

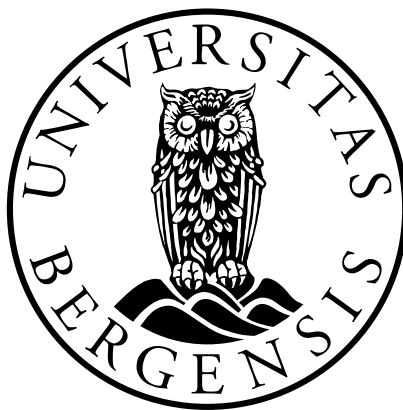
# Kontraherende transportørs ansvar for forsinkelse og deviasjon ved internasjonal transport av stykkgoods

En komparativ fremstilling av rettsutviklingen i engelsk og nordisk (norsk) rett,  
belyst med Rotterdam-reglene og rettspraksis.

Kandidatnummer: 192039

Veileder: Ellen Eftestøl-Wilhelmsson

Antall ord: 14.892



JUS399 Masteroppgave/JUS398 Masteroppgave  
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

[09.12.13]

# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1	TEMA OG OVERORDNET PROBLEMSTILLING.....	3
1.2	RETTSOMRÅDETS EGENART .....	3
1.2.1	FRAKTAVTALEN OG PARTSFORHOLD .....	4
1.3	RETTSKILDER OG TERMINOLOGI .....	5
1.4	OPPGAVEN STRUKTUR.....	6
1.5	AVGRENSNING OG PRESISERINGER FOR DEN VIDERE DRØFTELSEN.....	6
<b>2</b>	<b>DEN INTERNASJONALE UTVIKLINGEN</b> .....	<b>8</b>
2.1	HAAG-REGLENE (1924) .....	8
2.2	HAAG-VISBY REGLENE (1968) .....	9
2.3	HAMBURG REGLENE (1978) .....	9
2.4	ROTTERDAM REGLENE (2008) .....	10
<b>3</b>	<b>DEN NASJONALE UTVIKLINGEN</b> .....	<b>11</b>
3.1	ENGELSK RETT.....	11
3.1.1	ENGELSK TOLKNINGSTRADISJON .....	11
3.1.2	«FRUSTRATION BY DELAY» .....	12
3.1.3	SÆRLIG OM KONTRAKTSBRUDD OG DEVIASJON .....	12
3.2	GJELDENE LOVGIVNING OG ANVENDELSESOMRÅDE .....	13
3.2.1	ENGELSK RETT .....	13
3.2.2	NORSK RETT.....	13
<b>4</b>	<b>ANSVARSPERIODEN FOR TRANSPORTØRANSVARET</b> .....	<b>14</b>
4.1	ENGELSK RETT.....	14
4.2	NORSK RETT.....	14
4.3	ROTTERDAM-REGLENE .....	15
<b>5</b>	<b>ANSVARSGRUNNLAGET VED FORSINKELSE</b> .....	<b>16</b>
5.1	ENGELSK RETT.....	16
5.1.1	FRAKTAVTALEN OG TRANSPORTØRENS ALMINNELIGE PLIKTER.....	17
5.1.2	SÆRLIG OM DEVIASJON FRA KONTRAKT.....	17
5.1.3	DEVIASJON FRA RUTE OG ØVRIGE PLIKTBRUDD.....	18
5.1.4	SJØDYKTIGHET OG VARSLINGSPLIKT .....	21

5.1.5	SAMMENFATNING.....	23
5.2	NORSK RETT .....	24
5.2.1	FORSINKELSESBEGREPET I SJØLOVEN .....	24
5.2.2	FRAKTAVTALEN OG TRANSPORTØRENS ALMINNELIGE PLIKTER.....	25
5.2.3	DEVIASJON FRA / MISLIGHOLD AV KONTRAKT .....	26
5.2.4	DEVIASJON FRA RUTE OG ØVRIGE PLIKTBRUDD.....	27
5.2.5	SJØDYKTIGHET OG VARSLINGSPLIKT.....	30
5.2.6	ANSVARSFRI TAKSGRUNNER.....	31
5.3	LØSNINGEN I ROTTERDAM-REGLENE .....	32
5.3.1	FORSINKELSESBEGREPET.....	32
5.3.2	TRANSPORTØRENS ALMINNELIGE PLIKTER.....	32
5.3.3	KONTRAKTSBRUDD OG DEVIASJON .....	33
5.4	MERKNADER KNYTTET TIL SÆRREGULERINGER I NORSK RETT .....	34
5.4.1	ADGANG TIL Å REDUSERE FART/HASTIGHET PÅ SKIP AV MILJØHENSYN.....	34
<b>6</b>	<b>RETTLIGE KONSEKVENSER OG UTMÅLING .....</b>	<b>36</b>
6.1	ENGELSK RETT.....	36
6.1.1	FORSINKELSE SOM MEDFØRER TAP KNYTTET TIL FYSISK SKADE PÅ GODS.....	36
6.1.2	FORSINKELSE SOM MEDFØRER ØVRIG ØKONOMISK TAP.....	37
6.1.3	SÆRLIG OM ØKONOMISKE ANSVARSGRENSER I TILFELLER AV DEVIASJON .....	38
6.2	NORSK RETT .....	39
6.2.1	FORSINKELSE SOM MEDFØRER TAP KNYTTET TIL FYSISK SKADE PÅ GODS.....	40
6.2.2	FORSINKELSE SOM MEDFØRER ØVRIG ØKONOMISK TAP.....	40
6.2.3	SÆRLIG OM KONVERTERINGEN FRA FORSINKELSE TIL TOTALT TAP.....	41
6.2.4	FORHOLDET MELLOM SJØLOVEN OG HAMBURG-REGLENE .....	42
6.3	LØSNINGEN I ROTTERDAM-REGLENE .....	42
6.3.1	FORSINKELSE SOM MEDFØRER TAP KNYTTET TIL FYSISK SKADE PÅ GODS.....	42
6.3.2	FORSINKELSE SOM MEDFØRER ØVRIG ØKONOMISK TAP.....	43
6.3.3	PRESISERING AV ANSVARSGRENSER VED DEVIASJON .....	43
<b>7</b>	<b>SAMMENFATNING OG REFLEKSJONER .....</b>	<b>44</b>
	<b>LITTERATURLISTE.....</b>	<b>47</b>

# 1 INNLEDNING

## 1.1 TEMA OG OVERORDNET PROBLEMSTILLING

Oppgaven søker å redegjøre for kontraherende transportørs ansvar ved forsinkelse av stykkgoods, med særlig fokus på tilfeller av deviasjon. I tillegg til å behandle rettsutviklingen på internasjonalt nivå, foretas det en komparativ fremstilling av hvordan forsinkelsestilfeller løses innenfor ulike jurisdiksjoner. Engelsk og norsk rett er velegnet til dette formålet, i kraft av å representere vidt forskjellige rettstradisjoner<sup>1</sup>. Oppgaven fokuserer i hovedsak på løsningen i norsk rett, som er et resultat av det nordiske sjølovsamarbeidet med delvis inkorporering av Hamburg-konvensjonen<sup>2</sup>. Engelsk rett er i det vesentlige grunnet på den noe eldre Haag-Visby konvensjonen<sup>3</sup>. Underveis vurderes løsningene i de ulike jurisdiksjonene opp mot utkast til nytt internasjonalt regelsett - Rotterdam-reglene<sup>4</sup>. Oppgaven drøfter hvorvidt ratifisering vil medføre betydelige endringer i engelsk og norsk rett. Avslutningsvis vurderes det i hvilken grad Rotterdam-reglene lykkes med å gi klare og presise regler for tilfeller av forsinkelse, som bidrar til et mer moderne og harmonisert regelverk.

## 1.2 RETTSOMRÅDETS EGENART

Transport på sjø har tradisjonelt vært forbundet med betydelig risiko, hvilket har gjenspeilet seg i lovgivning og praksis. Sjøtransport er mer sårbar for skiftende værforhold enn transport på vei, bane eller ved bruk av fly. Lange avstander kan gi økt risiko for navigasjonsfeil og skape særlige utfordringer knyttet til oppbevaring og håndtering av last. Uforutsette hendelser kan inntreffe og resultere i forsinket ankomst, med ringvirkninger i form av fysisk skade eller tap på skip og last. Risikofordeling i alle ledd av transporten og muligheter for å begrense sitt ansvar, har lenge vært høyt prioritert på sjørettens område.

Et presset marked har tidvis gitt grobunn for en kontraktsliberalisme som har vært egnet til å favorisere transportøren. Dersom senderen ikke var villig til å akseptere transportørens ansvarsfraskrivelser, ville han ikke fått fraktet godset i det hele tatt. Klausuler som «not responsible for anything» er illustrerende for transportørens vidtrekkende anledning til å verne seg mot ansvar.

---

<sup>1</sup> Common law v. Civil law

<sup>2</sup> The Hamburg rules - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978)

<sup>3</sup> The Hague-Visby Rules – Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (1968)

<sup>4</sup> The Rotterdam rules – United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2008).

Slike klausuler har gjerne resultert i en lavere fraktpris. Samtidig må det antas at forsikringspremien har gått tilsvarende opp. I alle tilfeller vil slike ansvarsklausuler være egnet til å skade omsetningshensynet. Kjøper kan vanskelig sette sin lit til at transportøren behandler godset med aktsomhet, slik at det ankommer leveringsstedet i kontraktsmessig stand<sup>5</sup>. For å bøte på denne usikkerheten, har man tatt grep internasjonalt og på nasjonalt nivå. Rettsområdet har over tid gått fra å være dispositivt med bredt rom for å avtale særegne løsninger, til å bli preget av preseptorisk lovgivning. Dette gjelder særlig for stykkgoods i linjefart<sup>6</sup>.

I takt med en økende internasjonalisering, har antallet forretningstransaksjoner som krever en eller annen form for sjøfrakt økt betraktelig<sup>7</sup>. Den økonomiske og konkurransepregede situasjonen i verden har ført til at tilvirkning og produksjon av varer, flyttes til lavkostland. Ved stykkgodstransport fremstår ofte sjøtransport som den rimeligste og mest attraktive fraktformen. Moderne skip og navigasjonssystemer har redusert den tradisjonelle risikoen betraktelig. Samtidig vil en internasjonal sjøtransport ofte «seile sin egen sjø». Gods i linjefart kan riktignok ha flere havneanløp enn gods i løsfart/trampfart<sup>8</sup>. For de lengre internasjonale transportetappene mellom kontinenter, må det imidlertid kunne forutsettes en relativt sømløs gjennomføring. Kontrasten til transport på vei eller bane er tidvis stor, hvor man må forholde seg til et komplisert trafikkbilde, grenseoverganger m.m.

### 1.2.1 FRAKTAVTALEN OG PARTSFORHOLD

Kontraktsforholdet mellom selger og kjøper bygger på en ordinær kjøpskontrakt. Ved distansesalg inngår man ofte en selvstendig fraktavtale, uavhengig av om partene selv utfører transporten eller engasjerer en tredjepart (transportøren)<sup>9</sup>. Ved linjegods, benyttes det ofte konnossement (Bill of Lading), som inneholder fraktførers erkjennelse av å ha mottatt beskrevet gods. Dokumentet tjener som bevis ved eventuelle avvik, all den tid det fremstår som en kvittering for transporten.

I forlengelsen av dette vil dokumentet ofte inneholde standardvilkår og klausuler knyttet til den praktiske gjennomføringen, og således gi uttrykk for det underliggende transportløftet<sup>10</sup>. I tilfeller der fraktavtalen synes uklar, vil konnossementet kaste lys over partenes kontraktsmessige forpliktelser. I enkelte tilfeller utgjør en grov skissert booking note hele fraktavtalen. I ytterste konsekvens foregår transaksjonen og praktisk gjennomføring uten skriftlig avtale hvor transportøren bekrefter ledig

---

<sup>5</sup> Fraktavtaler, s.108

<sup>6</sup> Lov om sjøfarten (LOV-1994-06-24-39)

<sup>7</sup> NOU 2012:10 – Gjennomføringen av Rotterdam-reglene i sjøloven, Tabell 4.1, s.21

<sup>8</sup> Fraktavtaler, s.106

<sup>9</sup> Innføring i Sjørett s.232

<sup>10</sup> Scandinavian Maritime Law, s.260

kapasitet over telefon.

I en tid hvor gods transporteres over lange distanser, benytter man gjerne en fragmentarisk logistikkstruktur. Kontraherende transportør sammenfaller ikke nødvendigvis med utførende transportør, all den tid kontraherende transportør ofte står fritt til å benytte mellommenn på ulike etapper av transporten. Undertransportører i flere ledd er ikke uvanlig, og på lengre sjøetapper kan praktiske og økonomiske hensyn tilsi at man foretar omlasting av godset underveis. Dette kan reise særlige spørsmål i forhold til forsinkelse og deviasjon<sup>11</sup>. I de tilfeller hvor ankomststed ikke kan nås med skip, oppstår det en grenseflate mot transport på vei/bane eller ved bruk av fly. Oppgaven avgrenser imidlertid mot suksessive transportetapper på sjø, og drøfter heller ikke kombinerte transporter i detalj.

### 1.3 RETTSKILDER OG TERMINOLOGI

Den internasjonale utviklingen følger Haag-konvensjonen (HR)<sup>12</sup>, Haag-Visby konvensjonen (HVR), Hamburg-konvensjonen og utkast til nytt internasjonalt regelsett – Rotterdam-konvensjonen (RR).

«Lov om sjøfarten» (LOV1994-06-24-39)<sup>13</sup> og den engelske Carriage of Goods by Sea Act<sup>14</sup> vil stå sentralt i den videre drøftelsen, heretter omtalt sjøloven og COGSA. Rettspraksis utgjør en betydelig rettskilde i engelsk rett, og øvrig common law praksis anvendes i den grad det samsvarer med utviklingen i England. I norsk rett anvendes nasjonal praksis og ND/NDS (Nordiske domme i Sjøfartsanliggende). Sistnevnte anses som en sentral rettskilde på linje med nasjonal praksis, i kraft av det nordiske sjølovssamarbeidet.

Det må bemerkes at fraktavtalen vil få noe begrenset selvstendig vekt i vurderingen. Dette skyldes at avtalebestemmelser som strider med preseptorisk lovgivning, vil bli satt til side<sup>15</sup>. Partenes adgang til å avtale særegne løsninger må anses noe snevrere enn hva som er tilfelle ved certepartifart. Det er imidlertid grunn til å tro at rettskilder utover lov og konvensjon, vil få innflytelse der skjønnsmessige vilkår oppstiller et betydelig spillerom, eksempelvis «rimelig [tid]»<sup>16</sup>.

På transportrettens område generelt, og stykkgoods i linjefart spesielt, er det sparsommelig med

---

<sup>11</sup> Deviasjon fra kontrakt/rute drøftes under jurisdiksjonene

<sup>12</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading («Hague Rules») Brussels, 24 aug. 1924

<sup>13</sup> Lov om sjøfarten (LOV-1994-06-24-39) – alle henvisninger til forkortelsen «sjøloven», viser til den norske lovteksten

<sup>14</sup> The English – Carriage of Goods by Sea Act (1924/1972/1992)

<sup>15</sup> Sjøloven § 254, tilsv.HVR art.3,8

<sup>16</sup> Sjøloven §§ 262,278

praksis knyttet til rene forsinkelsestilfeller. Det trekkes derfor paralleller til forsinkelse ved certepartifart, i den grad hensyn bak rettsavgjørelsene sammenfaller. I mangel på praksis vil juridisk teori og kontraktsrettslige prinsipper gis en mer fremtredende rolle enn deres rettskildemessige vekt normalt skulle tilsi. Rettskildesituasjonen kan skyldes at preseptorisk lovgivning effektivt bidrar til at forsinkelsesspørsmål sjelden kommer på spissen. I den sammenheng må det også poengteres at forsinkelse i kraft av å utgjøre en mindre økonomisk interesse enn fullstendig tap/skade, nok i større grad løses utenfor domstolene eller ved voldgift.

## **1.4 OPPGAVENS STRUKTUR**

Den internasjonale utviklingen skisseres innledningsvis (kapittel 2), før det vurderes kort hvilke forskjeller som ligger i nasjonal rett, med særlig fokus på engelsk tolkningstradisjon. Deretter følger en tredelt vurdering av ansvarsperioden for transportøransvaret hvor jurisdiksjonene sammenholdes med løsningen i Rotterdam-reglene (kapittel 4). I kapittel 5 drøftes ansvarsgrunnlaget med særlig vekt på hva som utgjør en forsinkelse i juridisk forstand innenfor de ulike jurisdiksjonene. Kapittel 6 drøfter de rettslige konsekvensene av et eventuelt forsinkelsesansvar, og hvilke følger dette får for erstatningsutmålingen.

## **1.5 AVGRENSNING OG PRESISERINGER FOR DEN VIDERE DRØFTELSEN**

Oppgaven tar for seg en internasjonal stykkgodsforsendelse som er på vei inn i havn<sup>17</sup>. Med hensyn til oppgavens rammer, drøftes et utvalg forsinkelsesårsaker som kan oppstå mens transporten er underveis. Brister som oppstår i laste eller lossehavn, behandles kort. Oppgaven behandler kun stykkgods i linjefart. Tidsbefraktning og reisebefraktning faller utenfor.

Det legges til grunn at konnossementet som benyttes (Bill of Lading), oppfyller kravene som stilles til dokument brukt i linjefart innenfor begge jurisdiksjoner<sup>18</sup>. Fraktavtale og konnossement forutsettes å inneholde opplysninger om at preseptorisk lovgivning kommer til anvendelse for den aktuelle transporten<sup>19</sup>. Tilfeller hvor det kan komme på tale å tilsidesette ansvarsreglene, behandles ikke i detalj. Dette kan typisk være ved transport av farlig gods, under slike omstendigheter at særskilte

---

<sup>17</sup> Forutsettes at dette er endelig lossehavn, ikke suksessiv transport

<sup>18</sup> Sjøloven §292, tilsv. HVR artikkel 3

<sup>19</sup> Sjøloven §254,3 tilsv. HVR artikkel 3,8

avtaleklausuler må tillates<sup>20</sup>. Den historiske utviklingen vitner om en snever adgang til å gjøre unntak fra det preseptoriske ansvaret<sup>21</sup>.

I drøftelsen skilles det mellom forsinkelse som manifesterer seg ved fysisk tap/skade på gods, og forsinkelse som opptrer mer isolert. Gjennomgangen av rettslige konsekvenser ved forsinkelse og utmåling drøftes i det vesentlige under norsk rett. Det må presiseres at fremstillingen på dette punkt vil være høyst oversiktspreget.

---

<sup>20</sup> Sjøloven §254

<sup>21</sup> Scandinavian Maritime Law – The Norwegian perspective, s. 327.



## 2 DEN INTERNASJONALE UTVIKLINGEN

Økende internasjonalisering har medført et behov for harmonisering. I fortsettelsen skisseres utviklingen i korte trekk, før den sammenholdes med tolkningen innenfor de ulike jurisdiksjonene oppgaven drøfter. Dette er hensiktsmessig fordi utviklingen vitner om et fragmentarisk konvensjonsregime, egnet til å tåkelegge det faktiske transportøransvaret på nasjonalt plan. Ulike rettstradisjoner gjør at den nasjonale forståelsen av en konvensjon kan variere. Dette gjelder eksempelvis sjødyktighetskriteriet og deviasjonsbegrepet etter common og civil law tradisjonen<sup>22</sup>.

Harter Act<sup>23</sup> markerte startskuddet for den internasjonale utviklingen hva gjelder preseptorisk lovgivning for stykkgoods i linjefart. Den restriktive linjen som ble etablert med forbud mot ansvarsfraskrivelse i kontinentaltrafikken, ble fulgt opp i det europeiske utkastet – Haag-reglene<sup>24</sup>.

### 2.1 HAAG-REGLENE (1924)

Haag-reglene etablerte et minimumsansvar som var helt fraværende i datidens lovgivning<sup>25</sup>. Preseptoriske bestemmelser holdt transportøren ansvarlig fra innlasting til utlossing (kjent som prinsippet «tackle-to-tackle»)<sup>26</sup>. Hensikten var å forhindre unødige tap, og gjøre transporten mer forutsigbar for partene ved å benytte et konnossement som varesubstitutt. Det ble imidlertid klart at konvensjonen ikke omfattet gods som ble lastet på dekk, og transportøren stod i disse tilfellene fritt til å benytte egne ansvarsklausuler<sup>27</sup>. Regler knyttet til forsinkelse var helt fraværende, og konvensjonen gav således liten veiledning i tilfeller av skade/tap som følge av forsinkelse. Det var heller ingen holdepunkter for å vurdere hvorvidt rene økonomiske tap var omfattet<sup>28</sup>. Konvensjonen gav heller ingen klare retningslinjer for selve erstatningsutmålingen i tilfeller av forsinkelse.

Reglene fremstod uklare og skapte tolkningstvil, hvilket ledet til revisjonen i 1968<sup>29</sup>.

---

<sup>22</sup> New Carriage of Goods by Sea (...), Hannu Honka, s. 2,10,19

<sup>23</sup> Harter Act, of February 13 1893 – Ch.105-27 Stat 445-46

<sup>24</sup> Innføring i sjørett, s 238.

<sup>25</sup> Kontraktsfrihet i common law og etter norsk lovgivning

<sup>26</sup> Haag-reglene, s.9

<sup>27</sup> Haag reglene – Article 1(c)

<sup>28</sup> «The weaknesses of the Hague rules(..)”, s. 6

<sup>29</sup> Haag-reglene, s.7.

## 2.2 HAAG-VISBY REGLENE (1968)

Ved Haag-Visby revisjonen ble det gjort endringer for å bøte på uklarheter og lovteknisk tolkningstvil. Anvendelsesområdet og konvensjonens preseptoriske karakter ble strammet til<sup>30</sup>. Ansvarsperioden forble uendret, men ansvarsgrensene ble oppjustert for å holde tritt med generell inflasjon<sup>31</sup>. HVR behandler heller ikke forsinkelse i klartekst. I tiden før revisjonen forelå det imidlertid sporadisk praksis som kunne tale for at forsinkelse måtte likestilles med skade/tap, oppad grenset til godsets faktiske verdi<sup>32</sup>. Vurderingen syntes lenge å være overlatt til domstolene i siste instans. Utmålingsspørsmålet drøftes inngående i kapittel 6.

I den senere tid har utviklingen i nordisk rett fulgt sitt eget spor. Ved sjølovssamarbeidet på 80-tallet, forsøkte man å inkorporere deler av Hamburg-reglene i den grad de ikke kom i konflikt med gjeldende regler etter HVR. Dette har mellom annet resultert i en egen bestemmelse i sjøloven som søker å definere tilfeller av forsinkelse<sup>33</sup>.

## 2.3 HAMBURG REGLENE (1978)

Hamburg-reglene skjerper transportørens ansvar til å gjelde hele tidsspennet vedkommende er i befatning med godset (port-to-port)<sup>34</sup>. Ansvarsfritaket for nautisk feil ble fjernet, hvilket medførte motstand fra forsikringsbransjen som hevdet at transportøransvaret ble urimelig strengt<sup>35</sup>. Juridisk teori har imidlertid uttalt at bestemmelsene knyttet til deviasjon og forsinkelse, snarere må anses å svekke lasteeiers interesse. Dette gjelder særlig ansvarsgrensen på 2,5 ganger fraktsummen i tilfelle av forsinkelse<sup>36</sup>. Nevnte endringer er ikke inkorporert i norsk rett, men utviklingen drøftes i tilknytning til Rotterdam-reglene som presenterer en tilsvarende løsning.

Konvensjonens oppbygging skiller seg «både i form og omfang ganske vesentlig fra Haag-Visby-reglene»<sup>37</sup>. Det innebærer at konvensjonene er uforenelige, og ikke kan gis samtidig anvendelse på nasjonalt plan. I kraft av at ledende sjørettsnasjoner avventer situasjonen, er man redd en favorisering av HVR eller Hamburg skal kunne skade harmoniseringen av regelverket og samarbeidsforhold mellom ulike nasjoner.

---

<sup>30</sup> HVR, artikkel 5 – se også sjøloven § 252 med særreguleringer for de nordiske landene

<sup>31</sup> Haag-reglene, s.46-47.

<sup>32</sup> Forsinkelsestilfellet faller dermed inn under konvensjonens regler for tap/skade, begrenset oppad til fullstendig tap av gods

<sup>33</sup> Sjøloven §278.

<sup>34</sup> Hamburg-reglene, artikkel 4.

<sup>35</sup> NOU-1993-36: Godsbefordring til sjøs 2.3.2

<sup>36</sup> Carrier liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg-rules, xxxii (preface)

<sup>37</sup> Ot.prp Nr.55 (1993/1994) s.10

## 2.4 ROTTERDAM REGLENE (2008)

Motivet bak Rotterdam-reglene var å finne et felles møtepunkt, uten ytterligere å forrykke ansvarsfordelingen mellom transportøren og lastesiden<sup>38</sup>. Prinsippene som har blitt til ved de tidligere konvensjoner danner grunnlaget for risikofordelingen. Den fragmentariske konvensjonsstrukturen har imidlertid ført til en lite konsis praksis hva gjelder inkorporering og ratifikasjon. Rotterdam-reglene representerer en revisjon, modernisering, reorganisering og presisering av eksisterende prinsipper som fremkommer av HR/HVR<sup>39</sup>.

Rotterdam-reglene presenteres fortløpende ved gjennomgangen av engelsk og norsk rett. Fremstillingen vil være oversiktspreget, og ta for seg et knippe endringer egnet til å påvirke tilfeller av forsinkelse i engelsk og norsk rett. I forlengelsen legges det særlig vekt på de merknader og forslag som er kommet til uttrykk i det norske utkastet (NOU-2012-10).

---

<sup>38</sup> NOU-2012-10 s.31

<sup>39</sup> «The Rotterdam Rules 2008», Alexander Von Ziegler s.94

## 3 DEN NASJONALE UTVIKLINGEN

I den videre fremstillingen redegjøres det kort for rettsutviklingen knyttet til transportørens ansvar for deviasjon og forsinkelse i de jurisdiksjoner oppgaven drøfter. Videre presenteres tolkningstradisjonen og enkelte særegne prinsipper for engelsk rett, før det kort skisseres hvilke lover og konvensjoner som kommer til anvendelse etter gjeldende rett i England og Norge.

### 3.1 ENGELSK RETT

I tiden før HR og HVR hadde få land nasjonale regler som regulerte rettigheter og ansvar under konnossement. Stykkgoods i linjefart fulgte dermed tradisjonell common law frem til 1924<sup>40</sup>. Dette medførte et strengt ansvar som ofte fremstod som svært urimelig for transportøren. I tillegg til en absolutt plikt om å fremskaffe sjødyktige skip, var det strenge krav til at transporten ble iverksatt hurtig/påbegynt umiddelbart<sup>41</sup>, uten deviasjon.

Selv om alle rimelige forbehold ble tatt<sup>42</sup>, ville transportøren bli ansvarlig med mindre han kunne godtgjøre at tap/skade skyldtes ett av fire, snevre ansvarsunntak<sup>43</sup>. Dette vitner om et tilnærmet objektivt ansvar for skade, tap og øvrige økonomiske følger.

#### 3.1.1 ENGELSK TOLKNINGSTRADISJON

I fravær av preseptorisk lovgivning står transportøren stått fritt til å kontrahere seg ut av ansvar, i den grad han har forhandlingskraft til dette. I forlengelsen kreves det at inntatte reservasjoner og vilkår for ansvarsfritak fremgår «in the clearest terms»<sup>44</sup>. I norsk rett utøver omstendigheter rundt avtalen og øvrige rettskilder betydelig innflytelse. I engelsk rett ser man på avtalen isolert som det endelige uttrykket for partenes vilje.<sup>45</sup>

I tilfeller der fraktavtalen angir leveringstidspunkt, vil den engelske tradisjonen fremme forutsigbarhet ved en streng tolkning. Dette er noe av årsaken til at man lenge har gitt engelsk rett anvendelse ved paramountklausul ved internasjonale transporter<sup>46</sup>. I tilfeller hvor tidspunkt for

---

<sup>40</sup> Carriage of Goods by Sea (1924) gav Haag-reglene anvendelse og tok over for Bill of Lading Act 1855

<sup>41</sup> "Due despatch"

<sup>42</sup> "Due diligence"

<sup>43</sup> Excepted perils – Act of God, Act of Queen's enemies, Inherent Vice attributable to the Consignor's own fault (Carriage by Sea, vol1 s.5)

<sup>44</sup> Maritime Law (Hill), s.269

<sup>45</sup> Fraktavtaler, s.15.

<sup>46</sup> Lovvalgsklausul

levering ikke er avtalt, kan tolkningstradisjonen tilsi at det er lite rom for å vekke omstendigheter og konkret rimelighet. Denne kommer til uttrykk bla. ved prinsippet om «frustration by delay».

### 3.1.2 «FRUSTRATION BY DELAY»

I engelsk rett har det vokst frem et prinsipp om «frustration by delay», som kan tilsi at kontrakten bortfaller i sin helhet, gitt at de forsinkende omstendigheter i realiteten umuliggjør kontraktsmessig oppfyllelse. Terskelen for anvendelse synes imidlertid å være høy.

I *Bank Line v. Capel*<sup>47</sup> ble det uttalt at langvarig forsinkelse som skyldtes fremkommelighetsvansker på vinterstid, ikke falt innenfor prinsippets anvendelsesområde. Tilfeller hvor transporten oppholdes på grunn av islagt sjø, kan klart påvirke den kommersielle driften. Forholdet synes imidlertid å være av en slik upåregnelig og ekstraordinær karakter at doktrinen skal aktiveres. Hvorvidt transporten faktisk genererer profitt eller ikke, er uten betydning<sup>48</sup>. Prinsippet synes dermed begrenset til svært prekære situasjoner (eksempelvis krig). Prinsippet er ikke underlagt preseptorisk lovgivning, og partene kan fritt kontrahere seg ut av doktrinen<sup>49</sup>. Det er grunn til å tro at prinsippet har størst betydning ved certepartifart, hvor tilfeller av langvarig forsinkelse kan medføre store praktiske og økonomiske konsekvenser. Dette kan typisk være ved grunnstøting som medfører totalhavari og uforholdsmessig lang reparasjonstid på skip. I linjefart vil hyppige avganger og mulighet for å omlaste i havn eller underveis, avhjelpe denne risikoen. Følgelig vil prinsippet ha begrenset betydning for stykkgoods i linjefart.

### 3.1.3 SÆRLIG OM KONTRAKTSBRUDD OG DEVIASJON

Deviasjonslæren har lang fartstid i engelsk rett, og betegner tilfeller av navigasjonsavvik (deviasjon fra rute), samt tilfeller av deviasjon fra kontrakt<sup>50</sup>. Avtalerettslige prinsipper og den dispositive grunnlinjen i engelsk rett, har tradisjonelt resultert i en snever adgang til å deviere. I tilfeller der fraktavtalen ikke tillot navigasjonsavvik, måtte transportøren bevise at tap ville oppstått, uavhengig av om skipet devierte. Ei heller kunne han høres med skjult defekt eller godsets naturlige ustabilitet i tilfeller der deviasjonen kunne konstateres å ha gjort situasjonen verre enn den opprinnelig var<sup>51</sup>. Dette kan eksempelvis være tilfeller der en forråtnelsesprosess starter naturlig eller sykdom hos dyr

---

<sup>47</sup> *Bank Line v. Arthur Capel & Co* (1919) AC 435;35 T.L.R 150

<sup>48</sup> *Carriage by Sea*, Carver s.760

<sup>49</sup> *Carriage by Sea*, s.751 – Frustration and Illegality

<sup>50</sup> "Fundamental breach"

<sup>51</sup> Inherent vice i engelsk rett

utvikler seg grunnet en betydelig forsinkelse inn i havn. I slike tilfeller svarte transportøren fullt ut for tapet<sup>52</sup>.

## **3.2 GJELDENE LOVGIVNING OG ANVENDELSESOMRÅDE**

### **3.2.1 ENGELSK RETT**

England er tilsluttet Haag-Visby reglene gjennom Carriage og Goods by Sea Act. Det er uttalt i COGSA at HVR «shall have the force of law»<sup>53</sup>. Inkorporeringen gjelder tilfeller der kontrakten uttrykkelig eller implisitt viser til at konnossement skal utstedes<sup>54</sup>. Reglene får følgelig anvendelse på stykkgoods i linjefart under konnossement. For drøftelsen knyttet til engelsk rett, legges det til grunn at en internasjonal stykkgodstransport er på vei inn i britisk havn, og at HVR kommer til anvendelse etter alternativene i COGSA Section 1, jf. HVR, Article X<sup>55</sup>.

### **3.2.2 NORSK RETT**

Norge har i likhet med England inkorporert Haag/Haag-Visby reglene. Rettsutviklingen og samarbeidet mellom de nordiske landene var på tidspunktet for HVR kommet så langt, at man benyttet en innklippingsmetode fremfor inkorporasjon i lovs form. Dette for å skape et konsist regelverk med mindre tolkningstvil på nasjonalt plan<sup>56</sup>. Denne metoden er videreført i arbeidet med inkorporeringen av Rotterdam-reglene<sup>57</sup>.

En internasjonal transport på vei inn i norsk havn kan tilsa at nasjonal lovgivning får anvendelse ut i fra et *lex fori* synspunkt. Sjølovens preseptoriske regler synes imidlertid å strekke seg enda lengre, ved å gi reglene anvendelse på ethvert tilfelle med nordisk tilknytning (lasting/lossing/utstedelse av konnossement i et nordisk land)<sup>58</sup>. Typetilfellet omfattes dermed av bestemmelsen, jf. §252(2).

---

<sup>52</sup> Carriage by Sea (vol1), s. 15 - 19

<sup>53</sup> COGSA sect.1(2)

<sup>54</sup> COGSA, sect 1(4) – Subsection 6.

<sup>55</sup> COGSA - Section 1(3) – jf. HVR Art. X

<sup>56</sup> Haag-reglene, s.10-11

<sup>57</sup> NOU:2012:10

<sup>58</sup> Sjøloven –§ 252 – basert på lokalisasjon eller avtale om anvendelse

## 4 ANSVARSPERIODEN FOR TRANSPORTØRANSVARET

I det følgende drøftes eksistens og rekkevidden av en tvingende ansvarsperiode for transportøransvaret i engelsk og norsk rett. Det poengteres kort at regelsettene (HVR og Sjøloven) ikke står i veien for at transportøren påtar seg et mer omfattende ansvar ved kontrakt, som går utover det minimumsansvaret som følger av lov/konvensjon.

### 4.1 ENGELSK RETT

Den preseptoriske ansvarsperioden<sup>59</sup> i engelsk rett følger «tackle-to-tackle» prinsippet. Reglene gis anvendelse når det er inngått en «contract of carriage» under konnossement<sup>60</sup>. Konvensjonen synes implisitt å legge til grunn at ansvarsperioden løper fra tiden godset er lastet om bord. Dette må anses å være tilfelle, uavhengig av om skipet forlater kai umiddelbart eller ikke. Hvorvidt godset faktisk er lastet/losset, og grensetrekningen for reglens anvendelse i engelsk rett, kan synes noe uklart. Rettspraksis gir imidlertid uttrykk for at nødvendig håndtering knyttet til lasting og lossing om bord på skipet anses omfattet, men at øvrig håndtering i laste/lossehavn (oppbevaring m.m) faller utenfor<sup>61</sup>.

Med utgangspunkt i dette må ansvarsperioden anses avsluttet i det godset losses fra skip til kai, og utstyret (kran e.l) som benyttes til lossingen er fysisk koblet fra.

### 4.2 NORSK RETT

Ansvarsperioden i norsk rett dekker tiden godset er i transportørens «varetekt i lastehavn, under transporten og i lossehavnen», jf. sjøloven § 274. Bestemmelsen er preseptorisk og bygget på Hamburg-reglene som etablerer et prinsipp kjent som «port-to-port»<sup>62</sup>. Vilkåret i transportørens «varetekt», må forstås slik at transportøren svarer for all håndtering av godset, enten dette utføres av han selv eller andre han svarer for. Det antas imidlertid at selvstendige terminaloperatører og havnearbeidere som er i befatning med godset før eller etter transportøren har fått dette i sin «varetekt», ikke omfattes av bestemmelsen.

Loven uttaler eksplisitt at ansvarsperioden opphører i det transportøren har utlevert godset til

---

<sup>59</sup> HVR artikkel.3,8

<sup>60</sup> HVR, Art.X, jf. Art.2,1

<sup>61</sup> Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co. [1954] Lloyd's rep. 321

<sup>62</sup> Hamburg-reglens art. 4.2 ("delivery", herunder "handing over"), §254

mottaker. Dersom mottaker ikke er til stede, kan ansvarsperioden opphøre ved at godset legges opp for mottakers regning i samsvar med avtale, lov eller praksis i lossehavn. Dette gjelder også dersom godset overleveres til myndighet eller tredjeperson etter lov, jf. § 274,3.

Ordlyden «utlevert» må tolkes som et krav om at transportøren ikke lengre har fysisk rådighet over godset, eller annen mulighet til å disponere over dette, med utgangspunkt i fraktpapirene. I forlengelsen må det kunne antas at utførte disposisjoner som manifesterer seg etter periodens utløp, vil kunne medføre ansvar.

Rettspraksis viser til en sak hvor mottakers råvaretanker ble kontaminert slik at varer produsert i mottakers fabrikk, måtte destrueres<sup>63</sup>. Skade og forsinkelse som oppstod skyldtes feil på transportørens side i forbindelse med lossingen av kjemikalier. Selv om retten anså kravet for å ligge utenfor transportørens ansvarsperiode, måtte erstatning kunne kreves etter alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper. Ansvar utenfor sjølovens system, drøftes ikke i ytterligere detalj.

### **4.3 ROTTERDAM-REGLENE**

Transportøransvaret etter Rotterdam-reglene rekker fra tidspunktet transportøren «receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered»<sup>64</sup>. Dette er i praksis tolket som et dør-til-dør ansvar. Bestemmelsene i RR er ikke til hinder for avtale som omfatter et kortere tidsrom. For typetilfellet oppgaven behandler, vil ansvaret på rene sjøetapper dekke tidsrommet godset er i havn og selve transportetappen. I tilfeller hvor det utstedes gjennomgangs-konnossement, inneholder det norske utkastet en særregel som tillater kontraherende transportør å fraskrive seg ansvar for tidsrommet godset er i utførende transportørs varetekt. Rotterdam-reglene synes ikke å være i strid med denne løsningen, som er basert på gjeldende nordisk rett og Hamburg-reglene<sup>65</sup>.

Rotterdam-reglene oppstiller ulike alternativer for anvendelse, og konvensjonen er ufravikelig så langt enkeltbestemmelser ikke eksplisitt tillater særegne løsninger, jf. Artikkel 5, 79. Konvensjonen gjelder for stykkgoods i linjefart, jf. Artikkel 1(3), 6.

---

<sup>63</sup> ND-2001-86

<sup>64</sup> RR, Article 12(1)

<sup>65</sup> NOU-2012-10.s.76, Hamburg art.11



## 5 ANSVARSGRUNNLAGET VED FORSINKELSE

I det følgende vurderes det rettslige grunnlaget for transportørens ansvar, med særlig fokus på å klargjøre hva som rent juridisk kvalifiserer som forsinkelse. Innenfor begge jurisdiksjoner vil det fokuseres på transportørens aktsomhetsplikt, som er særlig egnet til å kaste lys over grensetrekningen. Et utvalg plikter drøftes i detalj, herunder sjødyktighet, varslingsplikt og plikt til å følge rute (ikke deviere). Deviasjonsbegrepet tolkes ulikt innenfor ulike rettstradisjoner. I engelsk rett betegner det gjerne tilfeller av mislighold/deviasjon fra kontrakt, så vel som tilfeller av deviasjon fra rute. I forlengelsen synes juridisk teori å implisere at det kan benyttes som en samlebetegnelse for transportørens pliktbrudd.

Den videre drøftelsen vil i hovedsak fokusere på tilfeller hvor det foreligger avvik fra rute, og hvorvidt transportøren tilkjennes et praktisk slingringsmonn før deviasjon konstateres. Deviasjon kan inkludere forsinkelse, mer presist, ytelse uten tilstrekkelig hurtighet<sup>66</sup>. Juridisk teori gir uttrykk for at man kan se på alle forsinkelsessituasjoner som tilfeller av deviasjon, og visa versa. En slik forståelse medfører imidlertid at deviasjon, i den grad den fremstår «rimelig», ikke vil utgjøre en forsinkelse i juridisk forstand<sup>67</sup>. Mislighold av generelle plikter enkeltvis eller samlet, kan få betydning for hvorvidt det må statueres ansvar.

Det nevnes for oversiktens skyld at HVR etablerer et presumpsjonsansvar, som gjør at transportøren må godtgjøre at han ikke har utvist skyld innenfor begge jurisdiksjoner<sup>68</sup>.

### 5.1 ENGELSK RETT

Det er på det rene at Haag-Visby reglene er tause hva gjelder tilfeller av forsinkelse. HVR gis anvendelse ved Carriage of Goods by Sea Act, men heller ikke denne gir et klart svar. Det er imidlertid slik at HVR regulerer tilfeller av fysisk tap/skade på gods<sup>69</sup>. Rettspraksis har tidvis tolket formuleringen i konvensjonen slik at manglende presisering, ikke utelukker dekning av tap eller skade som skyldes forsinkelse, oppad grenset til godsets verdi. Hva som gjelder i rene forsinkelsestilfeller og ved tap utover godsets verdi, fremstår uklart.

---

<sup>66</sup> «Due despatch»

<sup>67</sup> Hannu Honka, s.106

<sup>68</sup> HVR art.3, Sjøloven §§ 278,275

<sup>69</sup> «loss and damage(..)» gjennomsyrrer formuleringene i konvensjonen, jf. eks. Article IV

### 5.1.1 FRAKTAVTALEN OG TRANSPORTØRENS ALMINNELIGE PLIKTER

Dersom det foreligger en avtale mellom partene med angitt leveringstidspunkt, vil dette være utslagsgivende. Er ikke utlevering skjedd innen den tidsfristen som skisseres, vil den strenge tolkningen i engelsk rett tilsa deviasjon/mislighold av kontrakt<sup>70</sup>. Utlevering etter spesifisert tid må også anses som en forsinkelse i juridisk forstand, i den grad fristen ikke gir rom for tvil.

I tilfeller der fraktavtalen er taus, er man hensatt til en vurdering av partenes plikter og forventninger til transporten. I engelsk rett påhviler det transportøren en generell aktsomhetsplikt, som uttrykkes gjennom vilkåret om å utvise «due dilligence». I forlengelsen medfører dette særlig plikt til å påse at skipet er sjødyktig<sup>71</sup>. Begrepet synes å ha likhetstrekk med utformingen av aktsomhetsplikten i norsk rett, men det er ikke gitt at terskelen for hva som forventes, sammenfaller. I engelsk rett, vil praksis knyttet til tilfeller av deviasjon få betydning for hvorvidt forsinkelse må konstateres. Den strenge tolkningslinjen som følger av common law, synes noe endret ved HVR som tillater rimelig deviasjon<sup>72</sup>. Etersom deviasjonslæren har dype røtter i engelsk rett og er nært knyttet til tidsbruk på reisen, vil den utgjøre en vesentlig del av den videre drøftelsen.

### 5.1.2 SÆRLIG OM DEVIASJON FRA KONTRAKT

Forsinkelse kan være vanskelig å konstatere, særlig i tilfeller der det ikke har materialisert seg en fysisk skade/tap på godset som transporteres. I engelsk rett foreligger det ikke klare regler som regulerer ansvar ved forsinkelse, ei heller definisjon av hva som anses som forsinkelse i juridisk forstand. Praksis knyttet til deviasjon vil dermed være egnet til å kaste lys over grensetrekningen, herunder transportørens generelle aktsomhetsplikt og hvorvidt godset er levert i rettidig<sup>73</sup>. Juridisk teori impliserer at utviklingen innen stykkgodstransport tilsier at tidsfaktoren har fått større betydning i tilfeller av deviasjon, på bekostning av de tradisjonelle faktorene<sup>74</sup>.

I tilfeller av deviasjon fra kontrakt<sup>75</sup>, vil det ofte kunne konstateres at transporten er forsinket eller at forsinkelse vil oppstå (antesipert forsinkelse). Et praktisk eksempel vil være der deviasjon fra kontrakt må konstateres allerede i lastehavn<sup>76</sup>. Dette kan typisk være dersom transportøren gir uttrykk for at han ikke har noen intensjon om å frakte godset overhodet, til tross for at ansvarsperioden er

---

<sup>70</sup> Punkt 3.1.1

<sup>71</sup> HVR, Artikkel III

<sup>72</sup> HVR, Artikkel IV, 4.

<sup>73</sup> Haag-reglene, s.84

<sup>74</sup> Deviation ved godsbeholdning til sjöss, s.49

<sup>75</sup> «Fundamental breach»

<sup>76</sup> Se punkt 3.1.3

påbegynt og godset er lastet ombord på skipet. Foreliggende tilfelle må karakteriseres som forsettlig forsinkelse (ulovlig deviasjon). I slike tilfeller legger juridisk teori til grunn at skadelidte har to valg. Man kan enten kreve heving (treat as repudiated) eller la avtalen leve videre (waive the breach)<sup>77</sup>.

I forlengelsen kan det påpekes at heving av transportavtaler på sjø sjelden er særlig praktisk, med mindre skipet ligger i havn. Heving underveis vil sjelden tjene partene hverken tid eller kostnadmessig. Omlasting eller tilbakekallelse vil kunne medføre ytterligere forsinkelse og påfølgende økonomiske tap. For certepartifart kan heving gjelde for fremtiden, ved at en langvarig kontrakt bortfaller. Stykkgoods i linjefart bærer mer preg av kortsiktige avtaleforhold knyttet til enkelttransporter. Omstendighetene kan imidlertid få betydning for de rettslige konsekvensene og utmålingen, særlig i tilfeller der transportøren har utvist skyld. Juridisk teori støtter dette synspunktet ved å vise til at effekten og rettslige konsekvenser av forsinkelse, påvirkes av hvorvidt forsinkelsen skyldes deviasjon<sup>78</sup>.

Deviasjon fra kontrakt omtales i teorien for å utgjøre en så «fundamental breach», at transportøren må fratras den beskyttelse han har under kontrakt og konnossement<sup>79</sup>. Dette ligger nært den tradisjonelle forståelsen etter common law. I forlengelsen kan det stilles spørsmål ved hvorvidt han mister muligheten til å begrense sitt ansvar ved forsinkelse. Dette drøftes inngående under rettslige konsekvenser (kap. 6).

### **5.1.3 DEVIASJON FRA RUTE OG ØVRIGE PLIKTBRUDD**

For grensetilfellene knyttet til forsinkelse, er deviasjon fra rute bedre egnet til å illustrere hvorvidt transportøren må tilkjennes et særlig slingringsmonn ved den praktiske gjennomføringen. Dette gjelder særlig i tilfeller hvor fraktavtalen er taus eller ikke eksplisitt forbyr deviasjon. Vurderingen må sees i lys av hans alminnelige aktsomhetsplikt, herunder plikt til å utføre reisen med hurtighet<sup>80</sup>.

Tidligere kunne man i noen grad avtale seg bort fra adgang til å deviere etter common law. Hvorvidt man kunne avtale at enhver form for deviasjon skulle anses som ulovlig deviasjon, fremstod noe uklart. Motstykket gjenspeiles i praksis, i tilfeller der fraktavtalen eksplisitt tillot deviasjon. I praksis har domstolene fremholdt at transportøren er ansvarlig i kraft av at han valgte å ikke utøve sin rett til

---

<sup>77</sup> Bill of Lading: Law and Contracts, 6B1.s176

<sup>78</sup> Carriage by Sea (VOL2) s.1205

<sup>79</sup> The deviating ship, s.1543

<sup>80</sup> «due despatch»

å deviere<sup>81</sup>. Tilfeller av deviasjon fra rute stiller seg noe annerledes i dag, i kraft av den internasjonale utviklingen og tilslutningen til HVR.

Haag-Visby reglene fritar transportøren for ansvar i tilfeller hvor deviasjon kreves for å redde eller forsøke å redde liv og eiendeler til sjøs, eller andre tilfeller hvor deviasjon fremstår som «rimelig»<sup>82</sup>.

Vurderingen av hva som anses som «rimelig», må nødvendigvis tuftes på de aktuelle omstendighetene. Juridisk teori gir imidlertid uttrykk for at generell risikoatferd som er særlig egnet til å forrykke balanseforholdet mellom partene, er et tungtveiende moment. Transportøren er imidlertid ikke avskåret fra å foreta deviasjoner som kun tjener han selv, så langt det ikke påfører lasteier nevneverdig tap, skade eller forsinkelse<sup>83</sup>.

Praktiske tilfeller vil gjerne være nødvendig omlasting eller reparasjon av skip. Enkelte standardklausuler ved reisebefraktning uttaler eksplisitt at havneanløp, reparasjon og nødvendig bunkring av drivstoff må anses som lovlig deviasjon<sup>84</sup>. For linjefart vil imidlertid ikke slike klausuler kunne avtales og stå på egne ben, løsrevet fra konvensjonsteksten. Det må vurderes konkret hvorvidt nevnte unntak anses «rimelig[e]» med utgangspunkt i HVR<sup>85</sup>. Det må imidlertid bemerkes at nødvendig reparasjon ofte må tillates, selv om det skulle skyldes opprinnelig usjødøktighet og således ligge utenfor rimelighetsvurderingen. Juridisk teori fremholder at det i slike tilfeller vil være umoralsk å tvinge transportøren til å holde reiseruten for enhver pris<sup>86</sup>.

Vurderingen av hva som anses som «rimelig» deviasjon i engelsk rett, vil være nært knyttet til tidsbruk. Juridisk teori gir uttrykk for at deviasjon må konstateres i tilfeller der transporten har gått utover den korteste, rimelige reisetid som kan forventes for den aktuelle reisen<sup>87</sup>. Det må kunne forutsettes at vurderingen er kontekstavhengig. En lengre kontinentaltransport vil således ha et større slingringsmonn enn en relativt ukomplisert innlandsetappe. Vurderingen synes å inneha likhetstrekk med kriteriene som følger av norsk rett<sup>88</sup>.

Hva gjelder tilfeller av deviasjon og navigasjonsavvik fra den avtalte rute, kan det vektlegges at i kraft

---

<sup>81</sup> Carriage by Sea s.1187

<sup>82</sup> HVR – Artikkel IV,4

<sup>83</sup> Deviation vid godsbeordring til sjöss, s.33

<sup>84</sup> Colinebill 1952 pnkt.5

<sup>85</sup> Fraktavtaler s.138

<sup>86</sup> Deviation vid godsbeordring til sjöss, s.34

<sup>87</sup> «delay beyond the shortest reasonable time in which a voyage can be carried out» - Carriage by sea, s.1205

<sup>88</sup> Jf. vurderingen av hva som kvalifiserer til forsinkelse i norsk rett – punkt 5.2

av «customary practice (..) the ship ought to take the most direct, safe course to her destination»<sup>89</sup>. Selv om det vitner om at transporten skal gjennomføres hurtig, kan det tas til inntekt for at transportøren og hans mannskap er nærmest å vurdere rutevalg, og følgelig har et visst spillerom knyttet til valg av den sikreste rute.

Dette må imidlertid ses i lys av prinsippet om «evidence of customary route»<sup>90</sup>. I tilfeller hvor man har avveket fra en standardisert rute som er hyppig brukt, må dette særskilt begrunnes dersom man skal kunne høres med et rutevalg som er betydelig mer tidkrevende og/eller komplisert. Dette vil få særlig betydning for linjefart, hvor rutetabeller og avgangstider gjerne annonseres. Transporten bærer preg av å være en standardisert ytelse, som enkelt kan sammenlignes med tilsvarende skip som seiler på samme rute under tilsvarende forhold.

Rettspraksis ved Hill Harmony<sup>91</sup> er egnet til å kaste lys over vurderingstemaet. Saken gjaldt tidsbefraktning, men vurderingstemaet synes å ha overføringsverdi til tilfeller av stykkgoods i linjefart. I den aktuelle sak ble det vurdert hvorvidt valg av seilingsrute falt innenfor befrakters råderett, i forkant av transporten. Forsinkelsen som oppstod skyldtes at kapteinen valgte en lengre rute, og tilfellet var dermed ikke omfattet av ansvarsunntaket for nautisk feil. Vurderingen ble tuftet på en standardklausul ved certeparti som gav uttrykk for transportørens, herunder kapteinens plikt til å utføre reisen med tilbørlig hurtighet («prosecute voyages with the utmost despatch»)<sup>92</sup>. Retten uttalte at

*“(..)the master retains authority over the voyage, but unless the order within the charter is **patently unsafe**, the master is compelled to follow it by contract (..)*<sup>93</sup>.

Uttalelsen synes å indikere et snevert spillerom for transportøren. Øvrig praksis samsvarer i den grad det foreligger «evidence of customary route», hvor reiseruten kan fastslås ved å sammenligne med øvrig trafikk langs samme trase<sup>94</sup>. Betydningen av «customary route» i engelsk rett illustreres ytterligere i Reardon Smith Line v. Black Sea & Baltic Insurance<sup>95</sup>. I den aktuelle saken tillot man et avvik på 200 miles for å bunkre rimelig olje, all den tid 25% av alle fartøyene som trafikkerte strekningen valgte å bunke på angitt sted, fremfor å bunkre før avreise. Retten uttaler at det var avgjørende at praksisen fremstod som konsekvent blant trafikkerende skip på strekningen.

---

<sup>89</sup> Carriage by Sea, s.1160-1162

<sup>90</sup> Carriage by Sea, s.1162.

<sup>91</sup> Hill Harmony (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd v. Whistler International LTD) Lloyds rep. 147 (2000)

<sup>92</sup> NYPE 46 – Standardformular (ASBA)

<sup>93</sup> Hill Harmony case still defines a master's authority – John A C Cartner, October/Nov 2011, s. 17

<sup>94</sup> Carriage by Sea –s.1161 - Evans v. Cunard SS Co (1902) 18 T.L.R 374

<sup>95</sup> (1939) 64 Ll. L.Rep.229.HL

Engelsk rett kan på dette punkt synes å følge en standardisert vurdering av hva som ligger innenfor «customary route», med særlig fokus på tidsaspektet. Følgelig taler drøftelsen for en streng tolkning, med høy terskel for hva som anses som «rimelig» deviasjon fra rute. Dette kan tilsa at marginene er små, og at transportørens slingringsmonn er lite. Dette kan i forlengelsen tale for et strengt ansvar i tilfeller av deviasjon, særlig der transportørens opptreden bærer preg av risikoatferd som ikke samsvarer med «customary practice».

#### 5.1.4 SJØDYKTIGHET OG VARSLINGSPLIKT

Ansvarsreglene illustrerer at det påligger transportøren et generelt ansvar om å utvise «due diligence» på ulike stadier av transporten<sup>96</sup>. Dette gjelder særlig i tilknytning til kravet om sjødyktighet i forkant av transporten. Tradisjonelt har sjødyktighetskravet i engelsk rett fremstått som en absolutt plikt. Dette fremgikk av rettspraksis som uttalte at plikten fremstod som en garanti, snarere enn et forsøk etter beste evne til hensikt å gjøre skipet sjødyktig. Juridisk teori samsvarer på dette punkt, og viser at ansvaret også gjaldt skjulte feil ved skip og maskineri som ikke med rimelighet lot seg oppdage<sup>97</sup>.

Denne forståelsen er imidlertid avløst og nyansert ved Haag/Haag-Visby-reglene, til det som fremstår som et rimelighetskrav. All den tid sjødyktighet kan bidra til at transporten blir forsinket inn i ankomst havn (skipet kommer seg ikke ut av havn, må gå for halv maskin, grunnstøter, lasteskader oppstår underveis m.m), vil det være hensiktsmessig å vurdere hvor strengt vilkåret må tolkes. Dette kan kaste lys over hva man rent faktisk kan forvente av transportøren i tilfeller av forsinkelse<sup>98</sup>.

Rettspraksis har uttalt at et prisverdig og oppriktig, men feilende forsøk, ikke er tilstrekkelig<sup>99</sup>. Det kreves et særlig gjennomtenkt, intelligent og effektivt forsøk på å oppfylle plikten<sup>100</sup>.

Vurderingstemaet illustreres ytterligere i en sak som gjaldt engasjement av en underleverandør. Kontraherende transportør kunne ikke høres med anførsel om at han ved å engasjere en velrenommert undertransportør hadde utvist «due diligence», dersom undertransportøren ikke maktet å oppfylle «due diligence» kravet<sup>101</sup>. Med utgangspunkt i dette fremstår det som en skjerpet

---

<sup>96</sup> HVR, Artikkel 4,1.

<sup>97</sup> Carriage by Sea, s.145 – 146. Steel v. State Line (1877) 3 App.Cas. 72, 86.

<sup>98</sup> The system of liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) rules, s. 82

<sup>99</sup> Grain Growers Export Co. v Canada Steamship Lines Ltd. (1918) 43 O.L.R 330

<sup>100</sup> “intelligent and efficient attempt as shall make it so seaworthy as far as diligence can serve”

<sup>101</sup> Roverstone Meat Co. Pty Ltd. V Lancashire Shipping Co. – [1961] 1 Lloyd’s Rep 57 ( The Muncaster Castle)

aktsomhetsplikt, hvor det i seg selv ikke er tilstrekkelig å gjøre så godt man kan<sup>102</sup>. Aktsomhetsplikten kan synes strengere enn de krav og forventninger som stilles i tilknytning til vilkåret om «tilbørlig omhu og hurtighet» i norsk rett.

Rettspraksis synes å implisere at sjødyktighetskriteriet i senere tid har beveget seg i retning en tradisjonell og mer restriktiv tolkningslinje. Dette kommer til uttrykk i «Eurasian Dream»<sup>103</sup> hvor det oppstod brann forårsaket av organisatoriske feil om bord på skipet. Til tross for eksistensen av en unntaksregel for brann i HVR, ble det fremhevet at sjødyktighetsplikten var misligholdt.

Dette ble ytterligere fulgt opp i «Torepo»<sup>104</sup>. I den aktuelle sak var det tale om et skip som grunnstøtte, hvor retten gav prinsippet om sjødyktighet forrang. Dommen drøfter hvorvidt grunnstøting skyldtes nautisk feil, herunder mangelfull bemanning<sup>105</sup>, uten å konkludere klart. Det fremstår som om retten ikke oppfatter det nødvendig å skulle begrunne og bevise en eventuell sammenheng mellom manglende sjødyktighet og skaden som oppstod<sup>106</sup>.

Den strenge tolkningslinjen som kommer til uttrykk, vil kunne få betydning i tilfeller av forsinkelse. I lys av «Torepo» kan dette tilsi at man konstaterer ansvar der skipet er forsinket inn i havn, eksempelvis fordi det har gått med redusert fart. Selv om dette skulle kunne knyttes til omstendigheter som kan tilsi ansvarsfritak, vil man ofte ty til sjødyktighetskriteriet for å statuere ansvar. I ytterste konsekvens synes man å bevege seg i retning et tilnærmet objektivt ansvar.

Uttalelsene i dommen knyttet til ansvarsfritak for nautisk feil, synes å illustrere en høy terskel. Praksis kan på dette punktet synes å legge seg nært den strenge terskelen som følger av det tradisjonelle transportøransvaret i tilfeller av deviasjon. Dette kan tale for at praksis knyttet til deviasjon, fortsatt styrer utviklingen i engelsk rett. Amerikansk teori uttaler at deviasjon som et «principle of general maritime law», synes å ha overlevd etter inkorporeringen av COGSA i common law jurisdiksjoner<sup>107</sup>. Overnevnte drøftelse av engelsk praksis kan synes å støtte et slikt synspunkt. I senere tid synes doktrinen å ha fått særlig betydning for ansvarsbegrensningene i tilfeller av geografisk deviasjon. Engelsk praksis synes dermed noe ute av takt med den rimelighetsvurderingen og det slingringsmonnet som innrømmes transportøren etter HVR i tilfeller av deviasjon<sup>108</sup>.

---

<sup>102</sup> A guide to the Hague and Hague-Visby rules, s. 18.

<sup>103</sup> 2002-1-Lloyd's Rep 719 QB

<sup>104</sup> 2002-2-Lloyd's Rep 535 QB

<sup>105</sup> HVR, artikkel IV, 2

<sup>106</sup> Causation/ årsakssammenheng

<sup>107</sup> Recent developments in the Carriage of Cargo – (Common law fra USA), 537.

<sup>108</sup> HVR, artikkel IV (4) – "reasonable deviation"

I forlengelsen gir HVR anvisning på en generell varslingsplikt for transportøren ved tap eller skade inntil mottaker har fått utlevert godset<sup>109</sup>. Det må kunne synes å samsvare med en mer generell kontraktsrettslig varslingsplikt. Konvensjonen gir ingen nærmere holdepunkter for hvilke årsaker til skade/tap som omfattes. Det må dermed kunne trekkes den konklusjon at fortielse ved forsinkelse (som kan føre til skade/tap), innebærer brudd på den løpende varslings/informasjonsplikten i fraktforhold. Misligholdets grad og karakter vil dermed kunne påvirke de rettslige konsekvensene av et eventuelt forsinkelsesansvar. Det er ikke grunn til å tro at mislighold av varslingsplikten alene vil har stor selvstendig betydning. Manglende varslingsplikt er imidlertid nært forbundet til de tilfeller hvor transportøren har utvist skyld, som kan tilsi at ansvarsbegrensning må bortfalle eller erstatning nedsettes (se punkt 5.2).

### 5.1.5 SAMMENFATNING

Vurderingen av transportørens generelle plikter, vitner om et strengt ansvar. Dette gjelder særlig i tilfeller av deviasjon og i tilknytning til sjødyktighetskriteriet, som i noen tilfeller nærmer seg et objektivt ansvar. Tilfeller av deviasjon må anses som risikoatferd. Juridisk teori støtter dette synspunktet, hvor det uttales at det må anses å være snever anledning til å avvike fra direkte eller sedvanlig reiserute<sup>110</sup>.

Den strenge doktrinen knyttet til deviasjon kan synes å få anvendelse utover rene geografiske navigasjonsavvik (deviation from route), men også i tilfeller av øvrige pliktbrudd (deviation from contract). Hvorvidt deviasjonslæren får anvendelse i tilfeller av pliktbrudd utover ren geografisk deviasjon, er problematisert i rettspraksis<sup>111</sup>. I den sammenheng er det også problematisert hvorvidt doktrinen kan overkjøre eventuelle ansvarsbegrensninger som er gitt i HVR. I juridisk teori er dette vurdert under betegnelsen «the wrongdoer principle», som legger til grunn at situasjonen har oppstått fordi transportøren har vanskjøttet/mislighold sin aktsomhetsplikt og skapt en «unauthorized [creation of] risk»<sup>112</sup>. I kraft av at transportøren har gått utover sine plikter, viser juridisk teori til at man befinner seg utenfor konnossementet. Følgelig vil man falle tilbake på det strenge ansvaret etter common law, ettersom transportøren ikke lengre er beskyttet av avtale/konnossement<sup>113</sup>. De rettslige konsekvenser dette medfører knyttet til utmåling, drøftes i kapittel 6.

---

<sup>109</sup> HVR, artikkel III(6) – «Unless notice of loss or damage(..)»

<sup>110</sup> Deviation vid godsbefordring til sjöss, s.67

<sup>111</sup> Philco Corp v. Flying Tiger Line Inc – 18 Mich App 206,171 N.w 2d.16 (1969)

<sup>112</sup> The deviating ship, s.1583

<sup>113</sup> The Deviating ship, s.1583



## 5.2 NORSK RETT

Norsk rett har lenge hatt bestemmelser i sjøloven som gjelder tap og skade på gods<sup>114</sup>. I tiden før inkorporasjon av Hamburg-reglene, benyttet man løsningen som fulgte av HVR. Som drøftet under engelsk rett, talte praksis for at forsinkelse sammenfalt med skade/tap i den grad Haag-Visby konvensjonen ikke utelukker eller avgrenser mot forsinkesscenarioet<sup>115</sup>.

### 5.2.1 FORSINKELSESBEGREPET I SJØLOVEN

Ved inkorporasjonen av Hamburg-reglene, fikk sjøloven en egen bestemmelse som gir at forsinket utlevering anses å foreligge når godset ikke er utlevert innen «avtalt tid, eller, dersom ingen frist for utleveringen er avtalt (..) innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør». Transportøren vil følgelig svare for tap/skade i tilfeller av forsinket utlevering, tilsvarende presumpsjonsansvaret ved ordinær skade/tap av gods, jf. §§ 278, 275.

Dersom leveringstidspunkt fremgår av fraktavtalen, vil dette være utslagsgivende. Skjer utlevering etter tidspunktet som er angitt, må forsinkelse konstateres. I mange tilfeller vil imidlertid transporttid følge implisitt av praksis. Dette synes særlig å være tilfelle ved stykkgods i linjefart, som gjerne utføres etter en omtrentlig rutetabell med annonserte avgangstider. Fraktavtalen vil ofte være taus fordi forsinkelse ikke utgjør en så vidt vesentlig økonomisk interesse for partene, sammenlignet med skade eller tap av gods. Vurderingen av hva som anses som forsinkelse, må dermed bero på «forholdene» for øvrig.

Forsinkelse utgjør motstykket til rettidig levering. Dette kan tale for at vurderingen må grunnes på hvorvidt tidsbruken alene fremstår som rimelig. Dette synes å være tilfelle i engelsk rett hvor man i stor grad sammenholder rutevalg med tidsbruk («customary route»). Forarbeidene til sjøloven indikerer imidlertid at «etter forholdene» viser til hvorvidt de konkrete omstendighetene taler for forsinkelse, uavhengig av om transportøren kan bebreides for tidsbruken<sup>116</sup>.

For å kunne vurdere hva som anses «[rimelig (..) etter forholdene]» av en «(..)omsorgsfull transportør», må det sees hen til transportørens plikter og aktsomhetsnormen i sjøloven. I forlengelsen må det vurderes kort hvorvidt enkelte plikter kan virke ansvarsskjerpene og hvorvidt

---

<sup>114</sup> Sjøloven §275

<sup>115</sup> Se punkt.3.5

<sup>116</sup> NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, § 278

enkelte situasjoner kan medføre at transportøren går fri fra ansvar. Det fremstår mest hensiktsmessig å drøfte sistnevnte scenarioer under norsk rett (punkt 5.2.6), all den tid engelsk praksis er noe ustemt hva gjelder situasjoner hvor transportøren krever seg ansvarsfri<sup>117</sup>.

## 5.2.2 FRAKTAVTALEN OG TRANSPORTØRENS ALMINNELIGE PLIKTER

Fraktavtalen forplikter transportøren til å ta i mot lasten, og han skal utføre transporten med «tilbørlig omhu og hurtighet», samt «ta vare på godset» og «for øvrig ivareta eierens interesser», jf. sjølovens §§ 262, 275. Bestemmelsen er preseptorisk<sup>118</sup>. I tilfeller hvor det ikke foreligger fraktavtale, gjelder samme krav til konkludent atferd som drøftet etter engelsk rett. Partene kan således ha avtalt transport mot betaling uten å ha formulert dette skriftlig.

Hvorvidt transportøren oppfyller kravet om å utføre transporten med «tilbørlig omhu og hurtighet», må vurderes konkret. I kraft av å være en generalklausul, beskriver vilkåret en norm hvor momenter som sikkerhet, fraktlengde og partenes interesser er vektet optimalt mot hverandre, for å oppnå en mest mulig effektiv og hurtig transport.

Kravet til hurtighet, vil kunne påvirkes av konteksten og partene. En lang kontinentaltransport med komplisert eller ømfintlig last, eksempelvis glass eller matvarer, vil stille seg annerledes enn en innenrikstransport langs en standardisert rute, i godt vær og med last som krever lite tilsyn (eksempelvis rustfrie stålkonstruksjoner). Dette synspunktet finner støtte i lovens forarbeider, som tilkjenner transportøren «betydelig valgfrihet med hensyn til transportmåte og andre sider ved utførelsen». Det vesentlige er at transportøren velger en utførelse som sikrer at godset når sitt bestemmelsessted innen «rimelig tid»<sup>119</sup>.

Vurderingen av «rimelig tid», herunder vilkårets innhold og rekkevidde, kan fremstå noe uklart. Forarbeidene indikerer at dersom transporttiden overskrider «hva som vil være en rimelig tid for transporten, hensett til transportopplegget og markedsføringen av dette», vil dette kvalifisere som forsinkelse<sup>120</sup>. I forlengelsen av dette må det kunne tenkes at de konkrete omstendighetene som driver partenes forventninger vil få stor betydning. Ved lengre kontinentaletapper er gjerne partene innforstått med at det ikke kan regnes på timer og minutter. Fraktavtalen gjenspeiler hvilke forutsetninger som tas, og hvilken tidsbruk som forventes. Linjefart innebærer flere havneanløp

<sup>117</sup> Punkt 5.1–Transportørens plikter (sjødyktighetsplikten) overstyrer tidvis ansvarsfritak etter HVR.

<sup>118</sup> Sjøloven § 254

<sup>119</sup> NOU 1993:36 s. 28

<sup>120</sup> NOU 1993:36 s. 28

underveis, hvilket partene må anses å være innforstått med. Følgelig kan det vanskelig konstateres en forventning om direkte transport<sup>121</sup>. Samlet kan dette tas til inntekt for at transportøren må tilkjennes betydelig valgfrihet hva gjelder praktiske hensyn ved gjennomføringen, herunder estimert tidsbruk.

I de tilfellene der transporten følger en standardisert og hyppig trafikkert rute, vil man kunne trekke paralleller til tilsvarende transporter i vurderingen av hvorvidt tidsbruken er «rimelig»<sup>122</sup>. For de tilfeller der fraktavtalen ikke angir et klart leveringstidspunkt, må det innrømmes større grad av fleksibilitet og slingringsmonn i ved utførelsen. Dette kan imidlertid by på rettslige problemer, all den tid risikoovergang og innholdet i partenes forpliktelser fremstår uklart.

Yttergrensene for partenes plikter og grad av fleksibilitet og slingringsmonn, kan skisseres ved å se på grensene for mislighold. I fortsettelsen vil det fokuseres særlig på risikoatferd i form av deviasjon og kontraktsbrudd, samt et utvalg generelle plikter, herunder sjødyktighet og varslingsplikt.

### 5.2.3 DEVIASJON FRA / MISLIGHOLD AV KONTRAKT

Engelsk rett gir uttrykk for en streng tolkningstradisjon ved deviasjon fra kontrakt og deviasjon fra rute. Ulovlig deviasjon fra kontrakt vil etter omstendighetene anses som et mislighold som kan gi hevingsrett. I tilfeller hvor fraktavtalen ikke eksplisitt forbyr deviasjon, kan likevel en langvarig og særlig omfattende deviasjon gi grunnlag for mislighold eller hevingsrett. I enkelte tilfeller kan deviasjon og eventuell forsinkelse gjøre kontrakten uutholdelig for partene, eksempelvis dersom krigsherjede farvann forsinker nødvendig reparasjon på ubestemt tid, som medfører at avtalen må tilsidesettes i sin helhet («frustration by delay»)<sup>123</sup>.

Juridisk teori viser at motstykket til deviasjonslæren i norsk rett synes å være en generell kontraktsrettslig hevingsadgang, basert på et *causus mixtus* ansvar. Det er imidlertid sparsommelig med praksis til støtte for dette synet, og prinsippet i sin rene form synes ikke å ha fått anvendelse siden 1957<sup>124</sup>. Rettspraksis viser i ND-1914-470 at *causus mixtus* i det vesentlige er reservert for svært klanderverdige forhold. I den aktuelle sak var et skip på vei fra Bodø til Oslo, men devierte til Helsingborg. Juridisk teori støtter synspunktet om at terskelen for anvendelse er høy<sup>125</sup>.

---

<sup>121</sup> Fraktavtaler s. 139

<sup>122</sup> Tilsv.prinsippet om «customary route» (punkt 5.1.2)

<sup>123</sup> Punkt 3.2.2

<sup>124</sup> Deviation vid godsbeordring til sjöss, s.61-69

<sup>125</sup> Deviation vid godsbeordring til sjöss, s.62

Sjøloven innehar en egen regulering som lar sender kreve heving av fraktavtalen dersom forsinkelse innebærer et «vesentlig» kontraktsbrudd, jf. § 264. Vurderingen tar utgangspunkt i hvorvidt sender har «rimelig grunn» til å si seg løs fra avtalen. Forarbeidene gir uttrykk for at det i vurderingen må tas hensyn til transportens karakter og hvorvidt formålet med transporten har blitt vesentlig forfeilet som følge av kontraktsbruddet<sup>126</sup>. Heving kan komme på tale, selv om deviasjonen i utgangspunktet ikke er utelukket i fraktavtalen.

Ulovlig deviasjon og forsettlig forsinkelse vil imidlertid medføre et strengt ansvar etter norsk rett. Et slikt tilfelle kan tenkes å være dersom transportøren nekter å utføre transporten etter at ansvarsperioden har begynt å løpe (se drøftelsen etter engelsk rett), eller at han foretar ulovlig deviasjon ved å ignorere forpliktelsene han har ovenfor sender ved å sette kurs mot et annet kontinent enn avtalt.

#### 5.2.4 DEVIASJON FRA RUTE OG ØVRIGE PLIKTBRUDD

Opphold underveis eller mellomreiser anses som risikoatferd<sup>127</sup>. I likhet med løsningen i engelsk rett, tillates deviasjon i norsk rett i den grad deviasjonen fremstår som «rimelig», jf. Sjøloven § 278.

Svært langvarig eller omfattende forsinkelse grunnet avvik fra rute, vil kunne tilsi at transportøren har forsømt sin alminnelige aktsomhetsplikt. Spørsmålet er imidlertid i hvilken grad det tillates et særlig slingringsmonn før ansvar konstateres i tilfeller av deviasjon. Dette vil i neste rekke få betydning for hvorvidt forsinkelse må konstateres fordi utlevering skjer utenfor den «transporttid det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør»<sup>128</sup>. Dersom transportøren forsømmer flere av sine kjerneplikter, herunder plikt til å holde skipet sjødyktig og utføre transporten med «tilbørlig omhu og hurtighet»<sup>129</sup>, kan dette tale for at ansvar må konstateres.

Rettspraksis er egnet til å illustrere i ND-1965-28, hvor det var avtalt at levering skulle skje «etter hjemgående beskeftligelse og nødvendige reperasjoner og dokking». Forut for siste dokking led skipet propellhavari som medførte 12 dagers forsinkelse. Retten konstaterte at hindringene nok innebar mislighold, men at forsinkelsen ikke var tilstrekkelig alvorlig til å utløse hevingsrett. Dette samsvarer med juridisk teori som uttaler at «[transportøren] kun bliver ansvarlig for *ganske*

---

<sup>126</sup> NOU-1972-11 s. 29 § 264

<sup>127</sup> Sjøretten og dens aktører, s. 137

<sup>128</sup> Sjøloven, § 278,2.

<sup>129</sup> Forsinkelse i havn, s.162 jf. Selvig – Freight risk

*væsentlige forsinkelser* i forhold til den *forventning*, afsenderen har haft til aflevering<sup>130</sup> (mine kursiveringer).

Inkorporeringen av Hamburg-reglene medførte en særlig konverteringsregel som innebærer at forsinkelse omregnes til fullstendig tap dersom det ikke er utlevert til mottaker innen 60 dager, jf. §278. Transportøren gis således anledning til å gjøre rede for godset og iverksette tiltak for å sørge for at det kommer til rette, innenfor en absolutt frist.

I forlengelsen av dette kan det spørres om eksistensen av en konverteringsregel, utelukker at forsinkelse inntil 60 dager kan anses som «vesentlig». Synspunktet synes å finne støtte i teorien hvor det uttales at sender ikke kan påberope forsinkelse som hevingsgrunn under lastereisens utførelse<sup>131</sup>. Konsekvensen av et slikt standpunkt synes å bli at hevingsadgangen er avskåret i 60-dagers perioden, all den tid transporten regnes å være underveis. Sender vil ofte ikke ha mulighet til å bevise hvorvidt lasten er forsinket eller har gått tapt. Transportøren kan således spekulere i hvorvidt det lønner seg å vente til fristens utløp, selv om han på et tidligere tidspunkt har blitt klar over at godset er forsinket eller tapt. Dette kan imidlertid innebære forsømmelse av transportørens alminnelige varslingsplikt, og frata ham ansvaret til å begrense sitt ansvar. Konteksten kan imidlertid by på store bevismessige utfordringer hva gjelder muligheten for å konstatere tap/forsinkelse og eventuell utvist skyld hos transportøren.

Konverteringsregelen synes å være inkorporert som en direkte konsekvens av presumpsjonsansvaret i norsk rett. Innenfor 60 dagers-fristen synes heving å være utelukket, så sant det ikke kan bringes på det rene at godset er tapt. Utenfor misligholdvurderingen ved kontraktsbrudd/heving, impliserer juridisk teori at kravet til «tilbørlig omhu og hurtighet» ikke kan anses å romme mer enn en generell aktsomhetsplikt<sup>132</sup>.

Med utgangspunkt i drøftelsen må det konstateres betydelig høyde under taket i 60-dagers perioden, hvilket kan trekke i retning et mykere ansvar hvor mindre tilfeller av deviasjon og forsinkelse aksepteres, så lenge det ikke rører ved selve formålet med transporten. Regelen setter endelig strek etter 60 dager og skaper forutsigbarhet, samtidig som det legges til rette for at partene selv kan styre risikofordeling og gjennomføring av transporten.

---

<sup>130</sup> Sjøretten og dens aktører i praksis, s. 155 (4.5.5, forsinkelsesansvar)

<sup>131</sup> Forsinket i havn, s.251- E.Selvig

<sup>132</sup> Forsinket i havn, 251 - Krokeide

I de tilfeller der fraktavtalen eksplisitt tillater deviasjon, vil forsinkelsesproblemet sjelden komme på spissen. I tilfeller der det ikke er regulert, tillates bare (..)«rimelig» deviasjon, jf. § 278. Tilfeller av konstaterbar, ulovlig deviasjon i strid med kontrakt, medfører at transportøren taper sine plikter etter avtale/konnossement. I slike tilfeller må mislighold konstateres, uavhengig av 60-dagers fristen, jf. § 278. Rettspraksis er egnet til å kaste lys over hva som må anses som «rimelig» deviasjon i en norsk kontekst.

I NDS-1953-299 ble et skip som led en mindre maskinskade forsinket på et certeparti etter å ha utført 2 av 3 avtalte reiser, hvor forsinkelse skyldes en mellomreise på én dags varighet. Retten kom til at forsinkelsen ikke kvalifiserte til heving eller erstatning<sup>133</sup>. Dette kan synes å indikere at kortvarige og ubetydelige tilfeller av deviasjon/forsinkelse som ikke genererer stort tap, må tillates. Dette må særlig være tilfellet dersom årsaken til deviasjonen ikke bærer preg av at transportøren har prioritert egne interesser på bekostning av lasteeiers interesser.

ND-1953-86 gjaldt forsinkelse som følge av at transportøren utførte tre mellomreiser, og dermed fikk problemer med skipsbemanningen. Erstatning ble tilkjent, også for tap knyttet til økt kullpris, da dette ikke ble ansett upåregnelig. Skipet fikk motorstopp underveis, men dette ble ikke ansett å ha betydning i forhold til hvorvidt skaden/tapet kunne vært unngått. Avgjørelsen kan synes å indikere at formålet med transporten blir vesentlig forfeilet som følge av bemanningsproblemene. Dette innebærer at transportøren må holdes ansvarlig for å ha prioritert deviasjon som utelukkende tjener han selv.

Ved gods i linjefart publiseres ofte rutetabeller som er egnet til å gi sender en berettiget forventning om normal oppfyllestid, i motsetning til trampfart<sup>134</sup>. Det må imidlertid antas at generelle prinsipper om risikofordeling taler for at dette utgangspunktet må modereres noe.

Juridisk teori uttaler at sender i stor grad må bære ansvar for ordinære forsinkelser på reisen som skyldes vær og vind, sen ekspedering i havn m.m. En viss usikkerhet knyttet til leveringstidspunktet må aksepteres, all den tid man ikke kan forvente direkte transport ved linjefart<sup>135</sup>. Dette vil gjerne gjenspeiles i en lavere fraktkostnad, sammenlignet med langtidsleie av skip ved certepartifart. Juridisk teori gir uttrykk for at transportøren må tilkjennes valgfrihet til å legge opp reisen slik det

---

<sup>133</sup> UfR-1953-1064-H (NDS-1953-299)

<sup>134</sup> Forsinket i havn, s.251

<sup>135</sup> Forsinket i havn, 255.

etter hans mening er mest økonomisk og praktisk fornuftig<sup>136</sup>. Et slikt standpunkt kan tas til inntekt for at transportøren har et særlig slingringsmonn ved den praktiske gjennomføringen.

Rettspraksis kan synes å trekke i denne retning i ND-1959-64 (MS Lucinde). I den foreliggende sak ble en transport med fisk forsinket og ankom kai etter 10 dager, mot normalt 5 dager. Sender holdt igjen deler av reisefrakten med henvisning til at skipet holdt for lav fart, i tillegg til mangelfull orientering om skipets posisjon. Farten lå noe under det som var oppgitt i avtalen (7,5 mot 8 knop), men retten avviste kravet med at det «antas at 10% spillerum er gjengs ved ca-betegnelsen i kystfart».

Fartsjusteringen ble ikke alene forsøkt forsvart med de aktuelle forholdene på sjøen, hvilket kan tilsi at transportøren tilkjennes et skjønnsom ikke nødvendigvis trenger nærmere begrunnes eller rettfærdiggjøres. Dette synes å ha en nær tilknytning til vilkåret om «tilbørlig hurtighet», og tas til inntekt for at et visst handlingsrom må tillates. Vilkaaret kan ikke tolkes så strengt at man begrenser seg til kun ett trasevalg hvor tidsbedømmelsen foretas under optimale forhold (full hastighet, godt vær m.m) Et slikt standpunkt vil i realiteten gjøre den daglige driften lite praktiserbar, og uforholdsmessig risikofyllt for transportøren.

### **5.2.5 SJØDYKTIGHET OG VARSLINGSPLIKT**

I forlengelsen av transportørens generelle plikter, er det et krav om at skipet som benyttes er «sjødyktig», jf. § 262. Bestemmelsen er bygget på HVR og bedømmelsen knytter seg til tidspunktet før reisen påbegynnes.

Partsanførslene i rettspraksis kan peke i retning av at det eksisterer et objektivt ansvar ved certeparti, tilsvarende løsningen i engelsk rett. I ND-2002-80 (Borealnes) avkreftes dette, all den tid det ikke var inntatt en slik ansvars klausul i certepartiet. I kraft av dette måtte man falle tilbake på sjølovens bestemmelser. I den sammenheng viser det til at sjødyktighetsansvaret bygger på et presumpsjonsansvar hvor transportøren må godtgjøre at det ikke er gjort feil eller forsømmelser. Dette må anses å samsvare med løsningen for stykk gods i linjefart. På dette punkt synes voldgiftsretten i «Borealnes»-saken å ta avstand fra løsningen som følger av engelsk praksis.

Dette synspunktet finner støtte i juridisk teori som viser til at Haag-reglene reduserte sjødyktighetsansvaret til et skyldansvar ved reisens begynnelse. Dette skiller seg fra tradisjonen om

---

<sup>136</sup> Deviation vid godsbehandling til sjöss, s.47

et objektivt garantiansvar etter common law<sup>137</sup>. Underveis har imidlertid transportøren en plikt til å utvise aktsomhet, med særlige ansvarsfritak (se punkt 4.2.6). Det er antatt at pliktene knyttet til sjødyktighet i prinsippet vil være de samme enten det gjelder ansvar for fysisk skade, forsinkelse eller annen manglende oppfyllelse<sup>138</sup>.

Med utgangspunkt i dette må det antas at sjøudyktighet kan medvirke til forsinkelse, eksempelvis ved at skipet må gå for halv maskin, eller fordi det oppstår utfordringer knyttet til håndteringen av last. Sjødyktighetskravet i norsk rett inngår imidlertid som et vurderingsmoment, og har ikke samme selvstendige verdi i form av et garantiansvar som kan synes å være tilfellet i engelsk rett.

Transportøren har også en lovfestet varslingsplikt dersom uforutsette hendelser skulle inntreffe, som kan føre til at det oppstår tap eller at transportetappen blir forsinket, jf. § 262. Motvekten til dette er senders opplysningsplikt, eksempelvis ved transport av farlig gods. Dersom godsets tilstand ikke er nærmere presisert, kan transportøren ofte losse eller ødelegge godset dersom forholdene tilsier at dette er nødvendig, uten å komme i ansvar, jf. § 291(1). Samtidig viser rettspraksis i ND-1980-154 at manglende varslingsplikt fra en av partene, kan påvirke utmålingsspørsmålet. I den foreliggende sak ble erstatningen nedsatt til 2/3, som et resultat av at rederiet ikke hadde informert transportøren om problemer knyttet til lossing, som medførte forsinkelsesopphold på 13 dager før skipet kunne legge til kai.

## 5.2.6 ANSVARFRITAKSGRUNNER

I norsk rett gjøres det unntak for tilfeller der tapet som oppstår i relasjon til forsinkelsen, skyldes brann eller nautisk feil, jf. § 276. Av hensyn til ensartete regler for innenriksfart, gis bestemmelsen kun anvendelse ved internasjonal sjøtransport, jf. § 276,3<sup>139</sup>.

Nautisk feil som fører til at skipet bruker lengre tid til ankomsthavn, eller i ytterste konsekvens grunnstøter, er dermed utenfor transportøransvaret i norsk rett. Dette gjelder selv om feilen klart kan tilbakeføres til hjelpere som transportøren vil være ansvarlig for, etter vanlige betraktninger knyttet til identifikasjon/hjelpere<sup>140</sup>. Regelen fremstår som et kompromiss til det faktum at hovedregelen for lasteskadeansvar bygger på en culpa-regel med omvendt bevisbyrde, jf. § 275,1. Presumpsjonsansvaret følger av HVR og er gjeldende i både norsk og engelsk rett. Engelsk praksis

---

<sup>137</sup> Fraktavtaler, s. 50

<sup>138</sup> Fraktavtaler, s 52 – Saxonstar [1958] 1 Lloyd's Rep 73 HL

<sup>139</sup> NOU 1972:11 s.36

<sup>140</sup> Rettsdata, Bergliot Webster (2012), Kommentar til § 276, Note 503



har imidlertid en noe uklar tolkningslinje, og har ved flere anledninger latt ansvarsfritaksgrunnene stå tilbake for en tilnærmet objektiv sjødyktighetsplikt<sup>141</sup>.

Selv om transportøren kan unnskyldes og gå fri ansvar ved brann eller nautisk feil, kan han bli ansvarlig for følgeskader. I relasjon til dette, må det presiseres at unntak for ansvar skriver seg så langt transportøren beviser at han ikke kan lastes for skaden/tapet som har oppstått. Ved samvirkende skadeårsaker, kan han således tenkes ansvarsfri for deler av tapet/skaden, men med plikt til å erstatte en resterende del, jf. § 275,3. Dette må også anses å være tilfelle dersom skade/tap skyldes forsinkelse.

### **5.3 LØSNINGEN I ROTTERDAM-REGLENE**

I motsetning til tidligere regelsett, synes Rotterdam-reglene å være mer uegnet til å stå på egne ben. En rekke hensyn er fullstendig overlatt til nasjonal rett å avgjøre. I fortsettelsen legges det særlig vekt på en norsk kontekst, supplert med utkast til gjennomføring av reglene i sjøloven (NOU:2012:10).

Etter RR er transportøren ansvarlig for forsinket levering, dersom saksøker godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen (..), fant sted i løpet av transportørens ansvarsperiode, jf. Artikkel 17. Bevisbyrden veksler noe mellom partene, men utgangspunktet er et presumpsjonsansvar, jf. Artikkel 18.

#### **5.3.1 FORSINKELSESBEGREPET**

Etter Rotterdam-reglene foreligger det forsinkelse dersom godset ikke er levert «at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed»<sup>142</sup>. I tilfeller hvor leveringstidspunkt ikke er uttrykkelig avtalt, er vurderingen overlatt til nasjonal rett<sup>143</sup>. Dette innebærer at man i norsk rett vil kunne falle tilbake på gjeldende regulering, som oppstiller et krav om hva som «etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør», jf. §278. Til tross for sprikende praksis i engelsk rett, må det kunne legges til grunn at man nok vil føye seg tilsvarende til en konvensjonsnær tolkning av kravet om rimelig tid, dersom man velger å ratifisere Rotterdam-reglene.

#### **5.3.2 TRANSPORTØRENS ALMINNELIGE PLIKTER**

---

<sup>141</sup> Punkt 3.5.3

<sup>142</sup> RR, Article 21

<sup>143</sup> NOU:2012:10, punkt 15.28

Innenfor ansvarsperioden oppstiller RR en generell aktsomhetsplikt knyttet til transportørens håndtering av godset<sup>144</sup>. Dette samsvarer med løsningene i engelsk og norsk rett. I tilknytning til sjødyktighetsplikten oppstiller konvensjonen et krav om at transportøren skal «make and keep the ship seaworthy». Formuleringen («keep») må tolkes i retning en kontinuerlig plikt. Dette samsvarer med plikten om å sørge for nødvendig bemanning og utstyr «throughout the voyage». Løsningen skiller seg fra engelsk og norsk rett, hvor sjødyktighetsplikten vurderes i forkant av sjøetappen. Endringen ved RR kan synes å være en naturlig konsekvens av at transportøren etter konvensjonen holdes ansvarlig for «any performing party», samt «master or crew of the ship»<sup>145</sup>. Samtidig fjernes ansvarsfritaket for nautisk feil, som gjør at kravet til aktsom opptreden fremstår strengere etter RR.

Nautisk feil vil ikke være ansvarsbefriende dersom skipet ikke er sjødyktig<sup>146</sup>. Ved å utvide sjødyktighetsplikten til en kontinuerlig plikt, synes man å fjerne usikkerhetsmomentene som var knyttet til tilfeller av nautisk feil. Utkastet som gjennomfører RR i norsk rett, begrunner endringen med at teknisk sikkerhet til sjøs er bedret, slik at de fleste havarier skyldes menneskelig svikt. Samtidig må det å føre skipet anses som en av transportørens kjerneytelser, og følgelig kan det kreves en viss standard<sup>147</sup>.

Konvensjonen fokuserer særlig på kommersielle hensyn, ved å oppstille en plikt om at partene samarbeider i tillegg til en særlig underretning og opplysningsplikt<sup>148</sup>. En slik tilrettelegging med gjensidig lojalitetsplikt søker å bøte på usikkerhet knyttet til reiserute som kan medføre forsinkelse<sup>149</sup>. Mottaker har også en særlig plikt til å medvirke til at det ikke oppstår forsinkelse ved utlevering<sup>150</sup>.

### 5.3.3 KONTRAKTSBRUDD OG DEVIASJON

Rotterdam-reglene uttaler at deviasjon utgjør et brudd på transportørens plikter, men begrepet knyttes ikke nærmere til tilfeller av kontraktsbrudd. Det gis at “deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation (..)” utover det som angis i artikkel 61, jf. Artikkel 24. Begrensningene som følger av artikkel 61 (2), knytter seg utelukkende til tilfeller der person (transportøren og hans folk) som påberoper seg ansvarsbegrensning, har hatt til hensikt å forårsake tap, eller har handlet uaktsomt med visshet om at slik tap kunne oppstå.

---

<sup>144</sup> RR art.12,13,14 – NOU:2012:10-s.63

<sup>145</sup> RR, art.18

<sup>146</sup> On maritime and transport law, s.135

<sup>147</sup> NOU-2012:10,s.68

<sup>148</sup> Utkastet til RR - §§ 264,270,291,288

<sup>149</sup> NOU-2012:10-s.79

<sup>150</sup> RR art.43

Løsningen i konvensjonen synes å skille seg fra praksis i engelsk rett, som i noen tilfeller har tilsidesatt ansvarsgrensene i HVR til fordel for en garanti om absolutt sjødyktighet. I norsk rett synes det å være en alminnelig adgang til å deviere, innenfor hva som anses «rimelig». Ved RR synes det konstatert at deviasjon er bredt akseptert ved moderne transport på sjø. Dette kan i første rekke knytte seg til linjetransportens karakter, og behovet for fleksibilitet for transportøren i det han skal gjennomføre flere havneanløp. Dette er også nært knyttet til innføringen av lojalitetsplikter (se punkt 5.3.2), egnet til å la partene og kommersielle hensyn råde ved gjennomføringen av selve transporten.

Konvensjonen viser imidlertid at forsinkelse som utgjør vesentlig kontraktsbrudd, kan medføre heving, selv om uttrykkelig leveringstid ikke er avtalt, jf. utkastets § 285c. I tilfeller hvor forsinkelsen er forsettlig (ulovlig deviasjon) vil det foreligge skyld, og følgelig ansvar<sup>151</sup>.

## **5.4 MERKNADER KNYTTET TIL SÆRREGULERINGER I NORSK RETT**

Med utgangspunkt i overnevnte drøftelse, tillater konvensjonen «rimelig» deviasjon. I forlengelsen av dette innfører det norske utkastet særskilte regler om miljøhensyn i § 274, 3. Utkastet viser til at deviasjon av miljøhensyn må anses «rimelig». Det gis uttrykk for at transportøren ikke får forsinkelsesansvar i disse (forsinkelses)tilfellene, da det avgjørende for transportørens ansvar er hvorvidt deviasjonen anses rimelig, snarere enn en aktsomhetsvurdering.

### **5.4.1 ADGANG TIL Å REDUSERE FART/HASTIGHET PÅ SKIP AV MILJØHENSYN**

Rotterdam-reglene har ikke et uttalt formål eller bestemmelser som har til hensikt å regulere miljø/klimautfordringer som oppstår ved transporten. Det norske utkastet inneholder imidlertid en særregulering som tillater skipet å gå med redusert hastighet av hensyn til miljøet<sup>152</sup>. Utkast til § 278 er formulert slik at transportøren har «adgang til å legge vekt på miljøhensyn når farten fastsettes», dersom ikke «annet er avtalt». Forslaget omtaler også frihet for transportøren til å velge transporttype som er mest klimavennlig, men dette får ikke betydning for skisserte typetilfelle som kun behandler transport på sjø. Norge og Danmark er alene om å formulere et utkast til ratifikasjon blant de norske landene, og Norge er alene om å vektlegge miljøhensyn.<sup>153</sup>

Dersom man vil anvende det mest forurensende alternativet, krever det særskilt avtale. I

---

<sup>151</sup> NOU-2012:10-s.72

<sup>152</sup> NOU-2012-10-s.13

<sup>153</sup> On maritime and transport law, s.113

forlengelsen av punkt 5.4, synes dette å utvide transportørens slingringsmonn i tilknytning til hvorvidt forsinkelsesansvar kan konstateres. Hvorvidt adgang til å redusere farten tillates under enhver omstendighet, synes noe uklart. Dette byr på særlige utfordringer i tilfeller hvor det foreligger avtale som implisitt uttrykker at transporten skal foregå med tilbørlig hurtighet<sup>154</sup>. Bevismessig kan det også oppstå tvil, da transportøren ikke går fri et eventuelt forsinkelsesansvar dersom nedsatt fart ikke kan knyttes til miljøhensyn, men skyldes andre feil. Dette gjelder også dersom transportøren utviser skyld, og med forsett forsinker transporten.

Utkastet vitner i alle tilfeller om en internasjonal utvikling som i større grad synes å lempe terskelen for ansvar i tilfeller av deviasjon og forsinkelse, i den grad det tjener kommersielle interesser og skåner miljøet.

---

<sup>154</sup> NOU:2012:10-s.71

## 6 RETTSLIGE KONSEKVENSER OG UTMÅLING

Vurderingen knyttet til rettslige konsekvensene fokuserer særlig på grensen mellom skade/tap som kan knyttes til godset, og øvrig økonomiske tap. Dette skillet er tydeligst i norsk rett og etter RR. Vurderingen av engelsk rett vil dermed bli noe oversiktspreget.

### 6.1 ENGELSK RETT

Det følger av Haag-Visby reglene at transportørens ansvar ved «loss or damage to or in connection with the goods», er begrenset til 666,67 SDR pr enhet eller 2 SDR pr. kilo. Den høyeste grensen anvendes og gjelder uavhengig av om kravet mot transportøren grunnes på kontrakt eller erstatningsrettslige prinsipper<sup>155</sup>. Konvensjonsteksten synes ikke å legge noen begrensninger på tap/skade som skyldes forsinkelse, ei heller er det holdepunkter som tilsier at følgetap/økonomisk tap («in connection with the goods») ikke omfattes. Eventuelle krav må imidlertid sees i lys av praksis og prinsippet om årsakssammenheng/forseeability hva gjelder erstatning utenfor kontrakt.

#### 6.1.1 FORSINKELSE SOM MEDFØRER TAP KNYTTET TIL FYSISK SKADE PÅ GODS

I forkant av inkorporeringen av HR/HVR i engelsk rett, må det antas at det strenge ansvaret etter common law, medførte at transportøren svarte for all skade/tap, herunder skade/tap som oppstod som følge av en forsinkelse. Eksempelvis ville tilfeller der matvarer råtnet og ble uspiselige, karakteriseres som skade/tap som manifesterte seg ved forsinket ankomst.

I tiden før HVR forelå det fragmentarisk praksis som støttet synet om at tilfeller av forsinkelse ble omfattet av Haag-reglene<sup>156</sup>, da dette ble ansett å kvalifisere som ordinært tap/skade etter konvensjonen. Haag-konvensjonen er i det vesentlige bygget på common law og den engelske rettstradisjonen, som samsvarte på dette punktet<sup>157</sup>.

Det er på det rene at hverken HR eller HVR eksplisitt regulerer forsinkelse. I begge konvensjonene gis det instruks om hvordan transportøren skal varsles hva gjelder «loss or damage», jf. artikkel 3, 6. I tilknytning til kravet som rettes mot transportøren, viser HR til «liability in respect of loss or damage

---

<sup>155</sup> HVR art.IV,bis –«tort»

<sup>156</sup> Anglo Saxon Petroleum Co Ltd v. Adamastos Shipping Co (1958) 1 L.I.L Rep 73 H.L

<sup>157</sup> Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport, s.15

(..). Ved HVR, er formuleringen endret til «all liability whatsoever in respect of the goods»<sup>158</sup>. Dette må tas til inntekt for at tap/skade som skyldes forsinkelse, omfattes.

### 6.1.2 FORSINKELSE SOM MEDFØRER ØVRIG ØKONOMISK TAP

I tilfeller der godset rent fysisk fremstår uskadd er det usikkert hvorvidt økonomiske følgetap dekkes. Dette kan typisk være sesongvarer som ankommer for sent, og dermed må selges til redusert pris.

I *Anglo Saxon Petroleum v. Adamastos Shipping*<sup>159</sup> bekreftes det langt på vei at tap av markedsverdi må anses omfattet. I den aktuelle saken ble det rettet krav om erstatning for tap langt utover markedspris, med begrunnelse om at maskinskadene som oppstod påførte store tap da certepartiet ikke kunne gjennomføres som avtalt. Retten uttaler at,

*«there is nothing in section 4 (1) or section 4 (2) which expressly limits loss or damage to physical loss or damage to the goods, and that section 2 does not constrain me to put a narrower meaning to the words».*

Ordlysendringen fra HR til HVR kan ikke anses å innebære noen realitetsendring for nevnte praksis, da «all liability whatsoever» må anses mer vidtrekkende enn avgrensningen til «loss or damage». Dette taler for at konvensjonen også dekker tap utover tap/skade som er direkte knyttet til fysisk gods og dets verdi isolert.

Det må antas at partene etter engelsk rett står fritt til å avtale at mer avledede og indirekte tap skal omfattes av transportøransvaret, i kraft av at overnevnte regler kun utgjør et minimumsansvar. Det fremstår imidlertid noe usikkert hvorvidt partene har anledning til å avtale at slike økonomiske tap ikke skal omfattes av transportøransvaret. Problemstillingen er ikke særlig praktisk, men HVR og COGSA synes ikke å legge føringer eller begrensninger.

Selv om konvensjon og lov ikke regulerer tilfellet eksplisitt, kan en slik løsning ikke synes å tilsidesette alminnelige erstatningsrettslige regler. Dette synspunktet støttes i teorien og praksis som uttaler at rene økonomiske tap (consequential loss) må anses dekket<sup>160</sup>. Praksis gir imidlertid ikke et klart svar på om HVR dekker rene økonomiske tap ved forsinkelse, eller om man i ethvert tilfelle er hensatt til alminnelige erstatningsrettslige prinsipper<sup>161</sup>.

---

<sup>158</sup> HVR, artikkel 3, 6

<sup>159</sup> (1958) 1 L.L. Rep 73 H.L

<sup>160</sup> Bills of Lading: Law and contracts, s.342

<sup>161</sup> *Subro Valour* (1995) 1 Lloyd's Rep.509

I tilfeller hvor det ikke er gjort noen reservasjoner vil rettspraksis kunne kaste lys over hvilke tap/skader som må anses dekket etter alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper. Praksis må sees i lys av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper om skade/tap må være påregnelig<sup>162</sup> og ikke for avledet<sup>163</sup>.

I «The Daressa»-saken<sup>164</sup> ble et skip skadet etter en kollisjon som førte til 23 dager med reparasjoner. Retten tilkjente skadelidte kommersiell profitt (\$30.000), i tillegg til det subsidie som Federal Maritime Board ville delt ut om driften gikk som normalt (\$36.000). Vurderingen gis å ta utgangspunkt i kapteinen og mannskapet om bord på skadevoldende skip. I den aktuelle sak måtte de klart nok ha vurdert muligheten for at driften var underlagt subsidiering som falt bort i kraft av kollisjonen. Dette taler for kommersielle tap utover ren markedsverdi og tap knyttet til godset isolert, må anses omfattet i tilfeller av forsinkelse.

Det kan imidlertid stilles spørsmål ved hvorvidt avledede tap dekkes fullt ut i enhver sammenheng. I saker hvor det anføres dekning for uforholdsmessig store kostnader, eksempelvis særlig gunstig pris ved videresalg, synes rettspraksis å trekke en grense.

I «The Naxos»-saken<sup>165</sup> ble det krevd «trading loss» ettersom skipet grunnet reparasjoner, ble 5 dager forsinket inn i et svært økonomisk gunstig certepartioppdrag. Motparten anførte at profitttraten og kostnadene som ble krevd var så høye, at vurderingen måtte baseres på en kalkulering av gjennomsnittlige kostnader for flere/tilsvarende reiser. Retten gav sin tilslutning til at en slik vurdering måtte anses rimelig. Selv om man fra et rent erstatningsrettslig synspunkt kan anføre at skadelidte skal ha hele sitt tap dekket, må det forutsette en konkret vurdering av partenes interesser og hvorvidt tapet er for upåregnelig og avledet til å kunne dekkes fullt ut.

### 6.1.3 SÆRLIG OM ØKONOMISKE ANSVARSGRENSER I TILFELLER AV DEVIASJON

England er tilsluttet HVR protokolltillegget (SDR)<sup>166</sup>, og det må antas at utmålingen er begrenset til 2 SDR pr kilo, eller 666,67 pr.enhet, avhengig av hvilken som er høyest<sup>167</sup>. I tilfeller av deviasjon, er imidlertid praksis noe ustemt.

---

<sup>162</sup> “foreseeable”

<sup>163</sup> «too remote»

<sup>164</sup> The Daressa (1971) 1 Lloyd’s Rep.60

<sup>165</sup> The Naxos (1972) 2 Lloyd’s Rep 149

<sup>166</sup> 1979 – Protokolltillegg SDR – Special Drawing Right (HVR)

<sup>167</sup> HVR, artikkel IV, 5

Amerikansk teori uttaler at det i tilfeller av forsinkelse der deviasjon er en medvirkende årsak, ikke kan konstateres avvik fra ansvarsgrensene som følger av HVR og COGSA<sup>168</sup>. Urimelig deviasjon kan i enkelte tilfeller være så vidt vesentlig at det må konstateres kontraktsbrudd<sup>169</sup>. Det fremgår av den tidligere drøftelsen at tendensen i engelsk rett synes å bevege seg mot et strengere ansvar i disse tilfellene, hvor ansvarsbegrensningen som følger av HVR ikke får anvendelse. Denne regelen synes å stå på egne ben, også i tilfeller der ikke kan fastslås at transportøren har utvist skyld og følgelig mister retten til å begrense sitt ansvar<sup>170</sup>. Dette kan tilsi at transportøren i enkelte tilfeller av forsinkelse svarer for hele tapet, uten mulighet til å begrense sitt ansvar. Denne praksisen harmonerer ikke med løsningen i HVR.

I forlengelsen kan det spørres hvorvidt deviasjonslæren omfatter pliktbrudd utenfor kontrakt. I juridisk teori er dette vurdert under betegnelsen «the wrongdoer principle», som legger til grunn at situasjonen har oppstått fordi transportøren har vanskjøttet/mislighold sin aktsomhetsplikt<sup>171</sup>. Et praktisk tilfelle kan være tredjemann som venter på betaling for laste/lossetjenester i tilknytning til transporten, hvor tap er et resultat av forsinkelse i forholdet mellom sender og transportør. Hvorvidt ansvarsbegrensningen kommer til anvendelse i slike tilfeller synes noe usikkert, i kraft av den strenge, tradisjonelle deviasjonslæren i engelsk rett<sup>172</sup>.

Tredjemann kan kreve sitt tap dekket med utgangspunkt i alminnelige obligasjonsrettslige regler. Det må imidlertid antas at ansvarsbegrensningene i konvensjonen kommer til anvendelse utenfor kontrakt, all den tid formuleringen «in connection with the goods» ikke synes å utelukke krav på dette grunnlag<sup>173</sup>. Den komparative gjennomgangen viser imidlertid at engelsk praksis ikke er helt konsekvent på dette punkt.

## 6.2 NORSK RETT

Ansvarsgrensene for transportørens ansvar i norsk rett er 667 SDR (kolli) eller 2 SDR (kilo), hvor den løsning som gir høyest ansvar skal anvendes. Reglene gjelder også for krav som ikke er grunnet på fraktavtalen, jf. §§282, 280.

---

<sup>168</sup> The deviating ship, s.1557

<sup>169</sup> A guide to the Hague and HagueVisby rules s.34

<sup>170</sup> HVR, artikkel IV,5e

<sup>171</sup> The deviating ship, s.1583

<sup>172</sup> The limitation of cargo claims(..)punkt.3.2

<sup>173</sup> HVR, art.IVbis



## 6.2.1 FORSINKELSE SOM MEDFØRER TAP KNYTTET TIL FYSISK SKADE PÅ GODS

I tilknytning til typetilfellet som oppgaven drøfter, vil skade/tap ofte være konstaterbart i det godset ankommer lossehavn. Det klassiske eksemplet vil være matvarer eller frukt, som har blitt forringet til det uspiselige. I slike tilfeller vil man kunne foreta undersøkelser for å kartlegge skadeårsak og omfang. I den grad godset er påført fysisk skade/tap, vil utmålingen bero på en konkret vurdering av godsets reelle verdi eller børs/markedsverdi etter § 279. Transportøren svarer for hele summen så langt denne ikke overstiger grensene i § 280 jf. §§ 278,275.

Det kan tenkes tilfeller der lasten skades/fortapes underveis, før transporten har ankommet lossehavn. Dette kan by på bevismessige utfordringer. Dersom lasten helt eller delvis skylles over bord, kan det fremstå usikkert når forsinkelse er konstaterbar og hvorvidt tilfellet går fra å være forsinkelse over i et delvis/fullstendig tap.

Yttergrensen for forsinkelsesvurderingen er 60 dager fra «den dag det etter annet ledd skulle vært utlevert», jf. § 278,3. Etter denne tidsfristen er passert, vil forsinkelsen etter norsk rett, anses som delvis/fullstendig tap etter § 275<sup>174</sup>. Skillet får ingen stor praktisk betydning i de tilfeller der godset ikke kan gjøres rede for, ettersom sjøloven ved revisjonen likestiller skade og tap med forsinkelse hva gjelder ansvarsgrenser, jf. § 280.

Vurderingen knyttet til § 275 (skade og tap) er basert på løsningen i HVR. Hvorvidt bestemmelsen omfatter rene økonomiske tap utover godsets egenverdi, fremstår noe usikkert. Formuleringen «transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt(..)» synes imidlertid ikke å utelukke dette, jf. § 275. Rettstilstanden synes klargjort ved inkorporasjonen av Hamburg-reglene, og tilblivelsen av en ren forsinkelsesdefinisjon i § 278.

## 6.2.2 FORSINKELSE SOM MEDFØRER ØVRIG ØKONOMISK TAP

I enkelte tilfeller er godset isolert intakt, men ankommer ikke til avtalt tid, subsidiært utenfor den tid som må anses «rimelig». Det klassiske eksempelet vil være sesongvarer (juleartikler) som kommer frem i januar, og av den grunn må selges unna billig grunnet manglende etterspørsel. I slike tilfeller er transportøren ansvarlig for «tap som følge av forsinket utlevering», jf. §§ 278, §275. Løsningen i norsk rett bekrefter således praksisen i forkant av Hamburg-reglene, ved å presisere at forsinkelse som medfører skade/tap, regnes under ordinære skade/tap regler i den grad det kan knyttes til godsets egenverdi, jf. § 275. Dette kan typisk være et betraktelig fall i markedspris som medfører tap

---

<sup>174</sup> Sammenfaller med løsningen i øvrige transportlover, herunder CMR -Søretten og dens aktører, s. 155

ved videresalg.

Hva som gjelder ved øvrige økonomiske tap uten direkte tilknytning til godset og dets verdi, fremstår imidlertid noe usikkert. Rettspraksis gir imidlertid uttrykk for at påregnelig tap dekkes. Dette kommer til uttrykk i NY-DOLSØY-saken<sup>175</sup> hvor drivstoff ble forurenset under transport ut til skipet, og tanking førte til motorhavari. Retten uttalte at kostnader knyttet til reparasjon måtte dekkes, samt tap av fiskefangst. Fangsten var gjenstand for diskusjon, men ble fastslått å ligge innenfor påregnelige tap. Dette synspunktet må også få gjennomslag i tilfelle av forsinkelse. Dette innebærer at kommersielle tap utover godsets egenverdi må anses omfattet.

I forlengelsen av dette kan det spørres hvorvidt part utenfor kontrakt, kan kreve økonomisk tap dekket med utgangspunkt i alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper.

Rettspraksis (ND-2000-44) behandler et tilfelle av forsinket utlevering. Dette skyldtes problemer knyttet til utstedelse av dobbelt konnossement, slik at mottaker måtte vente i underkant av en måned på godset. Selgeren engasjerte advokat for å få losset og utlevert godset til mottaker, og rettet krav om erstatning mot transportøren for forsinket utlevering. Transportøren hevdet imidlertid at selger ikke var part i endelig konnossement, og dermed var avskåret fra å rette krav om erstatning. Retten uttaler klart nok at ansvar måtte foreligge, basert på generelle, obligasjonsrettslige prinsipper. Det må dermed legges til grunn at krav hos tredjemann som befinner seg utenfor avtale, ikke kan nektes fremmet.

### **6.2.3 SÆRLIG OM KONVERTERINGEN FRA FORSINKELSE TIL TOTALT TAP**

Tidsrommet frem til passerte 60 dager kan få vidtrekkende konsekvenser for partene. I den grad godset skal selges eller leies videre umiddelbart, kan forsinkelse naturlig nok påføre sender/mottaker og eventuelle tredjeparter, betydelige kostnader utover godsets egenverdi. Utgangspunktet er imidlertid at tap er gjenstand for ansvarsbegrensningen i § 280.

Det kan spørres hvorvidt en absolutt tap klausul er tjenlig, all den tid godset kan dukke opp igjen etter 61 dager. Selv om transportøren da kan redegjøre for godsets lokalisasjon og påvise at det kun er tale om en forsinkelse, er det konstatert tapt i lovens forstand. En slik situasjon kan være uheldig, da det er i begge parters interesse at godset leveres. Mottaker er neppe interessert i erstatning for

---

<sup>175</sup> ND-1987-160

fullstendig tap, all den tid godset kan konstateres å være i kontraktsmessig stand. Samtidig vil transportøren måtte svare for erstatningsbeløpet i sin helhet, i tillegg til å måtte finne en løsning for å bli kvitt godset han sitter på. Framtidsutsiktene for regelen drøftes i dypere detalj, i tilknytning til Rotterdam-reglene.

#### **6.2.4 FORHOLDET MELLOM SJØLOVEN OG HAMBURG-REGLENE**

Fullstendig inkorporering/ratifikasjon av Hamburg-reglene i norsk rett synes å resultere i bestemmelser som er egnet til å svekke vareeiers stilling. Dette gjelder særlig i tilfeller av forsinkelse hvor ansvaret er begrenset til 2,5 ganger betalt frakt<sup>176</sup>. Forarbeidene til sjøloven (1994) uttaler at denne endringen vil kunne redusere bortfrakters forsinkelsesansvar betraktelig, sammenlignet med løsningen etter HVR, som norsk og engelsk rett er basert på (2 SDR/ 667 SDR)<sup>177</sup>.

Ved Hamburg ønsker man å fjerne hele katalogen knyttet til ansvarsfritak, herunder ansvarsfritak for nautisk feil. Det kan spørres hvorvidt man i norsk rett hviler på katalogen etter HVR fordi presumpsjonsansvaret i sin nåværende form ikke synes klar for en slik endring Hamburg-reglene vil medføre<sup>178</sup>. Dersom ansvarsunntakene fjernes/modifiseres, kan det få konsekvenser i form av et strengere forsinkelsesansvar.

Ansvarsfritaket for nautisk feil er imidlertid egnet til å skape uvisshet og bevisvansker ved vurderingen av transportøransvaret. Dette drøftes i tilknytning til alternativ løsning i RR.

### **6.3 LØSNINGEN I ROTTERDAM-REGLENE**

Ansvarsgrensene i RR er oppjustert til 3SDR pr kg eller 875 SDR pr enhet, avhengig av hvilken som gir høyest dekning, jf. Artikkel 59 (1), Sjøloven §282<sup>179</sup>). Bestemmelsen begrenser seg ikke til skade eller tap alene, men omfatter transportørens pliktbrudd generelt («breaches of its obligations»). Ansvarsgrensene gjelder også for undertransportør, med mindre annet er eksplisitt avtalt.

#### **6.3.1 FORSINKELSE SOM MEDFØRER TAP KNYTTET TIL FYSISK SKADE PÅ GODS**

---

<sup>176</sup> Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules., xxxiii (preface)

<sup>177</sup> Ot prp. Nr. 55 (1993/1994) s. 9

<sup>178</sup> On maritime and transport law, s. 134

<sup>179</sup> NOU:2012:10

Rotterdam-reglene samler transportørens ansvar i Artikkel 17, som dekker tap, skade og forsinket levering. Det er antatt at praksis i forkant av RR medførte at skade og tap ved forsinkelse, sammenfalt med ordinære ansvarsregler for skade og tap. Konvensjonen endrer ikke på dette, og utregning av erstatning knyttet til godsets reelle verdi følger samme fremgangsmåte som tidligere, jf. Artikkel 22.

### **6.3.2 FORSINKELSE SOM MEDFØRER ØVRIG ØKONOMISK TAP**

Ved økonomisk tap som skyldes forsinkelse, er ansvaret begrenset til 2,5 ganger fraktsummen, med mindre det kan konstateres skyld på transportørens side, jf. Artikkel 61, 60. Alt økonomisk tap som skyldes forsinkelse («economic loss due to delay») omfattes. Dette kan eksempelvis være fall i markedspris, men også mer avledede tap som ekstra utgifter til fortolling. Regelen er imidlertid underlagt den absolutte ansvarsgrensen, slik at summen ikke kan gå utover det som ville vært tilfelle om det forelå et fullstendig tap av godset, jf. artikkel 59.

Konvensjonen gir uttrykk for at tap knyttet til «delay in delivery» dekkes, uten nærmere presisering av eventuelle avgrensninger. Det må dermed kunne antas at alle økonomiske krav som springer ut av fraktavtalen, omfattes. RR gir imidlertid ikke detaljerte regler om hvordan bevis for økonomiske følgetap skal bevises eller regnes ut. Ei heller gir den svar hva gjelder tap utenfor avtale, med unntak av reglene knyttet til bruk av undertransportør m.m, jf. Artikkel 4 tilsv. § 272. Det er imidlertid ikke bestemmelser i RR som avgrenser eller hindrer at alminnelige ansvarsregler på nasjonalt nivå får anvendelse. Løsningene som er drøftet under engelsk og norsk rett, i lys av generelle obligasjonsrettslige prinsipper, må dermed kunne videreføres.

### **6.3.3 PRESISERING AV ANSVARSGRENSER VED DEVIASJON**

Ved tilfeller av deviasjon må det presiseres at deviasjon i seg selv ikke medfører at transportørens ansvarsgrenser faller bort, med mindre det kan konstateres ulovlig deviasjon (forsettlig forsinkelse), jf. Artikkel 24. Denne presiseringen kan særlig få betydning ved inkorporering av RR i engelsk rett, hvor drøftelsen viser at praksis er noe ustemt hva gjelder ansvarsbegrensningen som følger av HVR i engelsk rett.

## 7 SAMMENFATNING OG REFLEKSJONER

Den komparative fremstillingen vitner om et ansvarsregime i utvikling, hva gjelder tilfeller av forsinkelse og deviasjon. I tradisjonell engelsk rett, var transportørens ansvar svært strengt. Ved de internasjonale konvensjonenes inntog, har risikofordelingen mellom partene blitt jevnere fordelt. Dette kommer særlig til uttrykk ved transportørens mulighet til å kreve seg fritatt fra, eller begrense sitt ansvar i gitte situasjoner.

Tilfeller av skade eller tap på gods ble tidlig implementert i de internasjonale konvensjonene. For situasjoner der skaden/tapet skyldes forsinkelse eller medfører øvrig økonomisk tap, har rettstilstanden vært uklar. I engelsk rett anvendes HVR uten en klar juridisk definisjon av forsinkelsesbegrepet, ei heller ansvarets rekkevidde og rettslige konsekvenser. Deviasjon er nært knyttet til tidsbruk, og dermed egnet til å kaste lys over transportørens ansvar ved forsinkelse. Selv om rammeverket kan anvendes, kan fremgangsmåten fremstå noe problematisk.

Juridisk teori har gitt uttrykk for at manglende klargjøring og regulering av deviasjon er uheldig, med særlig henvisning til de nordiske sjølovene. Det utelukkes ikke at tilfeller av forsinkelse kan reguleres etter reglene for tilfeller av deviasjon. Det kan imidlertid spørres hvorvidt skillet mellom deviasjon og forsinkelse, utgjør et rettslig problem av en prekær karakter som krever umiddelbar avklaring. Moderne linjefart har dratt nytte av en teknisk utvikling som gjør at dagens fartøy fremstår som sikre og pålitelige. De fleste havarier som oppstår i dag, skyldes menneskelig svikt<sup>180</sup>. I forlengelsen er det i alle parter interesse at transporten gjennomføres hurtig. Dette gjelder særlig for transportøren som kan ta på seg flere oppdrag og sørge for effektiv lasteutnyttelse på skipet, som gir en effektiv og forsvarlig drift. I så måte er man tilstrekkelig avhjulpet med gjeldende rettstilstand der deviasjonslæren tillater heving av kontrakt, og sanksjoner i tilfelle av avvik fra rute.

HVR og Hamburg-reglene er imidlertid ikke til hindrer for nasjonale variasjoner, hvor man kan risikere at nasjonale domstoler tilsidesetter det alminnelige transportøransvaret og ansvars grensene etter konvensjonen, til fordel for en streng deviasjonsregel<sup>181</sup>. Juridisk teori etterlyser harmonisering på dette punkt, da man ved Hamburg-reglene enkelt kunne spesifisert at forsinkelse og deviasjonsregler helt eller delvis skulle sammenfalle. Følgelig ville man eliminert en uklar grenseflate som gir rom for tolkningstvil på nasjonalt nivå. Den komparative drøftelsen i oppgaven gjenspeiler dette. Engelsk rett

---

<sup>180</sup> Deviation vid godsbefordring til sjöss, s.49

<sup>181</sup> Hannu Honka, s.107

synes å praktisere et bredt og betydelig strengere deviasjonsansvar enn de nordiske landene. Dette til tross for at den lovtekniske reguleringen hva gjelder tilfeller av «rimelig deviasjon», synes å være basert på samme lest i engelsk og norsk rett ved inkorporeringen av HVR.

Hamburg-konvensjonen gjorde et forsøk på å regulere tilfeller av forsinkelse. Deler av denne løsningen ble inkorporert i de nordiske sjølovene. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved hvorvidt inkorporeringen gav detaljerte svar hva gjelder ansvarets rekkevidde og rettslige konsekvenser. En konsekvens av dette synes å være en provisorisk konverteringsregel hvor forsinkelsen går over til å utgjøre et fullt tap etter 60 dager. I forlengelsen kan det presiseres at juridisk teori viser til at regelen oppstod fordi man ønsket å unngå rettslig behandling<sup>182</sup>. Det kan imidlertid synes som den reise flere spørsmål enn den avklarer.

Mangel på praksis vitner om at forsinkelsesspørsmål ved linjetransport, sjelden kommer på spissen. Den kommersielle utviklingen har kommet langt, og det hersker ikke lengre like stor usikkerhet knyttet til risiko ved gjennomføringen av transporten. Moderne utstyr gjør det mulig å overvåke og redegjøre for lastens lokalisasjon til enhver tid. Enkelte preseptoriske regler kan i denne sammenheng synes å virke mot sin hensikt, da det hindrer en sømløs gjennomføring av transporten. Dette synes å være tilfelle med 60-dagers regelen der godset regnes som tapt, selv om transportøren på dag 61 kan bevise at det i realiteten er kraftig forsinket. Regelen er ikke foreslått videreført i utkast til gjennomføring av Rotterdam-reglene i sjøloven.

Ved NOU-2012-10 har sjølovkomiteen foreslått å ratifisere Rotterdam-konvensjonen. Reglene er i stor grad basert på den tidligere rettstilstanden, uten hensikt om å forrykke risikofordelingen mellom partene. Konvensjonen synes imidlertid å legge til rette for at kommersielle hensyn kan styre, slik at man kan legge opp driften slik den for partene fremstår som mest hensiktsmessig og økonomisk forsvarlig.

Et mer fleksibelt rammeverk har lenge vært etterlyst i juridisk teori<sup>183</sup>. Utviklingen synes klart å gå i retning et mykere og mer kommersielt tilpasset ansvarsregime i tilfeller av deviasjon og forsinkelse. Utviklingen fremkommer av den komparative drøftelsen fra engelsk rett ved HVR, til norsk rett ved Hamburg-reglene. Transportøren tilkjennes et ikke ubetydelig handlingsrom ved gjennomføringen, hvor mindre forsinkelser er tillatt så lenge det ikke rører ved formålet med transporten. Dette må sees i lys av at man ved linjefart, ikke kan forvente direkte transport. Dette ligger i linjekonseptets

---

<sup>182</sup> The law of transport operators, s.55

<sup>183</sup> Hannu Honka s. 96

natur, og gjenspeiles i en lavere fraktpris enn ved certepartifart og leie av hele skip.

Ved å fjerne ansvarsfritaket for nautisk feil, synes transportøransvaret å bli mer strømlinjeformet.

Hensikten bak synes å være et mer transparent regelsystem som er enklere å praktisere. Det må

imidlertid poengteres at Rotterdam-konvensjonen er omfattende i både utforming og innhold.

Hvorvidt den overgår Hamburg i oppslutning og fremstår som et harmonisert og levedyktig tilskudd til gjeldende rett, gjenstår å se.

Det norske utkastet (NOU:2012:10) innfører en særregulering i sjøloven som likestiller miljøhensyn med kommersielle interesser i rimelighetsvurderingen. Dette medfører at transportøren kan la skipet gå med redusert hastighet, uten å komme i ansvar. Hvorvidt denne reguleringen i realiteten medfører et enda større slingringsmonn for transportøren, gjenstår å se dersom Rotterdam-konvensjonen oppnår tilstrekkelig oppslutning slik at den trer i kraft.

# LITTERATURLISTE

## INTERNASJONALE KONVENSJONER

Harter Act (1893)

“Act of February 13, 1893 Chap.105,27 Stat.445-46 46 US.Code”

Haag konvensjonen (1924)

(«International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading»)

Haag-Visby konvensjonen (1968)

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

Hamburg konvensjonen (1978)

“United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”

Rotterdam konvensjonen (2008)

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

## NASJONAL LOVGIVNING

Lov om sjøfarten - LOV-1994-06-24-39 (Sjøloven)

The English - Carriage of Goods by Sea Act (1924, 1979, 1992)

## FORARBEIDER/UTREDNINGER

NOU 2012:10 – Gjennomføringen av Rotterdam-reglene i sjøloven

NOU:1993:36 – Godsbefordring til sjøs

OT.PRP NR.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (Sjøloven)

INST.O NR.50 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (Sjøloven)

## BRANSJEPRAKSIS

NSAB 2000 (Nordiske Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser), Denmark 1998.

NYPE – New York Produce Exchange – Standardklausuler

COLINEBILL 1952 -



## RETTSPRAKSIS

### ENGELSK

Bank Line Ltd v. Arthur Capel & Co (1919) AC 435; 35 T.L.R. 150, House of Lords  
Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co. [1954] Lloyd's rep. 321  
Roverstone Meat Co. Pty Ltd. V Lancashire Shipping Co. – [1961] 1 Lloyd's Rep 57 ( The Muncaster Castle)  
Grain Growers Export Co. v Canada Steamship Lines Ltd. (1918) 43 O.L.R 330  
Eurasian Dream (2002)– 1-Lloyd's Rep 719 QB  
Torepo (2002) 2 Lloyd's Rep 535 QB  
Anglo Saxon Petroleum Co Ltd v. Adamastos Shipping Co (1958) 1 L.I.L Rep 73 H.L  
Philco Corp v. Flying Tiger Line Inc – 18 Mich App 206,171 N.w 2d.16 (1969)  
The Naxos (1972) 2 Lloyd's Rep 149  
The Daressa (1971) 1 Lloyd's Rep.60  
Subro Valour (1995) 1 Lloyd's Rep.509  
Hill Harmony (2000) 1 Lloyd's Rep. 147 (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd v. Whistler International LTD)  
Reardon Smith Line v. Black Sea & Baltic Insurance (1939) 64 Ll. L.Rep.229.HL  
Evans v. Cunard SS Co (1902) 18 T.L.R 374

### NORSK/NORDISK

ND-1914-470  
ND-1965-28  
ND-1953-86  
NDS-1953-299  
ND-1959-64  
ND-1980-154  
ND-1987-160  
ND-2001-86  
ND-2000-44  
ND-2002-80

### BØKER

«New Carriage of Goods by Sea – The Nordic approach including comparison..»

Hannu Honka - Institute of Maritime and Commercial Law, Åbo – 1997.

«Sjørett» - 7 utgave, 2010.

Thor Falkanger og Hans Jacob Bull - Sjørettsfondet – UiO, Oslo – 2010.

«Innføring i Sjørett, 6 utgave 2004.»

Thor Falkanger og Hans Jacob Bull - Sjørettsfondet – UiO, Oslo – 2004.

«Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules»

Sze Ping-fat (Barrister of The High Court of Australia), Kluwer Law, 2002, (218 sider)

“Maritime Law, 6<sup>th</sup> edition” (Lloyd's practical shipping guides)”

Christopher Hill, LLP, London/Hong Kong - 2003, UK.

“Scandinavian Maritime Law, The Norwegian Perspective, 3<sup>rd</sup> edition”

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset – Oslo 2011.

“Transporträtt – En oversikt, 2 utgave”

Lars Gorton, Nordstedts juridik – Stockholm 2003 (145 sider)

“Haag-reglene (Konossementskonvensjonen)” – 3 utgave.

Fredrik Sejersted, 1938 (3 utgave – 1976, v/ Ivar Kleiven og Jens Vogth-Eriksen)

«On maritime & transport law» - third edition.

Hugo Tiberg & Johan Schelin, Stockholm 2012 – Axel Ax:son Johnson Institute (185 sider)

“The System of Liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) rules”

N.J Margetson, – Uitgeverij Paris 2008.

“Tidsfaktoren vid transportavtal”

Kurt Grönfors – Gothenburg, 1974 : Sjörattsföreningen i Göteborg (GMLA)

“The Rotterdam rules 2008”

Alexander von Ziegler, Johan Schelin and Stefano Zunarelli – Kluwer Law International, 2010.

“Carriage by Sea – 13<sup>th</sup> edition” (Volume 1 and 2)

Thomas Gilbert Carver, 13<sup>th</sup> edition: Raoul Colinvaux – British Shipping Laws, London 1982.

“A guide to the Hague and Hauge-Visby rules”

An LLP Special Report - 1985, Lloyds of London Press LTD.

“Fraktavtaler og deres tolkning – 4 utgave”

Per Gram, Oslo – Januar 1977 (262 sider)

“Sjøloven av 1994 - kap. 13, 14 og 15” (kompendium)

Thor Falkanger, Sjørettsfondet – Oslo, 7 august 1994

«Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport – en analyse av nordisk og engelsk rett»

Henrik Gam, København 1991 (Jurist og økonomiforbundet - 258 sider)

«Deviation vid godsbefordring til sjöss»

Johan Brinck, Juristförlaget – Stockholm 1994 (Axel Ax:son Johnsons institut for sjö rätt) (75 sider)

«Bills of Lading: Law and Contracts» - LLP

Nicholas Gaskell, Regina Asariotis og Yvonne Baatz - London 2000 - (853 sider)

«Rett i havn – Risikofordelingen mellom transportøren og vareeieren ved transport gjennom havn»

Trine-Lise Wilhelmsen, Oslo 2006 – (379 sider)

«NSAB – Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (med kommentarer)»

Per Ekelund – København 1991 – (260 sider)

«Forsinkelse i havn – risikofordeling ved reisebefraktning»

Trond Solvang – Oslo 2009, (815 sider)

«Last og ansvar (funksjons- og risikofordeling ved transport av gods under tidscerteparti)»

Hans Peter Michelet – Oslo 1993, (173 sider)

«The Hamburg Rules – from Hague to Hamburg via Visby – 2 utgave»

Christof Lüddecke og Andrew Johnson, Lloyds London 1995 – (134 sider)

«Sjøretten og dens aktører i praksis»

Henrik Kleis – København 1999, (526 sider)

«Fra transportrettens og kjøpsrettens grenseland»

Erling Selvig – Oslo 1970 (96 sider)

«The law of transport operators in international trade»

Jan Ramberg – Stockholm 2005 – (293 sider)

## TIDSSKRIFTER

«Fraktavtalet under etthundra år»

Kurt Grönfors, Göteborg 1986 - (164 sider)

«Det 25. nordiske sjørettsseminar»

MARIUS – Scandinavian Institute of Maritime Law, Åbo 27-29 august 2012 - (272 sider)

## ARTIKLER

“Carrier liability for damage or loss to cargo in international transport”

Stephen Zamora – The American journal of comparative law, 1975 – s. 391.

<http://www.jstor.org/discover/10.2307/839373?uid=3738744&uid=2&uid=4&sid=21103075759521>

(Sist lest - 21.09.2013)

“The legislative future of Carriage of Goods by Sea: Could it not be the UNICITRAL draft?”

Hannu Honka – 30 september 2002, CMI Finland og Stockholm 15 nov (seminarer)

<http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-4.pdf>

(Sist lest – 16.11.2013)

“A comparative analysis of the Hague-Visby rules, the Hamburg rules, and the Rotterdam rules”

Francesco Berlingieri, Marrakesh 5-6 nov 2009

[http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)

(Sist lest 01.12.2013)

“Recent developments in the Carriage of Cargo”

Tabrisky, Joseph P – Tulane Maritime Law Journal, Vol. 22 (summer 1998) s. 535-544

<https://litigationessentials.lexisnexis.com/webcd/app?action=DocumentDisplay&crawlid=1&doctype=cite&docid=22+Tul.+Mar.+L.+J.+535&srctype=smi&srcid=3B15&key=74d0c740f577cd2d33cab6eab728fafc>

(Sist lest 16.11.2013)

«The weaknesses of the Hague rules(..)»

Zulkifli Hasan and Nazli Ismail, Malaysia University - 2008/06

<http://zulkiflihasan.files.wordpress.com/2008/06/microsoft-word-hague-visby-rules.pdf>

(Sist lest 03.11.2013)

“Hill Harmony case still defines a master’s authority”

John A C Cartner, October/Nov 2011, s. 17

<http://www.idsupra.com/legalnews/hill-harmony-case-still-defines-a-master-61150/>

(Sist lest 29.11.2013)

“Time limitation of cargo claims against the sea carrier”

Thor Falkanger, 2003 (Simply 2003 no 309 s-17-60 – Marius-2003-309-17)

Tilgjengelig via. Betalingsabonnement Lovdata/Rettsdata

(Sist lest 02.12.2013)

«The deviating ship»

Steven F. Friedell – Hastings Law Journal Vol 32, Issue 6 – 1981

[http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/hastlj32&div=68&collection=journals&set\\_as\\_cursor=0&men\\_tab=srchresults#1601](http://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/hastlj32&div=68&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=srchresults#1601)

(Sist lest gjennom UBB - HeinOnline database – 10.11.2013)