettes av avsenderen.

Tilsynelatende har transportøren en tilsvarende undersøkelsesplikt i relasjon til veifrl. § 14 annet punktum og CIM art. 14. Imidlertid tilsier ordlyden at avsenderen først blir ansvarsfri dersom det er mangler ved emballasjen som transportøren faktisk kjente til, jf. ordlyden ”*dersom mangelen var synlig eller kjent av fraktføreren da han overtok godset*”.³¹⁰ Mangler som kunne vært oppdaget ved en bedre undersøkelse får således ikke ansvarsbefriende betydning for avsenderen. Bestemmelsene oppstiller ingen varslingsplikt for transportøren dersom han oppdager feil ved emballasjen, men en slik plikt kan tenkes å følge av det ulovfestede lojalitetsprinsippet.³¹¹

³⁰⁷ Se NOU 1993: 36 s. 25 femte avsnitt.

³⁰⁸ Transportøren skal undersøke pakningens ”synlige tilstand” (altså en ytre besiktigelse).

³⁰⁹ Ved jernbanetransport har transportøren bare en rett til å kontrollere godsets emballasje. Der avsender står for opplasting ved internasjonal jernbanetransport, kan han imidlertid kreve kontroll fra transportøren, jf. CIM art. 11 § 3

³¹⁰ Se Rafen (2008) note 43.

³¹¹ Se avsnitt 4.1.1.

Rotterdamreglene har intet direkte motstykke til undersøkelsesplikten i sjøloven, CIM eller veifraktloven. Det faktum at det ikke oppstilles en undersøkelsesplikt vil kunne føre til større effektivitet for transportøren. Avsenderen får imidlertid større ansvar for godsets emballering, idet Rotterdamreglene ikke krever at transportøren foretar en ”tilleggs-kontroll” av godsets emballasje.

Imidlertid synes en undersøkelsesplikt implisitt å følge av Rotterdamreglenes system.³¹²

For det første kan transportøren avvise gods til transport som ”*utgjør eller med rimelig sannsynlighet kan utgjøre en reell fare for personer, eiendom eller miljø*”, jf. art. 15. For å kunne avgjøre om godset faktisk utgjør/vil kunne utgjøre en fare, vil det kunne være nødvendig for transportøren å undersøke godsets emballasje. Ved vurderingen av om transportøren bør avvise godset til transport, kan han også anmode avsenderen om opplysninger om godset samt dets emballasje etter art. 28.³¹³

Videre skal avtaleopplysningene i transportdokumentet inneholde en erklæring om ”*godsets synlige tilstand og forfatning*” på det tidspunkt transportøren eller en utførende part mottar det til transport, jf. art. 36 nr. 2 litra a. Erklæringen skal baseres på en rimelig ekstern besiktigelse av godset slik det er emballert ved levering til transport, og enhver ytterligere besiktigelse som transportøren eller en utførende part faktisk gjennomfører før de utsteder transportdokumentet, jf. art. 36 nr. 4 litra a og b.

Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil det nok imidlertid være hensiktsmessig å innta en uttrykkelig supplering tilsvarende undersøkelsesplikten i sjøl. § 256. I forarbeidene til sjøloven er det uttalt at transportørens undersøkelsesplikt indirekte fremgår gjennom reglene om utstedelse av konnossementet og transportørens plikt til å ta forbehold³¹⁴, men at ”*det i tillegg er behov for bestemmelser som i generell form og ut fra hensynet til å forebygge skade og av sikkerhetshensyn ellers pålegger transportøren en plikt til å undersøke godset når det mottas til*

³¹² Sjølovkomiteen: ”Oversettelse” til art. 28.

³¹³ Se avsnitt 4.1.2.

³¹⁴ Jf. sjøl. § 298, jf. § 296 første ledd nr. 1.

transport".³¹⁵ En slik supplerings vil heller ikke være konvensjonsstridig.

5.3 Erstatningsansvar ved mangelfull emballasje

5.3.1 Uaktsomhetsansvar etter sjøloven, transportvilkårene og Rotterdamreglene

5.3.1.1 Innledning

Dersom avsenderen har opptrådt uaktsomt ved emballeringen av godset kan han holdes ansvarlig på culpagrunnlag, jf. sjøl. § 290 og transportvilkårene art. 6.6. Dette videreføres i Rotterdamreglene. Etter art. 30 nr. 1 er avsenderen ansvarlig for tap eller skade som rammer transportøren dersom transportøren godtgjør at tapet eller skaden skyldes at avsenderen har unnlatt å oppfylle sine plikter³¹⁶ etter kapittel 7.

I denne sammenheng kan nevnes at Stevens³¹⁷ har problematisert spørsmålet om hva som ligger i "*breach of obligations*" i art. 30 nr. 1. Et spørsmål som må avgjøres er om emballeringsplikten er en resultatforpliktelse eller en omsorgsforpliktelse. Avgjørelsen er viktig for å kunne avgjøre om avsender kan sies å ha oppfylt sin forpliktelse.

Med resultatforpliktelser menes de forpliktelser som går ut på å frembringe et bestemt resultat. I et slikt perspektiv er forpliktelsen oppfylt dersom det kan konstanteres at det avtalte resultat foreligger. Med omsorgsforpliktelser menes at avsender forplikter seg til å yte en bestemt innsats for å oppnå et bestemt resultat.³¹⁸ Hvis avsender har ytet den innsats som kreves, har han oppfylt sin forpliktelse, uavhengig av om det ønskede resultat er oppnådd.³¹⁹

Utgangspunktet for avgjørelsen blir ordlyden. Etter art. 27 skal avsender emballere godset slik at godset vil "*tåle transporten og ikke volde skade*". Hvis godset ikke har tålt transporten og dermed voldt en skade,

³¹⁵ Se NOU 1993: 36 s. 24.

³¹⁶ Originaltekst: "*breach of obligations*".

³¹⁷ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 227.

³¹⁸ Se Haaskjold (2002) s. 209.

³¹⁹ Se Hagstrøm (2003) s. 115.

kan ikke avsender sies å ha oppfylt sin forpliktelse. Dette trekker i retning av at avsenderen er forpliktet til å frembringe et bestemt resultat. Dette kan imidlertid ikke være avgjørende. Om man har med den ene eller andre typen forpliktelser, vil alltid måtte bero på en konkret helhetsvurdering. Et moment i denne helhetsvurderingen er bl.a. ytelsens natur. Hvis det er knyttet så stor usikkerhet til muligheten for vellykket frembringelse av det ønskede resultat kan man ikke vente at avsender har påtatt seg noe annet enn å gjøre sitt beste. Dette vil for eksempel være tilfellet ved risikopregede operasjoner, slik som ved transport av farlig gods. Mye tyder dermed på at det her dreier seg om en innsatsforpliktelse. Det avgjørende blir dermed å fastlegge hvilken innsats som kreves. Vurderingstemaet glir lett over i en culpavurdering hvor det sentrale blir om avsender har gjort en slik innsats som etter forholdene fremstår som rimelig, se den kommende drøftelse.

5.3.1.2 Aktsomhetsnormen

Som tidligere nevnt, blir den som har opptrådt uaktsomt eller uforsvarlig, erstatningspliktig ovenfor skadelidte for den skade som er påført han.

Om lasten kan karakteriseres som ”farlig” eller ikke er ikke avgjørende for spørsmålet om avsenders ansvar. At lasten er farlig, medfører imidlertid at det foreligger risiko for betydelige skader som tilsier at det er større grunn til å utvise aktsomhet.³²⁰ Avsenders aktsomhetsplikt skjerpes når goder vi setter høyt, som menneskeliv og miljøet, trues ved handlingen.³²¹ Det er både nødvendig og rimelig å kreve at det utvises særlig aktsomhet ved transport av farlig gods hvor feil eller uforsiktighet kan medføre at noen omkommer eller får betydelige skader. Det må dermed kunne hevdes at avsenderen er pålagt et strengt aktsomhetsansvar.

Videre driver avsendere av farlig gods en virksomhet som er forbundet med en risiko for ulykker og må dermed anse det som påregnelig at

³²⁰ Se avsnitt 1.4.3.

³²¹ Se Lødrup (2005) s. 108.

skade fra tid til annen kan skje. På bakgrunn av at det er oppstilt objektivt ansvar ved mangelfull emballering etter veifraktloven og CIM³²² har lovgiver mest sannsynlig antatt at avsenderen har de beste muligheter for å gjøre seg kjent med lasten, og dermed kunne påregne risikoen for skade. Hvorfor et slikt hensyn ikke skulle kunne gjøres gjeldende ved sjøtransport og innenriks jernbanetransport er vanskelig å begrunne.

Et annet moment som vektlegges ved culpavurderingen er hva avsenderen kunne ha gjort for å unngå skaden. Når avsender kan emballere godset på en måte som reduserer risikoen for skade, kan hans aktsomhetsnivå sies å påvirke sannsynligheten for skade. Når skaden kan unngås ved enkel og lite kostnadskrevenne tiltak, kan det være uaktsomt av avsender og ikke å ha truffet disse tiltak. Imidlertid må det oppstilles en grense for hvor sikkert man skal kreve at avsenderen emballerer godset etter en kost-nytte betraktning. Hvor omfattende emballering avsender må foreta, beror på en avveining av den foreliggende risiko mot de omkostninger som er forbundet med emballeringen og omfanget av de skader som kan bli resultatet.³²³ Er skadeevnen liten, kreves det ikke at avsender treffer særlige sikkerhetsforanstaltninger.³²⁴ Imidlertid vil ofte skadeevnen være stor ved transport av farlig gods. Dette trekker således i retning av at avsenderen må emballere godset på en så sikker måte som mulig i den konkrete situasjon.

Selv om ovennevnte drøftelse tilsier at det dreier seg om et strengt aktsomhetsansvar ved emballering av farlig gods, tyder rettspraksis på at emballering anses forsvarlig i den grad den er akseptert i transportbransjen. I dommen ND 1957 s. 232 "Geisha" reiste passasjerer krav om erstatning av rederi og skipsfører for tap av reisegods. Dommen er av interesse for spørsmålet om avsenderens ansvar overfor transportøren, da vilkår for ansvar ovenfor passasjerene er uaktsomhet, jf. sjøl. 1893 §§ 178 og 179³²⁵, i likhet med vilkåret for ansvar etter sjøloven, transportvilkårene og Rotterdamreglene.

³²² Se avsnitt 5.3.1.

³²³ Se Eide & Stavang (2008) s. 246-247.

³²⁴ Se Lødrup (2005) s. 114.

³²⁵ Se Grue (1998) s. 23.

M/S "Geisha" gikk fra Valparaiso til Tocopilla, hvor det ble innlastet ca. 5000 tonn natriumnitrat ("chilisalpeter") som ble fordelt på de to midtre av skipets fire lasterom. Skipet fortsatte til Callao, hvor det ble tatt om bord ca. 2000 tonn sinkkonsentrat som ble fordelt på skipets forreste og akterste lasterom. Begge sorter last ble transportert som bulklast. Da skipet var to døgners reise fra Azorene, oppsto det en eksplosjon/eksplosjonsartet brann i lasten som medførte at skipet forliste. Om bord på skipet befant det seg ti passasjerer som mistet nesten alt de hadde med seg. To av passasjerene saksøkte rederiet og skipets fører og krevde erstatning for det tap de ble påført.

Påstanden om at det var uaktsomhet å laste sinkkonsentrat i kombinasjon med saltpeter ble avvist. Retten uttalte at saltpeter i bulk gjennom en **årrekke og i stadig stigende grad er blitt skipet som bulklast**. Av Chiles utførsel i 1950-1951 ble bare 23 % transportert i emballert form. Den norske sjøkontroll hadde gitt veiledende regler som ga anvisning på at saltpeter (ikke granulert saltpeter) skulle lastes i emballasje. Retten fant imidlertid ikke at det kunne bebreides rederiet å transportere saltpeterlasten som bulklast, idet *"åpenbart forlengst var blitt alminnelig godkjent"*.

Dommens premisser tyder på at avsenderen kan emballere lasten i henhold til den alminnelige oppfatning i transportbransjen, uten å bli ansett for å ha handlet uaktsomt hvis det skulle oppstå en skade. Imidlertid er kunnskapskravet en rettslig standard som vil utvikle seg over tid og endre seg i pakt med samfunnsutviklingen. Videre vil nok ikke den alminnelige aksepterte form til emballering kunne sies å være forsvarelig i alle tilfeller. Hvis det er meldt ekstraordinære værforhold og lignende må dette tas i betraktning.

5.3.1.3 **Bevisbyrden for at avsender ikke har oppfylt sine forpliktelser**

Sjøloven oppstiller ikke omvendt bevisbyrde for avsender, i motsetning til det som gjelder for transportørens ansvar etter sjøl. § 275. Alminnelige bevisregler innebærer at transportøren, som skadelidt, må bevise at vil-

kårene for avsenders erstatningsansvar foreligger (ordinær bevisbyrde).³²⁶ Dette er nok også hovedregelen etter veifraktloven, transportvilkårene og CIM. Forarbeidene til sjøloven presiserer imidlertid at det ”beror på omstendighetene om det er avsenderen eller transportøren som i tilfelle har bevisbyrden for om slike feil eller forsømmelse foreligger” og at spørsmålet må avgjøres etter ”alminnelige bevisbyrderegler”.³²⁷ Uttalelsen tyder på at bevisbyrden for uaktsomhet kan snus. I rettspraksis tillegges det stor betydning hvem som er nærmest til og har lettest for å klarlegge årsaken til misligholdet ved avgjørelsen av hvem som har bevisbyrden.³²⁸

Etter Rotterdamreglene art. 30 kompliseres dette bildet. Etter bestemmelsens ordlyd er det en betingelse for ansvar at ”transportøren godtgjør” at avsenderen ikke har oppfylt sin forpliktelse til å emballere godset i henhold til art. 27, jf. art. 30 nr. 1. Som nevnt ovenfor, er utgangspunktet i norsk rett at skadelidte må bevise det faktum som gjør at skaden er voldt ved en uaktsom handling. En isolert fortolkning av art. 30 nr. 1 trekker således i retning av at bestemmelsen oppstiller en ordinær bevisbyrde.

Art. 30 nr. 2 gir imidlertid adgang til å frita avsender helt eller delvis for ansvar dersom årsaken, eller en av årsakene, til tapet eller skaden ikke skyldes vedkommende selv eller en person nevnt i art. 34. I henhold til norsk lovgivningstradisjon synes formuleringen i art. 30 å tilsi omvendt bevisbyrde. Bestemmelsen er bygget opp slik at første ledd fastslår utgangspunktet om ansvar mens bestemmelsens annet ledd gir adgang til å lempe avsenders ansvar. Som eksempler på bestemmelser som oppstiller culpaansvar med omvendt bevisbyrde kan nevnes sjøl. § 328 annet ledd og § 385 annet ledd.³²⁹ Bestemmelsene fastslår at reisebefrakteren/tidsbefrakteren er ”ansvarlig... med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse”. Det kan synes naturlig å oppstille en omvendt bevisbyrde i et slikt tilfelle, idet avsender ofte vil sitte inne

³²⁶ Se Webster (2010) note 545.

³²⁷ Se NOU 1993: 36 s. 42.

³²⁸ Se Hagstrøm (2003) s. 461.

³²⁹ Se Solvang (2011) note 646 og 852.

med de nødvendige opplysninger og dermed har de beste forutsetninger for å skape klarhet i hva som faktisk har skjedd.

Tema om bevisbyrde har vært gjenstand for betydelig diskusjon i den internasjonale litteraturen. Schelin³³⁰ uttaler at ansvaret i art. 30 nr. 1 er basert på skyld med ordinær bevisbyrde, i motsetning til art. 17 om transportørens ansvar. Schelin hevder at det var forfatterens intensjon det skulle gjelde en ordinær bevisbyrde, med den begrunnelse at det sjeldent oppstår tilfeller hvor gods faktisk fører til skade på skip og en omvendt bevisbyrde vil kunne stille avsenderen i en ”merkelig posisjon”. For å illustrere poenget nevner han et eksempel hvor både skipet og godset blir skadet under transport. Her vil det kunne oppstå et kappløp mellom avsender og transportør, hvor den part som saksøker først vil få fordelene ved at bevisbyrden overføres til den andre part. Lorenzon³³¹ hevder på den annen side at bestemmelsen oppstiller en omvendt bevisbyrde basert på at art. 30 nr. 2 innebærer et unntak fra hovedregelen i nr. 1. I et notat fra Sjølovkomiteen³³² fremheves det at en slik inndeling i hovedregel og unntak for ansvar virker fremmed i norsk rett, hvor bestemmelsen i art. 30 nr. 2 bare synes å være en understrekning av et allerede gjeldende utgangspunkt om culpaansvar for avsenderen, uten spesifikk betydning for bevisregler. Videre fremheves det at bevisbyrdebetraktninger i norsk tradisjon trolig ikke har samme praktiske betydning som i enkelte andre jurisdiksjoner, slik den internasjonale litteraturen viser.

Hvis man legger til grunn en ordinær bevisbyrde, må transportøren godtgjøre at avsenderen ikke har oppfylt sin forpliktelse til å emballere godset på tilstrekkelig måte. Hvis en konteiner skal pakkes av avsender, må han med omhu og aktsomhet bl.a. sikre innholdet i konteineren slik at det ikke vil volde skade på person eller eiendom, jf. art. 27 nr. 3. Her inngår aktsomhetskravet som en del av avsenders plikter og transportøren må dermed godtgjøre at avsenderen sin emballeringsforpliktelse i tillegg til aktsomhetsplikten ved sikringen av innholdet i konteineren.

³³⁰ Se Ziegler m.fl. (2008) s. 156.

³³¹ Se Baatz m.fl. (2009) s. 88.

³³² ”Avsenders ansvar” note 10.

Sistnevnte kan imidlertid være vanskelig for transportøren å godtgjøre. Hvis man legger til grunn at bestemmelsen oppstiller en omvendt bevisbyrde, innebærer dette et brudd på nåværende rettstilling vedrørende avsenders ansvar. Hvis tilfellet er slik at Rotterdamreglene innebærer en omvendt bevisbyrde, burde dette presiseres i lov eller forarbeider ved en eventuell implementering av konvensjonen.

5.3.1.4 Transportørens forhold i aktsomhetsvurderingen

Omgivelsenes forventning til transportøren i hans posisjon kan være av betydning ved bedømmelsen av avsenderens stilling. Jo mer forberedt transportøren er på risikoen, jo mer kreves for å si at avsender har handlet uaktsomt.

Som nevnt i avsnittene 4.2.2.7 og 4.4.4.1, kan transportørens erstatning reduseres med hjemmel i skl. § 5-1 nr. 1 dersom han uaktsomt har medvirket til skaden. En tilsvarende bestemmelse er oppstilt i Rotterdamreglene art. 30 nr. 2. Etter bestemmelsen kan avsenderen fritas helt eller delvis for ansvar dersom årsaken eller en av årsakene til tapet eller skaden ikke skyldes vedkommende selv eller en person nevnt i art. 34.

Transportøren kan for eksempel bli ansett for å ha handlet uaktsomt hvis han ikke undersøker godset nærmere til tross for at det forelå omstendigheter som indikerte at godset hadde mangelfull emballasje, jf. sjøl. §§ 256 første ledd og 274 flg. Det samme vil kunne være tilfellet etter Rotterdamreglene selv om transportøren ikke er pålagt en uttrykkelig undersøkelsesplikt. Transportørens er pålagt en generell aktsomhetsplikt etter Rotterdamreglene art. 13.³³³ Dersom transportøren har mistanke om at godset er farlig, kan det være uaktsomt å unnlate å undersøke godset nærmere.³³⁴

Skl. § 5-1 nr. 2 slår videre fast at medvirkning også foreligger hvor transportøren har ”*latt være i rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden*”. Denne regelen tar sikte på sikte på de tilfelle hvor skadelidte før skaden ikke traff de nød-

³³³ Se Hagstrøm (2003) s. 565 og Baatz m. fl. (2009) s. 36.

³³⁴ Se Grue (1998) s. 19 og 67.

vendige forholdsregler for å hindre eller begrense dens virkninger.³³⁵ Slik medvirkning kan for eksempel være at transportøren så at godset manglet tilstrekkelig emballering, men ikke varslet avsenderen om dette eller besørget tilstrekkelig emballering selv.

Dersom det aktuelle godset er klassifisert som farlig i henhold til sikkerhetsreglene, men ikke emballert i samsvar med disse, er transportøren forpliktet til å avvise lasten til transport.³³⁶ Hvis transportøren får opplysninger fra avsenderen om at lasten er kloroform og det foreligger indikasjoner på at lasten ikke er emballert i henhold til sikkerhetsreglene, oppstår spørsmålet om transportøren kan kreve erstatning av avsenderen dersom det oppstår et tap eller en skade under transport.

Transportørens forsømmelser må her vurderes på bakgrunn av at det bl.a. kreves opplæring av personer som skal utføre oppgaver som omfatter vurdering og behandling av farlig last i henhold til ADR/RID og IMDG-koden, jf. landtransportforskriften § 10 første ledd og farlig gods-forskriften §§ 5 nr. 1. Hvilken betydning dette momentet kan ha, kan illustreres med dommen ND 2002 s. 394 (Tønsberg tingrett). Dommen gjelder direkte lastesidens krav på erstatning for skade på lasten, ikke transportørens forhold i avsenders aktsomhetsvurdering. Dommen er likevel av interesse, da den omtaler kravene til transportørens aktsomhet i forbindelse med behandlingen av lasten.

Saken gjaldt krav om erstatning fra avsenders forsikringsselskap mot transportøren for et dekkslast med rør som gikk tapt som følge av skipets totalforlis. Retten la til grunn at den mest sannsynlige årsaken til havariet var at bulklasten ble flytende og forskjøvet seg.

Retten måtte bl.a. ta stilling til spørsmålet om kapteinen, i lys av de opplysninger han hadde om lastens beskaffenhet, hadde handlet forsvarlig da han aksepterte å ta en last ”coppertailings” (koppertinnoksid) om bord. Kapteinen hadde liten eller ingen erfaring med den aktuelle type last. Han spurte sin

³³⁵ Se Askeland (2010) note 314.

³³⁶ Se avsnitt 3.4.

agent om lastens egenskaper og om lasten hadde tilbøyelighet med å forflytte seg. Agenten svarte at lasten var som ”sand and mud”. Før innlastingen observerte kapteinen at lasten var våt enkelte steder. Han antok at dette hadde sammenheng med litt duskregn som hadde falt. Kapteinen hevdet at han hadde slått opp i BC-koden³³⁷, men at han ikke fant stoffet ”coppertailings” hvoretter han hadde slått seg til ro med dette.

Retten la til grunn at kapteinen ikke hadde overholdt offentligrettslige forskrifter om behandling av farlig last (i dette tilfellet forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods³³⁸ og BC-koden), som var gitt nettopp å hindre et slikt katastrofalt hendelsesforløp som retten fant bevist, med fare for tap av menneskeliv. Retten uttalte at dette bruddet i seg selv var en sterk presumsjon for at aktsomhetsnormen i sjøloven § 175 ikke var etterlevet og viste til ND 1995 s. 76 ”Åbo Ra” om råjernslast som ikke var sikret i samsvar med IMOs regler. Retten påpekte videre at det her dreide seg om sentrale internasjonale regler for skipsfart. Kapteiners manglende kjennskap til og forståelse av BC-koden ble ansett for å være ”*helt uakseptabel*”. Når en transportør hadde påtatt seg et transportoppdrag måtte han ha eller sørge for å skaffe seg og mannskapet de kunnskaper om lasten med relevante forskrifter som var nødvendig. Det ble ikke ansett tilstrekkelig at kapteinen har gjort så godt han kunne ut fra sine forutsetninger. Videre måtte agentens uttalelser om at lasten var som ”sand and mud” og kapteiners egen observasjon av noe fukt i den finkornede lasten ha skjerpet aktsomheten. Rederiet ble holdt erstatningsansvarlig for tapet av dekkslasten etter sjøloven §§ 275 og 276.

Hvis avsenderen har vært uaktsom ved sin emballering og transportøren har vært uaktsom i forhold til undersøkelsesplikten, vil den mest rimelige løsningen være å dele ansvaret mellom dem. Ved vurderingen av om transportørens medvirkning skal tillegges betydning, vil også avsenderens forhold måtte tas i betraktning. Dersom avsenderen er

³³⁷ Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (1994).

³³⁸ Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 21. mai 1987. Opphevet av farlig gods-forskriften.

sterkt å bebreide, kan det ikke være rom for lemping av ansvaret.³³⁹

Hvis transportøren på den annen side faktisk er klar over³⁴⁰ at for eksempel nitroglyserin ikke er tilstrekkelig emballert, men likevel beslutter å transportere godset kan han sies å ha "akseptert risikoen". I slike tilfeller må transportøren selv bære tapet. Imidlertid skal det mye til for å si at transportøren har akseptert risikoen der skadeevnen er særlig stor. Mangler for eksempel atomavfall tilstrekkelig emballasje, skal det nok mye til for at domstolen vil fritta avsenderen for ansvar med den begrunnelse at transportøren har akseptert risikoen.³⁴¹

5.3.2 Objektivt ansvar etter veifraktloven og CIM

Etter veifrl. § 14 er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for skade på person, materiell eller annet gods og for kostnader når skaden eller kostnadene skyldes "*mangelfull pakning*" av godset. Det samme system er oppstilt ved internasjonal jernbanetransport, jf. CIM art. 14.³⁴² Avsenders ansvar er objektivt og ubegrenset. Ansvaret er m.a.o. ikke betinget av skyld og avsenderen blir derfor ansvarlig uansett hvilket akt-somhetsnivå han velger.³⁴³

På den annen side gjelder det strenge ansvar kun ved mangelfull emballering. Det er ikke tale om et generelt, objektivt ansvar for skader som godset måtte forårsake. Det stilles dermed et krav til årsakssammenheng mellom skaden eller kostnadene og den mangelfulle pakning av godset. Hvis for eksempel skipet blir skadet under transporten, men samme skade måtte antas å inntre selv om godset var tilstrekkelig emballert, vil ikke skaden være oppstått som følge av mangelfull emballering.

I forhold til begge regelsett kan avsenderen ikke holdes objektivt ansvarlig dersom "*mangelen var synlig eller kjent*" for transportøren da

³³⁹ Se Hagstrøm (2003) s. 566.

³⁴⁰ Hagstrøm mener at "aksept av risiko" bør begrenses til de forhold som ligger nærmest forsettlig medvirkning, se Hagstrøm (2003) s. 567.

³⁴¹ Se Hagstrøm (1985) s. 44.

³⁴² Bestemmelsen omfatter også "*fraværende emballasje*".

³⁴³ Se Eide & Stavang (2008) s. 239.

han overtok godset uten å ta forbehold, jf. veifrl. § 14 første ledd annet punktum og CIM art. 14. Avsenderen blir først ansvarsfri dersom det er mangler ved emballasjen som transportøren faktisk kjente til.³⁴⁴ Begrunnelsen for ansvarsfritaket synes basert på ”aksept av risiko”-tankegang. Når transportøren har tatt en risiko med åpne øyne, har han ikke samme krav på erstatningsrettslig vern som en uvitende transportør.³⁴⁵

Hensikten med å innføre et objektivt avsenderansvar i veifraktloven og CIM har vært å forebygge skade voldt av farlig gods ved transport. Et av hensynene bak utformingen av det objektive ansvaret kan være at avsenderen må antas å kjenne lasten bedre, eller ha bedre forutsetninger enn transportøren, for å gjøre seg kjent med lastens farlige egenskaper eller beskaffenhet. Ved å pålegge han et objektivt ansvar, antar man at han vil gjøre det han kan for å emballere godset på tilstrekkelig måte. Som tidligere nevnt, kan imidlertid avsenders forutsetninger for å skaffe seg opplysninger om farlig gods variere. Avsender kan være ulike personer med ulik kunnskap. En avsender som ønsker transportert egenprodusert last har bedre forutsetninger enn for eksempel en avsender i en videresalgstransaksjon.³⁴⁶ Når det gjelder gods som sjelden transporteres, eller nye produkter, vil godsets farlige egenskaper eller beskaffenhet ofte kunne være ukjent for avsenderen.³⁴⁷

Ved en eventuell implementering av Rotterdamreglene vil en avsender med dårlig kunnskap om lasten kunne exculpere seg fordi han har gjort det som med rimelighet kunne forventes av vedkommende. Dette kan synes uheldig, da transport av farlig gods kan ha et stort ulykkespotensial og det er dermed meget viktig at godset emballeres på en sikker måte.

Imidlertid vil ikke et objektivt ansvar virke preventivt dersom lasten viste seg å ha egenskaper ingen visste eller kunne visst noe om da godset ble emballert. Det er først og fremst i slike tilfeller det objektive ansvar

³⁴⁴ Se Rafen (2008) note 43.

³⁴⁵ Som nevnt i punkt 4.2.2.7, kan man ikke ta i betraktning transportørens uaktsomme forhold ved vurderingen av avsenders ansvar, idet dette medfører at vilkåret om faktisk kunnskap blir uten realitet.

³⁴⁶ Se Grue (1998) s. 99.

³⁴⁷ Se Brækus (1996) s. 339.

har betydning ved siden av et alminnelig culpaansvar.³⁴⁸ Hensynet til forebygging kan nok ivaretas ved et strengt culpaansvar for avsenderen, for eksempel culpa med omvendt bevisbyrde. Imidlertid er det usikkert hva slags bevisbyrde som oppstilles etter Rotterdamreglene. Flere forfattere hevder imidlertid at reglene oppstiller en omvendt bevisbyrde, og hvis dette er tilfellet må avsender selv bevise at han har opptrådt aktsomt.

6 Konvensjonskonflikter

6.1 Innledning

Som fremstillingen i avsnittene 4.4.4 og 5.3 har vist, regulerer samtlige transportkonvensjoner avsenders ansvar ved transport av farlig gods. Reglene er imidlertid ikke identiske, verken i form eller innhold.

Når både Rotterdamreglene, CMR og CIM vil kunne komme til anvendelse på den samme transporten, se avsnitt 6.2, kan det tenkes å oppstå konflikt mellom ansvarsreglene. Dersom avsenderen for eksempel leverer farlig gods med mangelfull merking til en transport som skal foregå med lastebil og skip, vil han kunne holdes ansvarlig for transportørens tap på objektive grunnlag etter Rotterdamreglene eller på culpa-grunnlag etter CMR. Dersom avsenderen også har unnlatt å opplyse transportøren om nødvendige forholdsregler, vil han kunne holdes ansvarlig på culpagrunnlag etter Rotterdamreglene eller objektive ansvarlig etter CMR. Det vil dermed ikke være mulig for en stat som er part i Rotterdamreglene i tillegg til én annen transportkonvensjon å gjennomføre begge sett med regler, og avsenderen vil få enten mer eller mindre ansvar enn forutsatt i noen av konvensjonene.³⁴⁹ Domstolen kan ikke benytte to konvensjoner på samme krav, og er derfor nødt til å foreta et valg. I det følgende vil jeg ta for meg hvordan slike konflikter

³⁴⁸ Se Grue (1998) s. 99.

³⁴⁹ Se Røsæg (2009) punkt 3.5.

kan løses når Rotterdamreglene eventuelt ratifiseres fra Norges side.

Det andre spørsmålet som reiser seg i tilknytning til dette avsnittet, er om beslutningen av hvilken transportkonvensjon som skal legges til grunn for transporten får betydning for hvilken sikkerhetskonvensjon som skal komme til anvendelse. Dette er drøftet nedenfor i avsnitt 6.4.

6.2 Prioritetsregler for de ulike konvensjoners anvendelsesområde

Fra samme tidspunkt som en stat slutter seg til Rotterdamreglene, må den si opp sitt eventuelle medlemskap i Hamburgreglene, Haag- og Haag-Visby reglene, jf. art. 89. Oppsigelsen skal tre i kraft samtidig med at Rotterdamreglene trer i kraft for vedkommende stat. Det vil dermed ikke oppstå konflikter med de øvrige sjøtransportkonvensjoner. Imidlertid stiller ikke Rotterdamreglene krav til at stater må si opp sin konvensjonsbinding til CMR og CIM.

Som nevnt innledningsvis regulerer CMR³⁵⁰ og CIM i all hovedsak unimodale transporter. Reglene kommer i utgangspunktet til anvendelse på to forskjellige transportavtaler – avtaler om veitransport og avtaler om internasjonal jernbanetransport, jf. CMR art. 1 og CIM art. 1 § 1. Rotterdamreglene kommer på den annen side til anvendelse på en ”transportavtale” som inneholder en sjøtransportstrekning, men avtalen kan også omfatte transport med andre transportmidler, jf. art. 1 nr. 1 og art. 5.

Imidlertid kan også CMR og CIM komme til anvendelse ved multimodale transporter, jf. CMR art. 2 nr. 1 og CIM art. 1 § 4.

Bestemmelsen i CMR art. 2 nr. 1 sier at dersom kjøretøyet som frakter godset under en del av reisen selv blir fraktet av et annet type transportmiddel uten at godset blir losset av kjøretøyet, vil CMR være anvendelig for hele transportstrekningen.³⁵¹ En forutsetning for anvendelse er imidlertid at CMR kommer til anvendelse; det må være tale om en veitransportavtale, jf. art. 1 nr. 1.

³⁵⁰ Den kommende drøftelse vil være tilsvarende for veifraktloven, jf. veifrl. §§ 1 og 4.

³⁵¹ Bestemmelsen er utarbeidet med tanke på ro-ro (”roll on, roll off”) og hucke-pack transporter.

CIM kommer til anvendelse der en internasjonal jernbanetransport bare er gjenstand for en enkelt avtale, men også innbefatter en sjøtransport eller en grenseoverskridende transport på innenlands vannvei skjer på de linjer som er inntatt i art. 24 § 1 i overenskomsten, jf. art. 1 § 4. Det er imidlertid en forutsetning at hele transporten utføres på bakgrunn av et jernbanefraktbrev.³⁵²

I begge regelsett stilles det krav om at transportavtalen er en vei-transportavtale eller en jernbanetransportavtale, og bestemmelsene regulerer således bare multimodale transportere i et begrenset omfang. Slike multimodale transportere tar ikke Rotterdamreglene sikte på å erstatte. Rotterdamreglene art. 82 litra b og c lar CMR/CIM regulere hele transporten dersom CMR art. 2/CIM art. 1 § 4 kommer til anvendelse. Forutsetningen for å anvende art. 82 er imidlertid at den unimodale konvensjonen regulerer ”transportørens ansvar for tap eller skade på godset”, jf. art. 82 innledningsvis.

Vilkåret om at konvensjonene må gjelde ”transportørens ansvar” kan tolkes på to ulike måter. Hancock³⁵³ synes å legge til grunn at alle bestemmelser i en konvensjon som regulerer transportørens ansvar går foran Rotterdamreglene. Røsæg legger på den annen side til grunn at forarbeidene ikke har ment at art. 82 skal anvendes som en generell prioritetsregel, og at regelen kun tar høyde for (noen) potensielle konflikter hva gjelder transportørens ansvar.³⁵⁴ Sistnevnte slutning er i samsvar med en naturlig fortolkning av bestemmelsens ordlyd. Videre henviser Rotterdamreglene art. 82, om noe underforstått, til uttrykkelige bestemmelser vedrørende transportørens ansvar i CIM og CMR.³⁵⁵

Hvis man legger til grunn at Rotterdamreglene art. 82 kun regulerer konflikter vedrørende transportørens ansvar, oppstilles det ingen til-

³⁵² Se Vestergaard Pedersen (1999) s. 120.

³⁵³ Se Hancock (2008) s. 493-495.

³⁵⁴ Røsæg (2009) s. 246-247. Hvis man legger til grunn at art. 82 kun regulerer konflikter hva gjelder transportørens ansvar, vil det allikevel kunne oppstå konflikter som bestemmelsen ikke tar høyde for. Se nærmere om dette i Sjølovkomiteens ”notat (utkast) om implementeringen av art 82”.

³⁵⁵ Underforstått henviser Rotterdamreglene art. 82 litra b til CMR art. 2 og 14, mens art. 82 litra c henviser til CIM art. 1 §§ 3-4 og 24 §§ 1-3.

svarende prioritetsregler for avsenders ansvar. Konvensjonen oppstiller således et uniformt ansvarssystem for avsenderen som innebærer at avsenders ansvar alltid reguleres av de samme uniforme regler.³⁵⁶ Det vil dermed kunne oppstå konflikt med Rotterdamreglene hva gjelder avsenders ansvar for farlig gods i forhold til CIM hvis det er utstedt et jernbanefraktbrev som også innbefatter en sjøtransport. Videre vil det kunne oppstå konflikt hva gjelder avsenders ansvar for farlig gods i forhold til CMR dersom det er utstedt et veifraktbrev og godset transporteres på lastebil, ferge og lastebil igjen.

Situasjonen er altså slik at noen ganger vil et regelverk kunne komme til anvendelse, mens det i andre tilfeller vil være flere regelverk som er anvendelige på den samme transporten. Når dette er tilfellet, oppstår det et behov for avklarende regler. Som illustrert i avsnitt 6.1, vil valg av transportkonvensjon kunne få relativt store konsekvenser for avsenders ansvar.

6.3 Hvordan løse konvensjonskonflikter?

Hvordan en domstol vil løse en potensiell konflikt er vanskelig å forutse.

En mulig løsning kunne tenkes å være Wien-konvensjonen om traktatretten art. 41 nr. 1 litra a som åpner for at parter i en multilateral kan modifisere en konvensjon mellom dem, forutsatt at konvensjonen åpner for en slik mulighet. Rotterdamreglene synes imidlertid ikke å åpne for en slik mulighet, idet ingen forbehold tillatt overfor konvensjonen, jf. art. 90. Wien-konvensjonen inneholder videre sentrale regler om normkonflikter. Utgangspunktet for normhierarkiet i folkeretten er de alminnelige prinsippene om *lex superior*, *lex posterior* og *lex specialis*. Prioritetsprinsippene gir imidlertid ingen veiledning i dette tilfellet.³⁵⁷

³⁵⁶ Se Vestergaard Pedersen (2008) s. 932.

³⁵⁷ Hvis både CMR/CIM og Rotterdamreglene er anvendelig på en transport kommer Wien-konvensjonen bare til anvendelse i den grad begge statene har ratifisert CMR/CIM og Rotterdamreglene. *Lex superior* prinsippet vil imidlertid ikke være anvendelig for å løse en konflikt, idet reglene er av samme trinnhøyde, se Ruud & Ulfstein (2006) s. 71. *Lex posterior* prinsippet vil føre til at Rotterdamreglene får fortrinn, mens *lex specialis* prinsippet vil kunne føre til at CMR/CIM får fortrinn.

En annen mulighet som kan tenkes er konfliktløsning på bakgrunn av formålstolkning. Imidlertid har både Rotterdamreglene, CMR³⁵⁸ og COTIF³⁵⁹ som formål å skape internasjonal rettsenhet innenfor konvensjonenes anvendelsesområde. Så vidt det er mulig, skal derfor samtlige konvensjoner tolkes etter sin ordlyd og sitt formål. En fortolkning basert på formål synes dermed heller ikke å strekke til.

Hvis partene i Rotterdamreglene skal opptre korrekt, synes situasjon å være slik at de må si opp sin konvensjonsbinding til CMR og CIM. Statene vil da ikke lenger ha konvensjoner som regulerer de enkelte transporttyper. Dette kan virke uheldig, idet Rotterdamreglene i andre tilfeller er lagt opp til at det ikke skal oppstå konflikt med de eksisterende konvensjoner, jf. art. 26 og 82.³⁶⁰ Vi kan dermed ende opp med å få regler som ikke nødvendigvis er like strenge som de reglene man har eller ønsker å ha. De ulike løsninger som er oppstilt i CMR og CIM er begrunnet i hensynet til den enkelte transportforms "særegenheter". I CMR er det bl.a. oppstilt objektivt ansvar for skader som oppstår som følge mangelfull emballering av farlig gods, i motsetning til Rotterdamreglene. En begrunnelse for at dette kan være det faktum at veinettet er åpent for alle samt at transporten typisk vil kunne gå gjennom tettbebygde strøk. Det er dermed nødvendig med et strengt ansvar slik at skader i størst mulig grad unngås.

I et notat fra Sjølovkomiteen³⁶¹ er det påpekt at man alternativt kan unngå konflikter mellom konvensjoner ved å tolke deres virkeområde slik at det ikke overlapper. Som vist i avsnitt 6.2, er konvensjonenes virkeområde naturligvis ulikt angitt; CMR og CIM kommer til anvendelse på avtaler om veitransport og jernbanetransport, mens Rotterdamreglene kommer til anvendelse på transportavtaler. Man er dermed henvist til å tolke konvensjonene slik at en transportavtale enten er av det ene eller det andre slaget, slik at konvensjonskonflikter unngås. Domstolene er da henvist til å foreta et valg på bakgrunn av

³⁵⁸ Se fortalen til CMR.

³⁵⁹ Se fortalen til COTIF art. 2 § 1.

³⁶⁰ Se Røsæg (2009) punkt 3.6 femte avsnitt.

³⁶¹ "Notat (utkast) om implementeringen av RR art. 82" s. 5-6

den underliggende transportavtalen ved hjelp av alminnelige tolkningsprinsipper.³⁶²

Om en transportavtale er en sjøtransportavtale, veitransportavtale eller jernbanetransportavtale, må avgjøres etter en helhetsvurdering.

Hovedregelen i norsk avtalerett er at dersom partene hadde felles oppfatning av hva transportavtalen innebærer, så er den denne oppfatning som er avgjørende for tolkningen.³⁶³ For domstolene vil spørsmålet om felles partsforståelse bare dukke opp der en av partene hevder at det forelå en felles partsvilje og en annen bestrider dette. Her vil selve transportdokumentet kunne ha betydning som et moment ved avgjørelsen.³⁶⁴ Dette kan illustreres med to eksempler fra rettspraksis, jf. UfR 1984 s. 577 og en dom fra Gulating lagmannsrett (LG-2008-18396).

I UfR 1984 s. 577 var det tvist om hvorvidt en transport skulle bedømmes etter CMR-loven³⁶⁵ eller konnossementskonvensjonsloven.³⁶⁶ Tvisten gjaldt en multimodal transport som var inngått på bakgrunn av et gjennomgangskonnossement³⁶⁷ med en Paramountklausul som gjorde Haag-Visby reglene gjeldende for hele transporten.

Transportøren hadde påtatt seg å transportere et parti reker fra Hirtshals til London. Rekene ble lastet i konteinere, som så ble plassert på hengere og deretter fraktet med lastebil fra Hirtshals til Århus. I Århus ble hengerne kjørt om bord på skip og deretter fraktet til Middelsbord og deretter til London.

Saksøker hevdet på bakgrunn av den faktiske utførelsen av transporten at det var CMR-loven som skulle komme til anvendelse. Saksøkte hevdet på den annen side med at transporten

³⁶² Se Fabricius (2005) s. 36.

³⁶³ Se Hov (2002) s. 148.

³⁶⁴ Se Wilhelmsen (2006) s. 40

³⁶⁵ Tilsvarende den norske veifraktloven.

³⁶⁶ Haag-Visby reglene slik de var inkorporert i dansk rett.

³⁶⁷ En dokument som angir at transporten skal utføres av mer enn én transportør, se Falkanger & Bull (2010) s. 235.

skulle bedømmes på grunnlag av det utstedte konnossement og at konnossementskonvensjonsloven skulle anvendes. Ved avgjørelsen la retten avgjørende vekt på at det var utstedt et gjennomgangskonnossement for transporten, og uttalte at *”etter det anførte er der ikke grunnlag for at bedømme det foreliggende spørsmål etter andre regler end dem, der gjaldt i henhold til konnossementet, det vil si ege konnossementskonventionslovens regler”*.

Saken i LG-2008-18396 gjaldt et erstatningskrav for skade på gods som hadde oppstått på sjøtransporten mens det var pålastet en trailer. Ett av spørsmålene retten måtte ta stilling til var om det var sjøloven eller veifraktloven som skulle komme til anvendelse. Retten uttalte at ved vurderingen av hva slags avtale man står ovenfor er det sentralt hvilke dokumenter partene har anvendt for å bekrefte avtalen. I denne saken var det utstedt et veifraktbrev, ikke et konnossement, for å bekrefte avtalen *”som tilsier at det dreier seg om en vegfraktavtale”*.

Hvis domstolen velger å følge linjen fra rettspraksis, medfører dette at kontraktspartene står overfor en oppfordring om å være oppmerksomme på hvilket transportdokument som benyttes som bevis på transportavtalen. Imidlertid kan det tenkes tilfeller hvor transporten på tidspunktet for dokumentutstedelse ikke er planlagt i detalj, og det derfor er usikkerhet knyttet til hvilke transportmidler som skal benyttes. I et notat fra Sjølovkomiteen³⁶⁸ fremkommer det at kontraktspartene i et slikt tilfelle er henvist til å utstede transportdokumenter etter beste skjønn, men slik at man i ettertid finner ut hvilket reglesett som kommer til anvendelse og anvender det uavhengig av hva slags transportdokument som er utstedt og uavhengig av om transportdokumentet inneholder en henvisning til et bestemt reglesett. Imidlertid tyder rettspraksis på at det legges avgjørende vekt på transportdokumentet. Det må dog fremheves at løsningen i UfR 1984 s. 577 har vært omstridt.³⁶⁹

Videre vil viktige momenter i avgjørelsen være hvilke transportmid-

³⁶⁸ ”Tekst om art. 82 og 26” s. 2

³⁶⁹ Se Bull (2000) s. 135 og Fabricius (2005) s. 65.

ler som er avtalt og hvilke som faktisk benyttes. Hvis avsender og transportør avtaler at godset skal fraktes med skip og lastebil, men bare skipet benyttes, vil dette trekke i retning av at det dreier seg om en sjøtransport.

Et ytterligere moment i vurderingen vil kunne være den relative lengden på transportstrekningene med hvert transportmiddel. I dommen fra Gulating lagmannsrett³⁷⁰ viser retten til forarbeidene til veifraktloven og uttaler at ett moment ved avgjørelsen er hva som utgjør ”*det dominerende befordringsavsnitt*”. Hva som menes med ”dominerende” er ikke klart. En naturlig fortolkning tilsier imidlertid at transportstrekningen i hvert fall må være en god del lenger enn de øvrige transportstrekningene for at man kan kalle den dominerende. Hvis for eksempel veitransporten eller jernbanetransporten bare er en helt ubetydelig strekning i forhold til sjøstrekningen, vil dette kunne trekke i retning av at Rotterdamreglene som skal komme til anvendelse på transporten. Dette synspunktet er også lagt til grunn i ND 1984 s. 292 (Eidsivating).

Her hadde et spedisjonsfirma påtatt seg et transportoppdrag av et parti aluminiumsbånd med skip fra Oslo til Felixstowe og derifra med lastebil til Huntingdon i England. Det ble utstedt et ”comined transport”-konnossement for strekningen Oslo-Felixstowe. I Oslo ble aluminiumsbåndene stuet i en semitrailer på transportørens terminal. Semitraileren ble koblet til en tugmaster og trukket ca. 300 meter langs kaien og om bord i skipet. Retten fant på bakgrunn av kjørelengden og formålet med transporten at dette måtte betraktes som en losseoperasjon, ikke som en isolert landeveistransport. Det avgjørende var at det dreide seg om en beskjedne kjørelengde, hensett til den dominerende sjøtransportstrekningen. Retten kom til at sjøloven kom til anvendelse på sjøtransportstrekningen og lasteoperasjonen på kai i Oslo. Imidlertid la retten til grunn at hele transporten måtte betraktes som en transport bestående av en internasjonal sjøtransport (Oslo-Felixstowe) og en etterfølgende veitransport i England (Felixstowe-Huntingdon), idet avtalen ga uttrykk for at transporten delvis skulle skje med skip og delvis med lastebil på vei.³⁷¹

³⁷⁰ LG-2008-18396.

³⁷¹ Dommen er behandlet nærmere hos Wilhelmsen (2006) s. 42-43.

Er det for eksempel utstedt et veifraktbrev/jernbanefraktbrev og også andre momenter trekker i retning av en veitransportavtale/jernbaneavtale, vil CMR/CIM kunne bli lagt til grunn. Motsatt burde Rotterdamreglene komme til anvendelse dersom dokumentet er et multimodalt transportdokument som angir en sjøstrekning og en veitransportstrekning eller en sjøstrekning og en jernbanetransportstrekning, og også andre momenter trekker i retning av at det dreier seg om en sjøtransport med mindre innslag av transport med andre transportmidler.

Når dette er tilfellet kan det selvfølgelig være en fordel for transportøren å avtale en generell multimodal transport, slik at han selv kan regulere hvilket ansvarsgrunnlag transporten skal være gjenstand for.³⁷² Den enkelte avsender vil i slike tilfelle kunne være et lett offer for transportører som kan fastsette vilkårene for transporten, uten å ta hensyn til avsenders interesser.³⁷³ Hvis det for eksempel oppstår en skade som følge av godsets mangelfulle emballasje, vil det være en fordel for transportøren at CMR eller CIM skal anvendes på transporten.

Imidlertid trenger ikke situasjonen å være slik at det er avsenderen som behøver beskyttelse overfor transportøren – en avsender med et stort transportvolum kan være like ressurssterk eller sterkere enn transportøren. Det må dog bemerkes at Falkanger³⁷⁴ hevder at vareeier i de fleste tilfeller vil være forhandlingsmessig underlegen i forhold til den enkelte transportør. Imidlertid vil nok ikke omgåelsehensyn ha så stor betydning i valget mellom forskjellige preseptoriske ansvarssystemer.

Selv om konfliktløsning ved hjelp av harmoniserende tolkningsteknikker er mulig, synes forarbeidene å innta et annet standpunkt. Forarbeidene uttaler bl.a. at *“the draft instrument should cover any type of multimodal carriage involving a sea leg and that no further distinction would be needed, based on the relative importance of the various modes*

³⁷² Se Aasen (2004) s. 29.

³⁷³ Se Aasen (2004) s. 29.

³⁷⁴ Falkanger (1999) s. 27.

of transport used for the purposes of the carriage".³⁷⁵ Det synes imidlertid ikke å være noen annen løsning på problemet. Hvilke harmoniserende tolkingsteknikker som må legges til grunn, er på nåværende tidspunkt usikkert og må overlates til domstolene.

Rettsstilstanden er således ikke optimal. Dersom det skulle oppstå en tvist hvor regelverket ikke gir noen løsning, vil det skape lite forutberegnelighet for partene i transportavtalen. Rotterdamreglernes formål om å skape større rettslig forutsigbarhet synes dermed vanskelig å la seg gjennomføre da reglene har en utforming som ikke sikrer en uniform regulering.

Ett mulig alternativ for partene er imidlertid å dele transporten inn i flere unimodale transportavtaler. Hvis godset skal fraktes med lastebil og med skip, kan partene inngå to avtaler – en for hver transportstrekning. Rotterdamreglene synes ikke å stenge for en slik løsning, jf. ordlyden "*the contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in admdition to the sea carriage*", jf. art. 1 nr. 1 annet punktum (min understrekning). Resultatet av dette blir to eller flere separate avtaler som er underlagt forskjellig lovgivning.

6.4 Valg av transportkonvensjon påvirker ikke sikkerhetsreglene

Et spørsmål som stiller seg er om beslutning av hvilken transportkonvensjon som skal legges til grunn for transporten får betydning for hvilken sikkerhetskonsvensjon som skal komme til anvendelse. For å avgjøre dette spørsmålet er man henvist til å undersøke anvendelsesområde til forskriftene som gjennomfører sikkerhetsreglene.

Her forutsettes det at Rotterdamreglene kommer til anvendelse på transporten. Drøftelsen vil være tilsvarende dersom CMR/CIM regulerer transporten.

Landtransportforskriften, som gjennomfører ADR/RID for innenriks veitransport og jernbanetransport, kommer til anvendelse på "*forberedelse til, gjennomføring og avslutning av enhver landtransport*

³⁷⁵ Se A/CN.9/526 para 244 og A/CN.9/WG.III/WP.32 fotnote 29.

av farlig gods, herunder forflytting til eller fra en annen transportmåte”, jf. § 2 første ledd. COTIF-loven, som gjennomfører RID, fastsetter at RID kommer til anvendelse for ”*all internasjonal jernbanetransport av farlig gods i Norge*”, jf. § 2 litra c. Også ”*norske skip som frakter farlig pakket last*” skal bl.a. følge SOLAS og IMDG-koden, jf. farlig gods-forskriften § 7 nr. 1 litra a og b.

Etter en naturlig språklig forståelse synes bestemmelsene å være knyttet til transportmiddelet og ikke selve transportavtalen, i motsetning til Rotterdamreglene. Det vil dermed være mulig for en stat som er part i Rotterdamreglene, i tillegg til én av nevnte sikkerhetskonvensjoner, å gjennomføre begge sett med regler.

Sikkerhetsreglene oppstiller således en enklere løsning på konfliktspørsmålet enn Rotterdamreglene; Det er uten betydning hvilken transportkonvensjon som kommer til anvendelse på en multimodal transport som inneholder en sjøstrekning – transportmiddelet må uansett følge det aktuelle sikkerhetsregelverk.

7 Avsluttende bemerkninger

7.1 Behovet for særregler for farlig gods

I motsetning til Haag-Visby reglene og Hamburgreglene, inneholdt CMI sitt utkast ingen særregler for farlig gods. Begrunnelsen for dette var at CMI anså skillet mellom ordinært ufarlig og farlig gods for å være utdatert, fordi rettspraksis har gitt begrepet ”farlig gods” en relativ karakter.³⁷⁶

Særreglene for farlig gods ble imidlertid innført på et senere tidspunkt.³⁷⁷ Spørsmålet som stiller seg er om det er nødvendig med slike særregler.

Rotterdamreglene kunne oppstilt generelle forpliktelser for avsenderen som ikke skilte mellom ordinært ufarlig og farlig gods. En fordel

³⁷⁶ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 229.

³⁷⁷ Se A/CN.9/552 para 139.

med å ikke opprettholde et slikt skille er at det er meget vanskelig å definere farlig gods. Videre viser en gjennomgang av Rotterdamreglene at avsenderen også per i dag er forpliktet til å emballere godset, beskrive godset i transportdokumentet, gi opplysninger og forholdsregler til transportøren uavhengig av om det er ordinært ufarlig eller farlig gods som skal transporteres. Plikten til å merke godset er imidlertid begrenset til å gjelde farlig last. Som nevnt i avsnitt 4.4.2.2, er merkingsplikten knyttet direkte opp mot sikkerhetsreglene så en slik plikt ville uansett fulgt av SOLAS, IMDG-koden og ADR/RID.

Hvis man ikke hadde hatt særregler for farlig gods i Rotterdamreglene art. 32, ville imidlertid alle brudd på avsenders forpliktelser sanksjoneres med et culpaansvar etter art. 30 nr. 1. Om dette hadde medført noen realitetsendring er ikke sikkert – flere forfattere synes å legge til grunn at art. 30 nr. 1 oppstiller et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Når bevisbyrden er snudd, ligger ansvarsgrunnlaget et sted mellom det ordinære culpaansvaret og det objektive ansvaret.³⁷⁸ Selv om domstolen skulle legge til grunn en ordinær bevisbyrde etter art. 30 nr. 1, vil imidlertid det faktum at lasten kan karakteriseres som farlig få betydning for aktsomhetsnormen, idet det stilles strengere krav til behandling av farlig gods.³⁷⁹

Som illustrert i avsnitt 2.3.2.2, er det imidlertid lang tradisjon for å ha særregler for farlig gods. En begrunnelse for slike særregler er at transport av farlig gods er risikofylt og har et stort skadepotensial. Risikoen er søkt begrenset ved å oppstille et objektivt ansvar ved brudd på særregler om farlig gods, antakelig fordi de alminnelige erstatningsreglene ikke har vært ansett tilstrekkelige. Et objektivt ansvar begrunnes ofte med at det oppfordrer til sikkerhetstiltak, selv om unnlatsen av å gjøre dette ikke kan betegnes som uaktsom.³⁸⁰ Som tidligere nevnt, kan nok hensynet til forebyggelse ivaretas med et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Imidlertid medfører det objektive ansvaret den fordel at avsenderen ikke kan exculpere seg ved å vise til at han har gjort

³⁷⁸ Se Wilhelmssen (2006) s. 78.

³⁷⁹ Se avsnitt 5.3.1.

³⁸⁰ Se Lødrup (2005) s. 237.

det som med rimelighet kunne forventes av han. Når avsenderen ikke kan exculpere seg, må det antas at han er mer grundig i sine forberedelser og undersøkelser av godset. Under diskusjonene i Working Group ble det fremhevet hvor viktig det er med særregler for farlig gods i lys av sikkerheten for partene som er involvert i transporten.³⁸¹

Transportbransjen er videre en næring som er avhengig av økonomisk fortjeneste. Transportbedriftene opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked, der transportørene er nødt til å redusere kostnader for å være konkurransedyktige alternativer. Særreglene er sannsynligvis med på å bidra til at fortjeneste ikke skal gå på bekostning av sikkerheten.

7.2 Rotterdamreglene kapittel 7: bør de implementeres?

Alt i alt synes avsender å få mer presise og noe mer tyngende forpliktelser etter Rotterdamreglene enn etter någjeldende rett. Forfatterne bak Rotterdamreglene synes å være av den oppfatning at de eksisterende transportkonvensjoner legger til grunn at transportøren er den sterkere part i forholdet, men at avsender i dag er en profesjonell aktør som driver forretningsførsel i stort omfang med en stor og profesjonell organisasjon.³⁸² Store befraktere kan ha en betydelig forhandlingsstyrke i forhold til transportørene.³⁸³ Imidlertid kan kompleksiteten variere meget – avsender kan være alt fra et enkeltpersonsforetak til et stort selskap. Det er klart at det er mange små og mellomstore bedrifter i markedet. Dette medfører kanskje at avsender i noen tilfeller må engasjere sakkyndige personer for å kunne oppfylle alle forpliktelsene han er pålagt etter Rotterdamreglene. Konvensjonen vil derfor kunne ha uheldige konsekvenser for små og mellomstore bedrifter som kan ha begrenset med ressurser til kompetanseutvikling. Dernest kan konvensjonen sies å være uheldig – uavhengig av avsenderens størrelse og organisasjon – ved at den mangler gjensidighet vedrørende transportørsiden

³⁸¹ Se Rhidian Thomas m.fl. (2010) s. 230.

³⁸² Se A/63/17 para 241.

³⁸³ Sjølovkomiteen: "Generelle motiver" s. 7.

og avsendersiden hva gjelder ansvarsbegrensninger. Konvensjonen er således ikke ideell for avsendere.

På den annen side synes Rotterdamreglene å bidra til mer klarhet hva gjelder avsenders forpliktelser ved transport av farlig gods. Bestemmelsene er blant annet noe tydeligere når det gjelder hvorledes gods skal emballeres og merkes samt en uttrykkelig samarbeids- og lojalitetsplikt. Videre synes konvensjonen å gi en mer entydig regulering på det skiftet som har funnet sted i norsk lovgivningshistorikk mellom avsender og avlaster som ansvarssubjekt. Imidlertid synes rekkevidden av begrepet "farlig gods" å variere i ulike jurisdiksjoner. For at Rotterdamreglene skal være effektive er det en fordel at konvensjonen oppstiller klare og forutsigbare løsninger på problemer som kan oppstå i praksis. Dette kan best oppnås hvis alle landene som er involvert i en transport har det samme svaret på et gitt spørsmål.

På tross av disse motforestillinger synes alternativet, å beholde dagens fragmentariske sivilrettslige regulering av transportretten, ikke å være mye bedre enn å få et harmonisert og modernisert regelverk. En gjennomgang av det sivilrettslige regelverket for transport av gods fra dør til dør viser at regelverket per i dag er lite oversiktlig og dårlig samordnet. Man er nødt til å kombinere sjøloven med veifraktloven, COTIF-loven og transportvilkårene. Ett regelverk kan ha potensialet for en klargjøring og forenkling av det eksisterende regelverk og kan i forlengelsen av dette medføre sikkerhetsgevinster og virke prosessbesparende. Det er mer sannsynlig at regelverket blir fulgt hvis det er oversiktlig og lettere tilgjengelig for aktørene.

Dersom godset er klassifisert som farlig er man imidlertid nødt til å kombinere det sivilrettslige regelverk med flere regelverk som ligger på et annet nivå; våre internasjonale forpliktelser i ADR/RID, SOLAS og IMDG-koden med tilhørende forskrifter. En ratifikasjon av Rotterdamreglene vil ikke i seg selv bidra til en forenkling av sikkerhetsregelverket, som kan sies å være det regelverket som er mest komplisert og vanskeligst tilgjengelig.

Selv om transportretten en utpreget og økende internasjonal næring hvor det er fordelaktig med uniforme regler, synes ikke Rotterdamre-

glene å faktisk bidra til en harmonisering mellom transportregimene. Dette var i utgangspunktet ett av formålene bak konvensjonen. Som nevnt i avsnitt 6, foranlediger konvensjonen problemer i forhold til andre transportkonvensjoner. Norge vil kunne opprettholde sin konvensjonsbinding til både CMR og CIM som medfører at man står med ulike ansvarsregler for avsenderen ved veitransport, jernbanetransport og sjøtransport. Dersom Rotterdamreglene hadde vært en multimodal transportkonvensjon løsrevet fra det enkelte transportmiddel, hadde nok formålet om harmonisering mellom transportregimene kunne blitt oppfylt i større grad.

Mange er av den oppfarning at konvensjonens skjebne vil bero på om stater som Kina, USA og India slutter seg til Rotterdamreglene. Foreløpig har bare Spania ratifisert reglene, men det forventes at også Nederland og Danmark vil ratifisere.³⁸⁴ Av hensyn til konkurranseforhold vil det nok anses særlig viktig å gjennomføre konvensjonen hvis EU-landene går inn for en ratifikasjon. Videre er flere av EU-landene viktige skipsfartsnasjoner som Norge har tradisjon for å samarbeide med.³⁸⁵ I vurderingen av spørsmålet om Norge bør ratifisere Rotterdamreglene synes Sjølovkomiteen å ha lagt betydelig vekt på at andre land har gått inn for å gjennomføre konvensjonen, ikke på grunn av reglenes godhet.³⁸⁶

³⁸⁴ Sjølovkomiteen: "Utkast generelle merknader" s. 12.

³⁸⁵ Se NOU 2004: 21 punkt 2.3.

³⁸⁶ "Generelle motiver" punkt 5.2.

Litteraturliste

Bøker og artikler

- Jantzen, Johs. Godsbefordring til sjøs. 2. utg. Oslo, 1952.
- Haagstrøm, Viggo. Culpanormen. 4. utg. Oslo, 1985.
- Brækus, Sjur. Sjøtransportørens ansvar for lasteskader som skyldes lastens egenskaper eller tilstand, pakning eller merking. Essays in Honour of Hugo Tibergh 1996 s 101 - (FEST-1996-ht-101)
- Krüger, Kai. Om ingenmannslandet mellom uaktsomhet og forsett i kjøps- og transportretten. Festskrift till Jan Ramberg, 1997, s. 319
- Grue, Cecilie. Transport av farlig gods, Ansvar og særregler ved stykk-godstransport av farlig gods i sjøloven 1994. Universitetet i Oslo, 1998. Publisert i MarIus nr. 238.
- Falkanger, Thor. Oversikt over ansvarsreglene i de forskjellige transportavtaler. Det 18. nordiske sjørettsseminar – dør til dør transporter ved tusenårsskiftet. Publisert i MarIus nr. 248 1999.
- Pedersen, Per Vestergaard. Undertransportørens ansvar ved dør til dør transport. Det 18. nordiske sjørettsseminar – dør til dør transporter ved tusenårsskiftet. Publisert i MarIus nr. 248 1999.
- Røsæg, Erik. Avtaleslutningen og dokumentasjonen. Det 18. nordiske sjørettsseminar – dør til dør transporter ved tusenårsskiftet. Publisert i MarIus nr. 248 1999.
- Bull, Hans Jacob. Innføring i veifraktrett. 2. utg. Oslo, 2000.
- Hov, Jo. Avtaleslutning og ugyldighet. Kontraktsrett I. 3. utg. Oslo, 2002.
- Haaskjold, Erlend. Kontraktsforpliktelser. Oslo, 2002.
- Hagstøm, Viggo. Obligasjonsrett. Oslo, 2003.
- Kjønstad, Asbjørn. Ulovfestet objektivt ansvar. Tidsskrift for erstatningsrett Nr. 2-3 2004 s. 99 – (TFE-2004-99).

- Aasen, Linda Margrethe. Ansvar for lasteskader ved multimodale transporter gjennom havn. Universitetet i Oslo, 2004. Publisert i DUO.
- Kjønstad, Asbjørn. En modell for culpavurderingen. Tidsskrift for erstatningsrett nr. 2 2005 s. 87 - (TFE-2005-87)
- Lødrup, Peter. Lærebok i erstatningsrett. 5. utg. Oslo, 2005. Andre opplag 2006.
- Fabricius, Ulla. Lov om Fragtaftaler ved international vejtransport (CMR). 3. utg. Danmark, 2005.
- Ruud, Morten & Geir Ulfstein. Innføring i folkerett. 3. utg. Oslo, 2006.
- Wilhelmsen, Trine-Lise. Rett i havn. 1. utg. Oslo, 2006.
- Ringvoll, Linn Hoel & Erlend M. Leonhardsen. Pragmatisk i prinsippet – om lojalitetsprinsippet i kontraktsforhold. Jussens Venner 2007 nr. 1.
- Ziegler m.fl. The Rotterdam Rules 2008. Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Alexander von Ziegler, Johan Schelin & Stefano Zunarelli. Nederland, 2008.
- Pedersen, Per Vestergaard. Transportret – introduktion til reglerne om transport af gods. 1. utg. København, 2008.
- Eide, Erling & Endre Stavang. Rettsøkonomi. Oslo, 2008.
- Güner-Özbek, Meltem Deniz. The Carriage of Dangerous Goods by Sea. Berlin, 2008.
- Baughen (2008) Simon Baughen. Obligations of the shipper to the carrier. The Journal of International Maritime Law, November-December 2008, Volume 14, Issue 6.
- Hancock, Christopher. Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods. The Journal of International Maritime Law, November-December 2008, Volume 14, Issue 6.
- Rafen, Jan-Fredrik. Kommentartutgave til veifraktloven, www.rettssdata.no, sist hovedrevidert i 2008.

- Falkanger, Thor. Kommentirutgave til COTIF-loven, www.rettsdata.no, hovedrevidert i 2008, men enkeltnoter er endret 16. januar 2011.
- Rhidian, Thomas m.fl. A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules. Redaktør: Professor D Rhidian Thomas. England, 2009.
- Bar m.fl. Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Christian von Bar, Eric Clive og Hans Sculte-Nölke. Tyskland, 2009.
- Clarcke, Malcom A. International Carriage of Goods by Road: CMR. 5. utg. London, 2009.
- Røsæg, Erik. Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules. The Journal of International Maritime Law, May-June 2009, Volume 15, Issue 3.
- Diamond, Anthony. The Rotterdam Rules. I: Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly. 17. november 2009. Se www.i-law.com.
- Baatz m.fl. The Rotterdam Rules A Practical Annotation. Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland, Tsimplis. London, 2009.
- Sturley m.fl. The Rotterdam Rules. Michael F. Sturley, Tomotaka Fujita & Gertjan van der Ziel. London, 2010.
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. Sjørett. 7. utg. Oslo, 2010.
- Rhidian Thomas m.fl. The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules. Redaktør: Professor D. Rhidian Thomas. London, 2010.
- Askeland, Bjarte. Kommentirutgave til skadeerstatningsloven, www.rettsdata.no, revidert 2010, endret 2011.
- Webster, Bergljot Webster. Kommentirutgave til sjøloven, www.rettsdata.no, revidert 2010.
- Øigård, Ane McIver. Stansingsretten i lys av Rotterdam-reglene. Universitetet i Oslo, 2011. Publisert i MarLus nr. 397.
- Solvang, Trond. Kommentirutgave til sjøloven, www.rettsdata.no, revidert 2011.

Lover

- 1893 Lov om sjøfarten av 20. juli 1893 nr. 1.
- 1969 Lov om skadeserstatning 13. juni nr. 26 ("skl.").
- 1974 Lov om vegfraktavtaler av 20. desember nr. 68 ("veifrl.").
- 1976 Lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester av 11. juni nr. 79.
- 1981 Lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars nr. 6.
- 1994 Lov om sjøfarten av 24. juni nr. 39 ("sjøl.").
- 1997 Lov om skipssikkerhet av 16. februar nr. 9.
- 2002 Lov om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver av 14. juni nr. 20.
- 2004 Lov om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk av 10. desember nr. 82 ("COTIF-1.").
- 2009 Lov om havner og farvann av 17. april nr. 19.

Forskrifter

- 1987 Forskrift av 21. mai nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.
- 2004 Forskrift av 1. juni nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall ("avfallsforskriften").
- 2006 Forskrift av 29. juni nr 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.
- 2009 Forskrift av 1. april nr. 384 om landtransport av farlig gods ("landtransportforskriften").
- 2009 Forskrift av 8. desember nr. 1481 om transport av farlig last om bord på norske skip ("farlig gods-forskriften").
- 2009 Forskrift av 15. desember nr. 1543 om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer.

2009 Forskrift om krav til melding for fartøy over 300 bruttotonn og fartøy som transporterer farlig eller forurensende last av 17. desember nr. 1633.

Konvensjoner

Haag-reglene (1924): International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading.

CMR-konvensjonen (1956): Convention for the International Carriage of Goods by Road 1956 as amended by the 1978 Protocol.

ADR (1957): Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route. ("Den europeiske konvensjon om internasjonal transport av farlig gods på vei"). Utgave 2011.

Haag-Visby reglene (1968): Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

Wien-konvensjonen (1969): Wien-konvensjonen 23. mai om traktatretten.

SOLAS (1974): International Convention for the Safety of Life at Sea.

Hamburgreglene (1978): United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.

CIM (1970): International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail. Vedlegg B til COTIF.

COTIF (1980): Convention concerning International Carriage by Rail.

Baselkonvensjonen (1989): Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

BC-koden (1994): Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes.

HNS-konvensjonen (1996): International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea.

Rotterdamreglene (2008): United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

HNS-konvensjonen (2010): Protocol of 2010 to the International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea.

RID: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses. ("Det internasjonale reglement for transport av farlig gods på jernbane"). Vedlegg C til COTIF. Utgave 2011.

Forarbeider

Norske forarbeider

NOU 1993: 36 Godsbefordring til sjøs.

Innst. O nr. 38 (1972-73) Innstilling fra den forsterkede justiskomiteé om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og visse andre lover.

Ot.prp. nr. 28 (1972-73) Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og visse andre lover. Tilrådning fra Justis- og Politidepartementet 5. januar 1973, godkjent samme dag.

NOU 2000: 24 Et sårbart samfunn - Utfordringer for sikkerhets- og beredskapsarbeidet i samfunnet. Innstilling fra utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 1999. Avgitt til Justis- og politidepartementet 4. juli 2000.

NOU 2001: 29 Best i test?

NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods. Utredning XIX fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen). Avgitt til Justis- og politidepartementet 2. november 2004.

Høringsbrev

Høringsbrev fra Justis- og Politidepartementet. Spørsmål om norsk undertegning av HNS-protokollen 2010. Brev datert 5. april 2011.

Forarbejder til Rotterdamreglene

Dokumentene er tilgjengelige på <http://www.uncitral.org/uncitral/en/index.html>

A/CN.9/497: United Nations Commission on International Trade Law
Thirty-fourth session (Vienna, 25 June-13 July 2001).

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

A/CN.9/522: Report of Working Group III (Transport Law) on the
work of its thirteenth session (New York, 3-14 May 2004).

A/CN.9/591: Report of Working Group III (Transport Law) on the
work of its sixteenth session (Vienna, 28 November-9
December 2005).

A/CN.9/594: Report of Working Group III (Transport Law) on the
work of its seventeenth session (New York, 3-13 April 2006).

A/CN.9/616: Report of Working Group III (Transport Law) on the
work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006).

A/CN.9/621: Report of Working Group III (Transport Law) on the
work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007).

A/CN.9/645: Report of Working Group III (Transport Law) on the
work of its twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008).

A/63/17: Report of the United Nations Commission on International
Trade Law Forty-first session (16 June-3 July 2008).

A/CN.9/WG.III/WP.103: Proposal by the delegations of Italy, the
Republic of Korea and the Netherlands to delete any reference to
"consignor" and to simplify the definition of "transport document".

A/CN.9/WG.III/WP.56: Working Group III (Transport Law) Sixteenth
session (Vienna, 28 November-9 December 2005) Draft convention
on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea].

A/CN.9/WG.III/WP.21: Working Group III (Transport Law) Ninth
session (New York, 15-26 April 2002) Preliminary draft instrument
on the carriage of goods by sea.

A/CN.9/WG.III/WP.32: Working Group III (Transport Law) Twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003) Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea].

A/CN.9/WG.III/WP.39: Transport Law: Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]. Working Group III (Transport Law) Fourteenth session (Vienna, 29 November-10 December 2004).

Avgjørelser

Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND)

ND 1957 s. 232 "Geisha"

ND 1959 s. 55 "Oslo Grethe"

ND 1954 s. 364 "M/S Florø"

ND 1941 s. 353 "M/S Else"

ND 1983 s. 132

ND 1984 s. 292

ND 1995 s. 76

ND 2002 s. 394

Norsk Retstidende (Rt)

Rt. 2006 s. 690 "Lillestrøm-dommen"

Lagmannsretten

LG-2008-18396 Gulating lagmannsrett

LG-2010-098238 Gulating lagmannsrett

Engelske avgjørelser

Effort Shipping Co v Linden Management SA (1998) 1 Llyod's Rep. 337. Publisert på www.publications.parliament.uk

Danske avgjørelser

UfR 1984 s. 577

Transportvilkår

Generelle Transportvilkår for CargoNet Konsern 7. utgave gjeldende fra 1. januar 2011. Publisert på <http://www.cargonet.no/no/Tjenester--terminalnett/Transportvilkar/>

Rundskriv

Rundskriv fra Sjøfartsdirektoratet datert mai 2006 (RSR 05-2006)

Diverse nettdokumenter

Sjølovkomiteen

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

”Oversettelse”. Finnes under kategorien ”Arbeidsdokumenter”.

”Notat om RR kap. 7 t.o.” datert 21. januar 2011

”Avsenders ansvar” datert 1. mars 2011

”Referat” datert 1. mars 2011

”Notat (utkast) om implementeringen av RR art. 82” datert 1. april 2011

”Utkast forarbeider kap 7” datert 23. juni 2011

”Utkast generelle merknader” datert 23. juni 2011

”Spesielle motiver, RR kap 7” datert 30. september 2011

”Generelle motiver” datert 30. september 2011

”Tekst om art. 82 og 26” datert 30. september 2011

Øvrige nettdokumenter

Statistisk sentralbyrå: <http://www.ssb.no>, se <http://www.ssb.no/emner/10/12/>

DSB: www.dsb.no, se <http://dsb.no/no/Ansvarsomrader/Farlige-stoffer/>

RISIT Rapport: Oppsummering av RISIT prosjektet: Transport av farlig gods på veg, sjø og jernbane. Publisert på www.forskningsradet.no og http://www.lastebil.no/sentralt/xp/pub/mx/filer/RISIT-rapport-farlig-gods_489693.pdf

Bilag nr. 1

Haag-Visby reglene

Art. 4 nr. 6

Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Bilag nr. 2

Hamburgreglene

Article 13 - Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.
2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:
 - (a) The shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and
 - (b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.
3. The provisions of paragraph 2 of this Article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

Article 17 - Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

Bilag nr. 3

CMR

Art. 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Art. 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate if necessary, precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

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

- | | | |
|-----|-------------------------------|---|
| 404 | Articles in Petroleum Law | Med bidrag av Ulf Hammer, Anne-Karin Nesdam, Dagfinn Nygaard, Knut Kaasen, Jan B Jansen og Joachim M Bjerke. 2011. 374 s. |
| 405 | UELAND, André Lamark | Offshore rørtransport av CO2 fra kontinentet til lagringssted på norsk sokkel. 2011. 146 s. |
| 406 | Sjørøveri og logistikkavtaler | Foredrag fra det 24. Nordiske Sjørettsseminar i Reykjavik, august 2010. Bidrag av Anniken Enersen, Trine-Lise Wilhelmsen, Vibeke Kofoed, Ulla Fabricius og Johan Schelin. 2011. 78 s. |
| 407 | WOLL, Linn-Beate | Hvordan sjørøveri påvirker risikofordelingen i et tidscerteparti. 2012. 124 s. |
| 408 | FALCHENBERG, Marie | Den ledende assurandørens stilling ved koassuransse -En komparativ analyse av norsk og engelsk rett. 2012. 158 s.. |
| 409 | KARLSEN, Morten | Fjerningskontrakter i petroleumsvirksomheten. 2012. 168 s. |
| 410 | EKEBERG, Carl Fredrik | Deltakernes innflytelse i norsk petroleumsvirksomhet. 2012. 136 s. |
| 411 | BJØRNDAL, Øyvind | Forsknings- og utviklingskontrakter innenfor energisektoren. 2012. 149 s. |
| 412 | OFTEDAL, Kaja | Byggerisikoforsikring. En komparativ analyse av de norske og de engelske reglene for byggerisikoforsikring. 2012. 137 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 <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

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: 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)

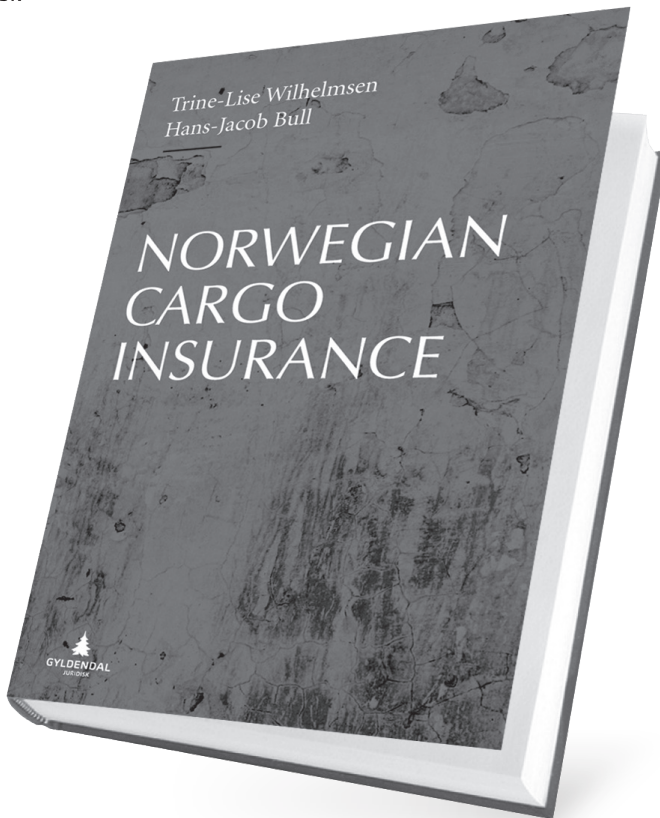
E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: kontakt@audiatur.no 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 elleve utgavene i 2011 på totalt 1845 sider, ble prisen tilsammen under 2 500 kr i utsalg.



GYLDENDAL
JURIDISK



Wilhelmsen, Trine-Lise / Bull, Hans Jacob

Norwegian Cargo Insurance

ISBN: 9788205425293

Pris 420,-

For bestilling av bøker: www.gyldendal.no ▪ 23 32 76 61 ▪ kundeservice@gyldendal.no

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

