4. betænkning afgivet af Sølovsudvalget

Aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)

Indhold

I. Indledning 7
II. Udkast til lovbestemmelser 9
III. Bemærkninger til lovbestemmelser 37
A. Almindelige bemærkninger 37
B. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser 43
Til § 251. Definitioner 43
Til § 252. Anvendelsesområde 53
Til § 253. Særlige undtagelser 57
Til § 254. Anvendelse for visse parter 58
Til § 255. Fravigelighed generelt 59
Til § 256. Specielle regler om volumenkontrakter 61
Til § 257. Levende dyr og andet særligt gods 65
Til § 258. Internationale konventioner der regulerer transport af gods med øvrige transportformer 67
Til § 259. Global ansvarsbegrænsning samt passagerer og bagage 69
Til § 260. Fælleshavari 71
Til § 261. Skade forårsaget af atomulykke 72
Til § 262. Transport og levering af godset 73
Til § 263. Transportørens pligt til at varetage godset på en passende og omhyggelig måde 73
Til § 264. Transportørens samarbejde med afsenderen om tilvejebringelse af oplysninger 74
Til § 265. Undersøgelse af pakningen 75
Til § 266. Særlige forpligtelser i forbindelse med sørejsen 75
Til § 267. Dækslast 76
Til § 268. Potentielt farligt gods 78
Til § 269. Bortskaffelsen af gods under transporten 78
Til § 270. Transportørens underretningspligt når godset er beskadiget, forsinket eller gået tabt 79
Til § 271. Dispositioner vedrørende godset 80
Til § 272. Anvendelse af indsigelser og ansvarsbegrænsning 81
Til § 273. Ansvarsperiode for transportøren 83
Til § 274. Ansvarsgrundlag 85
Til § 275. Transportørens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver 90
Til § 276. Maritim udførende parts ansvar 91
Til § 277. Solidarisk ansvar 94

Til § 278. Forsinkelse....95
Til § 279. Deviation....96
Til § 280. Erstatningsberegning....97
Til § 281. Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse....97
Til § 282. Ansvarsbegrænsning....99
Til § 283. Ansvarsbegrænsning for forsinkelse....101
Til § 284. Tab af retten til ansvarsbegrænsning....103
Til § 285. Ansvar ved multimodale transporter....104
Til § 286. Transportafbrydelse....107
Til § 287. Levering af gods til transport....109
Til § 288. Afsenderens samarbejde med transportøren om tilvejebringelse af oplysninger....109
Til § 289. Afsenderens pligt til at give information....110
Til § 290. Almindelig ansvarsregel....110
Til § 291. Afsenderens afgivelse af oplysninger til brug for transportoplysningerne....111
Til § 292. Farligt gods....113
Til § 293. Den kontraktsbestemte afsenders pligter og ansvar....114
Til § 294. Afsenderens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver....116
Til § 295. Afsenderens tilbagetræden og kontraktbrud....116
Til § 296. Fragt og afstandsfragt....117
Til § 297. Elektroniske transportdokumenter....117
Til § 298. Procedurer for negotiable elektroniske transportdokumenter....118
Til § 299. Udskiftning af transportdokument til et elektronisk transportdokument....118
Til § 300. Afsenderens ret til transportdokument....118
Til § 301. Transportoplysninger....119
Til § 302. Transportørens identitet....122
Til § 303. Underskrift og elektronisk signatur....122
Til § 304. Manglende eller ukorrekte transportoplysninger....123
Til § 305. Anmærkning om godset i transportoplysningerne....123
Til § 306. Transportoplysningernes bevisvirkning....126
Til § 307. Ansvar for vildledende oplysninger....128
Til § 308. Pligt til at tage imod godset....132
Til § 309. Pligt til at bekræfte modtagelse af godset....133
Til § 310. Udlevering når der ikke er udstedt negotiabelt transportdokument....133
Til § 311. Udlevering når der er udstedt enkeltdokument....135
Til § 312. Udlevering når der er udstedt et negotiabelt transportdokument og udleveringsklausul....137

Til § 313. Modtagerens legitimation – flere indehavere af transportdokumentet 140
Til § 314. Udlevering når transportdokumentet er bortkommet 140
Til § 315. Uafhentet gods 141
Til § 316. Tilbageholdsret 143
Til § 317. Afsenderens ansvar for fragten m.v. 143
Til § 318. Udøvelse af råderet og råderettens omfang 145
Til § 319. Rådighedshaverens identitet og overdragelse af råderetten 147
Til § 320. Transportørens udførelse af instrukser 148
Til § 320a. Udlevering efter instruks 149
Til § 320b. Ændringer i transportaftalen 150
Til § 320c. Pligt til at give transportøren yderligere oplysninger, instrukser eller dokumenter 150
Til § 320d. Fravigelse ved aftale 151
Til § 320e. Overdragelse ved negotiabelt transportdokument 153
Til § 320f. Ihændehaverens ansvar 154
Til § 320g. Modtagerens pligt til at betale fragt 155
Til § 320h. Forskudsbetalt fragt 155
Til § 320i. Domstole 156
Til § 320j. Voldgift 161
Til § 504. Frist for anlæggelse af søgsmål 163
IV. Andre ændringer af søloven 169
A. Udkast til lovbestemmelser til andre ændringer af søloven 169
B. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser til andre ændringer af søloven 173
Til den gældende sølovs § 138, 2. pkt. 173
Til den gældende sølovs § 161, stk. 4, 3. pkt. 173
Til den gældende sølovs § 322, stk. 2, 2. pkt. 173
Til den gældende sølovs § 325 174
Til den gældende sølovs § 335, stk. 3, 1. pkt. 174
Til den gældende sølovs § 336, stk. 3 174
Til den gældende sølovs § 337, stk. 2 174
Til den gældende sølovs § 338 174
Til den gældende sølovs § 339, 2. pkt. 175
Til den gældende sølovs § 345 175
Til den gældende sølovs § 339, 2. pkt. 175
Til den gældende sølovs § 347 175
Til den gældende sølovs § 351 175

Til den gældende sølovs kapitel 14 overskrift til §§ 362-371 175
Til den gældende sølovs § 362, stk. 1 175
Til den gældende sølovs § 362 175
Til den gældende sølovs § 364 176
Til den gældende sølovs § 367, stk. 1 176
Til den gældende sølovs § 370, stk. 3, 2. pkt. 176
Til den gældende sølovs § 382 176
Til den gældende sølovs § 383 176
Til den gældende sølovs § 391, stk. 2, 2. pkt. 176
Til den gældende sølovs § 401, stk. 3, 3. pkt. 176
Til overskriften til den gældende sølovs kapitel 19 176
Til den gældende sølovs § 501 176
V. Bilag 178
A. Paragrafnøgle 179
B. Parallelopstilling af Rotterdam-reglerne og dansk oversættelse 183
C. Parallelopstilling af forslag til nye bestemmelser i søloven og Rotterdam-reglerne hhv. gældende bestemmelser i søloven 225
D. Parallelopstilling af forslag til nye bestemmelser i søloven og det norske forslag til nye bestemmelser i sjøloven 267
E. Kort redegørelse for forhandlingerne om FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs, 2008 (Rotterdam-reglerne) 311

I. Indledning

Handelsministeriet (nu Erhvervs- og Vækstministeriet) nedsatte den 21. december 1977 et udvalg, som fik til opgave at foretage en revision af visse bestemmelser i søloven. Arbejdet skulle gennemføres i samarbejde med de øvrige nordiske lande for at opretholde den nordiske retsenhed, der har eksisteret siden 1892 på sølovens område.

Handelsministeriet angav følgende retningslinjer for udvalgets arbejde: "Udvalgets opgave vil i første række bestå i at undersøge og til Handelsministeriet gøre indstilling om, hvilke ændringer det er nødvendigt at gennemføre i søloven for at indarbejde de 2 søretskonventioner om hhv. passagerer og deres bagage fra 1974 samt vedrørende begrænsning af rederes ansvar fra 1976 med henblik på en evt. senere dansk ratifikation af de nævnte konventioner. Udvalget vil i øvrigt være beføjet til også at behandle andre spørgsmål om ændring af de gældende lovregler, som måtte fremkomme under udvalgets arbejde. Udvalget er bemyndiget til at træde i forbindelse med de udvalg, der er eller måtte blive nedsat i de øvrige nordiske lande med tilsvarende opgaver."

Sølovsudvalget afsluttede i april 1981 behandlingen af de i kommissoriet særligt fremhævede spørgsmål om befordring af passagerer og deres bagage samt om begrænsning af rederes ansvar og afgav betænkning nr. 924/1981. Udvalget har efterfølgende afgivet betænkning nr. 1215/1990 om befordring af gods til søs og har afgivet betænkning nr. 1451/2004 om ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie samt om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer.

Udvalget har herudover bistået erhvervs- og vækstministeren i udformningen af større og mindre ændringer til søloven.

Udvalget afgiver nu sin 4. betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne).

Udvalget har under udarbejdelsen haft følgende sammensætning:
Formand for Sølovsudvalget vicepræsident Mette Christensen, Sø- og Handelsretten, udpeget af økonomi- og erhvervsministeren (nu erhvervs- og vækstministeren).
Advokat Peter Ringsted, udpeget af Advokatrådet.
Advokat Per Zerman, udpeget af Assuranceforeningen SKULD.
Advokat Alex Laudrup, udpeget af Bilfærgernes Rederiforening.
Chefjurist Kim Haggren, udpeget af Dansk Industri.
Advokat Henrik Thal Jantzen, udpeget af Dansk Industri.
Konsulent Line Molt Wengel, udpeget af Forsikring og Pension.
Fuldmægtig Christian Wiese Svanberg, udpeget af Justitsministeriet.
Professor Vibe Garf Ulfbeck, Københavns Universitet, sagkyndig tilforordnet.
Afdelingschef Uffe Lind Rasmussen, udpeget af Søfartsraadet.
Director of Legal Affairs Jacob Ulrik, udpeget af Søfartsraadet.
Vicedirektør Birgit Sølling Olsen, Søfartsstyrelsen, udpeget af økonomi- og erhvervsministeren (nu erhvervs- og vækstministeren).

Specialkonsulent Sine Rosenborg, Søfartsstyrelsen, sekretariat for Sølovsudvalget.

Under udvalgets arbejde med denne betænkning er følgende medlemmer indtrådt til afløsning af udgående medlemmer:
Advokat Peter Appel afløste advokat Alex Laudrup i december 2009 som repræsentant for Bilfærgernes Rederiforening.
Konsulent Susanne Gren Harstad afløste konsulent Line Molt Wengel i juni 2010 som repræsentant for Forsikring og Pension.
Fuldmægtig Rasmus Linding afløste fuldmægtig Caroline Østergaard Nielsen i maj 2011, der afløste fuldmægtig Jacob Nygaard Waage, der var suppleant for fuldmægtig Nina Juhl Møgelhøj, i juni 2010, der afløste fuldmægtig Christian Wiese Svanberg i december 2009, som repræsentant for Justitsministeriet.
Legal Counsel Kaare Christoffersen afløste Director of Legal Affairs Jacob Ulrik i juli 2010 som repræsentant for Søfartsraadet.
Chefjurist Kim Haggren afløste konsulent Kunal Singla i august 2010, der afløste chefjurist Kim Haggren i december 2009, som repræsentant for DI.
Kontorchef Anne Skov Strüver deltog som suppleant for vicedirektør Birgit Sølling Olsen som repræsentant for Erhvervs- og Vækstministeriet.

Udvalget har afholdt 24 møder i perioden 2009 til december 2011. Udvalget har holdt fire møder med den norske Sjölovskomité samt med repræsentanter fra svenske og finske ministerier i januar 2010 i København, i juni 2010 i Oslo, i marts 2011 i København og i november 2011 i Oslo. Herudover har der været tæt kontakt med og været afholdt møder mellem repræsentanter fra det danske Sølovsudvalg og den norske Sjölovskomité. Finland og Sverige er, i det omfang det har været relevant, orienteret om Sølovsudvalgets arbejde.

Udvalgets forslag til udkast til lovbestemmelser med bemærkninger er gengivet nedenfor i afsnittene II-IV.

København, den 18. april 2012

Mette Christensen (formand)

Peter Appel	Per Zerman	Vibe Garf Ulfbeck
Uffe Lind Rasmussen	Peter Ringsted	Henrik Thal Jantzen
Kaare Christoffersen	Rasmus Linding	Birgit Sølling Olsen
Susanne Gren Harstad	Kim Haggren	

/Sine Rosenborg

II. Udkast til lovbestemmelser

Afsnit 4. Aftaler
Kapitel 13. Om transport af gods helt eller delvist til søs
Definitioner
§ 251. I dette kapitel forstås ved
1. Transportaftale
En aftale, hvor en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte transport med andre transportmidler.

2. Volumenkontrakt
En transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et aftalt tidsrum. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt interval.

3. Linjefart
En transportydelse, som omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgange, og som udbydes offentligt.

4. Ikke-linjefart
Enhver transport, der ikke er linjefart.

5. Transportør
Den, som indgår transportaftale med afsenderen.

6. Udførende part
Den, som uden at være transportøren udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale med hensyn til modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang den udførende part handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Den, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en kontraktsbestemt afsender, af en rådighedshaver eller af en modtager i stedet for af en transportør, er ikke en udførende part.

7. Maritim udførende part
Den udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden, fra godset ankommer til skibets lastehavn, til det forlader skibets lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part, hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine tjenester udelukkende i et havneområde.

8. Afsender
Den, som indgår en transportaftale med transportøren.

9. Kontraktsbestemt afsender
Den, som accepterer at være angivet som "afsender" i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument uden at være den, der har indgået en transportaftale med transportøren.

10. Ihændehaver
a) Den, som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, og
i) hvis dokumentet er udstedt til ordre, ihændehaveren er angivet som afsender eller modtager eller er den, til hvem dokumentet er korrekt transporteret, eller
ii) hvis dokumentet er udstedt til ordre og overdrages in blanco eller er et ihændehaverdokument
eller
b) den, som i eget navn har fået udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med § 298, stk. 1.

11. Modtager
Den, som er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

12. Råderet
Retten til i medfør af transportaftalen at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med §§ 318-320d.

13. Rådighedshaver
Den, som i medfør af § 319 er berettiget til at udøve råderetten.

14. Transportdokument
Et dokument udstedt af transportøren i henhold til en transportaftale, der
a) beviser eller indeholder en transportaftale og
b) er bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

15. Negotiabelt transportdokument
Et transportdokument, som ved at angive at være "til ordre", "negotiabelt" eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt".

16. Ikke-negotiabelt transportdokument
Et transportdokument, som ikke er negotiabelt.

17. Elektronisk kommunikation
Oplysninger, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde, så oplysningerne er tilgængelige til senere brug.

18. Elektronisk transportdokument
Oplysninger, som en transportør i henhold til en transportaftale kommunikerer elektronisk i en eller flere beskeder, herunder oplysninger, som er vedhæftet til, eller som på anden måde logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument, samtidigt med eller efter transportøren har

udstedt det elektroniske transportdokument, så oplysningen indgår som en del af det elektroniske transportdokument, og som derved

a) beviser eller indeholder en transportaftale og

b) beviser, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

19. Negotiabelt elektronisk transportdokument

Et elektronisk transportdokument, som ved at angive at være "til ordre", "negotiabelt" eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt", og hvis anvendelse opfylder kravene i § 299, stk. 1.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument

Et elektronisk transportdokument, som ikke er negotiabelt.

21. Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument

Udstedelsen af et dokument efter procedurer, der tilsikrer, at dokumentet undergives eksklusiv kontrol fra dokumentets oprettelse, til det ophører med at have retsvirkning eller gyldighed.

22. Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument

Overdragelsen af den eksklusive kontrol over dokumentet.

23. Transportoplysninger

Oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, der vedrører transportaftalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemærkninger, underskrifter og påtegninger.

24. Gods

De varer, handelsvarer og genstande af enhver type, som en transportør har påtaget sig at transportere i henhold til transportaftalen, herunder alt udstyr, emballage og container, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.

25. Skib

Ethvert fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs.

26. Container

Enhver type container eller beholder, transportabel tank eller flad lasteindretning, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at samle gods, og det udstyr, der hører til sådanne lasteenheder.

27. Køretøj

Et transportmiddel til godstransport på vej eller med jernbane.

28. Fragt

Det vederlag, som skal betales transportøren for transport af gods i henhold til en transportaftale.

29. Hjemsted
Det sted, hvor et selskab, en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har det vedtægtsmæssige sæde, stiftelsesadresse eller registrerede hovedkontor, alt efter hvad der måtte være relevant, har hovedkontor eller hovedvirksomhed eller det sted, hvor en fysisk person har sædvanligt opholdssted.

30. Kompetent domstol
En domstol i en konventionsstat, som i henhold til værnetingsregler i den pågældende stat har retlig kompetence.

31. Konvention
De Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs.

32. Konventionsstat
En stat, som er bundet af konventionen.

33. Enkeltdokument
Et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at det skal overdrages mod udlevering af godset.

Anvendelsesområde
§ 252. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på:
1) Aftaler om søtransport af gods i indenrigsfart i Danmark.
2) Aftaler om transport af gods, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en konventionsstat:
   a) modtagelsesstedet,
   b) lastehavnen,
   c) udleveringsstedet eller
   d) lossehavnen.

§ 253. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib i linjefart.
Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på transportaftaler i ikke-linjefart, medmindre der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har indgået certeparti eller anden aftale om hel- eller delbefragtning af skib.

§ 254. Bestemmelserne i dette kapitel finder, uanset § 253, anvendelse i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, forudsat at denne ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som er undtaget dette kapitels anvendelsesområde. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse i retsforholdet mellem de oprindelige parter til en transportaftale, som er undtaget i medfør af § 253.

Fravigelighed

§ 255. Medmindre andet er bestemt i dette kapitel, er enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig i den udstrækning, den

1) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser efter dette kapitel,

2) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel,

3) udpeger transportøren eller en person nævnt i § 275 som begunstiget under den tegnede forsikring af godset,

4) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders forpligtelser efter dette kapitel eller

5) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke §§ 271, 286, 295-296, 317 og 320g.

Stk. 3. Er transportaftalen undergivet konventionslovgivning, skal transportoplysningerne, jf. § 301, indeholde oplysning herom og om at bestemmelser som afviger fra sådanne bestemmelser er ugyldige i den udstrækning de direkte eller indirekte i strid med stk. 1 udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens, den kontraktsbestemte afsenders, transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

§ 256. En volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, kan i forholdet mellem transportøren og afsenderen, uanset § 255, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang, end hvad der er bestemt i dette kapitel.

Stk. 2. En aftale om fravigelse i henhold til stk. 1 er kun bindende, hvis

1) volumenkontrakten særligt fremhæver, at den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel,

2) volumenkontrakten er forhandlet individuelt eller særligt fremhæver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder de pågældende afvigelser,

3) afsenderen har fået mulighed for og er underrettet om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der uden forbehold eller afvigelser opfylder bestemmelserne i dette kapitel, og

4) afvigelsen hverken er inkorporeret ved henvisning fra et andet dokument eller er medtaget i en standardkontrakt, som ikke er undergivet særskilt forhandling.

Stk. 3. En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokument, elektroniske transportdokument eller lignende dokument udgør ikke en volumenkontrakt i henhold til stk. 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser i henhold til §§ 266, nr. 1-2, 289 og 292 eller for erstatningsansvar for manglende opfyldelse heraf eller for ethvert ansvar for handlinger eller undladelser som nævnt i § 284.

Stk. 5. Bestemmelserne i volumenkontrakten, der afviger fra dette kapitel, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder stk. 2, og

1) denne anden person har modtaget oplysninger, hvori det særligt er fremhævet, at volumenkontrakten afviger fra dette kapitel, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser, og

2) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument.
Stk. 6. Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har bevisbyrden for, at betingelserne for afvigelsen er opfyldt.
Stk. 7. En aftale som nævnt i stk. 2 og oplysninger som nævnt i stk. 5 skal være skriftlige. Hvis aftalens afsender og modtager samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
§ 257. Uanset §§ 255-256 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis
1) godset består af levende dyr, dog således at en sådan udelukkelse eller begrænsning ikke er gyldig, hvis den berettigede godtgør, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller undladelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 med det forsæt at forårsage et sådant tab af eller en sådan skade på godset eller et sådant tab pga. forsinkelse eller er begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade eller et sådant tab pga. forsinkelse sandsynligvis ville indtræde, eller
2) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådanne, at en særlig aftale med rimelighed kan retfærdiggøres, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument for transport af godset.

Forholdet til internationale konventioner
§ 258. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af følgende internationale konventioner, som allerede er i kraft, med evt. fremtidige ændringer, som regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset, hvis den pågældende konvention regulerer
1) lufttransport af gods, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på en hvilken som helst del af transportaftalen,
2) transport af gods på vej, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på gods, der transporteres på lastvogn om bord på et skib,
3) transport af gods på bane, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der som supplement til banetransport transporteres til søs, eller
4) transport af gods ad indre vandveje, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der uden omladning transporteres såvel ad indre vandveje som til søs.

§ 259. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for redere.
Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

§ 260. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari.
Stk. 2. Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 257, 267, 273-278 og 280-284 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til fælleshavari og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

§ 261. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til nedenstående konventioner med evt. senere ændringer

1) Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),

2) Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved fællesprotokollen om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988 og protokollen til ændring af 1963 Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 12. september 1997 (Wienkonventionen) og

3) konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen),

samt evt. fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskade.

Stk. 2. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller potentielle skadelidte som efter Paris- eller Wienkonventionen eller tillægserstatningskonventionen.

Transportørens pligter

§ 262. Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og udlevere det til modtageren i overensstemmelse med transportaftalen og i henhold til bestemmelserne i dette kapitel.

§ 263. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset i henhold til §§ 273 og 285, på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset.

Stk. 2. Transportøren og afsenderen kan uanset stk. 1, og uden at anvendelsen af §§ 262, 264, 266-269, 273-285 og 287-294 i øvrigt berøres, aftale, at lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset skal udføres af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren. Transportoplysningerne skal indeholde en henvisning til en sådan aftale.

§ 264. Transportøren skal besvare afsenderens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i transportørens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis afsenderen ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 265. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller på køretøj, er transportøren ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette rådighedshaveren. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

§ 266. Transportøren skal forud for, ved begyndelsen af og under rejsen med tilbørlig omhu sørge for, at

1) skibet, der benyttes til transporten, er sødygtigt,

2) skibet er tilstrækkeligt bemandet, udrustet og forsynet før og under hele rejsens forløb, og
3) lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og at alle containere, som er leveret af transportøren, hvor godset transporteres i eller på, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

§ 267. Gods kan kun transporteres på dæk, hvis
1) en sådan transport kræves i henhold til lov,
2) godset transporteres i eller på container eller køretøj, som er egnet til transport på skibets dæk, og forudsat at skibets dæk er særligt egnet til at transportere sådanne containere eller køretøjer, eller
3) dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart.
Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel om transportøransvar finder anvendelse på tab af, skade på eller forsinket levering af godset, der transporteres på dæk i overensstemmelse med stk. 1. Transportøren er dog ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes de særlige risici, der er forbundet med transporten på dæk, når godset er transporteret i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller nr. 3.
Stk. 3. Transporteres gods på dæk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, hvis tabet, skaden eller forsinkelsen udelukkende skyldes transporten på dæk, og transportøren har ikke ret til at påberåbe sig de i § 274 nævnte indsigelser.
Stk. 4. Transportøren kan ikke påberåbe sig stk. 1, nr. 3, over for en tredjemand, som i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i transportoplysningerne er angivet, at godset kan transporteres på dæk.
Stk. 5. Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale mellem transportøren og afsenderen om transport under dæk, har transportøren ikke ret til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes transporten på dæk.

§ 268. Udgør godset i løbet af transportørens ansvarsperiode en reel fare for personer, ejendom eller miljø, eller ville godset med rimelighed kunne anses for at udgøre en sådan fare, kan transportøren eller en udførende part, uanset §§ 262-263, nægte at modtage eller laste godset og kan tage sådanne andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, som måtte være rimelige.

§ 269. Transportøren eller en udførende part kan, uanset §§ 262-263 og § 266, opofre gods til søs, når dette med rimelighed foretages til fælles frelse eller for at undgå fare for tab af menneskeliv eller for at redde værdier, der under den fælles søtransport er udsat for fare.

§ 270. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal rådighedshaveren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 271. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage afsenderens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.
Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på vegne af afsenderen træffe de nødvendige dispositioner vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende, hvis tredjemand var i god tro.
Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 270.

Stk. 4. Ejeren af godset hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning

§ 272. Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give transportøren ret til indsigelser eller ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, og som er reguleret i en transportaftale, eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse i henhold til dette kapitel mod

1) transportøren eller en maritim udførende part,
2) skibsføreren, besætningen eller evt. andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet, eller
3) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte.

Stk. 2. Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ret til indsigelser, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt mod afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller deres underleverandører, agenter eller ansatte.

Stk. 3. Stk. 1-2 gælder, uanset om sagen vedrører ansvar i eller uden for kontrakt.

§ 273. Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt, hvor denne eller en udførende part modtager godset til transport og til det tidspunkt, hvor godset er udleveret.

Stk. 2. Kræver loven eller reglerne på

1) modtagelsesstedet, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller anden tredjemand, eller
2) udleveringsstedet, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til myndigheden eller anden tredjemand.

Stk. 3. Ved fastsættelse af transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale tid og sted for godsets modtagelse og udlevering. En sådan bestemmelse i transportaftalen er ugyldig, hvis tidspunktet for godsets

1) modtagelse ligger efter, den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller
2) udlevering ligger før, den afsluttende losning i henhold til transportaftalen er fuldført.

§ 274. Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket levering, hvis den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted i transportørens ansvarsperiode som defineret i § 273.

Stk. 2. Transportøren er helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne godtgør, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes fejl eller forsømmelse begået af transportøren selv eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 3. Transportøren er ligeledes helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne i stedet for at bevise i henhold til stk. 2, at der ikke er begået fejl eller forsømmelse, godtgør, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen:

1) Ekstraordinære naturhændelser,
2) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande,
3) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder,

4) karantænerestriktioner, indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275,
5) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet,
6) brand om bord på skibet,
7) skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,
8) handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-294,
9) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 263, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren,
10) svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed,
11) utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren,
12) redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs,
13) rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs,
14) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet eller
15) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.

Stk. 4. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis den berettigede godtgør, at
1) en fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig, eller
2) en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i stk. 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, medmindre transportøren godtgør, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 5. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis
1) den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvist var eller sandsynligvis var forårsaget af (i) skibets usødygtighed, (ii) utilstrækkelig bemanding, udrustning eller forsyning af skibet, eller (iii) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller containere udleveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset, og
2) transportøren ikke godtgør, (i) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i stk. 5, nr. 1, nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller (ii) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.

Stk. 6. Når transportøren delvist fritages for ansvar i medfør af denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan tilskrives den for transportøren ansvarspådragende begivenhed eller omstændighed.

§ 275. Transportøren er ansvarlig efter dette kapitel, når tabet, skaden eller forsinkelsen skyldes handlinger eller undladelser foretaget af
1) enhver udførende part,
2) skibets fører eller besætning,
3) transportørens eller en udførende parts ansatte eller

4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang denne direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.

§ 276. En maritim udførende part er underlagt samme forpligtelser og ansvar og er berettiget til samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren efter dette kapitel, hvis
1) en maritim udførende part modtog godset til transport i en kontraherende stat, udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og
2) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted (i) i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn, og til godset forlod skibets lossehavn, (ii) mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller (iii) på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.
Stk. 2. En maritim udførende part er ikke bundet af, at transportøren har påtaget sig forpligtelser eller accepteret en højere ansvarsgrænse, som ikke følger af dette kapitel, medmindre den maritime udførende part udtrykkeligt har accepteret at være bundet af sådanne forpligtelser eller en sådan ansvarsgrænse. En maritim udførende parts accept skal foreligge skriftlig. Hvis acceptens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
Stk. 3. En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel, når dette skyldes handlinger eller undladelser hos personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.
Stk. 4. Intet i dette kapitel skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.

§ 277. Er både transportøren og en eller flere maritime udførende parter ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, hæfter de solidarisk inden for de i dette kapitel fastsatte ansvarsgrænser.
Stk. 2. Det samlede ansvar for de i stk. 1 nævnte personer kan, medmindre andet følger af § 284, ikke overstige den maksimale ansvarsgrænse inden for dette kapitel.

§ 278. Forsinket levering foreligger, når godset ikke inden for aftalt tid er udleveret på det sted, som følger af transportaftalen.

§ 279. En deviation under søtransport, som efter den lov, der finder anvendelse, udgør en manglende opfyldelse af transportørens forpligtelser, begrænser ikke i sig selv transportørens eller en maritim udførende parts ret til at gøre enhver indsigelse eller ansvarsbegrænsning efter dette kapitel gældende, medmindre andet følger af § 284.

§ 280. Erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på det sted og det tidspunkt, der fremgår af § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 282.
Stk. 2. Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet på udleveringsstedet.

Stk. 3. Transportøren er ikke forpligtet til at betale erstatning ud over den, der beregnes i medfør af stk. 1-2, medmindre transportøren og afsenderen med respekt af §§ 255-257 har aftalt at beregne erstatningen på anden vis.

§ 281. Når andet ikke godtgøres, anses transportøren for at have udleveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i transportoplysningerne, medmindre der til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, er givet meddelelse om tab af eller skade på godset med angivelse af tabets eller skadens almindelige karakter, og denne meddelelse er givet senest samtidig med udleveringstidspunktet. Hvis tabet eller skaden ikke var synlig, gælder det samme, hvis meddelelsen ikke er givet inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet regnet fra udleveringstidspunktet.
Stk. 2. Manglende afgivelse af den i stk. 1 nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part påvirker ikke retten til at kræve erstatning efter dette kapitel for tab af eller skade på godset, ligesom det heller ikke påvirker, hvem bevisbyrden efter § 274 påhviler.
Stk. 3. Skriftlig meddelelse i henhold til stk. 1 kræves ikke, hvis tabet eller skaden er påvist ved en fælles besigtigelse af godset mellem godsets modtager og den, som ansvaret gøres gældende over for, hvad enten det er transportøren eller en maritim udførende part.
Stk. 4. Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering.
Stk. 5. Meddelelse efter denne bestemmelse til den udførende part, der udleverede godset, anses også for at være givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren anses også for at være givet til en maritim udførende part.
Stk. 6. Ved faktisk eller formodning for tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og fastslå mængden af godset og skal give adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.
Stk. 7. De i stk. 1-4 nævnte meddelelser skal være skriftlige. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 282. Med forbehold for §§ 283-284, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel begrænset til 875 SDR for hvert kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb, medmindre godsets værdi er angivet af afsenderen og medtaget i transportoplysningerne, eller hvis et højere beløb end den nævnte ansvarsbegrænsning er aftalt mellem transportøren og afsenderen.
Stk. 2. Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at samle gods i eller på, eller i eller på et køretøj, skal ethvert kollo eller enhver anden lasteenhed, der i transportoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses som et kollo eller en lasteenhed. Hvis det ikke er specificeret på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed. Er selve transportenheden gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.
Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte aftale skal være skriftlig. Hvis aftalens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 283. Erstatning for tab af eller skade på godset som følge af forsinkelse skal med forbehold for § 284, stk. 2, beregnes i overensstemmelse med § 280. Ansvar for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse, er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for

det forsinkede gods. Det maksimale beløb, der skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 282, stk. 1, skal ikke overstige den ansvarsgrænse, som ville være gældende efter § 282, stk. 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.

§ 284. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 282 eller i henhold til transportaftalen, hvis den berettigede godtgør, at tabet er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel og er forårsaget af en personlig handling eller undladelse af den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde sådant tab eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.
Stk. 2. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 283, hvis den berettigede godtgør, at den forsinkede levering er opstået som følge af en personlig handling eller undladelse hos den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde tab som følge af forsinkelse eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Multimodale transporter
§ 285. Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket levering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog udelukkende før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har bestemmelserne i dette kapitel ikke forrang for bestemmelser i andre internationale instrumenter, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen,
1) i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det specifikke transportled, hvor tabet eller skaden på godset opstod, eller hvor en begivenhed eller omstændighed forårsagede forsinket levering,
2) fastsætter regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller forældelse, og
3) i henhold til et sådant instrument ikke kan fraviges eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen.

Afsenderens pligter og erstatningsansvar
§ 286. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.
Stk. 2. Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.
Stk. 3. Når transportaftalen hæves pga. krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.
Stk. 4. Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.

§ 287. Afsenderen skal, medmindre andet er aftalt i transportaftalen, levere godset klar til transporten. Afsenderen skal under alle omstændigheder levere godset i en sådan stand, at det tåler den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring og sikring og losning, og således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.
Stk. 2. Afsenderen skal på behørig og omhyggelig vis opfylde de forpligtelser, denne har påtaget sig ved aftale i henhold til § 263, stk. 2.

Stk. 3. Når afsenderen pakker en container eller laster et køretøj, skal denne på behørig og omhyggelig vis stuve, surre og sikre indholdet i eller på containeren eller køretøjet, således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.

§ 288. Afsenderen skal besvare transportørens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i afsenderens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis transportøren ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 289. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som rimeligvis er nødvendige for at

1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder oplyse hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage, og
2) transportøren kan opfylde gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rimelig tid underretter afsenderen om, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker.

Stk. 2. Denne bestemmelse påvirker ikke specifikke forpligtelser, der følger af gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne, til at give oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.

§ 290. Afsenderen er ansvarlig for tab eller skade, der rammer transportøren, hvis denne godtgør, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen har undladt at opfylde sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Afsenderen fritages helt eller delvist for ansvar, hvis tabet eller skaden ikke er forårsaget af fejl eller forsømmelse begået af afsenderen eller af en person nævnt i § 294. Dette gælder dog ikke, hvis årsagen til tabet eller skaden er afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til §§ 291, stk. 2, og 292.

Stk. 3. Når afsenderen fritages delvist for ansvar i henhold til denne bestemmelse, ifalder denne kun ansvar for den del af tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 294.

§ 291. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren korrekte oplysninger til brug for udarbejdelse af transportoplysninger og udstedelse af transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, samt navnet på

1) den, der skal fremstå som afsender i transportoplysningerne,
2) den, der skal modtage godset, hvis en sådan er angivet, og
3) den, til hvis ordre et transportdokument eller et elektronisk transportdokument skal udstedes, hvis en sådan er angivet.

Stk. 2. Afsenderen anses for at indestå for, at de i stk. 1 nævnte oplysninger er korrekte, når disse er modtaget af transportøren. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes, at sådanne oplysninger er urigtige.

§ 292. Afsenderen skal ved gods, der pga. dets beskaffenhed eller egenskab udgør eller med rimelighed kan antages at ville kunne udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet, underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rimelig tid, før godset leveres til transportøren eller til den udførende part. Har afsenderen leveret farligt gods uden at oplyse herom, og har hverken transportøren eller den udførende part kendskab til dets farlige beskaffenhed eller

egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende orientering.
Stk. 2. Afsenderen skal mærke farligt gods som nævnt i stk. 1 i overensstemmelse med gældende love, forskrifter eller myndighedskrav, der finder anvendelse på ethvert led af den planlagte transport af godset. Har afsenderen undladt at mærke sådant farligt gods, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende mærkning.

§ 293. En kontraktsbestemt afsender er underlagt forpligtelser og ansvar som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 320c og kan påberåbe sig rettigheder og indsigelser som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 504.
Stk. 2. Stk. 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.

§ 294. Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, når tabet eller skaden skyldes handlinger eller undladelser foretaget af personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til. Afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser begået af transportøren eller en udførende part, som handler på vegne af transportøren, og som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til.

§ 295. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.
Stk. 2. Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.
Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.
Stk. 4. Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.

§ 296. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.
Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 268.
Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Elektronisk transportdokument
§ 297. Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav
1) kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument i henhold til dette kapitel, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk transportdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke, og

2) har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.

§ 298. Anvendelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument skal ske i henhold til procedurer, der fastsætter
1) metoden for udstedelse og overdragelse af dette dokument til en efterfølgende ihændehaver,
2) en sikkerhed for, at dette dokument bevarer sin ægthed,
3) måden, hvorpå ihændehaveren kan godtgøre, at vedkommende er ihændehaveren, og
4) måden, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihændehaveren er sket, eller at et elektronisk transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til §§ 299, stk. 2, eller 312, stk. 1, nr. 1, litra b, og nr. 2.
Stk. 2. Der skal være henvist til de i stk. 1 nævnte procedurer i transportoplysningerne, og disse procedurer skal være lettilgængelige.

§ 299. Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal
1) ihændehaveren udlevere det negotiable transportdokument eller, hvis der er udstedt mere end ét, samtlige negotiable transportdokumenter til transportøren,
2) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihændehaveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument, og
3) det negotiable transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.
Stk. 2. Hvis der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt transportdokument, skal
1) transportøren i stedet for det elektroniske transportdokument udstede et negotiabelt transportdokument til ihændehaveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument, og
2) det negotiable elektroniske transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Transportdokument og elektronisk transportdokument
§ 300. Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller hvis det følger sædvane eller brancheprakis, at et sådant ikke benyttes, har afsenderen eller, hvis denne samtykker, den kontraktsbestemte afsender, når godset udleveres til transport hos transportøren eller den udførende part, ret til efter afsenderens valg at få udstedt
1) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument eller
2) et egnet negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, eller hvis det følger af sædvane eller brancheprakis, at et sådant ikke benyttes.

§ 301. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal indeholde følgende oplysninger fra afsenderen:
1) En beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport,
2) nødvendig mærkning til identificering af godset,
3) antal kolli eller enheder eller godsets mængde og

4) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom.

De i nr. 2-4 nævnte oplysninger skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af de skriftlige oplysninger samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 2. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal også indeholde

1) en erklæring om godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport,
2) transportørens navn og adresse,
3) datoen, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, da godset blev lastet om bord på skibet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt, og
4) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antallet af originaleksemplarer af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar.

Stk. 3. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal yderligere indeholde

1) modtagerens navn og adresse, hvis afsenderen har oplyst herom,
2) skibets navn, hvis det er angivet i transportaftalen,
3) modtagelsesstedet og udleveringsstedet, hvis transportøren har kendskab hertil, og
4) lastehavn og lossehavn, hvis denne er angivet i transportaftalen.

Stk. 4. I denne bestemmelse henviser udtrykket "godsets synlige tilstand" i stk. 2, nr. 1, til godsets tilstand baseret på

1) en rimelig ekstern besigtigelse af godset i emballeret stand på det tidspunkt, hvor afsenderen leverer det til transportøren eller en udførende part, og
2) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk gennemfører, før der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

§ 302. Hvis en transportør er angivet ved navn i transportoplysningerne, skal øvrige oplysninger om transportørens identitet, som måtte være i strid med denne angivelse i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, ikke have retsvirkning.

Stk. 2. Hvis der ikke ud fra transportoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i henhold til § 301, stk. 2, nr. 2, men hvor transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et navngivet skib, antages skibets registrerede ejer at være transportøren, medmindre vedkommende godtgør, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og transportøren kan identificere bareboatbefragteren og oplyse dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer godtgøre, at denne ikke er transportøren ved at identificere transportøren og oplyse dennes adresse. Bareboatbefragteren kan på samme måde godtgøre, at denne ikke er transportøren.

Stk. 3. Intet i denne bestemmelse er til hinder for, at den berettigede godtgør, at en anden end den, der er angivet i transportoplysningerne eller er identificeret i overensstemmelse med stk. 2, er transportøren.

§ 303. Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren.

Stk. 2. Et elektronisk transportdokument skal påføres elektronisk signatur af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren. Den elektroniske signatur skal identificere den, som underskriver i henhold til et elektronisk transportdokument, og skal gengive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.

§ 304. Hvis en eller flere af transportoplysningerne som nævnt i § 301, stk. 1-3, mangler eller ikke er korrekte, berører det ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.
Stk. 2. Hvis transportoplysningerne indeholder en dato uden at angive dens betydning, anses datoen at være, da
1) alt gods, som er angivet i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, blev lastet om bord på skibet, hvis transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et skib, eller
2) transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis transportoplysningerne ikke angiver, at godset er lastet om bord på et skib.
Stk. 3. Hvis transportoplysningerne ikke angiver godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller den udførende part modtog det, anses transportoplysningerne for at angive, at godsets synlige tilstand var god på tidspunktet, hvor transportøren eller en udførende part modtog dette.

§ 305. Transportøren skal tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvar for rigtigheden af afsenderens oplysninger, hvis
1) transportøren ved, at enhver væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende, eller
2) transportøren har rimelig grund til at antage, at en væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende.
Stk. 2. Transportøren kan, uden at dette berører stk. 1, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den måde, som er angivet i stk. 3-4, som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af afsenderens oplysninger.
Stk. 3. Hvis godset ikke udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, eller hvis det udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis
1) transportøren ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde har kunnet kontrollere afsenderens oplysninger; er dette tilfældet kan transportøren oplyse, hvilke oplysninger det ikke har været muligt at kontrollere, eller
2) transportøren har rimelig grund til at tro, at afsenderens oplysninger er urigtige; er dette tilfældet kan transportøren tilføje en anmærkning om, hvad der med rimelighed må anses for værende rigtige oplysninger.
Stk. 4. Hvis godset udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 1-3, nævnte oplysninger, hvis
1) godset i containeren eller køretøjet ikke faktisk er besigtiget af transportøren eller den udførende part, og
2) hverken transportøren eller den udførende part på anden måde har kendskab til indholdet, før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument udstedes.
Stk. 5. Transportøren kan ligeledes, hvis godset udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj til transportøren eller den udførende part, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 4, nævnte oplysninger, hvis
1) hverken transportøren eller den udførende part har vejet containeren eller køretøjet, og afsenderen og transportøren ikke forud for forsendelsen er blevet enige om, at containeren eller køretøjet skulle vejes, og vægten opgives i transportoplysningerne, eller

2) det ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde var muligt at kontrollere containerens eller køretøjets vægt.
Et sådant forbehold skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af det skriftlige forbehold samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 306. I den udstrækning, der ikke er taget forbehold i henhold til § 305 over for transportoplysninger, gælder følgende:
1) Et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er bevis for, at transportøren har modtaget godset som beskrevet i transportoplysningerne, medmindre modbevis føres.
2) Modbevis i henhold til nr. 1 er ikke tilladt i forhold til transportoplysninger, som er angivet i et
a) negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, der er overdraget til en tredjepart i god tro, eller
b) enkeltdokument, der er overdraget til en modtager i god tro.
3) Transportøren er afskåret fra at føre modbevis i henhold til nr. 1 over for en modtager, der i god tro har handlet i tillid til en eller flere af følgende oplysninger, som er indeholdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument:
a) Transportoplysninger angivet i § 301, stk. 1, når sådanne data er givet af transportøren,
b) angivelse af antallet af containere, type og identifikationsnummer, men dog ikke identifikationsnummer for forsegling af containerne og
c) transportoplysninger som angivet i § 301, stk. 2.

§ 307. Påføres en tredjemand tab ved at indløse et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i tillid til, at oplysningerne i dokumentet er rigtige, er transportøren ansvarlig, hvis denne har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel falder bort, hvis transportøren ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår pga. de vildledende oplysninger.
Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

Udlevering af godset
§ 308. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, skal den, der kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, tage imod godset på det tidspunkt eller i det tidsrum og på det sted, som fremgår af transportaftalen, eller i mangel af en sådan aftale på det tidspunkt og sted, hvor udlevering med rimelighed kan forventes i henhold til de aftalte vilkår, handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart og omstændighederne ved transporten.

§ 309. Modtageren skal på anmodning fra transportøren eller den udførende part, der udleverer godset, bekræfte på den for udleveringsstedet sædvanlige måde, at godset er modtaget fra transportøren eller den udførende part. Transportøren kan nægte at udlevere godset, hvis modtageren ikke vil bekræfte, at godset er modtaget. Bekræftelse på, at godset er modtaget, skal foreligge skriftligt. Hvis bekræftelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 310. Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:
1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager.
2) Rådighedshaver skal, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i transportoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til udleveringsstedet underrette transportøren om modtagerens navn og adresse.
3) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi
a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for det i § 308 nævnte tidsrum kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager, eller
c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,
kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette rådighedshaver herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaver, kan transportøren underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.
4) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 3 fra rådighedshaver, afsender eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen.

§ 311. Når der er udstedt et enkeltdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:
1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, hvis modtageren på transportørens anmodning legitimerer sig og overgiver enkeltdokumentet til transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. Transportøren skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltdokumentet. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af enkeltdokumentet, er det tilstrækkeligt med overgivelse af ét eksemplar, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed.
2) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi
a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver enkeltdokumentet, eller
c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,
kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instrukser vedrørende godsets udlevering.

3) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 2 fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om enkeltdokumentet er overgivet til transportøren.

§ 312. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:
1) Ihændehaveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument er berettiget til efter godset ankomst til udleveringsstedet at kræve det udleveret fra transportøren, der skal udlevere godset på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted til ihændehaveren
a) mod overgivelse af det negotiable transportdokument og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, når ihændehaveren legitimerer sig behørigt, eller
b) når ihændehaveren i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer har godtgjort, at denne er ihændehaver af det negotiable elektroniske transportdokument.
2) Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, og antallet af originaleksemplarer er angivet i dokumentet, vil overgivelse af ét eksemplar være tilstrækkeligt, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. Hvis der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, ophører dette med at have retsvirkning eller gyldighed i henhold til de i § 298, stk. 1, krævede procedurer ved godsets udlevering til ihændehaveren.
Stk. 2. Transportøren skal nægte at udlevere godset, hvis kravene i stk. 1, nr. 1, ikke opfyldes. Angiver det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument imidlertid udtrykkeligt, at godset kan udleveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og
1) kan godset ikke udleveres, fordi
a) ihændehaveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret efter dets ankomst til udleveringsstedet fra transportøren,
b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være ihændehaver, ikke legitimerer sig behørigt som værende en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, eller
c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med ihændehaveren for at få udleveringsinstrukser,
kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.
2) Den transportør, der i henhold til stk. 2, nr. 1, udleverer godset efter instruks fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort fra sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det negotiable transportdokument er overgivet til transportøren, eller den, der kræver levering i henhold til et negotiabelt elektronisk transportdokument i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, har godtgjort, at denne er ihændehaveren.
3) Den, der i henhold til stk. 2, nr. 1, giver instruks om udlevering af godset, skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihændehaveren i henhold til stk. 2, nr. 5. Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis den, der giver instruks, ikke stiller en passende sikkerhed, som med rimelighed kan kræves af transportøren.
4) Den, der, efter at transportøren har udleveret godset i henhold til stk. 2, nr. 2, men som i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering bliver ihændehaver af et

negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, opnår rettigheder over for transportøren i henhold til transportaftalen, men opnår ikke retten til at kræve godset udleveret.
5) Uanset stk. 2, nr. 2 og nr. 4, får en ihændehaver, som bliver ihændehaver, efter godset er udleveret, og som hverken havde kendskab til eller kunne have kendskab til en sådan udlevering på det tidspunkt, hvor denne blev ihændehaver, de rettigheder, der følger af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument. Er godsets forventede ankomsttidspunkt angivet i transportoplysningerne, eller er det heri angivet, hvordan oplysninger om, hvorvidt godset er udleveret, kan fremskaffes, er der en formodning for, at ihændehaveren, da denne blev ihændehaver, havde kendskab til eller burde have kendskab til godsets udlevering.
§ 313. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige originaleksemplarer af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring i henhold til § 315, stk. 2-5, for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 314. Om mortifikation af et bortkommet transportdokument gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne transportdokument måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 315. Gods, der er ankommet til bestemmelsesstedet, anses for ikke at kunne udleveres, når
1) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til §§ 308-312 og 316 på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted,
2) rådighedshaveren, ihændehaveren, afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ikke kan findes eller undlader at give transportøren de nødvendige instrukser i henhold til §§ 310-312,
3) transportøren kan eller skal nægte at udlevere godset i henhold til §§ 309-312,
4) loven eller reglerne på det sted, hvor udlevering skal ske, ikke tillader, at transportøren udleverer godset til modtageren, eller
5) godset af andre grunde ikke kan udleveres af transportøren.
Stk. 2. Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, rådighedshaveren eller modtageren, når godset ikke har kunnet udleveres, kan transportøren for regning og risiko af den, der er berettiget til godset, træffe forholdsregler vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder
1) opbevare godset på et passende sted,
2) pakke godset ud, hvis det er pakket i container eller på køretøj, eller træffe andre forholdsregler vedrørende godset, herunder at flytte godset, og
3) foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til loven eller reglerne på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.
Stk. 3. Transportøren kan kun træffe de i stk. 2 nævnte forholdsregler, hvis der forinden med rimeligt varsel er givet meddelelse om de forholdsregler, der påtænkes truffet, til den, der i transportoplysningerne evt. er angivet som den, der skal underrettes om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en i nævnte rækkefølge, hvis vedkommende er kendt af transportøren: modtageren, rådighedshaveren eller afsenderen. Transportørens meddelelse skal foreligge skriftligt. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
Stk. 4. Transportøren skal, hvis godset sælges i henhold til stk. 2, nr. 3, tilbageholde salgssummen med fradrag for evt. omkostninger, som denne har afholdt, samt evt. andre tilgodehavender opstået i forbindelse med transport af godset til fordel for den, der er berettiget til godset.

Stk. 5. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på godset, som er opstået i den periode, hvor godset i henhold til denne bestemmelse ikke kan udleveres, medmindre den berettigede kan bevise, at sådant tab eller skade er opstået, fordi transportøren har undladt at træffe forholdsregler, der efter omstændighederne ville være rimelige for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå som følge af en sådan undladelse.

§ 316. Bestemmelserne i dette kapitel påvirker ikke transportørens eller den udførende parts ret til i henhold til transportaftalen eller efter gældende ret at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.

§ 317. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette.
Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Rådighedshavers rettigheder
§ 318. Råderetten kan kun udøves af rådighedshaveren og er begrænset til retten til at
1) give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen,
2) få godset udleveret i en planlagt anløbshavn eller ved en indlandstransport på et hvilket som helst sted langs transportruten og
3) erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren.
Stk. 2. Råderetten eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i § 273 og ophører ved periodens udløb.

§ 319. Med undtagelse af de i stk. 2-4 nævnte tilfælde
1) er afsenderen rådighedshaver, medmindre afsenderen ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, den kontraktsbestemte afsender eller en anden som værende rådighedshaver,
2) kan rådighedshaveren overdrage råderetten til en anden person. Overdragelsen får virkning over for transportøren, når den, som overdrager råderetten, underretter transportøren om overdragelsen, hvorefter den, som råderetten overdrages til, bliver ny rådighedshaver, og
3) skal rådighedshaveren legitimere sig på behørig vis ved udøvelse af råderetten.
Stk. 2. Når der er udstedt et enkeltdokument
1) er afsenderen rådighedshaver og kan overdrage råderetten til den i enkeltdokumentet nævnte modtager ved at overlevere dokumentet til denne uden påtegning. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres for at overdragelse af råderetten effektueres, og
2) skal rådighedshaveren for at udøve sin råderet fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarer fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.
Stk. 3. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument,
1) er ihændehaveren rådighedshaver. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, er rådighedshaveren den ihændehaver, der har alle originalerne,
2) kan ihændehaveren overdrage råderetten ved at overlevere det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med § 320e. Hvis der er udstedt mere end et

originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af råderetten, og

3) skal ihændehaveren for at udøve råderetten fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte personer, skal ihændehaveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 4. Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument,

1) er ihændehaveren rådighedshaver,

2) kan ihændehaveren overdrage råderetten til en anden ved at overføre det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, og

3) skal ihændehaveren for at kunne udøve råderetten godtgøre, at denne er ihændehaver i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 1, nr. 2, overdrager råderetten, skal underrette transportøren skriftligt. Hvis underretningens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 320. Transportøren skal med forbehold for stk. 2-3 udføre de i § 318 nævnte instrukser, hvis

1) den, der giver instrukserne, er berettiget til at udøve råderetten,

2) instrukserne på rimelig vis kan udføres i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor transportøren modtager dem, og

3) instrukserne ikke griber forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.

Stk. 2. Rådighedshaveren skal i alle tilfælde erstatte transportøren for de rimelige tillægsudgifter, som denne måtte have afholdt, og skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der følger af, at transportøren med rimelig omhu har udført enhver instruks meddelt i henhold til denne bestemmelse, herunder det erstatningsansvar som transportøren måtte blive pålagt som følge af tab eller skade på andet gods, der transporteres.

Stk. 3. Transportøren kan kræve, at rådighedshaveren stiller sikkerhed til dækning af tillægsudgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med udførelse af instrukser i henhold til denne bestemmelse. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis rådighedshaveren ikke stiller sådan sikkerhed.

Stk. 4. Transportørens ansvar for tab af, skade på eller for forsinket udlevering af godset, som skyldes dennes undladelse af at efterleve rådighedshaverens instrukser i strid med transportørens forpligtelser i henhold til stk. 1, reguleres af §§ 274-279 og §§ 280-281, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af §§ 282-284.

§ 320a. Gods, der udleveres i henhold til en instruks givet i overensstemmelse med § 320, stk. 1, anses for at være udleveret på bestemmelsesstedet, og §§ 308-317 om udlevering finder anvendelse på sådant gods.

§ 320b. Rådighedshaveren er den eneste, der kan indgå aftale med transportøren om andre ændringer i transportaftalen end de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte.

Stk. 2. Ændringer i transportaftalen, herunder de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte, skal påføres et negotiabelt transportdokument eller et enkeltdokument eller skal indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på rådighedshaverens anmodning påføres et ikke-negotiabelt transportdokument eller skal indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk

transportdokument. Ændringer, som påføres eller indarbejdes, skal signeres eller påføres elektronisk signatur i overensstemmelse med § 303.

§ 320c. Rådighedshaveren skal på transportørens eller den udførende parts anmodning i rimelig tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter om godset, som ikke allerede er tilvejebragt af afsenderen eller på anden rimelig måde er tilgængelige for transportøren, og som med rimelighed er nødvendige for, at transportøren kan opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.
Stk. 2. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaveren, eller hvis rådighedshaveren ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de tilvejebringes af afsenderen. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, skal den kontraktsbestemte afsender tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. Transportaftalens parter kan aftale at fravige § 318, stk. 1, nr. 2-3, stk. 2, og § 320. Parterne kan ligeledes aftale at indskrænke eller udelukke adgangen til at overdrage råderetten som nævnt i § 319, stk. 1, nr. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav
§ 320e. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder ved at overdrage dokumentet til en anden
1) med behørig påtegning enten til vedkommende modtager eller in blanco, hvis det er et ordredokument, eller
2) uden påtegning, hvis det er et
   a) ihændehaverdokument eller et dokument påtegnet in blanco eller
   b) dokument udstedt til en navngiven persons ordre, og overdragelsen sker mellem den første ihændehaver og den, som er angivet ved navn i dokumentet.
Stk. 2. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om dokumentet er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

§ 320f. Med forbehold for § 320c er en ihændehaver, som ikke er afsender, og som ikke udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, ikke ansvarlig i henhold til transportaftalen blot ved at være ihændehaver.
Stk. 2. En ihændehaver, som ikke er afsender, og som udøver enhver rettighed i henhold til transportaftalen, ifalder ethvert ansvar, som er pålagt denne i medfør af transportaftalen, i det omfang forpligtelser, som er pålagt denne, er inkorporeret i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.
Stk. 3. For så vidt angår stk. 1 og 2, udøver en ihændehaver, som ikke er afsender, ikke rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at denne
1) indgår aftale med transportøren i henhold til § 299 om at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller om at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument eller
2) overdrager sine rettigheder i henhold til § 320e.

§ 320g. Er godset udleveret på anden måde end i henhold til et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i

medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

§ 320h. Hvis transportoplysningerne indeholder udtrykket "forudbetalt fragt" (Freight Prepaid) eller tilsvarende, kan transportøren ikke over for ihændehaveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis ihændehaveren eller modtageren også er afsenderen.

Domstole og voldgift

§ 320i. Medmindre andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love, finder stk. 2-12 anvendelse på søgsmål efter dette kapitel.

Stk. 2. Sager om transport af gods kan, medmindre andet følger af stk. 3-6 og 12, efter sagsøgers valg kun anlægges ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har hjemsted,
2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Sag mod transportøren kan ud over på de i stk. 2 nævnte steder anlægges ved en i transportaftalen angivet kompetent domstol.

Stk. 4. En afsender kan kun anlægge sag mod den maritime udførende part ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) den maritime udførende part har hjemsted, eller
2) havnen, hvor den maritime udførende part modtog, udleverede eller udførte sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, er beliggende.

Stk. 5. Stk. 2 gælder ikke for sager mellem transportøren og maritime udførende parter eller mellem de sidstnævnte indbyrdes.

Stk. 6. Medmindre der er indgået en eksklusiv værnetingsaftale, der er bindende i henhold til stk. 7-8 eller 11, kan sagen, hvis der anlægges en enkelt sag mod såvel transportøren som den maritime udførende part på baggrund af en enkelt hændelse, kun anlægges ved en domstol, hvor sagen i henhold til både stk. 2 og 4 kan anlægges. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan sagen anlægges ved den domstol, der i henhold til stk. 4, nr. 2, er kompetent.

Stk. 7. En mellem en volumenkontrakts parter indgået aftale om, at en eller flere kompetente domstole har eksklusiv kompetence til at behandle tvisten, er bindende, hvis værnetingsaftalen er indeholdt i en volumenkontrakt, der tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en værnetingsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf aftalen fremgår.

Stk. 8. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt, er alene omfattet af det i stk. 7 aftalte værneting, hvis

1) domstolen er beliggende på et af de i stk. 2 nævnte steder,
2) værnetingsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og
3) den pågældende i rimelig tid og på passende måde underrettes om stedet, hvor søgsmålet skal anlægges og underrettes om, at værnetinget er eksklusivt.

Stk. 9. Hvis et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at dokumentet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af dokumentet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af dokumentet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 10. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.
Stk. 11. Parterne kan uanset stk. 2-8, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken kompetent domstol der skal afgøre tvisten.
Stk. 12. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der tages foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest. Er der iværksat sådanne foreløbige retsskridt, kan en dansk domstol kun træffe afgørelse om sagens materielle forhold, hvor
1) kravene i denne bestemmelse er opfyldt, eller
2) dette følger af en international konvention, som er gældende i Danmark.

§ 320j. Parterne kan aftale, at sager om transport af gods i medfør af dette kapitel skal afgøres ved voldgift efter reglerne i denne bestemmelse.
Stk. 2. Voldgiftssagen kan, medmindre andet følger af stk. 3-5, 7 og 10, efter sagsøgers valg kun rejses på det sted, hvor
1) indklagede har hjemsted,
2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.
Stk. 3. Voldgiftssag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder rejses på et i transportaftalen angivet sted.
Stk. 4. Har parterne til en volumenkontrakt aftalt et voldgiftssted, er dette bindende, hvis aftalen er indeholdt i volumenkontrakten og tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en voldgiftsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf voldgiftsaftalen fremgår.
Stk. 5. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt med en voldgiftsaftale, er alene bundet af det i stk. 4 aftalte voldgiftssted, hvis
1) voldgiftsstedet er beliggende på et af de steder, der er angivet i stk. 2,
2) voldgiftsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument,
3) den, som voldgiftsaftalen har bindende virkning for, i rimelig tid og på passende måde underrettes om voldgiftsstedet, og
4) den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at voldgiftsaftalen har bindende virkning for denne.
Stk. 6. Stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsaftalen er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med stk. 1-5.
Stk. 7. Med forbehold for stk. 8 er bestemmelserne i dette kapitel ikke til hinder for håndhævelsen af en voldgiftsaftale, der fremgår af en transportaftale i ikke-linjefart, som dette kapitel gælder for enten i henhold til § 254 eller som følge af parternes frivillige inkorporering af konventionen i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af bestemmelserne i dette kapitel.
Stk. 8. En voldgiftsaftale i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som i henhold til § 254 er underlagt bestemmelserne i dette kapitel, er uanset stk. 7 dog undergivet bestemmelserne i stk. 1-6, medmindre et sådant transportdokument eller et elektronisk transportdokument angiver parterne til og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som i henhold til § 253 er undtaget fra dette kapitels anvendelsesområde og specifikt henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.
Stk. 9. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.
Stk. 10. Parterne kan uanset § 320i og stk. 1-6, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken voldgift der skal afgøre tvisten.

Stk. 11. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der træffes foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest.

Afsnit 6. Afsluttende bestemmelser
Kapitel 19. Om forældelse og søgsmålsfrist
[**§ 501.** ...]

§ 504. Fristen for anlæggelse af søgsmål for krav nævnt i kapitel 13 er to år fra den dag, da godset blev udleveret, eller, hvis godset ikke er udleveret, eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret. Den dag, hvor fristen begynder at løbe, medregnes ikke.
Stk. 2. Uanset udløbet af den i stk. 1 nævnte frist kan en part gøre sit krav gældende som indsigelse eller til modregning over for krav fremsat af modparten.
Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte frist kan ikke afbrydes på anden måde end som nævnt i stk. 1 og kan ikke suspenderes. Den, mod hvem der gøres krav gældende, kan dog forlænge fristen en eller flere gange ved en skriftlig erklæring til den, der gør et krav gældende. Hvis erklæringens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.
Stk. 4. Den, der holdes erstatningsansvarlig, kan anlægge regressøgsmål efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor den, der har anlagt søgsmålet, har betalt fordringen eller har fået forkyndt en stævning, alt efter hvilken hændelse der indtræder først.
Stk. 5. Et søgsmål mod en bareboatbefragter eller den, der er identificeret som transportør i henhold til § 302, stk. 2, kan anlægges efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor det er identificeret, hvem transportøren er, eller hvor den registrerede ejer eller bareboatbefragter har godtgjort, at denne ikke er transportør i henhold til § 302, stk. 2.
Stk. 6. § 501, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for krav nævnt i kapitel 13.
Stk. 7. Stk. 1-5 gælder ikke for krav i henhold til §§ 260, stk. 2, 271, 286, 295-296, 307, 317 og 320g.

III. Bemærkninger til lovbestemmelser

A. Almindelige bemærkninger

Indledning

Forslaget til det nye kapitel 13 i søloven, §§ 251-320j og forslaget til § 504 indeholder bestemmelser, der regulerer aftaler om international transport af gods, når transporten gennemføres helt eller delvist til søs og aftaler om søtransport i national fart.

Det foreslås med det nye kapitel 13 at implementere FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs 2008 (Rotterdam-reglerne). Danmark har undertegnet Rotterdam-reglerne med ratifikationsforbehold. Forslaget medfører en omfattende modernisering af reglerne om stykgodstransport. Dette vil først og fremmest betyde, at reglerne om kontrakters udformning m.v. bliver mere tidssvarende set i forhold til både den øgede internationale samhandel og den teknologiske udvikling end det regelsæt, der følger af Haag-Visby-reglerne og de elementer af Hamburg-reglerne, som det nuværende kapitel 13 i søloven er baseret på. Det gældende kapitel 13 blev gennemført ved lov nr. 170 af 16. marts 1994.

Den historiske udvikling

Om den historiske udvikling fra før 1994 henvises til betænkning nr. 1215 om befordring af gods afgivet af Sølovsudvalget.

Der er i dag tre internationale konventioner i kraft, der regulerer ansvar for transport af stykgods til søs: International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer 1924 (Haag-reglerne), International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer af 1924 med de ved tillægsprotokollen af 1968 vedtagne ændringer (Haag-Visby-reglerne) og FN's konvention om transport af gods til søs 1978 (Hamburg-reglerne).

Selv om Hamburg-reglerne blev skabt for at forbedre de to tidligere konventioner, var der ikke blandt søfartsnationer bred tilslutning til regelsættet, og det kan ikke længere forventes at opnå en sådan tilslutning. Hamburg-reglernes manglende succes resulterede relativt hurtigt i overvejelser om en ny søtransportkonvention, der kunne skabe den nødvendige internationale harmonisering.

Ingen af de tre gældende konventioner er udformet til den form for transport, herunder søtransport, af stykgods og containere, som vi kender i dag. Således regulerer ingen af konventionerne eksempelvis landtransport, der gennemføres i tillæg til en søtransport – dør-til-dør-transporter. Elektronisk baserede transportdokumenter er ikke reguleret. Konventionerne løser ikke det problem, der består, hvor gods er kommet frem og skal udleveres, uden at konnossementet er nået frem, og konventionerne indeholder ingen regler om overdragelse af et konnossement og retsvirkningerne heraf.

Disse forhold og den manglende uniformitet i reguleringen af internationale søtransporter medførte drøftelser om behovet for at få et opdateret regelsæt, der også kunne tilgodese nutidens behov.

Comité Maritime International (CMI) udarbejdede efter aftale med FN's Kommission for International Handelsret (UNCITRAL) et konventionsudkast, der sigtede på at opnå en højere grad af harmonisering og opdatering af regelsættene til nutidens transportformer og -behov.

CMI's konventionsudkast blev forelagt UNCITRAL i 2001, og Working Group III (WG III) under UNCITRAL fik til opgave i tæt samarbejde med repræsentanter for lande, der var medlem af UNCITRAL, og repræsentanter for lande, der ikke var medlem af UNCITRAL, og en lang række internationale organisationer, herunder andre FN-organer, at forberede et udkast til en ny konvention til regulering af international transport af gods til søs.

Grundlaget for UNCITRAL's arbejde var det af CMI udarbejdede konventionsudkast. Dette udkast regulerede og moderniserede alle de traditionelt regulerede spørgsmål, f.eks. anvendelsesområde, transportørens ansvarsperiode, forpligtelser og erstatningsansvar, afsenderens forpligtelser samt transportdokumenter, og foreslog en lang række nye regler, der bl.a. omfattede de ovenfor nævnte – med tiden opståede – klare mangler ved de gældende konventioner, herunder en regulering af dør-til-dør-transporter (multimodale transporter), der indeholder et søled. UNCITRAL besluttede efter omhyggelige overvejelser og med bred tilslutning, at sådanne multimodale transporter med et søled burde reguleres i det nye konventionsudkast.

Rotterdam-reglerne blev dermed baseret på det såkaldte "maritime plus"-begreb – dvs. at ud over de "rene" søtransporter er multimodale transporter omfattet, forudsat det er aftalt, at et søled indgår i den multimodale transport. Det forhold, at der er et søled som "fællesnævner", begrunder, at Rotterdam-reglerne har fået et vist maritimt præg. Dette betyder, at det grundlæggende er de samme regler, der anvendes såvel ved de rene søtransporter som ved transporter, der involverer et søled og et eller flere andre transportled. På visse centrale punkter, hvor en skade kan lokaliseres til et ikke-søled, viger Rotterdam-reglernes dog for de regler, der gælder efter de andre unimodale konventioner, jf. bemærkningerne til forslaget til § 285 om ansvar ved multimodale transporter.

Der var ikke i UNCITRAL tilslutning til at udarbejde en egentlig multimodal transportkonvention tilsvarende FN's konvention om international multimodal transport af gods 1980 (multimodalkonventionen). Multimodalkonventionen har ikke opnået nævneværdig tilslutning, og det må nu anses for udelukket, at den træder i kraft. Det var den generelle holdning i UNCITRAL, at det ville blive meget vanskeligt at opnå tilslutning til en ny egentlig multimodal konvention pga. de meget forskellige holdninger, der måtte forventes at være til indholdet af en sådan konvention. Problemet er især, at hvis alle tænkelige kombinationer af transportformer, det være sig med eller uden et søled, skal omfattes af én konvention, skal meget forskellige unimodale transport- og ansvarsregimer forenes. Det var den generelle vurdering, at dette ville være et for ambitiøst sigte.

Arbejdet med Rotterdam-reglerne blev afsluttet af UNCITRAL i juli 2008, og FN's Generalforsamling vedtog den nye konvention – FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) – på sit 63. møde, der blev afholdt i december 2008. Der er med Rotterdam-reglerne skabt grundlag for en øget harmonisering af søtransportretten, der kan virke globalt, da reglerne indeholder en afbalanceret regulering af transportørens og afsenderens rettigheder og pligter.

Forarbejder til Rotterdam-reglerne
Forarbejderne til Rotterdam-reglerne er tilgængelig online på UNCITRAL's hjemmeside http://www.uncitral.org/uncitral/index.html.

Materialet fra det 41. møde i UNCITRAL's Kommission (UNCITRAL's vedtagelse af Rotterdam-reglerne) kan downloades via http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/sessions/41st.html, mens materialet fra WG III (der forhandlede Rotterdam-reglerne i perioden 2002-2008) kan

downloades via http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html. Rotterdam-reglerne blev endeligt vedtaget af FN's Generalforsamling ved dets resolution A/RES/63/122.

Rotterdam-reglernes opbygning og indhold

Kapitel 1. Generelle bestemmelser (General provisions)

Kapitlet indeholder en række definitioner og nogle generelle bestemmelser, herunder en såkaldt Himalaya-bestemmelse, hvorefter Rotterdam-reglernes bestemmelser om ansvarsfritagelse og -begrænsning også udstrækkes til at gælde for personer knyttet til hhv. transportøren og afsenderen.

Kapitel 2. Anvendelsesområde (Scope of application)

Kapitlet fastsætter Rotterdam-reglernes anvendelsesområde. Kriterierne herfor er stederne for levering og udlevering samt laste- og lossehavn uden hensyntagen til, hvilket transportdokument der anvendes. Dette giver et væsentligt bredere anvendelsesområde end Haag-Visby-reglerne.

Kapitel 3. Elektroniske transportdokumenter (Electronic transport records)

Kapitlet indeholder regler om udstedelsen af elektroniske transportdokumenter. De muliggør anvendelsen af sådanne dokumenter og giver derved mulighed for udviklingen af forretningsgange, der i højere grad opfylder den moderne samhandels behov ved at fremme digital kommunikation. Reglerne skal ses i sammenhæng med de materielle regler for elektroniske transportdokumenter i resten af Rotterdam-reglerne.

Kapitel 4. Transportørens forpligtelser (Obligations of the carrier)

Kapitlet indeholder regler, der fastsætter transportørens forpligtelser og definerer transportørens ansvarsperiode. Ansvarsperioden er udvidet til at omfatte perioden, fra transportøren har modtaget godset, og til det er udleveret til modtageren. Dette er en udvidelse af ansvarsperioden i forhold til Haag-Visby-reglernes "tackle-to-tackle"-princip og Hamburg-reglernes ansvarsperiode, der alene omfatter perioden fra modtagelse af godset i lastehavnen og til dets udlevering til modtageren i lossehavnen.

Kapitel 5. Transportørens ansvar for tab, skade eller forsinkelse (Liability of the carrier for loss, damage or delay)

Dette centrale kapitel fastsætter regler for transportørens erstatningsansvar og erstatningsberegningen for skader på godset. Der er tale om ansvar baseret på culpa med omvendt bevisbyrde kombineret med et katalog over skadesårsager, hvor bevisbyrden er ligefrem. Det er i denne sammenhæng værd at notere, at ansvarsfritagelsen for nautiske fejl, der eksisterer i søloven (baseret på Haag-Visby-reglerne), ikke er omfattet af Rotterdam-reglerne. Endvidere fastsættes der et forsinkelsesansvar for transportøren, men definitionen af forsinkelse medfører, at der er tale om et væsentligt snævrere ansvar end i sølovens regel herom, idet der alene er tale om forsinkelse, når der er aftalt en tidsfrist for leveringen. Derudover fastsættes der en normalerstatningsregel, der svarer til sølovens regel (baseret på Haag-Visby-reglerne), men som samtidig klargør, at afledte tab ikke skal erstattes. Reglerne gælder alene for krav mod den kontraherende transportør og evt. udførende søtransportører, men ikke eksempelvis udførende landevejstransportører.

Kapitel 6. Yderligere bestemmelser vedrørende særlige transportled (Additional provisions relating to particular stages of carriage)

Kapitlet indeholder bestemmelser om deviation og ansvar for dækslast. Derudover indeholder kapitlet en meget væsentlig bestemmelse om ansvar for godsskader, der opstår under transportled,

der udføres med andre transportformer end søtransport. Her fastslås et begrænset netværksprincip, hvorefter regler om ansvarsgrundlag, -begrænsning og forældelse, der udspringer af en konvention vedrørende den konkrete transportform, skal finde anvendelse i forholdet mellem den kontraherende transportør og afsenderen.

Kapitel 7. Afsenderens forpligtelser over for transportøren (Obligations of the shipper to the carrier)
Kapitlet fastsætter regler for afsenderens forpligtelser over for transportøren, hvilke hovedsagelig består i levering af godset til transport og oplysninger om godset m.v., samt regler om ansvar for afsenderen. Afsenderens ansvar er udfærdiget, således at transportøren skal bevise, at tabet eller skaden er en følge af afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter Rotterdam-reglerne. Afsenderen kan herefter bringe sig ud af ansvaret ved at bevise, at tabet eller skaden helt eller delvist skyldes forhold, der ikke kan tilskrives afsenderens culpøse adfærd.

Kapitel 8. Transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter (Transport documents and electronic transport records)
Kapitlet fastsætter regler for udstedelsen og indholdet af transportdokumenter samt den bevismæssige betydning heraf.

Kapitel 9. Udlevering af godset (Delivery of the goods)
Kapitlet fastsætter regler for udleveringen af godset på destinationen. Herunder fastsættes der regler for, hvorledes transportøren skal forholde sig, såfremt der ikke melder sig en modtager, eller denne ikke har det negotiable transportdokument. Som noget nyt fastsættes der en procedure for udlevering af godset uden overdragelse af det negotiable transportdokument, såfremt det i transportdokumentet er anført, at udlevering kan ske uden overdragelse af dokumentet.

Kapitel 10. Rådighedshavers rettigheder (Rights of the controlling party)
Kapitlet opstiller ganske detaljerede regler for, hvem der har kontrollen over godset under transportørens ansvarsperiode, og hvilke rettigheder denne person kan udøve.

Kapitel 11. Overdragelse af rettigheder (Transfer of rights)
Kapitlet indeholder regler om, hvordan rettigheder i henhold til et negotiabelt transportdokument kan overdrages, og hvornår en erhverver kan blive ansvarlig under transportaftalen.

Kapitel 12. Ansvarsbegrænsning (Limits of liability)
Kapitlet indeholder regler om ansvarsbegrænsning og begrænsningsbeløbene, herunder hvilken begrænsningsret der skal gælde for forsinkelsesansvaret, og hvornår begrænsningsretten kan gennembrydes. Ansvarsbegrænsningsbeløbene for godsskade er fastsat til 3 SDR per kilo eller 875 SDR per kollo, og der er således tale om en væsentlig forhøjelse i forhold til sølovens begrænsningsbeløb. Denne begrænsning gælder ikke kun i relation til skade og tab af gods, men gælder ethvert ansvar transportøren ifalder i henhold til Rotterdam-reglerne.

Kapitel 13. Frist for anlæggelse af søgsmål (Time for suit)
Kapitlet fastsætter regler om frist for anlæggelse af søgsmål for krav efter Rotterdam-reglerne. Søgsmålsfristen er fastsat til to år for krav både mod transportøren og afsenderen. Denne frist kan ikke afbrydes eller suspenderes, men kan ensidigt forlænges af den mod hvem krav gøres gældende over for.

Kapitel 14. Værneting (Jurisdiction)
Kapitlet indeholder bestemmelser om, hvor retssager kan anlægges. Som udgangspunkt tillader reglerne værnetingsaftaler, men disse tillægges kun ikke-eksklusiv virkning, bortset fra i volumenkontrakter, hvor parterne kan aftale, at værnetingsaftalen skal være eksklusiv. Kapitlet er genstand for en "opt-in"-løsning, hvor stater positivt skal tilslutte sig kapitlet ved undertegnelse og/eller ratifikation for at blive bundet heraf. Der er tale om et emne, hvor EU har eksklusiv kompetence. Som følge af Danmarks retlige forbehold gælder dette ikke direkte for Danmark, men som følge af Danmarks parallelaftale kan Danmark ikke tilslutte sig reglerne uden EU's accept. På grundlag af "opt-in"-løsningen kan Danmark og de øvrige EU-lande imidlertid ratificere Rotterdam-reglerne uden EU's mellemkomst, men kan ikke lade sig omfatte ("opt-in") af kapitel 14.

Kapitel 15. Voldgift (Arbitration)
Kapitlet indeholder regler om, under hvilke omstændigheder parterne gyldigt kan aftale voldgift. Reglerne giver mulighed for at indgå aftale om voldgift, men det aftalte sted for voldgiften er ikke bindende, hvis der er tale om transport i linjefart, idet den, der rejser sag mod transportøren, her kan vælge at anlægge voldgiftssagen på et af de steder, hvor der ville være værneting efter kapitel 14. Kapitlet er ligesom kapitel 14 genstand for en "opt-in"-løsning.

Kapitel 16. Aftalevilkårs gyldighed (Validity of contractual terms)
Kapitlet fastslår, at Rotterdam-reglerne alene kan fraviges ved aftale i de begrænsede tilfælde, hvor dette fremgår af de enkelte konventionsbestemmelser, og reglerne er således i al væsentlighed præceptive. For volumenkontrakter, der er individuelt forhandlede, er der aftalefrihed under nogle nærmere specificerede betingelser.

Kapitel 17. Forhold, der ikke reguleres af denne konvention (Matters not governed by this convention)
Kapitlet indeholder regler, der fastslår, at Rotterdam-reglerne ikke ændrer på anvendelsen af konventionerne om globalbegrænsning, passagertransport og -bagage og atomskader. Derudover er der en bestemmelse, hvorefter Rotterdam-reglerne ikke ændrer på anvendelsen af konventioner om luft-, landevejs- og banetransport samt transport ad indre vandveje. Hvis eksempelvis CMR-konventionen ifølge sin bestemmelse om multimodale transporter finder anvendelse på en transport, som nærværende konvention også finder anvendelse på i henhold til sin anvendelsesområdebestemmelse, viger nærværende konvention således for CMR-konventionen.

Kapitel 18. Afsluttende bestemmelser (Final clauses)
Kapitlet indeholder sædvanlige bestemmelser om tiltrædelse, ratifikation, ikrafttræden m.v. Rotterdam-reglerne træder i kraft et år efter, at 20 stater har ratificeret regelsættet.

Overvejelser om Rotterdam-reglerne og den internationale udvikling
Sølovsudvalget har generelt fundet, at Rotterdam-reglerne udgør et tilfredsstillende regelsæt, om end der er en række bestemmelser, der kunne have fundet en mere vellykket formulering. Rotterdam-reglerne adskiller sig på dette punkt ikke fra de tidligere søtransportkonventioner, der også i nogen grad er præget af uklare og mindre vellykkede formuleringer. Dette skal ses på baggrund af disse konventioners udprægede karakter af kompromiskonventioner.

Selv om der til dato er 1 land, der har ratificeret Rotterdam-reglerne og 23 lande, der har undertegnet Rotterdam-reglerne med ratifikationsforbehold, er der lande, der ikke er tilhængere af

regelsættet. Lande, som enten ønsker at bibeholde den nuværende regulering, det være sig Haag-, Haag-Visby- eller Hamburg-reglerne, en hybrid af samme eller national regulering. En blandt flere bevæggrunde kan være, at Rotterdam-reglerne er relativt komplicerede indholdsmæssigt såvel som sprogligt. Endvidere har der i visse lande været bekymringer om overlap mellem flere konventioners anvendelsesområder. Sølovsudvalget er i relation til sidstnævnte bekymring af den opfattelse at der er taget behørig hånd om dette i Rotterdam-reglerne, jf. bemærkningerne til forslaget til § 258.

Sølovsudvalget har tillagt det afgørende betydning, at USA som stor handelsnation og som en af Danmarks store samhandelsparter forventes at ratificere Rotterdam-reglerne. I tillæg hertil forventes det, at flere andre europæiske lande vil følge Spanien og ratificere Rotterdam-reglerne, ligesom flere oversøiske lande også forventes at ratificere regelsættet.

Et enstemmigt udvalg anbefaler således, at Danmark igangsætter den nødvendige proces til ratifikation af Rotterdam-reglerne.

Overvejelser om den nordiske retsenhed under revisionsarbejdet
Danmark og Norge undertegnede Rotterdam-reglerne med ratifikationsforbehold i september 2009, mens Sverige undertegnede Rotterdam-reglerne med ratifikationsforbehold i juli 2011. Finland har ikke undertegnet regelsættet. Dette betød tidligt i forløbet, at det danske Sølovsudvalg og den norske Sjölovskomité indledte et bilateralt samarbejde om udarbejdelse af forslag til revision af de respektive sølove. Af hensyn til det store ønske om at bevare den nordiske retsenhed har repræsentanter for Finland og Sverige været inviteret til at deltage i de dansk-norske møder og fået forelagt alt materiale, således at Finland og Sverige har kunnet følge og kommentere arbejdet. Sverige forventes at påbegynde en udarbejdelse af forslag til revision af sjölagen i 2012.

B. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Nedenfor er angivet referencer til forarbejderne til Rotterdam-reglerne. En reference tilsvarende A/CN.9/621 angiver, at der er tale om et referat fra et møde i WG III, og at referatet er nr. 621 i rækken af referater til brug for møder i UNCITRAL's Kommission. En reference tilsvarende A/CN.9/WG.III/WP.84 angiver, at der er tale om et arbejdspapir (WP) til brug for et møde i WG III, og at arbejdspapiret er nr. 84 i rækken, der er nummereret fortløbende fra nr. 20. Referencen A/63/17 angiver, at det er referatet fra den afsluttende forhandling og vedtagelse i UNCITRAL's Kommission.

Grundlæggende fortolkningsprincipper og formkrav

Rotterdam-reglernes artikel 2, der blev indsat ved A/CN.9/WG.III/WP.39, § 4, jf. A/CN.9/552, § 31, tilkendegiver, at Rotterdam-reglerne skal fortolkes under hensyntagen til deres internationale karakter, til formålet om at fremme en ensartet anvendelse af reglerne og til at sikre tilliden til den internationale handel. Sølovsudvalget har ikke medtaget bestemmelsen i udkastet til lovbestemmelser. Efter Sølovsudvalgets vurdering vil princippet indgå ved domstolenes anvendelse af reglerne, uanset det ikke fremgår af lovteksten. Der er ikke hermed tilsigtet en ændring af retspraksis, og det vil således fortsat gælde, at lovbestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med de principper, der følger af artikel 2.

Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholder et skriftlighedskrav til de i artiklen nævnte bestemmelser. Sølovsudvalget har af hensyn til læsevenligheden valgt at implementere skriftlighedskrav direkte i de enkelte bestemmelser, der er nævnt i artikel 3. Bestemmelsen skal forstås således, at der ikke foreligger et krav om skriftlighed i forhold til de øvrige informationer m.v., der skal gives i medfør af andre end de i artikel 3 nævnte bestemmelser.

Til § 251. Definitioner

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 1 og indeholder en række væsentlige definitioner af de i forslaget til kapitel 13 anvendte begreber.

Definitionerne er opstillet i den rækkefølge, de definerede begreber anvendes i Rotterdam-reglerne. Definitionerne er ikke blot mere formelle bestemmelser, men har afgørende betydning for forståelsen af rækkevidden og betydningen af de enkelte artikler. I ganske stor udstrækning fastlægges Rotterdam-reglernes materielle indhold via definitionerne i artikel 1. Det vil derfor være nyttigt at konsultere forslaget til § 251 til forståelse af de relevante bestemmelser.

Sølovsudvalget har af hensyn til forståelsen valgt at tilføje yderligere tre definitioner til Rotterdam-reglernes definitioner. Det drejer sig om "konvention" i nr. 31, "konventionsstat" i nr. 32" og enkeltdokument" i nr. 33, jf. nedenfor.

1. Transportaftale

En transportaftale defineres som en aftale om transport af gods, der sker mod vederlag, fra et sted til et andet. En del af transporten skal efter aftalen gennemføres til søs for at kunne være en transportaftale i forslaget til kapitel 13's forstand og vil også kunne omfatte godstransport med andet transportmiddel. Rotterdam-reglerne dækker således dør-til-dør-transporter (multimodale transporter) med et søled. Forslaget til kapitel 13 får hermed et væsentligt bredere anvendelsesområde end de hidtidige søtransportkonventioner og sølovens nuværende bestemmelser,

der alene vedrører transport af gods til søs. Dette kommer til udtryk i udformningen af bestemmelserne.

Det er i Rotterdam-reglerne ligesom i alle de hidtidige søtransportkonventioner afgørende, hvilken transport der er aftalt. Om transporten rent faktisk udføres på den aftalte måde eller en anden måde vil normalt ikke være afgørende for reglernes anvendelse (men kan evt. være kontraktbrud fra transportørens side). Vælger transportøren således at udføre en transport omfattet af Rotterdam-reglernes definition af transportaftale med et andet transportmiddel end det aftalte, vil det alligevel være Rotterdam-reglernes bestemmelser, der regulerer transporten.

I en række tilfælde indeholder transportaftaler ikke nogen angivelse af, med hvilke transportmidler transporten skal afvikles, eller der kan i aftalen være optioner for transportøren til at afvikle med forskellige transportmidler. Det drøftedes under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, §§ 51-75, og A/CN.9/576, §§ 33-34, at medtage en bestemmelse i tilknytning til definitionen af transportaftale, hvorefter en transportaftale, der intet siger om den påtænkte transportform, eller som indeholder en option til at anvende en bestemt transportform m.v., skal anses som en aftale under Rotterdam-reglerne, hvis transporten faktisk afvikles helt eller delvist som en søtransport. UNCITRAL besluttede dog, jf. A/CN.9/576, §§ 33-34, at en sådan bestemmelse ikke skulle medtages, men det blev samtidig præciseret, at en aftale om hel eller delvis søtransport kan foreligge såvel eksplicit som implicit. Transportaftaler med optioner eller helt åbne aftaler vil således ved en fortolkning kunne kvalificeres som værende søtransportaftaler eller en anden form for transportaftale, f.eks. en vejtransportaftale. Der er nedenfor i bemærkningerne til forslaget til § 258 nærmere redegjort for dette kvalifikationsspørgsmål.

En transport af gods uden et aftalt eller forudsat søled eller uden vederlag vil ikke, efter definitionen, være en transportaftale i forslaget til kapitel 13's forstand.

2. Volumenkontrakt

Udtrykket "volumenkontrakt" er defineret som en aftale om transport af gods, hvor en bestemt mængde gods er fordelt på en række transporter inden for et angivet tidsrum. Angivelsen af, hvor meget en "bestemt" mængde af gods udgør, er ikke afgørende; således er det muligt blot at angive en minimumsmængde af gods, der forventes transporteret under en volumenkontrakt. I forhold til det angivne tidsrum blev det under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, § 56, bemærket, at der er tale om et begrænset tidsrum, da en transportør ikke tidsubegrænset kan reservere plads til en afsender.

I gældende ret anvendes begrebet "kvantumkontrakt". Sølovsudvalget har fundet det hensigtsmæssigt at indføre en mere moderne sprogbrug med anvendelse af "volumenkontrakt", som stemmer overens med erhvervets begrebsanvendelse. Der er i øvrigt ikke tilsigtet en ændring af retstilstanden.

Volumenkontrakter er transportaftaler i Rotterdam-reglernes forstand. De er derfor som sådanne omfattet af Rotterdam-reglerne, når de kan karakteriseres som transportkontrakter i linjefart. Det forhold, at en volumenkontrakt i linjefart er omfattet af Rotterdam-reglerne, betyder ikke nødvendigvis, at Rotterdam-reglernes bestemmelser er præceptive i henhold til forslaget til § 255 om Rotterdam-reglernes præceptive karakter. Rotterdam-reglerne giver for visse volumenkontrakters vedkommende vidtrækkende aftalefrihed, jf. nærmere forslaget til § 256 og bemærkningerne hertil nedenfor.

Definitionen af volumenkontrakter er herudover relevant for forslaget til § 320i om værneting og forslaget til § 320j om voldgift.

Bortset fra det nævnte indeholder Rotterdam-reglerne ikke særlige bestemmelser om volumenkontrakter.

Den gældende sølovs §§ 362-371 indeholder bestemmelser om rettigheder og pligter for parterne i en volumenkontrakt.

3. Linjefart
For at en transportydelse kan betegnes som værende linjefart, er der i medfør af bestemmelsen to kriterier, der skal være opfyldt. Det ene kriterium er, at transporten skal gennemføres med et skib, der sejler efter en fast ruteplan, som er offentligt tilgængelig, mens det andet kriterium er, at transportydelsen skal være udbudt til offentligheden gennem alment tilgængelig annoncering eller tilsvarende. Selve begrebet transportydelse udelukker ikke andre ydelser som eksempelvis opbevaring af gods i transit. Det må forventes, at definitionen, der er relativt bred, vil kunne omfatte udviklingen i linjefartsvilkår og -praksis.

4. Ikke-linjefart
Begrebet ikke-linjefart omfatter alle de transportydelser, som ikke falder ind under definitionen af linjefart. Det kan således eksempelvis være en transportydelse, der ikke er offentligt udbudt, men som dog stadig til dels har karakter af en rutefart.

De to begreber i forslaget til nr. 3-4 er relevante for, hvornår bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 finder anvendelse, jf. forslaget til §§ 253 og 254.

5. Transportør
Definitionen af transportør er baseret på de tilsvarende definitioner i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne: Det kontraktretlige princip, hvoraf det fremgår, at en transportør er den, der indgår en transportaftale med en afsender, jf. definitionen i forslaget til nr. 8. Transportøren, der er kontraktretligt forpligtet til at transportere godset, er ikke nødvendigvis den, der også udfører transporten. Det er uden betydning, om transportøren selv indgår aftalen, eller om aftalen indgås i transportørens navn og på vegne af denne ved en fuldmægtig, agent eller anden juridisk person.

6. Udførende part
Inden for skibsfart og ikke mindst linjefart anvender den kontraherende transportør – transportøren – i betydelig udstrækning undertransportører, stevedorer, "independent contractors" og andre parter ("subcontractors") til afvikling af transportopgaverne. Udtrykket ”udførende part” anvendes i Rotterdam-reglerne og i forslaget til kapitel 13 som et overbegreb omfattende alle sådanne personer, der udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser. Begrebet udførende part har især betydning for, hvem transportøren har ansvar for. Det er derimod ikke enhver udførende part, som kan holdes ansvarlig under Rotterdam-reglerne eller efter forslaget til kapitel 13, idet det alene er udførende parter, der er maritime udførende parter – jf. forslaget til nr. 7 – kan holdes direkte ansvarlige for skade m.v. indtruffet under sådanne led i transportens afvikling, som den maritime udførende transportør står for, jf. nærmere forslaget til § 276 og bemærkningerne hertil nedenfor.

Af forslaget til nr. 6 fremgår det, at for at kunne karakteriseres som en udførende part skal denne part udføre eller påtage sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser med hensyn til modtagelse, transport, lastning m.v. Det drøftedes indgående under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, §§ 28-42, hvor store krav der skulle stilles, for at en person kan karakteriseres som en udførende transportør. UNCITRAL afviste, jf. A/CN.9/544, § 42, at enhver, der direkte eller indirekte arbejder for transportøren, og som blot udfører en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, skulle kunne anses for at være en udførende transportør. CMI foreslog grundlæggende, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 18, at der skulle stilles krav om, at den pågældende fysisk skulle udføre transportørens forpligtelser med hensyn til en række nærmere opregnede opgaver: Transport, godshåndtering og opbevaring. Dette var en mere snæver definition af begrebet "udførende part". Under forhandlingerne i UNCITRAL blev der, jf. A/CN.9/WG.III/WP.34, foreslået en lidt mere omfattende definition, nemlig at det skulle være tilstrækkeligt, at en person blot "udfører eller påtager sig at udføre" en række nærmere opregnede opgaver blandt transportørens forpligtelser. Forskellen mellem disse to definitioner lå først og fremmest i, at den mere omfattende definition medtog transportører og andre personer – ofte de såkaldte Non Vessel Operating Carriers (NVOC) – der som mellemmænd påtager sig en transportforpligtelse over for transportøren, men som ikke selv står for udførelsen heraf. Det blev anført, at sådanne personer ikke burde kunne slippe ud af ansvar ved blot at delegere deres forpligtelse videre. Denne mere omfattende definition blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, § 42.

Det fremgår af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544, § 36, at selv om der blev vedtaget en relativ bred definition af "udførende part", ville afsenderen kunne vælge at sagsøge den skadevoldende udførende transportør direkte i stedet for at skulle inddrage hele kæden af mellemmænd.

En person er kun en udførende transportør i medfør af forslaget til § 251, nr. 6, hvor den pågældende udfører opgaver med hensyn til godsets modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, losning og udlevering eller med hensyn til omsorg for godset, og forudsat at den pågældende direkte eller indirekte handler på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Har de forpligtelser efter transportaftalen, som en person opfylder på vegne af transportøren, ikke relation til godset, er der ikke tale om en udførende transportør. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det slået fast, jf. A/CN.9/544, § 174, at en lods f.eks. ikke vil blive anset som udførende transportør.

Det andet led i forslaget til § 251, nr. 6, er medtaget for at præcisere, at en udførende part kun er sådanne personer, der arbejder direkte eller indirekte for transportøren. Hvis afsenderens m.v. ansatte eller agenter udfører arbejde i henhold til aftale efter forslaget til § 263, stk. 2, som ellers ville være transportørens arbejde efter transportaftalen, bliver sådanne ansatte eller agenter ikke udførende parter, jf. A/CN.9/621, § 143.

7. Maritim udførende part

En maritim udførende part er defineret som en delmængde af begrebet udførende part, jf. forslaget til nr. 6. Herefter er en maritim udførende part en sådan part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 i perioden fra godsets ankomst til skibets lastehavn, til godset forlader lossehavnen. Det fastsættes endvidere i definitionen, at en indlandstransportør kun er en maritim udførende part, hvis

indlandstransportørens tjenester udelukkende udføres eller skal udføres inden for det havneområde, hvor godset blev modtaget til søtransport eller blev udleveret efter søtransport.

En indlandstransport kan efter Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/621, § 144, ikke blot være en vej- eller banetransport, men også en transport ad indre vandveje.

Kravet om, at en indlandstransportørs tjenester udelukkende skal udføres inden for havneområdet, for at indlandstransportøren kan anses for at være en maritim udførende part, gælder ikke andre former for tjenesteydelser, der udføres dels i havnen, dels udenfor – f.eks. opbevaring af gods. Den, der leverer sådanne tjenesteydelser, vil derfor være ansvarlig under kapitel 13 for den del af ydelsen, der erlægges i havnen. Det samme gælder f.eks., hvor tjenesteydelser, der ikke er transporttjenesteydelser, forberedes og tilrettelægges uden for havneområdet, blot de relaterer sig til opgaver, der udføres i havneområdet. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 145, nævntes det konkret, at "stowage planners" meget vel kunne udføre deres arbejde helt uden for et havneområde, men at disse personer givet burde anses for maritime udførende parter.

Forslaget til § 276 definerer ikke, lige så lidt som Rotterdam-reglerne, hvad der skal forstås ved en havn og et havneområde. Heller ikke den gældende sølovs § 274 eller Hamburg-reglernes artikel 2, der begge anvender havnebegrebet, definerer dette. Det blev ikke anset for muligt i UNCITRAL at fastsætte en almindelig accepteret definition. Spørgsmål blev derfor overladt til national ret.

8. Afsender

Afsenderen defineres som den, der indgår en transportaftale med transportøren. Det afgørende er her den kontraktretlige forpligtelse, der går igen fra definitionen af transportøren. Afsenderen er dermed ikke nødvendigvis den, der leverer godset til transport. Denne person er i modsætning til i søloven i dag ikke særskilt defineret, men kan efter omstændighederne være sammenfaldende med afsenderen eller især den såkaldte kontraktsbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9. Da transportørens kontraktspart er defineret som afsender, kan denne i visse situationer, f.eks. i "frit om bord"-køb (FOB), være lig med modtager.

9. Kontraktsbestemt afsender

En kontraktsbestemt afsender defineres som den, der samtykker i at blive angivet som afsender (shipper) i transportdokumentet. Dette vil særligt gælde for "frit om bord"-køb (FOB), hvor den, der leverer godset til transport, normalt er en anden end afsenderen (transportørens kontraktpart). I sådanne FOB-køb vil en kontraktsbestemt afsender være sammenfaldende med den gældende sølovs "aflaster". Der er dog en forskel i forhold til gældende ret, ved at angivelsen af den kontraktsbestemte afsender i transportdokumentet forudsætter den pågældendes samtykke, jf. bemærkninger til forslaget til § 293. Samtykkekravet er reelt. At transportdokumentet, hvori den pågældende er angivet som den kontraktsbestemte afsender, er modtaget uden protest indebærer ikke i sig selv et samtykke til at være den kontraktsbestemte afsender.

10. Ihændehaver

Ihændehaver defineres som den, der er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, det være sig et ihændehaver- eller et ordredokument, efter de nærmere kriterier som angivet i forslaget til § 251, nr. 10. Definitionen svarer til den gældende sølovs § 292, stk. 2, jf. den gældende sølovs § 302, stk. 2.

Det er et krav, at dokumentet er "korrekt transporteret", dvs. der er tale om en sammenhængende række af overdragelser.

Ihændehaverbegrebet anvendes også om elektroniske transportdokumenter, dog således at ihændehaven er det samme som eksklusiv kontrol over rettighederne i henhold til det elektroniske transportdokument.

11. Modtager
Modtager defineres som den, der har ret til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale eller et transportdokument. Ved indløsningsdokumenter (negotiabelt dokument eller enkeltdokument) vil modtageren normalt være den, der er legitimeret ved dokumentet, jf. dog bestemmelserne om udlevering i forslaget til §§ 311 og 312, stk. 2. Ved et ikke-negotiabelt dokument (søfragtseddel) vil modtager være den, der er udpeget som modtager i dokumentet, se dog bestemmelsen om udlevering i henhold til instruks i forslaget til § 312, stk. 1, og bestemmelsen om adgang til ændring af modtager i forslaget til § 318, stk. 1, nr. 3. I de i praksis sjældent forekommende tilfælde, hvor transportdokumentet ikke benyttes, vil modtageren fremgå af transportaftalen.

12. Råderet
Råderet defineres som retten til efter transportaftalen at give instruks vedrørende godset i overensstemmelse med forslaget til §§ 318-320b, jf. bemærkningerne hertil. Bestemmelserne om råderet har ingen direkte parallel i den gældende sølov.

13. Rådighedshaver
Rådighedshaver defineres som den, der i henhold til forslaget til § 318 kan udøve råderet, jf. bemærkningerne hertil.

14. Transportdokumentet
Transportdokument defineres som et dokument, der er udstedt af transportøren som bevis for, at godset er modtaget, og at der er indgået en transportaftale. Definitionen svarer til den gældende sølovs § 292, stk. 1, nr. 1 (konnossement), og den gældende sølovs § 308, stk. 1, nr. 1 (søfragtseddel).

Efter forslaget til nr. 15 kræves der en udtrykkelig ordreklausul, f.eks. "modtager: NN eller ordre", for at dokumentet skal regnes som negotiabelt. I den gældende sølov er udgangspunktet det modsatte; ordreklausulen anses som underforstået, når et dokument kaldes et konnossement, og må evt. afkræftes med en såkaldt rekta-klausul, f.eks. hvis dokumentet er stemplet "ikke til ordre". Rotterdam-reglernes løsning er den, der gælder internationalt, og som gældsbrevslovens § 11 svarer til. Der kan derfor være grund til at ændre gældende ret her, således at en ordreklausul må være udtrykkelig. Alternativt kunne det tænkes, at begrebet "konnossement" i hvert fald for søtransporter i dansk ret vil blive anset for "other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document" og dermed underforstået indebære en ordreklausul. Definitionen af konnossement, dvs. når en ordreklausul ikke længere er underforstået, vil dermed være sammenfaldende med definitionen af "transportdokument" i forslaget til nr. 14.

15. Negotiabelt transportdokument
Negotiabelt transportdokument defineres som et transportdokument, der ved egnet betegnelse angiver at være et ihændehaver- eller et ordredokument, jf. forslaget til § 251, nr. 10. Definitionen svarer delvist til definitionen af konnossement i den gældende sølovs § 292, stk. 1, nr. 2, og stk. 2. I den gældende sølovs § 292, stk. 2, 2. pkt., anses indløsningsdokument (konnossement) med navngiven modtager for at være negotiabelt, medmindre dokumentet er påført en rekta-klausul.

Med forslaget til kapitel 13 anses et konnossement for at være et transportdokument, og et ordrekonnossement anses for at være et negotiabelt transportdokument. Dokumentet skal ikke tillægges egenskaber ud fra denne begrebsanvendelse, dog bortset fra de egenskaber, som udtrykkeligt følger af Rotterdam-reglerne i relation til negotiable dokumenter. Ved denne begrebsanvendelse reguleres ikke spørgsmålet om, hvilke egenskaber et dokument, som i andre sammenhænge kaldes negotiabelt, har, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 13.

At et ordrekonnossement i Rotterdam-reglernes terminologi er et negotiabelt dokument indebærer blot, at det er et dokument, som kan overdrages i den henseende, at rettighederne efter dokumentet overdrages ved selve dokumentets overdragelse. Dette indebærer ikke nødvendigvis, at den, som i god tro får overdraget rettigheder med dokumentets overdragelse, opnår bedre ret end overdrageren, som f.eks. efter gældsbrevslovens kapitel 2. Dette er ikke reguleret i Rotterdam-reglerne og skal derfor afgøres efter national ret.

Sølovsudvalget har drøftet, om det vil være korrekt at anvende begrebet negotiabilitet i denne sammenhæng, når betydningen er så snæver, men er af den overbevisning, at det vil være mest hensigtsmæssigt at anvende en terminologi tilsvarende Rotterdam-reglernes. Dette gælder, selv om Sølovsudvalget foreslår, at ingen af de negotiable dokumenter, der følger af forslaget til kapitel 13, skal tillægges de klassiske negotiabilitetsvirkninger, der i øvrigt følger af dansk ret. Negotiable transportdokumenter, som omhandlet i forslaget til kapitel 13, skal således ikke sammenlignes med f.eks. negotiable gældsbreve.

16. Ikke-negotiabelt transportdokument
Et ikke-negotiabelt transportdokument defineres som negationen til negotiabelt transportdokument. Typisk vil der være tale om en søfragtseddel eller et enkeltdokument; dvs. et indløsningsdokument med navngiven modtager, som ikke indeholder en ordre-klausul, jf. bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 15.

I henhold til det under forslaget til nr. 14-15 anførte vil ikke-negotiable transportdokumenter i praksis næppe være væsensforskellige fra negotiable transportdokumenter.

17. Elektronisk kommunikation
Elektronisk kommunikation defineres bredt som kommunikation, som gennemføres elektronisk. Den praktiske betydning fremgår af bemærkningerne til forslaget til §§ 297-299. Med undtagelse af den gældende sølovs § 296, stk. 3, 2. pkt., har bestemmelserne om elektronisk kommunikation ingen parallel i den gældende sølov.

18. Elektronisk transportdokument
Definitionen af et elektronisk transportdokument følger definitionen af et transportdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 14. Sølovsudvalget har terminologisk valgt at anvende "transportdokument"

som fællesbegreb, selv om Rotterdam-reglerne anvender begrebet "record", når der er tale om elektroniske dokumenter.

I forhold til Rotterdam-reglernes artikel 1, nr. 18, er der i forslaget til § 251, nr. 18, byttet om på litra a og b. Dette skyldes, at Sølovsudvalget finder det mere hensigtsmæssigt at angive det forhold, at transportdokumentet beviser eller indeholder en transportaftale, før angivelsen af, at transportdokumentet beviser , at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

19. Negotiabelt elektronisk transportdokument
Definitionen af et negotiabelt elektronisk transportdokument følger definitionen af et negotiabelt elektronisk transportdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 15.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument
Definitionen af et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument følger definitionen af et ikke-negotiabelt transportdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 16.

21. Udstedelse af negotiabelt elektronisk transportdokument
Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som udstedelse i henhold til de procedurer, der følger af forslaget til § 298 og til dels af forslaget til § 300, nr. 2, om afsenderens krav på at få udstedt et sådant dokument.

Det er et krav, at procedurerne skal tilsikre, at dokumentet undergives en "eksklusiv kontrol". Med dette menes procedurer, der sikrer dokumentets integritet fra dets oprettelse til dets ophør med at have retsvirkning eller gyldighed.

22. Overdragelse af negotiabelt elektronisk transportdokument
Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som overdragelse af den eksklusive råderet over et sådant dokument, jf. forslaget til § 298 om procedurekrav og forslaget til § 320e, stk. 2, om selve rettighedsovergangen.

23. Transportoplysninger
Transportoplysninger defineres som de oplysninger om transportaftalen eller om godset, som angives i transportdokumentet. Det er oplysninger, som aktualiseres i forbindelse med transportørens modtagelse af gods til transport, dvs. oplysninger om godset tilstand og beskaffenhed eller særskilte vilkår for transportaftalen, sådan som denne er angivet i transportdokumentet, jf. bl.a. bemærkningerne til forslaget til §§ 301, 306-307 og 320h.

24. Gods
Gods defineres bredt som værende genstande af enhver type, herunder specifikt varer, dvs. halvfabrikata og produkter, samt handelsvarer. Dette indebærer – til forskel fra Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, men tilsvarende Hamburg-reglernes artikel 1, nr. 5 – at også levende dyr omfattes af begrebet.
Det er en betingelse for at udgøre "gods" i Rotterdam-reglernes forstand, at transportøren har påtaget sig at transportere godset i henhold til en transportaftale, jf. "undertakes to carry", hvilket indebærer en bredere forpligtelse, end at transportøren blot har modtaget godset til transport, jf.

A/CN.9/510, § 90. Dermed omfattes også situationer, hvor transportørens forhold bevirker, at godset ikke modtages eller ikke lastes på skibet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.32, p. 32, note 15. Gods omfatter også, jf. A/CN.9/645, § 79, tomme "containere", dvs. indretninger, der anvendes til at transportere gods i eller på.

Der er ikke, modsat Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, gjort en særskilt undtagelse for dækslast. Gods kan således umiddelbart transporteres som dækslast med de modifikationer, der følger af forslaget til § 267, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

25. Skib

Skib defineres bredt som værende et fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs. Der er dermed ikke krav til f.eks. størrelsen eller indretningen, da det afgørende er, at fartøjet faktisk anvendes til at transportere gods.

Der tilsigtes ikke med denne definition en ændring i forhold til hidtidig praksis i forhold til forståelsen af begrebet, og nærværende definition skal således alene ses i forhold til bestemmelserne i forslaget til kapitel 13.

26. Container

Begrebet container er et samlebegreb for samtlige indretninger, som anvendes til at transportere gods i eller på. Sølovsudvalget lægger til grund, at også paller omfattes af definitionen af container, selv om UNCITRAL ikke eksplicit har taget stilling til spørgsmålet, se A/CN.9/552, §§ 48-49, og A/CN.9/WG.III/WP.56, note 23.

Selv om begrebet "container" efter en naturlig sproglig forståelse ikke betragtes som et samlebegreb for transportindretninger, har Sølovsudvalget dog alligevel fundet det mest hensigtsmæssigt at anvende begrebet som sådan. Det er dog vigtigt at bemærke, at Sølovsudvalget ikke hermed tilsigter ændringer i forhold til øvrige gængse benævnelser i transportforsikringer og andre standardvilkår.

27. Køretøj

Med begrebet køretøj forstås ethvert transportmiddel, der transporterer gods på vej eller bane. En trailer må efter Sølovsudvalgets opfattelse anses som værende omfattet af definitionen af køretøj.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.102, at udvide definitionen af "container" til også at omfatte "køretøjer". Formålet hermed var at sikre, at transportøren på tilsvarende vis som for containertransporter ifalder ansvar for beskadigelse af gods, der transporteres i eller på et køretøj, særligt når køretøjet transporteres på skibets dæk. Endvidere ville man sikre, at et køretøj ikke, på anden måde end hvad der gælder for containere, i forbindelse med transportørens ret til ansvarsbegrænsning kunne henregnes som værende én "lasteenhed".

I stedet for at lade "container" omfatte køretøjer blev det under forhandlingerne i UNCITRAL's Kommission vedtaget, jf. A/63/17, § 61, jf. A/CN.9/645, § 78, at tilføje "road- and rail cargo vehicles" til de artikler, hvor det var relevant. UNCITRAL's Kommission instruerede, jf. A/63/17, § 127, konciperingsgruppen om at overveje alternativ formulering eller samlebegreb for at undgå for mange gentagelser. Det må lægges til grund, at dette er årsagen til, at "køretøj" blev indsat i konventionsteksten, jf. A/63/17, Annex I, p. 89, som et samlebegreb for et transportmiddel, der transporterer gods på vej eller med jernbane.

I forhold til at transportere sådanne køretøjer på skibets dæk var der i UNCITRAL enighed om, jf. A/CN.9/645, § 81, at køretøjer, dvs. til transport på vej eller på bane, skal være egnet til transport på skibets dæk, og at skibets dæk skal være egnet til transport af sådanne køretøjer.

Definitionen har alene betydning for forslaget til kapitel 13 i søloven og skal ikke fortolkes ud fra definitioner i anden lovgivning, herunder færdselsloven.

28. Fragt
Fragt defineres som værende betaling for en godstransport, der gennemføres i henhold til en transportaftale.

Det oprindelige konventionsudkast, jf. A/CN.9/WG.III/WP 21, indeholdt et forslag til regulering af fragtspørgsmål, hvilket dog under forhandlingerne udgik. Definitionen er relevant for forslaget til § 320h, der omhandler klausulen "freight prepaid", men har også relevans i forhold til de nationale bestemmelser om fragt, som Sølovsudvalget har valgt at videreføre, dvs. forslaget til §§ 286, 295-296 og 320g. Det er bevidst, jf. A/CN.9/510, § 89, at definitionen ikke angiver, hvilken part der er ansvarlig for at betale fragten. Dette må afgøres i henhold til parternes aftale eller relevant baggrundsret, da Rotterdam-reglerne ikke regulerer spørgsmålet.

29. Hjemsted
Hjemsted er et samlebegreb for de steder, hvor enten en fysisk eller juridisk person eller en sammenslutning heraf har vedtægtsmæssigt sæde, stiftelsesadresse, registreret hovedkontor, hovedvirksomhed eller for fysiske personer har sædvanligt opholdssted. Definitionen er inspireret af formuleringen i artikel 2, 59 og 60 i rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen) og er relevant for forslaget til §§ 320i-320j.

30. Kompetent domstol
Med kompetent domstol menes en domstol i en konventionsstat, der har en fornøden retlig kompetence til at afgøre spørgsmål i relation til Rotterdam-reglerne.

31. Konvention
Med konvention menes de Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs. Konventionen benævnes også Rotterdam-reglerne.

32. Konventionsstat
Med konventionsstat menes en stat, der er part i Rotterdam-reglerne, dvs. en stat, der traktatretligt er bundet af Rotterdam-reglerne enten ved ratifikation eller ved tiltrædelse uden forbehold.

33. Enkeltdokument
Med "enkeltdokument" menes et ikke-negotiabelt transportdokument, der indeholder en bestemmelse om, at det skal overgives for at opnå udlevering af godset. Et "enkeltdokument" omfatter både de traditionelle rekta-dokumenter og andre ikke-negotiable dokumenter med udleveringsreservation. Definitionen "enkeltdokument" er indført for at lette forståelsen og læsningen af forslaget til §§ 306, 311, 319 og 320b.

Til § 252. Anvendelsesområde
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 5 om Rotterdam-reglernes geografiske anvendelsesområde, dvs. på hvilke transportaftaler Rotterdam-reglerne finder anvendelse set i forhold til den aftalte transports modtagelses- og udleveringssted eller laste- eller lossehavn.

Fra Haag-reglerne over Haag-Visby-reglerne til Hamburg-reglerne har der fundet en stadig udvidelse af det geografiske anvendelsesområde for søtransportkonventionerne sted. Selv om en sammenligning mellem Hamburg-reglerne og Rotterdam-reglerne af det geografiske anvendelsesområde er noget kompleks, kan Rotterdam-reglerne generelt siges at lægge sig tæt op ad Hamburg-reglerne ved grundlæggende både at være anvendelige på trafik fra og til kontraherende stater. Sammenlignet hermed gælder Haag-reglerne, hvor et konnossement er udstedt i en kontraherende stat, dvs. i praksis, hvor transporten finder sted fra en kontraherende stat. Haag-Visby-reglerne gælder endvidere, hvor konnossementet henviser til Haag-Visby-reglerne eller en herpå byggende lov.

I forhold til Haag-Visby-reglerne har den gældende sølov et lidt udvidet geografisk anvendelsesområde, men dog ikke et område, der er så bredt som Hamburg-reglerne.

I forhold til Hamburg-reglerne indebærer Rotterdam-reglerne endog et udvidet geografisk anvendelsesområde, idet reglerne finder anvendelse, hvis blot et af følgende fire kontaktpunkter ligger i en kontraherende stat: Modtagelsesstedet, havnelastestedet, havnelossestedet eller udleveringsstedet, jf. nærmere herom nedenfor. Sandsynligheden for, at Rotterdam-reglerne vil finde anvendelse på en given transport, er derfor større end i Hamburg-reglerne, hvor det er afgørende, om havnelaste- eller havnelossestedet ligger i en kontraherende stat.

Sammenligningen mellem Rotterdam-reglerne, Hamburg-reglerne og den gældende sølovs regler om det geografiske anvendelsesområde er ikke ligetil, da Rotterdam-reglerne på visse punkter ikke kommer til anvendelse, hvor Hamburg-reglerne vil komme til anvendelse. Det drejer sig især om Rotterdam-reglernes ophævelse af en bestemmelse både i Hamburg-reglernes artikel 2, stk. 1, litra e, og Haag-Visby-reglernes artikel 10, stk. 1, litra c, hvorefter disse to konventioner også kommer til anvendelse, hvor transportaftalen indeholder en klausul om, at Haag-Visby-reglerne eller Hamburg-reglerne eller en national lov, der bygger på en af disse konventioner, skal regulere transportaftalen. Den gældende sølovs § 252, stk. 2, nr. 5, indeholder en tilsvarende bestemmelse. De klausuler, der er tale om, benævnes ”paramountklausuler” Det er imidlertid ikke afklaret, hvad konsekvenserne nærmere er af, at en transportaftale indeholder en paramountklausul. Efter den gældende sølovs § 252, stk. 2, nr. 5, betyder klausulen, at sølovens regler anvendes med lovkraft også i trafik mellem to ikke-kontraherende stater. Andre lande tillægger imidlertid en paramountklausul en anden og svagere betydning, nemlig alene som kontraktklausul, hvilket kan betyde, at den viger for bestemmelser i transportaftalen, der måtte stride mod den via paramountklausulen inkorporerede konvention. Oprindelig indgik i det konventionsudkast, der forhandledes om, en bestemmelse svarende til paramountklausulen i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men da det påpegedes, at klausulen ikke blot havde forvoldt fortolkningsproblemer, men også kunne forvolde yderligere problemer i forhold til Rotterdam-reglerne, bl.a. ved at gøre en maritim udførende transportør ansvarlig under Rotterdam-reglerne, selv om transporten finder sted mellem to ikke-kontraherende stater, besluttedes det at tage paramountklausulen ud. Derved kan man sige, at Rotterdam-reglernes geografiske udstrækning er lidt mere snæver end i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men næppe afgørende meget set

i forhold til Hamburg-reglernes og Rotterdam-reglernes ellers brede geografiske anvendelsesområde.

Forslaget til *§ 252* indeholder hovedreglen om anvendelsesområdet for forslaget til kapitel 13, dvs. at hvis de i bestemmelsen oplistede kriterier er opfyldt, finder reglerne i forslaget til kapitel 13 anvendelse. Disse kriterier er minimumskriterier og ufravigelige. Det er dog ikke udelukket, at reglerne ved aftale kan få et bredere anvendelsesområde.

Sølovsudvalget anbefaler, at reglerne også udstrækkes til at omfatte aftaler om søtransport af gods i indenrigsfart i Danmark, jf. forslaget til *§ 252, nr. 1*. Dette begrundes i erhvervets ønske om at bibeholde den gældende retstilstand, hvor reglerne for transport af gods til søs i den gældende sølovs kapitel 13 finder anvendelse, uanset om skibet går i indenrigsfart eller i anden fart.

For søtransport af gods i anden fart, jf. forslaget til *§ 252, nr. 2*, er det første kriterium, der skal opfyldes, at der skal være indgået en aftale om transport af gods til søs. Omfatter aftalen tilknyttede transporter, som ikke er søtransporter, vil disse også være omfattet af forslaget til kapitel 13, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 1, og det tidligere anførte om den kontraktretlige tilgang i Rotterdam-reglerne. Det andet kriterium omhandler den geografiske afgrænsning af reglernes anvendelse og indebærer et dobbeltkrav om, at transporten skal være international, og et krav om, at der skal være en vis tilknytning til en konventionsstat, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 33.

At transporten skal være international, medfører for det første, at det i transportaftalen bestemte modtagelses- og udleveringssted skal være beliggende i forskellige stater. Det er det aftalte og ikke det faktiske laste- og lossested, hvilket er begrundet i parternes interesse i på forhånd at kunne afgøre, om Rotterdam-reglerne finder anvendelse. For det andet skal søtransportens laste- og lossehavn være beliggende i forskellige stater. Dette krav er inspireret af Hamburg-reglerne og tillægger søtransportens internationale karakter betydning. At selve søtransporten skal være international er dog i praksis af relativt underordnet betydning ved siden af kravet om, at modtagelsesstedet og udleveringsstedet skal være beliggende i forskellige stater, men der kan være mere specielle transporttilfælde, hvor kravet om, at lastehavnen og lossehavnen skal være beliggende i forskellige stater, har betydning, selv om også modtagelsesstedet og udleveringsstedet ligger i forskellige stater.

Det er endvidere et krav, at mindst ét af disse steder, dvs. modtagelsessted, udleveringssted, lastehavn eller lossehavn, skal være i en konventionsstat.

Forslaget til § 252 indeholder ikke en gennemførelse af Rotterdam-reglernes artikel 5, stk. 2. Rotterdam-reglernes artikel 5, stk. 2, indeholder en bestemmelse om, at skibets, transportørens, den udførende parts, afsenderens, modtagerens eller evt. andre interessenters nationalitet er uden betydning. Bestemmelsen findes også i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men er ikke medtaget i den gældende sølovs § 252. Det var da vurderingen, at spørgsmålet om nationalitet ikke vil blive tillagt betydning ved domstolene, forudsat at selve transportaftalen er omfattet af sølovens regler. Af samme årsag har Sølovsudvalget fundet det hensigtsmæssigt at undlade at inddrage bestemmelsen.

Forholdet til Rom-konventionen
Den gældende sølovs § 252 regulerer det geografiske anvendelsesområde og lovvalg for den gældende sølovs kapitel 13. Det rent geografiske anvendelsesområde er inspireret af Haag-Visby-

reglernes artikel 10 og Hamburg-reglernes artikel 2, mens lovvalgsbestemmelsen (lex fori) er indsat, for at det fællesnordiske kapitel 13 om godstransport til søs altid skal finde anvendelse i nordisk fart. I anden fart, dvs. fart, der ikke er nordisk, har parterne fri adgang til at foretage lovvalg.

Haag-Visby-reglernes artikel 10 hhv. Hamburg-reglernes artikel 2 er en bestemmelse om respektive konventioners geografiske anvendelsesområde. Lovvalgsbestemmelsen er således en national særregel og er hverken baseret på Haag-Visby-reglerne eller på Hamburg-reglerne.

Begrundelsen for den valgte lex fori-løsning var, at idet der ikke kan tages reservationer over for Haag-Visby-reglerne, må respektive konventionslandes lovgivning nødvendigvis være overensstemmende. Derfor fandt man det hensigtsmæssigt at lægge dette til grund, således at domstolene i de nordiske lande alene skulle tage stilling til "egen konventionslovgivning" i modsætning til at skulle anvende og fortolke tilsvarende regler og retspraksis i anden konventionsstats lovgivning. Dette blev yderligere begrundet i, at også anden konventionsbaseret lovgivning om godstransport, dvs. luftfartsloven og vejtransportloven, er baseret på tilsvarende anvendelse af domstolslandets lov. Lex fori-løsningen gælder dog ikke for fart uden for de nordiske lande. I sådanne tilfælde respekteres parternes lovvalg fuldt ud, jf. den gældende sølovs § 252, stk. 3, forudsat at parterne har bestemt, at aftalen om søtransport skal afgøres af loven i en anden konventionsstat. Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994.

Rom-konventionens (også benævnt kontraktskonventionen) lovvalgsregler er gennemført i dansk ret ved lov nr. 188 af 9. maj 1984 om gennemførelse af konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser m.v., som trådte i kraft den 1. juli 1984. De lovvalgsregler, som findes i dansk lovgivning, og som bygger på internationale konventioner, er opretholdt med hjemmel i Rom-konventionens artikel 21. Sølovens § 252 (dagældende § 169) og § 321, stk. 3, som kun til dels bygger på internationale konventioner, men som i øvrigt er led i en ensartet nordisk lovgivning, er opretholdt i kraft af en protokol, der er knyttet til Rom-konventionen.

Protokollen blev revideret ved Finland og Sveriges ratifikation af Rom-konventionen til også at omfatte de tilsvarende finske og svenske lovvalgsregler og blev begrundet dels i søfartens særlige forhold, dels ved at bestemmelsen, der er baseret på en international konventionsbestemmelse, tillige er en fællesnordisk (dansk, finsk, norsk, svensk) lovvalgsregel.

Efter protokollen kan Danmark, Sverige og Finland således opretholde deres nationale regler vedrørende den lov, som skal anvendes på spørgsmål angående søtransport af gods, og ændre disse regler uden at følge den procedure, der er foreskrevet i Rom-konventionens artikel 23. Medlemsstaterne har imidlertid afgivet en fælleserklæring, der er knyttet til konventionen, hvori de tager til efterretning, at Danmark, Sverige og Finland er rede til at undersøge, i hvilket omfang der er mulighed for, at fremtidige ændringer af deres nationale ret om søtransport af gods overholder konsultationsproceduren i artikel 23.
Konsultationsproceduren indebærer, at alle konventionsparter skal høres i den ønskede nationale ændring og skal have lejlighed til at komme med indsigelser. Fremkommer der ikke indsigelser inden en i bestemmelsen fastsat frist (6 måneder), kan den konventionsstat, der ønsker at gennemføre den nationale særregel, frit gøre dette.

Rotterdam-reglernes artikel 5 er – tilsvarende både Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne – en bestemmelse om det geografiske anvendelsesområde.

Med forslaget til § 252, nr. 2, implementeres bestemmelsen konventionsnært, hvilket indebærer en ændring i forhold til den gældende sølovs § 252 (og dagældende § 169), der som nævnt ovenfor indeholder en lovvalgsregel. Den foreslående ændring indebærer således også, at lex fori-bestemmelsen ikke videreføres, og at de almindelige lovvalgsregler, herunder Rom-konventionen, herefter skal finde anvendelse også på sørettens område.

Er det således afgjort, at dansk ret skal finde anvendelse til løsning af en tvist om godstransport helt eller delvist til søs, skal det vurderes, om betingelserne i forslaget til § 252, nr. 2, jf. bemærkningerne ovenfor, er opfyldt. Er dette tilfældet, vil reglerne i forslaget til kapitel 13 finde anvendelse. Det er de almindelige regler om lovvalg, der skal anvendes til at afgøre, om dansk ret skal finde anvendelse.

I forhold til de øvrige nordiske lande vil dette p.t. have forskellig virkning. Norge og Sverige har undertegnet Rotterdam-reglerne, mens Finland ikke har. Norge arbejder på en implementering af Rotterdam-reglerne, mens Sverige endnu ikke har påbegyndt et sådant arbejde. Træder Rotterdam-reglerne i kraft, og er det alene Danmark og Norge, der har implementeret reglerne, vil dette betyde, at der er forskellig søtransportretlig lovgivning – og forskellige lovvalgsregler – i nordisk fart, f.eks. i fart mellem Danmark og Finland.

En domstol i Danmark vil da skulle anvende de almindelige lovvalgsregler til at bestemme, hvilken lov der skal regulere en tvist om godstransport til søs. I Danmark vil de lovvalgsregler, der skal finde anvendelse, være baseret på Rom-konventionen og de i øvrigt gældende lovvalgsregler. Danmark er som følge af det retlige forbehold ikke bundet af forordning nr. 593/2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I-forordningen).

Danmarks stilling i forhold til Rom-konventionen vil da indebære en ophævelse af reservationen i protokollen, hvilket indebærer, at de almindelige lovvalgsregler i Rom-konventionen fremover skal finde anvendelse ved afgørelse af, hvilken lov der finder anvendelse på søtransportretlige tvister.

Om dette indebærer, at der skal igangsættes en konsultationsprocedure i henhold til Rom-konventionens artikel 23, er endnu ikke afklaret. Det er dog Sølovsudvalgets vurdering, at en konsultationsprocedure næppe skal igangsættes, i og med at det foreslås at ophæve det særlige forbehold og give Rom-konventionens regler om lovvalg fuld anvendelse.

Hvilken konsekvens Danmarks ophævelse af reservationen i den særlige tillægsprotokol har i forhold til Finland og Sveriges tilsvarende reservation bør afklares, inden Danmark ratificerer Rotterdam-reglerne. Afklaring af dette spørgsmål ligger ligeledes uden for Sølovsudvalgets kompetence. Afklaring af spørgsmålet formodes endvidere at afhænge af Finland hhv. Sveriges stillingtagen til ratifikation af Rotterdam-reglerne og af, om der i respektive lande er et politisk ønske om at opretholde særlige nationale lovvalgsregler, i det omfang det er muligt i forhold til gældende EU-lovgivning.

Regulering af nationale transporter, der gennemføres i tillæg til en national søtransport
Sølovsudvalget har overvejet behovet for at udstrække det regelsæt, der foreslås gennemført med forslaget til kapitel 13, til også at omfatte nationale transporter, der gennemføres i tillæg til en national søtransport.

Det kan f.eks. være en situation med ren indenrigsfart, hvor godset afhentes og transporteres på vej til en havn, hvor det lastes og transporteres med skib til en anden havn, hvor det losses og derefter transporteres på vej til et bestemmelsessted. En sådan udstrækning af regelsættet vil indebære, at den transportør, der gennemfører en national transport i tillæg til en national søtransport, i retlig henseende vil være omfattet af det samme regelsæt, som vil være gældende, jf. forslaget til § 252, nr. 2, for den transportør, der gennemfører en national transport i tillæg til en international søtransport.

Det ligger uden for Sølovsudvalgets mandat at træffe beslutning om ovenstående, men Sølovsudvalget anbefaler, at der udarbejdes en analyse af behovet for og konsekvenser af at udstrække regelsættet til at omfatte sådanne nationale transporter, der gennemføres i tillæg til en national søtransport. Det vil forudsætte en inddragelse af relevante parter for de forskellige transportformer; det være sig transport med fly, på vej eller bane.

Til § 253. Særlige undtagelser

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 6 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 5 og Hamburg-reglernes artikel 2. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 253.

Den gældende sølovs § 253, stk. 1, angiver, at reglerne om transport af stykgods ikke finder anvendelse på certepartier. Dog finder reglerne om transport af stykgods anvendelse, hvis der er udstedt et konnossement (bill of lading) under certepartiet, og dette enten er omsat efter udstedelse til befragteren eller er udstedt til en anden end befragteren.

Med forslaget til *§ 253, stk. 1*, videreføres princippet fra gældende sølov om, at reglerne om transport af stykgods ikke finder anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib.

Forslaget til § 253 indeholder undtagelser til udgangspunktet i forslaget til § 252, jf. ovenfor, og er af central betydning for reglernes anvendelsesområde. UNCITRAL nåede til enighed om, at undtagelsesbestemmelsen skulle omfatte rene kontraktretlige arrangementer, såsom certepartier hhv. kommercielle arrangementer, der ikke nødvendigvis er et certeparti i traditionel forstand, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 37.

Der sondres i bestemmelsen mellem linjefart og ikke-linjefart. Aftaler om linjefart er generelt omfattet, dog således at certepartier o.l. i linjefart falder udenfor. Aftaler i ikke-linjefart er generelt undtaget, jf. A/CN.9/576, § 64, bortset fra visse aftaletyper, som, om end de afvikles i ikke-linjefart, dog har så klare lighedspunkter med transportaftaler i linjefart, at de omfattes, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, § 24. Disse transportaftaler omtales ofte som ”on-demand”-transporter, dvs. aftaler, som, uden at der udstedes certeparti e.l., afvikles på grundlag af et transportdokument eller et elektronisk transportdokument. ”On-demand”-transporter er typisk sæsonbetingede, mere uregelmæssige afskibninger. UNCITRAL fandt det nødvendigt at indføre denne ”undtagelse fra undtagelsen” for at sikre, at transportaftaler, der omfattes af Haag-Visby-reglerne, også omfattes af Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes anvendelse er således på dette område ikke indskrænket i forhold til de transportkontrakter, der falder under Haag-Visby-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, § 29.

Når certepartier o.l. undtages fra reglerne i forslaget til kapitel 13, ligesom i de gældende regler i søloven og de hidtidige søtransportkonventioner, er den historiske begrundelse, at parterne i et certeparti formodes at have en ligeværdig forhandlingsposition, hvorfor der ikke syntes at være vægtige argumenter for at lade befragteren være beskyttet over for rederen (bortfragteren) af de præceptive bestemmelser i regelsættet.

Er der indgået et certeparti, følger det af forslaget til stk. 1, at forslaget til kapitel 13 ikke finder anvendelse, hvad enten skibet er hel- eller delbefragtet i eller tidsbefragtet til linjefart. Der kan for engelsk ret henvises til sagen "the Tycho"[1], hvor det er afgjort, at der i princippet ikke er forskel på et "slot charter", som er et certeparti for et forudbestemt antal TEU-containere, og et "voyage charter", som er et rejsecerteparti. Hvis der således er aftalt et "slot charter" for en linjefart, finder kapitel 13 ikke anvendelse. Tilsvarende gælder for "space charters", som er et certeparti for en forudbestemt andel af skibets kapacitet til transport af gods.

I overensstemmelse med det ovenfor anførte fastsættes det endvidere i forslaget til *stk. 2,* at transportaftaler i ikke-linjefart er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13. Forslaget til stk. 2 omfatter først og fremmest almindelige certepartier i "tramp fart". Som en undtagelse herfra fastsættes det, at hvor der er udstedt transportdokument efter reglerne i forslaget til kapitel 13, og der ikke for den pågældende transport tillige er udstedt certeparti e.l., omfattes sådanne transportaftaler, de såkaldte "on demand"-transporter, af forslaget til kapitel 13.

For så vidt angår volumenkontrakter, var der oprindeligt indsat en bestemmelse, hvorefter volumenkontrakter i et vist omfang var omfattet af Rotterdam-reglerne. Det blev under forhandlingerne, jf. A/CN.9/594, § 130, besluttet at lade bestemmelsen udgå, jf. A/CN.9/594, § 133, og erstatte af et forslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, hvorefter volumenkontrakter principielt anses som transportaftaler i Rotterdam-reglernes forstand. En volumenkontrakt i linjefart er derfor omfattet af Rotterdam-reglerne, da den ikke kan anses som et certeparti o.l., jf. forslaget til § 253, stk. 1, mens en volumenkontrakt i ikke-linjefart falder udenfor. Rotterdam-reglernes præceptive anvendelse på volumenkontrakter i linjefart afgøres dog i henhold til forslaget til §§ 255-257, hvor forslaget til § 256, der specifikt omhandler volumenkontrakter, betyder, at volumenkontrakter i betydeligt omfang kan fravige Rotterdam-reglernes præceptivitet. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 256 nedenfor.

Til § 254. Anvendelse for visse parter
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 7.

Forslaget til *§ 254* indebærer, at bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 kan anvendes i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, selvom der er indgået certeparti eller anden transportaftale mellem transportøren og afsenderen, forudsat at den, der gør krav på en sådan anvendelse, ikke er oprindelig part i en transportaftale, der er undtaget i medfør af forslaget til § 253.

Den gældende sølovs § 253, stk. 1, har en lignende bestemmelse, der dog adskiller sig fra forslaget ved at kræve, at der er udstedt konnossement, som bestemmer retsforholdet mellem transportøren og indehaveren af konnossementet. Efter forslaget er det derimod ikke et krav, at der overhovedet er

[1] [1999] Lloyd's Rep. 11.

udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument mellem parterne. Dette var et stærkt omdiskuteret spørgsmål under forhandlingerne, jf. A/CN.9/594, § 137, og er bl.a. begrundet i ønsket om at fremtidssikre konventionsteksten ved at give markedet mulighed for at indrette sig i forhold til dokumentanvendelse, herunder også i forhold til den teknologiske udvikling. I praksis vil det dog nok være det almindelige, at der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Det er afgørende, at de parter, der påberåber sig anvendelse af forslaget til kapitel 13, ikke er oprindelige parter i en transportaftale eller et certeparti, der er undtaget fra anvendelsesområde i forslaget til kapitel 13. Retsvirkningen er, at den senere erhverver, f.eks. modtageren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 11, vil kunne gøre de rettigheder, der følger af forslaget til kapitel 13, gældende, uanset at dennes overdrager ikke vil kunne gøre disse gældende som følge af bestemmelsen i forslaget til § 253.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL vedtaget at angive de parter, der kan gøre rettigheder gældende over for transportøren, for at undgå at bestemmelsen fik et for bredt sigte, jf. A/CN.9/572, §§ 93 og 96. Opregningen må derfor antages at være udtømmende.

Bestemmelsen regulerer ikke evt. betingelser for overdragelse og indtrædelse i et retsforhold. Dette må således overlades til national ret og i sidste ende til en domstolsprøvelse.

Fravigelighed
I forslaget til §§ 255-257 angives omstændighederne for at fravige forslaget til kapitel 13 og dermed også de situationer, hvor forslaget til kapitel 13 indebærer en præceptiv regulering.

Til § 255. Fravigelighed generelt
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 79 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3 og 5 og Hamburg-reglernes artikel 23. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 254, som delvist videreføres med stk. 2 og 3.

Forslaget til *§ 255* følger ikke strukturen i Rotterdam-reglernes artikel 79, men er litreret således, at nr. 1-3 implementerer artikel 79, stk. 1, litra a-c, som omhandler transportøren og den maritime udførende part, mens nr. 4-5 implementerer artikel 79, stk. 2, litra a-b, som omhandler vareinteresserne, jf. A/CN.9/576, § 53.

Forslaget til nr. 1-3 bestemmer, at transportøren og den maritime udførende part kontraktretligt (medmindre andet er fastsat i de enkelte bestemmelser i forslaget til kapitel 13) kun kan påtage sig øgede og ikke mindre forpligtelser og ansvar, det såkaldte princip om "envejspræceptivitet" ("one-way mandatory approach"), jf. A/CN.9/576, § 46, mens nr. 4-5 vedrørende afsenderens beskyttelse fastsætter præceptivitet begge veje, således at afsenderens forpligtelser og ansvar under forslaget til kapitel 13 hverken i positiv eller negativ retning kan ændres (medmindre andet er fastsat i de enkelte bestemmelser i forslaget til kapitel 13).

Forslaget til § 255 indeholder ikke henvisninger til, hvilke bestemmelser i forslaget til kapitel 13 der er præceptive hhv. deklaratoriske. Særligt i forhold til forslaget til nr. 4-5 var der under forhandlingerne i UNCITRAL forslag om en "artikel for artikel"-baseret tilgang til de enkelte

bestemmelsers præceptivitet, jf. drøftelserne under A/CN.9/576, § 79. Det blev dog fundet, at det var mere hensigtsmæssigt at have en generel bestemmelse, jf. A/CN.9/621, § 160.

Hvor intet andet er bestemt i de enkelte bestemmelser, er de derfor præceptive således som angivet i forslaget til § 255 for transportørens og afsenderens forpligtelser og ansvar. Enkelte, men centrale bestemmelser fastslår imidlertid, at forpligtelser og ansvar kan lempes ved aftale, jf. f.eks. forslaget til §§ 254, 256, stk. 1, og 320d. Hvor en aftale om ændring af forpligtelser og ansvar er ugyldig efter forslaget til § 255, vil ugyldigheden som udgangspunkt ikke berøre andre dele af transportaftalen, der vil bestå uændrede, forudsat at de i sig selv er gyldige. Der er dermed ikke tilsigtet en ændring i forhold til den gældende sølovs § 254, der dog udtrykkeligt angiver, at øvrige bestemmelser forbliver gyldige.

Efter at tvist er opstået, vil parterne kunne aftale fravigelser, som ellers ikke er i overensstemmelse med forslaget til § 255.

Det er kun transportøren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 5, og den maritime udførende part, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 7, der kan udvide deres forpligtelser og deres ansvar. At den maritime udførende part også omfattes skyldes, at denne er direkte ansvarlig efter forslaget til kapitel 13 for den del af transporten, som denne part udfører, og derfor er underlagt de samme restriktioner med hensyn til fravigelser fra forslaget til kapitel 13's regler som transportøren. Forslaget til § 255 betyder også, at den maritime udførende part ikke i medfør af en "Himalaya klausul", der undtager eller begrænser den maritime udførende parts ansvar ved at give denne visse kontraktretlige fordele, som denne ellers ikke ville kunne opnå, vil kunne opnå lempeligere forpligtelser og ansvar, end forslaget til § 255 muliggør, jf. A/CN.9/576, § 76. Se i øvrigt bemærkningerne til forslaget til § 276.

Ligesom i øvrigt i forslaget til kapitel 13 reguleres en ikke-maritim udførende parts forhold ikke af kapitlet, hvorfor spørgsmålet om, hvorvidt en sådan parts forpligtelser og ansvar kan lempes, må afgøres efter de nationale bestemmelser eller konventioner, der gælder for denne part.

Begrebet "forpligtelser" skal forstås generelt og vil således omfatte samtlige forpligtelser, der fremgår af forslaget til kapitel 13. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, § 76, kunne der ikke samles støtte til et forslag om at skrive "ansvar for brud på en bestemmelse" i stedet for det bredere "ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser", jf. forslaget til *nr. 2*.

Forslaget til *nr. 3* indebærer, at en klausul om, at transportøren eller andre, for hvem transportøren ifalder ansvar, jf. forslaget til § 273, kan opnå ret til udbetaling af vareforsikringen eller anden begunstigelse herunder, er ugyldig. Med "forsikring af godset" forstås en generel forsikring af gods, herunder også f.eks. forsikring, der dækker forsinkelsestab, hvis en sådan er tegnet.

Forslaget til *nr. 4-5* bestemmer, at forpligtelser eller ansvar for den i bestemmelsen nævnte personkreds hverken kan ændres i negativ eller positiv retning. Bestemmelsen angiver de personer, der omfattes, dvs. afsenderen, jf. forslaget til § 251, nr. 8, modtageren, jf. forslaget til § 251, nr. 11, rådighedshaveren, jf. forslaget til § 251, nr. 13, ihændehaveren, jf. forslaget til § 251, nr. 10, og den kontraktsbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9. Opregningen må antages at være udtømmende. "Consignors" blev under forhandlingerne i UNCITRAL slettet fra konventionsteksten, jf. A/CN.9/645, § 234, jf. §§ 21-24.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL fundet nødvendigt at beskytte afsendersiden mod bestemmelser i transportaftalen, der "forøger afsenderens ... ansvar", uanset at denne ikke har ret til at begrænse sit ansvar. Det kunne f.eks. være en bestemmelse i transportaftalen, der indebærer en udvidelse af afsenderens ansvar fra at være culpaansvar til at være culpa med omvendt bevisbyrde, jf. A/CN.9/594, § 151, og A/CN.9/621, §§ 157-160. En sådan bestemmelse vil med forslaget til nr. 5 være ugyldig.

Forslaget til *stk. 2* angiver, at de bestemmelser, der ikke følger af Rotterdam-reglerne, uanset skal kunne fraviges ved aftale. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 254, stk. 2. Disse bestemmelser er
§ 271. Dispositioner vedrørende godset.
§ 286. Transportafbrydelse.
§ 295. Afsenderens tilbagetræden og kontraktbrud.
§ 296. Fragt og afstandsfragt.
§ 317. Afsenderens ansvar for fragten m.v.
§ 320 g. Modtagerens pligt til at betale fragt.
Der henvises til bemærkningerne til disse bestemmelser og i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 39.

Forslaget til *stk. 3* bestemmer i lighed med den gældende sølovs § 254, stk. 3, at transportdokumentet skal indeholde en henvisning til de præceptive regler. Bestemmelsen findes ikke i Rotterdam-reglerne. En sådan klausul kan have informationsværdi og han have større gennemslagskraft end søloven ved tvister i udlandet. Henvisningen skal fremgå af transportoplysningerne, jf. forslaget til § 301.

Til § 256. Specielle regler om volumenkontrakter
Forslaget til § 256 implementerer Rotterdam-reglernes art. 80.

En stor godsmængde transporteres til søs under såkaldte volumenkontrakter. Volumenkontrakter er i forslaget til kapitel 13 defineret som "transportaftaler, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et angivet tidsrum", jf. forslaget til § 251, nr. 2.

Volumenkontrakter indgås udpræget af større virksomheder, der har behov for kontraktmæssigt at kunne binde en transportør til over en vis periode at transportere virksomhedens produktion eller indkøb eller dele heraf for at kunne opnå sikkerhed for regelmæssig transport på vilkår, der er tilpasset virksomhedens behov. Målt på godsmængde gør volumenkontrakter sig særligt gældende inden for trampfart, men i visse trafikker transporteres også i linjefart betydelige godsmængder typisk som containere, hvoraf en del som dør-til-dør-transport på grundlag af volumenkontrakter eller lignende kontrakter ("service contracts"). Dette gælder i dag særlig for trafik på USA.

Volumenkontrakter er transportkontrakter i forslaget til § 252's forstand. Det må afgøres på grundlag af bestemmelsen i forslaget til § 253, om en volumenkontrakt alligevel falder uden for forslaget til kapitel 13. Det fremgår af forslaget til § 253, stk. 1, sammenholdt med stk. 2, at forslaget til kapitel 13 finder anvendelse på volumenkontrakter, der afvikles i linjefart uden anvendelse af certeparti o.l. og på de såkaldte "on demand"-kontrakter, dvs. de lejlighedsvise transporter, der afvikles uden anvendelse af certeparti o.l. alene på grundlag af et transportdokument. Der henvises herom til bemærkningerne til forslaget til § 253. Det nævnte

gælder spørgsmålet om, hvorvidt selve volumenkontrakten falder under forslaget til kapitel 13. Med hensyn til de enkelte afskibningskontrakter under en volumenkontrakt afgøres det direkte efter reglerne i forslaget til kapitel 13 – dvs. forslaget til §§ 253-254 – om forslaget til kapitel 13 finder anvendelse herpå.

Hvor der foreligger en blandet volumenkontrakt, dvs. en kontrakt, der afvikles både i linjefart og ikke-linjefart, må det antages, at den relevante rejses afviklingsform afgør, om konventionen finder anvendelse på volumenkontrakten i relation til forhold, der vedrører den pågældende rejse**.**

Mens volumenkontrakter som transportkontrakter således er omfattet af forslaget til kapitel 13's regler, giver forslaget til *§ 256* mulighed for i meget vid udstrækning, men under strenge betingelser, at fravige de fleste af forslaget til kapitel 13's præceptive regler i volumenkontrakten og i de konkrete transportaftaler, der ligger til grund for volumenkontraktens afvikling. Hvor intet særligt er aftalt om fravigelse, finder reglerne i forslaget til kapitel 13 deklaratorisk anvendelse på selve volumenkontrakten. I den udstrækning volumenkontrakten ikke fraviger forslaget til kapitel 13, kan de enkelte transportaftaler, hvormed volumenkontrakten afvikles, heller ikke selv fravige forslaget til kapitel 13.

Forholdet er således noget anderledes end under Haag-Visby-reglerne, Hamburg-reglerne og søloven. Volumenkontrakter som sådan er ikke omfattet af Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne – uanset hvorledes de afvikles – og kun rent deklaratorisk reguleret i den gældende sølovs §§ 362-371. Derimod fastsætter den gældende sølovs § 253, stk. 2, at hvor en kontrakt angår transport af gods med skib fordelt på flere rejser inden for et givet tidsrum, finder bestemmelserne i den gældende sølovs kapitel 13 præceptivt anvendelse på hver enkelt rejse, dog således at udføres en rejse i henhold til certeparti, finder bestemmelserne kun anvendelse på et konnossement udstedt under certeparti, når konnossementet regulerer retsforholdet mellem transportøren og en indehaver af konnossementet.

For at være omfattet af det i forslaget til § 251, nr. 2, definerede begreb "volumenkontrakter" skal kontrakten vedrøre:

- En specificeret mængde gods, som kan fastlægges som et minimum, et maksimum eller vedrører en godsmængde i et nærmere bestemt interval,
- som afskibes i en række afskibninger og
- over en aftalt tidsperiode.

Er godsmængden uspecificeret, f.eks. om en fabriks løbende produktion over en given periode, eller er perioden ikke specificeret, er der ikke tale om en volumenkontrakt i forslaget til kapitel 13's forstand.

Kravet om, at der skal foreligge en række afskibninger, var genstand for stor diskussion i UNCITRAL, hvor mange delegationer fandt, at der skulle sættes visse minimumkrav. Dette blev dog afvist. F.eks. blev et krav om, at der skulle være tale om mindst 600.000 tons og mindst fem afskibninger afvist. Selv om der er tale om væsentligt mindre kvantiteter, kan der efter omstændighederne meget vel være tale om en volumenkontrakt i forslaget til kapitel 13's forstand. Ved afgørelsen af, om kriterierne er opfyldt, må der foretages en mere individuel vurdering, hvor der tages hensyn til den pågældende trafik, den vare der transporteres, sædvane m.v. Det er dog givet, at en volumenkontrakt, hvorefter der afskibes to containere med en dags mellemrum, meget

vanskeligt vil kunne karakteriseres som en volumenkontrakt i forslaget til kapitel 13's forstand, og en sådan kontrakt, der måtte indeholde afvigelser fra forslaget til kapitel 13's regler, vil kunne være en omgåelse af kravene i forslaget til § 251, nr. 2, og vil derfor afhængig af omstændighederne kunne rammes af forbuddet i forslaget til § 255 mod indirekte begrænsninger i transportørens eller afsenderes forpligtelser eller ansvar[2].

De ganske strenge betingelser for at kunne fravige forslaget til kapitel 13's præceptive regler i volumenkontrakter i linjefart og i de individuelle transportaftaler herunder blev til efter omfattende og vanskelige drøftelser i UNCITRAL. Efter at have fastlagt et sæt betingelser blev der i den næstsidste forhandlingsrunde i UNCITRAL's arbejdsgruppe føjet nye betingelser til, jf. A/CN.9/645, §§ 243-249. Disse nye betingelser modificerede eller overlappede til en vis grad de allerede aftalte betingelser, som i øvrigt uændret blev videreført. Teksten i Rotterdam-reglernes artikel 80, som forslaget til § 256 implementerer, er derfor ikke juridisk køn, men giver dog god nok mening.

Betingelserne for en fravigelse er med en enkelt undtagelse (se forslaget til § 256, stk. 2, nr. 3) ens, hvad enten betingelsen er til fordel for den ene eller den anden part. En aftale om fravigelse skal være skriftlig, jf. stk. 7.

Efter den første betingelse i forslaget til *stk. 2, nr. 1*, skal volumenkontrakten indeholde et særligt fremhævet udsagn om, at kontrakten fraviger forslaget til kapitel 13. Dette punkt indebærer alene et krav om en generel erklæring af den nævnte karakter, men ikke en pligt til at fremhæve de enkelte punkter, hvor de præceptive regler fraviges.

Efter den anden betingelse i forslaget til *stk. 2, nr. 2*, skal volumenkontrakten enten være individuelt forhandlet eller specificere ved særskilt fremhævelse i de afsnit eller dele af volumenkontrakten, hvor der er tale om fravigelser. Alternativet under denne anden betingelse kræver således, at fravigelserne i kontrakten identificeres, men ikke at det specificeres, hvori forskellen består. I UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, §§ 82-85, A/CN.9/645, §§ 243-249, og A/63/17, §§ 243-246, blev det indgående diskuteret, om de to alternativer i den anden betingelse i stedet skulle være kumulative. Det blev fastholdt, at der skulle være tale om alternative betingelser. Imidlertid tilføjedes som nævnt ovenfor under de sidste forhandlingsrunder i UNCITRAL's arbejdsgruppe yderligere betingelser, som ikke var ganske afstemt med de foreløbigt vedtagne betingelser. Det tilføjedes således, at en fravigelse ikke må fremgå af en adhæsionskontrakt, som ikke er genstand for forhandling. Denne betingelse er reelt ensbetydende med, at kontrakten skal have været genstand for en individuel forhandling.

Efter den tredje betingelse i forslaget til *stk. 2, nr. 3*, som modsat de øvrige betingelser alene vedrører afsenderens rettigheder, skal afsenderen have haft mulighed for at vælge mellem en almindelig transportaftale, der fuldt ud følger reglerne i forslaget til kapitel 13, eller en aftale med fravigelser, og afsenderen skal være gjort bekendt med denne mulighed. I praksis betyder dette, at afsenderen skal tilbydes to fragtrater: En rate for kontrakt på vilkårene i forslaget til kapitel 13 og en rate, hvor disse vilkår er fraveget.

[2] Ziegler, Schelin, Zunarelli, The Rotterdam Rules, 2008, p. 342, Kluwer Law International.

Efter den fjerde betingelse i forslaget til *stk. 2, nr. 4, første led*, må en fravigelse ikke være inkorporeret i volumenkontrakten via en henvisning til et andet dokument.

Efter den femte betingelse i forslaget til *stk. 2, nr. 4, andet led*, må en fravigelse som allerede omtalt ovenfor ikke fremgå af en adhæsionskontrakt, dvs. der må have været tale om en forhandlet kontrakt.

Forslaget til *§ 256, stk. 3*, fastslår, at en transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser eller transportdokument m.v. ikke kan udgøre en volumenkontrakt efter forslaget til § 256, om end en sådan volumenkontrakt meget vel kan inkorporere sådanne dokumenter som kontraktvilkår (bortset fra fravigelserne). Baggrunden for denne bestemmelse, der synes at overlappe noget med betingelserne i forslaget til stk. 2, var en frygt for, at visse stater kunne anse et dokument e.l., hvori transportørens transportvilkår og rater inkl. rater for volumenkontrakter tilbydes, som i sig selv værende en volumenkontrakt ved accepten af et sådant dokument.

Visse af Rotterdam-reglernes bestemmelser blev af UNCITRAL anset for af så fundamental betydning, at de ikke burde kunne fraviges selv i volumenkontrakter, der i øvrigt opfyldte vilkårene for fravigelse. Det drejer sig om:

- Forslaget til § 266, for så vidt angår teknisk sødygtighed og nautisk sødygtighed. Derimod kan bestemmelsen i forslaget til § 266 om lastedygtighed fraviges i volumenkontrakten, forudsat betingelserne i forslaget til § 256 i øvrigt er opfyldt.
- Bestemmelsen i forslaget til § 284 om tab af begrænsningsret ved transportørens forsætlige eller kvalificeret groft uagtsomme handling.
- Bestemmelsen i forslaget til § 289 om afsenderens pligt til at give visse oplysninger om godset rettidigt og korrekt.
- Bestemmelsen i forslaget til § 292 om afsenderens pligt til at informere om farligt gods og evt. om afsenderens ansvar for skade forvoldt af farligt gods.

Efter forslaget til *§ 256, stk. 5*, kan vilkårene i en volumenkontrakt, der er udformet i overensstemmelse med betingelserne i forslaget til § 256, stk. 2, også finde anvendelse i forholdet mellem transportøren og en anden person end afsenderen, når denne pågældende person har modtaget oplysninger, der på fremhævet måde angiver, at volumenkontrakten fraviger forslaget til kapitel 13's regler, og når den pågældende person har givet udtrykkeligt samtykke til at blive bundet af sådanne fravigelser. Det præciseres i forslaget til stk. 5, nr. 2, at et samtykke ikke alene kan fremgå af en transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser eller af transportdokument – f.eks. i form af et fortrykt samtykke i et sådant dokument. Ved at kræve udtrykkeligt samtykke udelukkes det, at samtykke kan være i form af stiltiende samtykke. Oplysningen om fravigelsen og samtykket hertil efter forslaget til stk. 5, nr. 1, kan gives separat – dvs. oplysning og samtykke behøver ikke at fremgå af transportdokumentet.

I forslaget til *§ 256, stk. 6*, fastslås det, hvad der også må gælde i forvejen, at det er den part, der påberåber sig fordelen ved en fravigelse, der har bevisbyrden for, at betingelserne for fravigelsen er opfyldt. Afhængig af hvilken fravigelse der er tale om, vil det være enten transportøren eller afsenderen, der har bevisbyrden.

Forslaget til *stk. 7* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til § 257. Levende dyr og andet særligt gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 81 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 5, stk. 5 hhv. – dog kun for særligt gods – Haag-Visby-reglernes artikel 6. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 277 hhv. § 254, stk. 4.

Forslaget til § 257 giver parterne – uanset forslaget til §§ 255-256 – ret til at aftale andre betingelser, dvs. forpligtelser eller ansvar, end det, der følger af forslaget til kapitel 13, for transportørens eller den maritime udførende parts transport af levende dyr eller andet gods, hvor den særlige beskaffenhed eller omstændighederne ved transport af andet gods kan retfærdiggøre sådan aftale. I forslaget til § 257 er ingen af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 fuldstændig præceptive, således som visse bestemmelser er det under forslaget til § 256. Dog tillader forslaget til § 257, nr. 1, ikke ansvarsfraskrivelse for visse grove fejl, jf. nedenfor.

Forslaget til *§ 257's indledning* bestemmer, at det kan aftales, at både transportørens og den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar kan udelukkes eller begrænses. Ved A/CN.9/WG.III/WP.61, §§ 62-64, blev det foreslået at udstrække aftalefriheden til også at gælde "forpligtelser" i tillæg til "ansvar", hvilket blev vedtaget, jf. A/CN.9/621, § 174.

Aftalefriheden i forslaget til *§ 257, nr. 1*, omhandler transport af levende dyr, som i henhold til forslaget til § 251, nr. 24, er omfattet af godsbegrebet. I Haag-Visby-reglerne er levende dyr specifikt undtaget fra regelsættets anvendelsesområde, jf. definitionen af gods i Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, mens Hamburg-reglernes artikel 1, nr. 5, inkluderer transport af levende dyr i sin godsdefinition. I UNCITRAL var der bred opbakning til at have en bestemmelse om transport af levende dyr, uanset at forekomsten af transport af levende dyr synes begrænset, jf. A/CN.9/526, § 216. Bestemmelsen er begrundet i, at levende dyr kræver særlig pasning og tilsyn under transporten.

UNCITRAL var af den opfattelse, jf. A/CN.9/526, § 216, og A/CN.9/576, § 106, at det ikke skulle være muligt for transportøren eller den maritime udførende part at frigøre sig for ansvaret for tab af, skade på eller forsinkelse af de transporterede levende dyr, hvis denne eller en, der ifaldes traditionelt arbejdsgiveransvar for, jf. forslaget til § 275, har handlet ansvarspådragende og personligt har forvoldt tabet med forsæt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab med sandsynlighed ville opstå. Det er skadelidte, der har bevisbyrden. Forslaget til § 257 adskiller sig således fra forslaget til § 284, ved at transportøren eller den maritime udførende transportør ikke blot mister retten til at påberåbe sig en særlig aftalt ansvarsbegrænsning under denne bestemmelse ved egne grove fejl, men også ved grove fejl begået af personer, som der er arbejdsgiveransvar for efter forslaget til § 275.

Efter omstændighederne kan der opstå behov for under transporten at aflive det transporterede dyr, f.eks. hvis dyret stresses unødigt af transporten. Det blev bemærket under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, § 107, at en sådan aflivning af dyret kan følge af forslaget til § 274, stk. 3, nr. 13, og dermed helt eller delvist fritage transportøren for ansvar. Der er ikke ansvar efter bestemmelsen, hvis der er tale om en velbegrundet aflivning. En sådan nødvendig handling kan

være foretaget af transportøren for at efterkomme sine forpligtelser forbundet med transport af levende dyr. Bestemmelsen har således en klar parallel til bestemmelsen i §§ 268 og 274, stk. 3, nr. 13, om transportørens adgang til – som udgangspunkt ansvarsfrit – at træffe forholdsregler over for gods, der udgør en reel fare for personer, ejendom eller miljø.

Ved forslaget til nr. 1 blev det præciseret, jf. A/CN.9/576, § 108, at selv om transport af levende dyr som oftest gennemføres multimodalt, er det sjældent, at aftalegrundlaget er multimodalt. Typisk vil der være indgået aftaler for de enkelte transportled. Rotterdam-reglerne vil således ikke regulere f.eks. en vejtransport, der gennemføres i tillæg til en søtransport, hvis der er tale om en særskilt transportaftale for vejtransporten. En sådan transport vil i stedet være reguleret af relevant konvention, national lov eller parternes aftale.

For at en aftale i medfør af forslaget til *nr. 2* kan opretholdes, forudsættes det, at aftalen ikke omhandler en almindelig erhvervsmæssig transport i almindelig samhandel. Der skal dermed foreligge en transportaftale om en speciel forsendelse af gods. Om der foreligger en sådan transport må afgøres konkret. Det er endvidere en betingelse, at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument. Forslaget til § 257 indfører – til forskel fra den gældende sølovs § 254, stk. 4 – betingelsen om, at der ikke må være udstedt negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument. Den dagældende sølovs § 168, stk. 4, indeholdt en bestemmelse tilsvarende forslaget til § 257.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, §§ 175-176, blev det afvist at inkludere et forslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP 90, § 3, om indskrænkning i forslaget til nr. 2's anvendelse, så det ikke kunne omfatte containere og køretøjer indrettet til transport af gods. Formålet var at gøre det klart, at sådanne transportindretninger ikke kunne aftales at udgøre "en lasteenhed", selv om antallet af pakker er specificeret, således at transportøren skulle kunne beregne ansvarsgrænsen, som om der kun var en lasteenhed. Det blev oplyst, at der var en sådan praksis på visse korte skibsruter, hvor der transporteredes i henhold til en søfragtseddel (Sea Waybill-dokument), som falder uden for Haag-Visby-reglerne. Da Rotterdam-reglerne også omfatter transporter, hvor der er udstedt et waybill, fandt UNCITRAL, at sådanne aftaler ville kunne tilsidesættes i medfør af Rotterdam-reglernes artikel 81 (forslaget til § 255), da de ikke opfylder kravet i forslaget til § 257, nr. 2, om at der ikke må være tale om almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at forslaget til tekstændring derfor kunne synes overflødigt.

Det blev under de indledende forhandlinger i UNCITRAL oplyst, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 220, at bestemmelsen sjældent synes anvendt. Bestemmelsen, der ikke gav anledning til megen debat, blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 176.

Bestemmelsen indeholder ikke en tilsvarende modifikation som fremgår af forslaget til nr. 1 i forhold til skader m.v., der skyldes handlinger eller undladelser, som er begået med forsæt eller groft uagtsomt med forståelse af, at tab sandsynligvis ville blive forårsaget. Det må dog antages, at en klausul om ansvarsfrihed for sådanne handlinger begået af transportøren selv, efter omstændighederne vil kunne tilsidesættes efter almindelige aftaleretlige grundsætninger.

Forholdet til internationale konventioner

Rotterdam-reglernes kapitel 17 indeholder bestemmelser om reglernes virke i samspil med andre internationale konventioner.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 235, afvist at indføre generelle bestemmelser om regulering af forholdet til internationale konventioner. I stedet valgte man at indføre bestemmelser, der regulerer forholdet til unimodale transportkonventioner, jf. forslaget til, § 258, samt andre relevante konventioner, jf. forslaget til §§ 259-261.

I forhold til de eksisterende konventioner om transport af gods til søs, dvs. Haag-reglerne, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, bestemmes det i Rotterdam-reglernes artikel 89, at det er en forudsætning for at kunne ratificere Rotterdam-reglerne, at den pågældende stat opsiger det pågældende regelsæt. Dette betyder for Danmarks vedkommende, at Haag-Visby-reglerne skal opsiges, når Danmark ratificerer Rotterdam-reglerne.

Til § 258. Internationale konventioner der regulerer transport af gods med øvrige transportformer

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 82. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Rotterdam-reglerne gælder for aftaler om søtransport (de "rene" søtransporter) og for aftaler om transport af gods, som i tillæg til søtransporten forudsættes gennemført med et andet transportmiddel ("maritim plus"-transporter), f.eks. en transport fra en havn i land A til en havn i land B og videre til en modtager i land C med lastbil. Dette følger af forslaget til § 251, nr. 1.

Rotterdam-reglernes anvendelse er betinget af, at der er en sådan transportaftale, jf. forslaget til § 251, nr. 1, og at denne transportaftale opfylder det geografiske anvendelsesområde i forslaget til § 252, nr. 2, dvs. kriteriet om tilknytning til flere stater. Staterne kan vælge, at Rotterdam-reglerne skal anvendes også uden for det område, som er defineret i Rotterdam-reglernes artikel 5. Sølovsudvalget har foreslået, at regelsættet også skal gælde for nationale søtransporter.

Efter en ratifikation af Rotterdam-reglerne vil Danmark være bundet af fire konventioner, som regulerer transportkontrakter: Rotterdam-reglerne (søtransport plus), CMR-konventionen (vejtransport), COTIF-CIM (jernbanetransport) og Montreal-konventionen (lufttransport). Disse konventioner har hver et angivet anvendelsesområde.

For Rotterdam-reglerne foreslås anvendelsesområdet gennemført ved forslaget til § 252. Som nævnt ovenfor er det afgørende, at der er indgået en aftale om søtransport. Det er ikke afgørende, hvordan transporten faktisk er udført, jf. A/63/17, § 21. Sølovsudvalget kan tilslutte sig dette.

I enkelte tilfælde er anvendelsesområdet mellem ovennævnte transportkonventioner ikke helt klart, eller der opstår en uklarhed, fordi transportaftalen indeholder uklarheder. F.eks. vil en international transport af en container på lastbil, med søtransport og på lastbil kunne reguleres af både CMR-konventionen og Rotterdam-reglerne. Det er Sølovsudvalgets vurdering, at transportkonventionerne må fortolkes (om nødvendigt indskrænkende), så der ikke opstår et sådant regeloverlap. I europæisk retspraksis er der afsagt en del domme, som fortolker transportkonventionerne, således at et regeloverlap undgås, f.eks. ved at CMR-konventionen ikke finder anvendelse på multimodale transporter ud over de situationer, der udtrykkeligt er angivet i konventionen, og heller ikke finder anvendelse på transportaftaler, hvor parterne har undladt at angive transportmidlet. Det har endvidere været hævdet, at karakteren af transportforpligtelsen må tillægges vægt, f.eks. ved at en multimodal aftale, hvori indgår en vejtransport og en søtransport, ikke skal reguleres af CMR-

konventionen, hvis enten transporten eller transportaftalen i højere grad må karakteriseres som værende en søtransport.

I visse situationer – også efter gældende ret – kan det være uklart og vanskeligt på forhånd at fastslå, hvilken transportkonvention der skal finde anvendelse efter dens indhold. F.eks. kan parterne måske ikke på forhånd afgøre, om godset vil blive omlastet fra lastbilen i forbindelse med en færgetransport; noget som efter CMR-konventionens artikel 2 kan være afgørende for, om konventionen finder anvendelse. Ligeledes kan der herske tvivl om, hvorvidt der skal udstedes et CMR-fragtbrev eller et (sø)transportdokument. Parterne bør i sådanne tilfælde agere efter bedste skøn og udstede transportdokumenter ud fra det, den udstedende part ved om transportøren og om sondringerne mellem de forskellige transportregimer i gældende ret. Viser det sig efterfølgende, at der burde have været udstedt et andet transportdokument, bør den "fejlagtige" dokumentudstedelse ikke tillægges afgørende vægt.

Der vil være mange praktiske tilfælde, som ikke direkte dækkes af konventionernes anvendelsesområde, f.eks. aftaler, hvor det står transportøren frit for at bruge et hvilket som helst transportmiddel. Den norske Sjølovskomité og Sølovsudvalget har drøftet, hvordan sådanne tilfælde bedst kan håndteres i international transport. Hovedsynspunktet i sådanne tilfælde bør være, at ét regelsæt skal regulere hele transportaftalen. Er der tale om en aftale om transport af gods, bør aftalen ikke anses for ulovreguleret. En undtagelse kan være international transport af gods på de store søer, f.eks. the Great Lakes mellem USA og Canada. Sølovsudvalget finder, at dette spørgsmål i de meget sjældne tilfælde, hvor dansk ret skal finde anvendelse, må overlades til domstolenes afklaring. Et sådant synspunkt stemmer godt overens med eksisterende praksis, men det er uklart, om det er gældende ret i dag.

Eftersom sådanne tilfælde forudsætningsvis er uden for transportkonventionernes anvendelsesområde, eksisterer der ingen forpligtelse til at gøre reglerne præceptive. Det foreslås derfor, at reglerne gøres deklaratoriske.

Det kan i visse situationer være vanskeligt at afgøre, hvilket regelsæt der skal anvendes til fortolkning og udfyldning af aftalen. Hvis parterne i aftalen har gjort det klart, hvilken transportform de ønsker at anvende, må domstolene respektere en sådan aftale. Hvis det derimod ikke klart fremgår af parternes aftale, eller hvis der ikke er indgået en aftale, kan andre momenter give vejledning. Parterne kan f.eks. have aftalt eller forudsat i fællesskab, at specielle transportdokumenter skal anvendes. Anvendes der et transportdokument, som (typisk) anvendes i søtransporter, er dette en klar indikation af, at søtransportkonventionenen skal regulere aftalen, dvs. forslaget til kapitel 13. Parternes hidtidige praksis kan give vejledning, herunder om hvordan tilsvarende transporter sædvanligvis udføres, eller hvordan en specialtransport planlægges og udføres. Der er en række omstændigheder, som kan anvendes til vurdering af, hvad parterne må anses for at have aftalt om, hvilket transportretligt regelsæt der skal finde anvendelse som baggrundsret.

I Rotterdam-reglerne gælder artikel 82 evt. tilfælde, hvor flere konventioner med præceptiv regulering i udgangspunktet regulerer samme transport. Sølovsudvalget lægger til grund, at artikel 82 fjerner den evt. modstrid der måtte være mellem Rotterdam-reglerne og andre transportkonventioner.

Forslaget til § 258 indebærer, at de tilfælde, hvor konventioner om lufttransport, vejtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje udtrykkeligt regulerer søtransporter, undtages for reguleringen i forslaget til kapitel 13. Dette er udtrykt i lovteksten ved: "bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af følgende internationale konventioner ..." og skal forstås således, at reguleringen i forslaget til kapitel 13 viger og derved giver forrang til den anden transportkonvention, som parternes aftale da vil være reguleret af. Det er dog en forudsætning, at den pågældende transportkonvention allerede er i kraft på det tidspunkt, hvor Rotterdam-reglerne træder i kraft.

Giver forslaget til § 258 en af de relevante transportkonventioner forrang, gælder dette fuldt ud for hele transporten. Dette kan medføre, at to sammenlignelige transporter reguleres af forskellige regelsæt, f.eks. afhængig af om godset forbliver på en lastbil under en søtransport eller ikke. Dette er en uundgåelig følge af, at de forskellige konventioner er vedtaget på forskellige tidspunkter og under forskellige omstændigheder.

Finder forslaget til kapitel 13 anvendelse, dvs. Rotterdam-reglerne, medfører dette dog ikke, at ansvarsreglerne i de øvrige konventioner ikke kan finde anvendelse. Det følger af forslaget til § 285, som omhandler netværksprincippet, at andre konventioners ansvarsregler i de heri angivne situationer kan udgøre en del af Rotterdam-reglernes ansvarsregulering.

Til § 259. Global ansvarsbegrænsning samt passagerer og bagage

Bestemmelsen gennemfører i forslaget til stk. 1 Rotterdam-reglernes artikel 83 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 1. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov. I forslaget til stk. 2 gennemføres Rotterdam-reglernes artikel 85, der til dels er baseret på Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 4. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til *§ 259, stk. 1*, bestemmer, at retten til at begrænse ansvar efter internationale konventioner eller efter national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning, består uhindret.

Med termen "vessel owners", som i forslaget til § 259, stk. 1, efter dansk praksis er oversat til "redere", valgte man under forhandlingerne, jf. A/CN.9/642, § 237, at sigte til, at retten til ansvarsbegrænsning er uafhængig af, om skibet er søgående eller i fart ad indre vandveje. Endvidere blev det bemærket, jf. A/63/17, § 257, at der med termen ikke sigtes mod en bestemt personkreds; hvem der er berettiget til at påberåbe sig ansvarsbegrænsning må således afgøres efter de relevante internationale konventioner m.v.

I praksis indebærer henvisningen til "internationale konventioner", jf. A/CN.9/642, § 237, og A/63/17, § 255, en henvisning til konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav 1976 (London-konventionen af 1976) samt til protokollen til ændring af konventionen af 19. november 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1996-protokollen). Endvidere omfattes national lovgivning om global ansvarsbegrænsning. Forslaget til § 259, stk. 1, har dermed et bredere sigte end den gældende sølovs kapitel 9 om ansvarsbegrænsning.

Bestemmelsen giver mulighed for, jf. A/63/17, § 255, en dobbelt anvendelse af ansvarsbegrænsningsregler. Dette indebærer i forhold til Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13, at lasteskadekrav, der kan ansvarsbegrænses efter forslaget til §§ 282-283, indgår som en del af

den samlede sum, der kan ansvarsbegrænses for efter f.eks. 1996-protokollen, når den begrænsningsberettigede er transportør efter Rotterdam-reglerne og reder efter f.eks. 1996-protokollen. Dette svarer til retstilstanden i dag, uanset retten til globalbegrænsning ikke er reguleret i den gældende sølovs kapitel 13.

Forslaget til *§ 259, stk. 2*, bestemmer, at forslaget til kapitel 13 ikke finder anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det bestemt, at bestemmelsen skulle have et bredere anvendelsesområde end blot aftaler om søtransport af passagerer m.v., jf. A/CN.9/526, §§ 198-199, og dermed undtages al regulering af passagertransport og passagerbagage, uanset om transporten gennemføres til søs eller f.eks. med bus på vej.

Det blev endvidere gjort klart, jf. A/CN.9/642, §§ 240-243, at passagerers bagage ikke er omfattet af begrebet "gods", jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 24. Forslaget til kapitel 13 regulerer således ikke transportørens ansvar for passagerers bagage.

For så vidt angår passagerers "bagage", må det lægges til grund, at dette begreb bl.a. også omfatter motorkøretøjer, dvs. motorkøretøjer til persontransport. Dette følger af Athen-konventionens artikel 1, nr. 5.

En motorcykel, en privatbil eller en lastbil m.v., som i det konkrete tilfælde benyttes til privat kørsel, vil således være omfattet som "bagage", mens en motorcykel, en privatbil eller en lastbil m.v., der anvendes til erhvervsmæssig kørsel, ikke vil være omfattet som "bagage", selv om chaufføren vil være "passager". Hvis et motorkøretøj, uanset om motorkøretøjet køres af en "passager", transporteres under et certeparti, et transportdokument (bill of lading) eller i henhold til en aftale om transport af (erhvervsmæssig) gods, omfattes det pågældende motorkøretøj ikke af "passagerbagage". En sådan transport vil da skulle reguleres af forslaget til kapitel 13, hvis der er udstedt et transportdokument eller er indgået en aftale om transport af motorkøretøjet som (erhvervsmæssig) gods. Det vurderes, at der i langt størstedelen af tilfældene ikke vil være tvivl om, hvorvidt der er tale om en passagertransport, der er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13, eller om der er tale om (erhvervsmæssig) godstransport af motorkøretøjet. Bestemmelsens rækkevidde må i sidste ende overlades til domstolenes afgørelse.

I dansk ret reguleres ansvar for passagerer og deres bagage bl.a. af den gældende sølovs kapitel 15, der til dels er baseret på Athen-konventionen 1974. Den kommende regulering på området er forordning nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer[3], der anvendes senest den 31. december 2012, samt forordning nr. 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004, der anvendes fra den 18. december 2012.

[3] Lov nr. 249 af 21/03/2012.

Til § 260. Fælleshavari

Bestemmelsen gennemfører i forslaget til stk. 1 Rotterdam-reglernes artikel 84, der til dels er baseret på Hamburg-reglernes artikel 24. Den gældende sølovs § 254, stk. 2, bestemmer, at der i transportaftalen kan indtages bestemmelser om fælleshavari. Med forslaget til § 260, stk. 2, videreføres den gældende sølovs § 289, der implementerer Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, og som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 75. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til *§ 260, stk. 1,* indebærer, at der i transportaftalen kan indtages bestemmelser om opgørelse af fælleshavari, og at bestemmelser om opgørelse af fælleshavari i national lov kan opretholdes uanset forslaget til kapitel 13.

Sigtet med bestemmelsen er at afklare forholdet mellem Rotterdam-reglerne og regler om fælleshavari, jf. A/CN.9/526, § 185. Med "bestemmelser om fælleshavari" sigtedes der oprindeligt til anvendelse af York-Antwerpen-reglerne af 1994, jf. A/CN.9/526, § 184. York-Antwerpen-reglerne er senest ændret i 2004. Referencen i forslaget til § 260, stk. 1, er generel og vil således omfatte både tidligere og senere udgaver af York-Antwerpen-reglerne. Den gældende sølovs kapitel 17 er baseret på York-Antwerpen-reglerne af 1990.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 213, og A/CN.9/526, §§ 184-185 og §§ 187-188, foreslået at videreføre bestemmelsen i Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2. Bestemmelsen indebærer, at fælleshavaribidraget opgøres og fordeles, hvorefter ansvarsfordelingen foretages ud fra de bestemmelser, der afgør transportørens ansvar for tab og skade af gods. Denne opgørelse kan resultere i, at modtageren af godset har ret til at nægte at deltage i fælleshavari, og at transportøren skal erstatte modtagerens bidrag til fælleshavari og bjærgeløn. Denne regel findes i den gældende sølovs § 289. Endvidere blev det foreslået at indføre separate søgsmålsfrister for deltagelse i fælleshavari; det kunne f.eks. være en søgsmålsfrist, der løber fra det tidspunkt, hvor fælleshavaribidraget er opgjort, jf. A/CN.9/526, § 188. Bestemmelsen til videreførelse af Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, samt bestemmelsen om søgsmålsfrist udgik af konventionsudkastet under UNCITRAL's 18. session, jf. A/CN.9/626, § 242-244. Spørgsmålet om søgsmålsfrist for fælleshavari skal afgøres af andre internationale eller nationale regelsæt, jf. A/CN.9/626, § 243. I dansk ret vil forholdet blive reguleret af den gældende sølovs § 501 og forældelsesloven, i det omfang den finder anvendelse.

I medfør af forslaget til *§ 260, stk. 2,* kan modtageren således fritages for sin pligt til at betale bidrag til fælleshavari, hvis transportøren eller en, for hvem denne svarer, er ansvarlig for den hændelse, der gav anledning til fælleshavariomkostningen efter reglerne for transportørens ansvar for tab af eller skade på gods. Hvis modtageren i sådanne tilfælde allerede har betalt bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, kan et sådant bidrag kræves godtgjort af transportøren. Bestemmelsen vedrører således alene, i hvilket omfang modtager og ladningsinteresse er pligtig til at betale lastens andel af bidrag til fælleshavari og bjærgeløn, og vedrører således ikke transportørens ansvar for partikulære tab eller skader på gods.

Regel D i York-Antwerpen-reglerne regulerer retten til at kræve bidrag til fælleshavari og ikke den endelige indbyrdes bidragsfordeling for de involverede parter. Denne ret til at kræve bidrag, eksempelvis i form af sikkerhedsstillelse, består uhindret af forslaget til § 260, stk. 2. Det er således fortsat Sølovsudvalgets vurdering, at Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, som er implementeret ved forslaget til stk. 2, ikke er i konflikt med York-Antwerpen-reglernes regel D.

Til § 261. Skade forårsaget af atomulykke
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 86 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 9 og Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 3. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 261 bestemmer, at der ikke i medfør af forslaget til kapitel 13 kan pålægges ansvar for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i medfør af de i bestemmelsen nævnte konventioner med senere ændringer, evt. fremtidige konventioner samt national lovgivning på området.

De i bestemmelsen angivne konventioner er

- konvention om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),
- konvention om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved ændringsprotokol af 12. september 1997 (Wienkonventionen),
- fællesprotokol om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988, eller
- konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen).

Hertil kommer evt. fremtidige ændringer til de specifikt angivne konventioner, evt. nye konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, ansvar for skader, samt national lovgivning på området, der som minimum har samme beskyttelse over for skadelidte som den, der fremgår af Pariskonventionen, Wienkonventionen eller tillægserstatningskonventionen.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/526, § 201, at bestemmelsen også kunne indeholde henvisninger til andre konventioner, der regulerer ansvar for forurening og skade. Dette blev afvist med begrundelsen, at henvisninger til andre konventioner burde indskrænkes til kun at omfatte de konventioner, som Rotterdam-reglerne ville kunne gribe ind over for. Bestemmelsens anvendelsesområde blev derfor afgrænset til at undtage ansvar for nuklear skade, jf. A/CN.9/WG.III/WP.32, p. 70, note 235, og A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 66, note 284.

Bestemmelsen har et ganske bredt anvendelsesområde og omfatter både nutidige og fremtidige konventioner på området, jf. A/CN.9/645, § 262. Bestemmelsen sigter mod en fuldstændig undtagelse af ansvar for nuklear skade, jf. A/CN.9/642, § 244. Dette omfatter også de tilfælde, hvor erstatningssummen for den, der driver et nukleart anlæg, overstiger et evt. ansvarsbegrænsningsbeløb. Ansvaret for at udrede den "overskydende" erstatningssum vil i et sådant tilfælde ikke kunne pålægges f.eks. transportøren i medfør af forslaget til § 261 eller Rotterdam-reglerne i øvrigt. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå situationer, hvor ansvar for en nuklear skade ikke er omfattet af de nævnte konventioner, se A/CN.9/645, § 262.

Ansvar for atomskader reguleres i dansk ret ved lov nr. 332 af 19. juni 1974 om erstatning for atomskader (nukleare skade) med senere ændringer samt bekendtgørelser udstedt i medfør heraf. Danmark har ratificeret Pariskonventionen, tilllægskonventionen af 28. januar 1964 og ændringsprotokollen af 16. november 1982 og har undertegnet med ratifikationsforbehold ændringsprotokol af 12. februar 2004 til Pariskonventionen. De øvrige i forslaget til § 261 nævnte konventioner og ændringsprotokoller m.v. har Danmark ikke undertegnet. Sølovsudvalget finder, at

det af hensyn til en uniform international regulering er hensigtsmæssigt at implementere Rotterdam-reglernes artikel 86 konventionsnært.

Transportørens pligter
Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13 indeholder særskilte bestemmelser om de pligter, transportøren har, og et krav om tilbørlig omhu ved pligternes opfyldelse samt endvidere bestemmelser om transportørens erstatningsansvar i forslaget til § 274, som grundlæggende er et ansvar for fejl og forsømmelse, dvs. culpa med omvendt bevisbyrde.

Forslaget til §§ 262-266 bestemmer, hvilke pligter transportøren har med hensyn til godset i forbindelse med transportens udførelse. Forslaget til §§ 268-269 indeholder nogle modifikationer hertil. Overtrædelse af forpligtelserne efter forslaget til §§ 263-266 er sanktioneret ved bestemmelserne i forslaget til §§ 274 og 284 om erstatningsansvar og evt. tab af retten til at begrænse ansvaret.

Til § 262. Transport og levering af godset
Forslaget til § 262 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 11.

Transportørens hovedforpligtelse er at transportere godset i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne og transportaftalen til bestemmelsesstedet og der udlevere det til modtageren. Dette er for så vidt en selvfølge, og en tilsvarende bestemmelse er ikke medtaget i den gældende sølov eller Haag-Visby-reglerne. Når en sådan bestemmelse er medtaget i Rotterdam-reglerne og dermed i forslaget til kapitel 13, skal det ses på baggrund af, at Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13 tilstræber en langt mere komplet regulering af hele transportforløbet, og det er derfor fundet naturligt at medtage en sådan generel bestemmelse om transportørens hovedforpligtelse.

Til § 263. Transportørens pligt til at varetage godset på en passende og omhyggelig måde
Forslaget til § 263 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 13. Bestemmelserne svarer til den gældende sølovs § 262, stk. 1, og Haag-Visby-reglernes artikel 3.

Forslaget til *§ 263, stk. 1*, pålægger transportøren en pligt til i ansvarsperioden med omhu bl.a. at modtage, laste, transportere, losse og udlevere godset. Bestemmelsen gælder for hele den aftalte transport, dvs. såvel søleddet som evt. andre transportled.

Sætningen ”and subject to article 26” i Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 1, må tolkes som værende fejlskrift, der er uden egentlig relevans. Sølovsudvalget har under dets behandling af Rotterdam-reglerne været i kontakt med UNCITRAL-sekretariatet, og der synes at være enighed om, at der er tale om fejlskrift. Sølovsudvalget har dog valgt uanset at medtage henvisningen i forslaget til stk. 1 af hensyn til en uniform implementering.

Som noget betydningsfuldt nyt i forhold både til søloven og Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne fastsættes det nu i forslaget til *§ 263, stk. 2*, at de såkaldte ”Free In and Out (FIO)”- og ”Free in and Out Stowed (FIOS)”-klausuler og lignende klausuler er gyldige under visse nærmere i bestemmelsen fastlagte vilkår. Endvidere fastlægges via forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9, at FIO/FIOS-klausuler og lignende klausuler, medmindre andet er aftalt, har ansvarsmæssig betydning og ikke alene skal anses for at være omkostningsklausuler. Forslaget til § 263, stk. 2, fastsætter nærmere, at transportøren og afsenderen kan aftale, at visse operationer i forbindelse med lastning

og losning af gods skal udføres af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren. Aftalen skal fremgå af transportoplysningerne. Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/510, § 126, at et forslag om at fastsætte, at en aftale om FIO/FIOS skulle være udtrykkelig, ikke fik tilstrækkelig støtte. Fremgår en FIO/FIOS-klausul således af et certeparti, må kravet om, at klausulen skal fremgå af transportdokumentet, anses for opfyldt ved, at der i transportdokumentet refereres til FIO/FIOS-klausulen.

Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/591, §§ 207-208, at Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 2, som forslaget til § 263, stk. 2, bygger på, også tillader FIO/FIOS-klausuler for mellemliggende havne.

Det har været meget omdiskuteret i teorien, om FIO/FIOS-klausuler med ansvarsregulerende betydning er forenelige med Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglernes præceptive karakter. Også retspraksis i de forskellige lande varierer. Rotterdam-reglerne giver her en praktisk betydningsfuld afklaring af den usikkerhed, der har bestået ved at fastslå gyldigheden af FIO/FIOS-klausuler med ansvarsregulerende virkning.

Referencen i forslaget til *stk. 2, 1. pkt.*, til "modtageren" skal forstås således, at afsenderen i sin aftale med transportøren om FIO/FIOS også kan påtage sig at forpligte modtageren til at losse. Som udgangspunkt kan en transportør ikke påberåbe sig denne forpligtelse over for modtageren, og nægter modtageren at losse i en sådan situation, må transportøren rette et evt. krav mod afsenderen. Noget andet kan fremgå af det transportdokument, modtageren har erhvervet.

Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 2, indeholder sætningen "notwithstanding ... and without prejudice to", som blev indført ved A/CN.9/WG.III/WP.81 for at skabe større klarhed. Bestemmelsen skal forstås således, at FIO/FIOS-klausuler har ansvarsmæssig betydning, jf. forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9, medmindre det i klausulen er præciseret, at den alene er en omkostningsklausul. Klausulen indebærer ikke en tilsidesættelse af de øvrige forpligtelser, som transportøren har, såsom pligten til at tage vare på godset i ansvarsperioden. En periode som FIO/FIOS-klausulen ikke kan indskrænke, jf. A/CN.9/591, §§ 204-208.

Som fremhævet under bemærkningerne til forslaget til § 273 ændrer en FIO/FIOS-klausul o.l. efter forslaget til § 263, stk. 2, ikke på transportørens ansvarsperiode, men den modificerer evt. ansvaret efter forslaget til § 274 som følge af den særlige bestemmelse i forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9. Er der indgået en FIO/FIOS-klausul, er transportøren således fortsat forpligtet til at sikre, at skibet er sødygtigt, herunder lastedygtigt – også i den periode, hvor f.eks. afsenderen foretager lastning og stuvning af godset.

Til § 264. Transportørens samarbejde med afsenderen om tilvejebringelse af oplysninger
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 28.

Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende pligt, men princippet om, at parterne skal samarbejde om at tilvejebringe visse oplysninger, følger af det almindelige loyalitetsprincip i kontraktforhold, se f.eks. den gældende sølovs § 379. Forslaget til § 264 indebærer dermed ingen egentlig ændring af gældende ret.

Bestemmelsen pålægger transportøren en pligt til loyalt at besvare afsenderens anmodning om at modtage oplysninger og instruktioner, som afsenderen skal bruge for at kunne opfylde sin transportforpligtelse, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 113. En gensidig pligt til informationsudveksling kan modvirke en evt. usikkerhed vedrørende rejserute og afsenderens pligt til mærkning af farligt gods, se f.eks. forslaget til § 292.

Forslaget til § 264 har sit modstykke i forslaget til § 288, som fastlægger en tilsvarende forpligtelse for afsenderen over for transportøren.

Til § 265. Undersøgelse af pakningen
Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 256, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 42-43. Forholdet er ikke direkte reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til *§ 265* omhandler transportørens pligter til at undersøge godsets pakning og, hvis godset leveres i en container eller på køretøj, skal undersøgelsen omfatte disse transportindretninger.

I medfør af forslaget til *stk. 2* skal rådighedshaveren modtage en underretning fra transportøren om de mangler, som transportøren ved sin undersøgelse i medfør af forslaget til stk. 1 har noteret. Underretningen til rådighedshaveren skal følge fremgangsmåden i forslaget til § 319. Kan underretning ikke gives – og skyldes dette ikke transportørens forhold – har transportøren ikke pligt til at modtage godset.

At det er rådighedshaveren, der skal underrettes, er en ændring i forhold til den gældende sølovs § 256, hvor modtageren af denne underretning er afsenderen. Sølovsudvalget har dog fundet det hensigtsmæssigt at ændre dette til rådighedshaveren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 13, som er den part, der har rådighed over godset. Afsenderen er i udgangspunktet rådighedshaver, se forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1, medmindre råderetten, jf. forslaget til § 251, nr. 12, og forslaget til § 318, overdrages.

Der er med bestemmelsen ikke i øvrigt tilsigtet en ændring af gældende ret.

Til § 266. Særlige forpligtelser i forbindelse med sørejsen
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 14 og svarer til dels til den gældende sølovs § 262, stk. 2.

Forslaget til *§ 266* fastsætter pligt for transportøren til at udvise tilbørlig omhu, således at det skib, der anvendes til transporten, er sødygtigt før og under rejsen. I modsætning til forslaget til § 263 er forpligtelsen efter forslaget til § 266 en særskilt forpligtelse for søtransport. Bestemmelsen præciserer, at sødygtighedsforpligtelsen indebærer, at skibet skal være tilstrækkeligt bemandet, udrustet og forsynet før og under hele rejsen, at lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og alle containere, som er leveret af transportøren til godstransporten, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og bevare godset.

Forvolder den manglende sødygtighed tab af eller skade på eller forsinkelse af godset, kan der blive tale om ansvar efter forslaget til § 274, dvs. culpa med omvendt bevisbyrde. Som noget nyt gælder der imidlertid efter forslaget til § 274 en vis bevisbyrdelettelse i de tilfælde, hvor culpa med

omvendt bevisbyrde ikke gælder, jf. forslaget til § 274, stk. 3-4, for den, der gør erstatningsansvar gældende, og som uden direkte at bevise det dog sandsynliggør, at tab, skade eller forsinkelse var forårsaget af skibets usødygtighed. Der henvises endvidere til kommentaren til bestemmelsen i forslaget til § 274, stk. 5.

Den gældende sølovs §§ 262, stk. 2, og 276, stk. 2, om usødygtighed er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3-4, som regulerer de særlige ansvarsfrihedsgrunde vedrørende fejl i skibets navigering og behandling og vedrørende brand og sondringer mellem oprindelig og efterfølgende usødygtighed og mellem nautiske og kommercielle fejl. Rotterdam-reglerne ophæver de særlige ansvarsfrihedsgrunde, dvs. fejl i skibets navigering og behandling, og også de nævnte sondringer, dvs. sondringen mellem oprindelige og efterfølgende usødygtighed samt nautiske og kommercielle fejl. Transportøren skal således i sin ansvarsperiode udvise tilbørlig omhu både i behandlingen af godset og af skibet og ifalder efter Rotterdam-reglernes artikel 17 ansvar på grundlag af culpa med omvendt bevisbyrde, jf. nærmere forslaget til § 274.

Mens den gældende sølov ikke definerer usødygtighedsbegrebet, men forklarer indholdet heraf i betænkning nr. 1215/1991 p. 50-51, hvortil der henvises, fastlægger forslaget til § 266 som omtalt ovenfor i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne nærmere, hvad sødygtighedsbegrebet betyder. I forhold til den gældende sølov er der ikke indholdsmæssigt tale om ændringer. Sødygtighed omfatter således både teknisk og nautisk sødygtighed og lastedygtighed.

Nyt er dog præciseringen i forslaget til *nr. 3* af, at transportøren som led i sødygtighedsforpligtelsen skal sørge for, at containere, som er leveret af transportøren, og hvori godset transporteres, er i god stand med hensyn til modtagelse, transport og opbevaring af godset. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/63/17, § 60, blev det præciseret, at containere normalt ikke skal anses som en del af det transporterende skib. Denne præcisering har dog ikke nogen betydning i forhold til transportørens forpligtelse til på grundlag af et krav om tilbørlig omhu at sørge for, at også en container, som transportøren stiller til afsenderens rådighed, er lastedygtig. Transportøren vil ikke kunne undgå denne forpligtelse ved at pålægge afsenderen en inspektionsforpligtelse i forhold til containerens tilstand, men er afsenderen i ond tro i forhold til containerens tilstand, vil det kunne påvirke transportørens erstatningsansvar. Undlader afsenderen trods en inspektionsklausul at inspicere containeren, vil dette kunne anses for en undladelse fra afsenderens side, som omtalt i forslaget til § 274, stk. 3, nr. 8. Konsekvensen heraf kan efter omstændighederne være, at ansvarsgrundlaget, culpa med omvendt bevisbyrde, ændres således, at det er afsenderen, der skal påvise fejl eller forsømmelse hos transportøren, for at der kan blive tale om ansvar.

Bestemmelsen i forslaget til § 266 refererer alene til containere og ikke til køretøjer som defineret i forslaget til § 251, nr. 27, dvs. lastbiler og jernbanevogne er ikke omfattet af bestemmelsen i forslaget til § 266. Dette skyldes, at det næppe er praktisk relevant, da sådanne køretøjer ikke normalt vil blive stillet til afsenderens rådighed af transportøren.

Begrebet "lastrum" i forslaget til nr. 3 skal forstås som omfattende alle lastrum, herunder køle- og fryserum, jf. i øvrigt den gældende sølovs § 262.

Til § 267. Dækslast

Forslaget til § 267 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 25 og er baseret på Hamburg-reglernes artikel 9. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs §§ 263 og 284.

Som i den gældende sølovs § 252, stk. 1, omfatter reglerne i forslaget til kapitel 13 gods, der transporteres på skib, herunder også dækslast. Dette svarer til ordningen under Hamburg-reglernes artikel 9, men adskiller sig fra Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, der kun i visse tilfælde omfatter dækslast. Skade på gods, der transporteres på dæk, behandles derfor efter forslaget til kapitel 13 som udgangspunkt efter de samme ansvars- og ansvarsbegrænsningsregler, som gælder for gods, der transporteres under dæk.

Forslaget til kapitel 13 adskiller sig imidlertid fra de gældende regler i søloven ved at fastsætte væsentligt mere detaljerede regler om adgangen til at transportere gods på dæk og om transportørens ansvar for skade m.v. på dækslast.

Gods skal som hidtil som det principielle udgangspunkt lastes under dæk. Lastning på dæk kræver særlig hjemmel efter lov eller aftale. Forslaget til § 267, stk. 1, indeholder de nærmere regler herom.

Efter forslaget til *§ 267, stk. 1, nr. 1*, kan dækstransport finde sted, når det kræves i henhold til lov. Dette udtryk skal forstås bredt, således at krav om dækstransport efter administrative forskrifter er tilstrækkeligt til at tillade dækstransport.

I forhold til den gældende sølovs § 263, stk. 1, er der tilføjet en yderligere kategori, hvor dækslastning er tilladt, nemlig forslaget til *§ 267, stk. 1, nr. 2*, der giver adgang til at dækslaste containere eller køretøjer, der er egnet til transport på dæk, forudsat at skibets dæk er særlig egnet til sådan transport – f.eks. ved at have "container fittings/pad eyes" o.l. Det bemærkes, at der med begrebet "container" forstås både åbne og lukkede containere. Det må antages, at containertransporter o.l., der lastes på dæk, er reguleret af forslaget til nr. 2 og ikke af forslaget til nr. 3, selv om denne bestemmelse fastsætter adgang til transport på dæk, når dette sker i overensstemmelse med sædvane i den pågældende fart. Forholdet er det, at transportører har behov for fuld operationel fleksibilitet til at laste containere o.l. på eller under dæk, og der bør derfor gælde de samme ansvarsregler, uanset om containere transporteres på eller under dæk. Fuld ansvarsmæssig ligestilling opnås imidlertid kun ved ikke at henføre containere til forslaget til nr. 3, men altid til forslaget til nr. 2, idet forslaget til § 267, stk. 2, fastsætter en ansvarsfrihedsgrund vedrørende de særlige risici, der er forbundet med transport på dæk, som ikke omfatter tilfældene under forslaget til stk. 1, nr. 2, men kun tilfældene under forslaget til nr. 1 og 3.

Efter forslaget til *§ 267, stk. 1, nr. 3*, kan transport på dæk bl.a. finde sted, når det er tilladt i medfør af transportaftalen. Der kræves ikke en udtrykkelig aftale herom, jf. A/CN.9/552, §§ 105-106, og det kræves ikke, at transportdokumentet indeholder en klausul om dækslast. Derimod skal transportdokumentet indeholde en klausul om, at godset kan transporteres på dæk, for at en aftale om mulig dækstransport kan gøres gældende over for en godtroende erhverver af et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, jf. forslaget til § 267, stk. 4.

Forslaget til *§ 267, stk. 2*, fastsætter, at reglerne om transportørens ansvar i forslaget til kapitel 13 gælder for skade m.v. på gods, der transporteres som dækslast. Ny er dog tilføjelsen i forslaget til stk. 2 om, at transportøren ikke er ansvarlig for tab m.v., der er en følge af de særlige risici, der er følger af transport på dæk, i de tilfælde hvor en sådan transport finder sted i henhold til forslaget til stk. 1, nr. 1, og 3. Undtagelsen vedrørende særlige risici sigter især på vejrforhold. Ligesom under forslaget til § 274 påhviler det transportøren at godtgøre, at der har foreligget sådanne særlige risici. Som ovenfor nævnt kan det ikke antages, at denne særregel skulle gælde for containere o.l., der lastes på dæk.

Forslaget til *§ 267, stk. 3*, bestemmer, at transportøren er ansvarlig for skade m.v. på gods, der transporteres på dæk, uden at transporten har hjemmel i forslaget til stk. 1, når skaden udelukkende er forvoldt som følge af, at godset blev transporteret på dæk. Transportørens ansvar er i sådanne tilfælde objektivt, dvs. at bestemmelserne i forslaget til § 274 ikke kan påberåbes med henblik på at undgå ansvar. Kunne skaden lige så vel være indtruffet, hvis godset var transporteret under dæk, er der ikke ansvar efter denne bestemmelse, men ansvaret afgøres efter de almindelige regler – dvs. især forslaget til § 274.

Hvor gods transporteres på dæk uden hjemmel hertil, gælder en streng ansvarsregel for transportøren, jf. ovenfor, for skade, der udelukkende er en følge af, at godset har været transporteret på dæk. Hvor transporten på dæk finder sted på trods af en udtrykkelig aftale om transport under dæk, er transportøren ansvarlig uden ret til ansvarsbegrænsning, jf. forslaget til *§ 267, stk. 5*. Tabet af begrænsningsret gælder uanset ansvarsgrundlag.

Til § 268. Potentielt farligt gods

Forslaget til § 268 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 15 og svarer til den gældende sølovs § 291 stk. 3. En tilsvarende bestemmelse findes i Hamburg-reglernes artikel 13.

Efter forslaget til § 268 kan transportøren eller en udførende transportør, uden at det bliver anset for en tilsidesættelse af deres pligter over for godset efter forslaget til §§ 262-263, træffe nødvendige forholdsregler over for godset. Dette gælder, uanset om det er under søtransport eller under en tilknyttet transport, hvor godset udgør eller med rimelighed kan anses for at ville udgøre en reel fare for personer, ejendom eller miljø. Bestemmelsen i forslaget til § 268 kan derimod ikke påberåbes til at træffe forholdsregler over for gods, der f.eks. udgør en fare i andre henseender, f.eks. fare for et lands sikkerhed, jf. A/CN.9/621, § 56.

Termen ”reel fare” skal ses i modsætning til spekulativ – eller abstrakt – fare og er inspireret af terminologien i Hamburg-reglernes artikel 13.

Forholdsregler efter forslaget til § 268 kan f.eks. bestå i at nægte at laste godset eller at losse det eller evt. tilintetgøre det, og faren behøver ikke at rette sig mod skibet eller personer eller last om bord på skibet. Der er således tale om en mere generel regel om adgang til at foretage forskellige former for indgreb over for gods, der udgør en reel fare, eller som efter rimelighedsvurdering ser ud til med sandsynlighed at kunne komme til at udgøre en sådan reel fare.

Beskadiges eller forsinkes gods som følge af forholdsregler truffet efter forslaget til § 268, vil skadelidte kun kunne kræve erstatning, såfremt skadelidte beviser, at transportøren ved fejl eller forsømmelse medvirkede til, at den farlige situation opstod, jf. forslaget til § 275 stk. 3, nr. 15. Gods, der foretages indgreb over for efter forslaget til § 268, skal ikke i sig selv nødvendigvis være farligt gods, men kan ofte være det. Er der tale om farligt gods, og har transportøren ikke kendskab til godsets farlige karakter, vil afsenderen efter omstændighederne kunne blive ansvarlig på objektivt grundlag for skade m.v., som følge af undladelsen af at informere om godsets farlighed, jf. forslaget til § 292.

Til § 269. Bortskaffelsen af gods under transporten

Forslaget til § 269 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 16. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Efter forslaget til *§ 269* kan transportøren eller en udførende part, uden at det bliver anset for at stride mod deres forpligtelser efter forslaget til §§ 262-263 og 266, under søtransport opofre gods, når dette sker med rimelighed af hensyn til fælles frelse eller for at undgå tab af menneskeliv eller for at redde værdier, der deltager i samme søtransport. Forholdsregler, der træffes efter forslaget til § 269, vil ofte, men ikke altid, have karakter af fælleshavarihandlinger. Hvor der er tale om en fælleshavarihandling, gælder efter særlige regler – York-Antwerpen-reglerne, jf. den gældende sølovs kapitel 17 – bestemmelser om fælles bidragspligt for alle berørte interesser – skib, gods og fragt – når f.eks. gods om bord opofres for at redde andre værdier om bord. De særlige regler om denne bidragspligt påvirkes ikke af forslaget til kapitel 13 og Rotterdam-reglerne, idet Rotterdam-reglerne i artikel 84, jf. forslaget til § 260, netop fastslår, at bestemmelserne i Rotterdam-reglerne, jf. forslaget til kapitel 13, ikke hindrer anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari. Formålet med forslaget til § 269 er således ikke at undtage reglerne om bidragspligt efter fælleshavarireglerne fra forslaget til kapitel 13, men at sikre, at gods efter omstændighederne kan opofres til søs for at redde værdier og dermed sikre, at sådanne handlinger ikke bliver betragtet som handlinger i strid med de grundlæggende transportørforpligtelser i forslaget til §§ 262-263 og 266.

Træffer transportøren forholdsregler efter forslaget til § 269, vil transportøren som udgangspunkt ikke være erstatningsansvarlig for skade eller tab eller forsinkelse af gods, der er omfattet af de trufne forholdsregler, jf. forslaget til § 274, stk. 3, nr. 15, dog således at hvor det er fejl eller forsømmelse hos transportøren, der har gjort det nødvendigt at træffe de pågældende forholdsregler, kan der blive tale om ansvar, jf. forslaget til § 274, stk. 4.

Spørgsmålet om, hvorvidt Rotterdam-reglernes artikel 16, som gennemført ved forslaget til § 269, finder anvendelse ved transport af stykgods på større søer, f.eks. de nordamerikanske søer og det Kaspiske Hav, har været drøftet. Sølovsudvalget finder, at spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende trafik er ”at sea”, må afgøres efter den anvendelige lovgivning. I dansk ret findes ikke sådanne bestemmelser, hvorfor dette spørgsmål i de tilfælde, hvor dansk ret finder anvendelse, må overlades til domstolenes afgørelse.

Til § 270. Transportørens underretningspligt når godset er beskadiget, forsinket eller gået tabt

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 262, stk. 3, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 51.

Bestemmelsen indeholder en pligt for transportøren til at give den, som afsenderen har angivet som en ”notify address” e.l. eller rådighedshaveren underretning om, at godset er beskadiget, forsinket eller tabt. Begrebet ”lasteejeren”, som anvendes i den gældende sølov, videreføres ikke i forslaget til kapitel 13. Sølovsudvalget har i overensstemmelse hermed valgt at ændre ”lasteejeren” til ”rådighedshaveren”. Der er ikke som sådan tilsigtet anden ændring end terminologisk. Er der ikke angivet en, til hvem transportøren skal give underretning, og er rådighedshaveren ikke kendt, skal transportøren underrette afsenderen. Underretningspligten foreligger endvidere, hvis transporten ikke kan gennemføres eller fuldføres som aftalt. Giver transportøren ikke en sådan underretning, kan denne ifalde erstatning for det tab, som den berettigede har lidt som følge af den manglende underretning.

Til § 271. Dispositioner vedrørende godset
Bestemmelsens stk. 1-2 viderefører den gældende sølovs § 266, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 56-57. Bestemmelsens stk. 4 viderefører den gældende sølovs § 267, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 57-58. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne

Forslaget til *stk. 1* bestemmer, at transportøren skal indhente anvisning fra afsenderen, hvis det bliver nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger vedrørende godset. Sølovsudvalget har terminologisk valgt at ændre begrebet "lasteejer" i den gældende sølovs § 266, stk. 1, til "afsender".

Efter forslaget til *stk. 2* kan transportøren, hvis det ikke har været muligt at indhente eller få afsenderens anvisning i tide, jf. forslaget til stk. 1, træffe nødvendige dispositioner. Foretages der dispositioner, som ikke har været nødvendige er afsenderen ikke bundet over for tredjemand, medmindre denne var i god tro. Som i forslaget til stk. 1 er "lasteejer" ændret til "afsender". Sølovsudvalget har valgt ikke at videreføre sætningen "[træffe de nødvendige dispositioner] og repræsentere ham [dvs. lasteejeren] i sager [vedrørende godset]". Der er ikke hermed tilsigtet en realitetsændring.

Forslaget til *stk. 3* omhandler, hvem transportøren skal underrette om foretagne dispositioner m.v.

Med forslaget til *stk. 4* reguleres ejeren af godsets ansvar for de dispositioner, som transportøren har truffet, og de udlæg, denne har haft vedrørende godset. Sølovsudvalget har terminologisk valgt at ændre begrebet "lasteejer" i den gældende sølovs § 267 til "ejeren af godset". Som i gældende ret er der alene tale om dispositioner m.v. som transportøren med rette har foretaget enten efter anvisning i medfør af forslaget til stk. 1 eller efter forslaget til stk. 2. Sølovsudvalget har valgt ikke at videreføre den gældende sølovs § 267, 2. pkt. Ansvar for dispositioner vedrørende godset kan fortsat ifaldes. Ved afgørelsen af, hvilken part der skal hæfte for dispositionerne og med hvor stort et beløb, skal principperne om negotiorum gestio finde anvendelse. Det må anerkendes, at en rembursbank kan subrogere i ejeren af godsets sted.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning
Rotterdam-reglernes artikel 4 regulerer transportørens ret til indsigelser og ansvarsbegrænsning i henhold til Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes artikel 12 angiver den periode, hvor transportøren er ansvarlig for godset. Rotterdam-reglernes kapitel 5 regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset samt forsinket levering af godset. Rotterdam-reglernes artikel 24 indeholder en bestemmelse om deviation. Forslaget til §§ 273-281 implementerer disse bestemmelser om transportørens ansvar.

Rotterdam-reglernes kapitel 12 regulerer transportørens ret til ansvarsbegrænsning. Forslaget til §§ 282-284 indeholder bestemmelser om transportørens ret til at begrænse sit ansvar efter Rotterdam-reglerne og angiver, under hvilke omstændigheder retten til at begrænse ansvar kan fortabes

Til § 272. Anvendelse af indsigelser og ansvarsbegrænsning
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 4, der er inspireret af Haag-Visby-reglernes artikel 4 bis, stk. 2, og Hamburg-reglernes artikel 7, stk. 2. Den gældende sølov indeholder en tilsvarende bestemmelse i § 282.

Forslaget til *§ 272* sigter på at forhindre omgåelse af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 om adgangen til at gøre indsigelser mod ansvar m.v. og ansvarsbegrænsning gældende, ved at en skadelidt sagsøger andre personer end transportøren/afsenderen, f.eks. en af disses ansatte. Endvidere fastslår forslaget til § 272, at beskyttelsen mod omgåelse gælder, hvad enten sagen søges ført som en sag om ansvar i eller uden for kontrakt.

I den engelske retssag "Adler v Dickson"[4] vedrørende skibet "Himalaya" blev det afgjort, at en skadelidt – i den konkrete sag en skibspassager – ved i stedet for at anlægge erstatningssag mod rederiet at anlægge sagen mod kaptajnen og bådsmanden ikke var bundet af de indsigelser mod ansvar m.v., som var fastlagt i transportaftalen mellem rederiet og passageren. Kontraktpraksis reagerede mod denne omgåelsesmulighed, som Himalaya-afgørelsen åbnede for, og fastlagde via Himalaya-klausuler, at hvor ansatte, agenter og evt. andre blev sagsøgt direkte af en skadelidt, i stedet for at denne sagsøgte transportøren, kunne de sagsøgte påberåbe sig de samme indsigelser m.v. som transportøren. Haag-Visby-reglernes artikel 4 bis, stk. 2, og Hamburg-reglernes artikel 7, stk. 2, og den gældende sølovs § 282 har indarbejdet Himalaya-bestemmelser, som grundlæggende har det samme indhold som de kontraktklausuler, der var udarbejdet, men dog med en lidt varierende udformning, især med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt selvstændige medhjælpere ("independent contractors") har Himalaya-beskyttelse.

Forslaget til § 272 fastslår, at de indsigelser m.v., som transportøren har i medfør af reglerne i forslaget til kapitel 13 mod ansvar m.v. vedrørende skade, tab eller forsinkelse af gods omfattet af transportaftalen eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse efter forslaget til kapitel 13, også gælder i en rets- eller voldgiftssag, der anlægges mod en nærmere oplistet personkreds. Adgangen til at gøre indsigelser m.v. gældende afhænger ikke af, om der i transportaftalen indgår en Himalaya-klausul. En aftalt Himalaya-klausul vil imidlertid kunne udvide retten til at gøre indsigelse m.v. gældende, idet forslaget til kapitel 13's præceptive karakter i medfør af forslaget til § 255 ikke rammer evt. Himalaya-klausuler.

Som en konsekvens af de nye regler i forslaget til kapitel 13 om afsenderansvar fastslår forslaget til *§ 272, stk. 2,* at de indsigelser mod ansvar m.v., som afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender har efter kapitel 13, også finder anvendelse i en rets- eller voldgiftssag anlagt mod en af disse personer eller deres ansatte agenter eller underleverandører.

I forslaget til *§ 272, stk. 3,* fastslås det, at reglerne i stk. 1-2 gælder, hvad enten sagen anlægges som en sag om ansvar i eller uden for kontraktforhold. Fremsættes et krav således f.eks. på grundlag af almindelige erstatningsregler, på andet ikke-kontraktsbestemt grundlag eller på anden vis, dvs. som et søgsmål uden for konventionens område, gælder beskyttelsen i forslaget til § 272 alligevel.

Forslaget til *§ 272, stk. 1, nr. 1-3,* fastlægger den personkreds, som kan påberåbe sig transportørens indsigelser m.v. Der er en betydelig lighed med kredsen af personer, som transportøren efter

[4] [1955] 1 QB 158.

forslaget til § 275 har arbejdsgiveransvar for, men denne kreds er væsentligt mere omfattende, især når der pålægges arbejdsgiveransvar også for sådanne udførende parter, der ikke er maritime udførende parter. Himalaya-beskyttelsen er derimod ikke udstrakt til de udførende parter, der ikke er maritime udførende parter, dvs. især indlandstransportører o.l. Om disse personer har Himalaya-beskyttelse afhænger af de nationale regler eller konventioner, der måtte gælde for sådanne transportører, eller af en evt. aftalt Himalaya-klausul i den relevante transportkontrakt.

Når forslaget til *stk. 1, nr. 1,* refererer til "transportøren", skyldes det, at denne – ud over naturligvis at kunne påberåbe sig de indsigelser, transportøren har efter forslaget til kapitel 13 eller transportkontrakten – også har behov for beskyttelse via forslaget til § 272, stk. 3, dvs. ved søgsmål uden for kontrakt.

Referencen i forslaget til nr. 1 til "maritim udførende part" kunne for så vidt siges at overflødiggøre forslaget til nr. 2-3, idet "maritim udførende part" i Rotterdam-reglernes og forslaget til kapitel 13's forstand muligvis også omfatter ansatte, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 7, note 2. Se i forlængelse heraf bemærkningerne til § 276, beskyttelse af ansatte mod direkte ansvar. Forslaget til nr. 2-3 er derfor medtaget mere af oplysende grunde.

Efter forslaget til § 276, stk. 1, har en maritim udførende part, når visse nærmere tilknytningsmomenter er opfyldt, samme forpligtelser og ansvar som transportøren og har ret til de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som denne. Bestemmelsen i forslaget til § 276, stk. 1, og forslaget til § 272 overlapper således hinanden noget, men langtfra fuldstændigt. Med hensyn til indsigelser og ansvarsbegrænsning er forslaget til § 272 en mere generel regel om Himalaya-beskyttelse, der rækker videre også for de maritime udførende parter end den Himalaya-beskyttelse, der ligger i forslaget til § 276 for den maritime udførende part. Himalaya-beskyttelse efter forslaget til § 276 gives kun for de tilfælde, hvor den maritime udførende part kan holdes direkte ansvarlig på grundlag af Rotterdam-reglerne, som implementeret i forslaget til kapitel 13, jf. herved de særlige tilknytningskriterier, som forslaget til § 276, stk. 1, stiller krav om er opfyldt, for at det direkte ansvar kan gøres gældende mod den maritime udførende part.

Når forslaget til *stk. 1, nr. 2,* separat nævner skibets fører og besætning ved siden af forslaget til nr. 3, der generelt omfatter transportørens eller den maritime udførende parts ansatte, skyldes det, at skibets fører og besætning ikke altid vil blive anset som ansatte af transportøren eller den maritime udførende part. Transportøren eller den maritime udførende transportør kan f.eks. foretage transporten med et tidsbefragtet skib.

Tilføjelsen i forslaget til nr. 2 "andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet" omfatter sådanne personer, der efter den anvendelige lov ikke anses som en del af besætningen, men dog gør tjeneste om bord. Der kan f.eks. være tale om skibsreparatører m.v. Tilføjelsen er imidlertid bredt formuleret og betyder, at også andre personer, der udfører arbejde om bord på skibet, er omfattet. Da sådanne personer i praksis bliver omfattet af begrebet "maritim udførende part", har tilføjelsen næppe større betydning, men der kan f.eks. være tale om en selvstændig medhjælper ("independent contractor"), der udfører opgaver, der ikke opfanges af den brede definition af en maritim udførende part i forslaget til § 251, nr. 7, jf. nr. 6. Rotterdam-reglerne adskiller sig fra Haag-Visby-reglerne ved modsat disse at omfatte selvstændige medhjælpere, men svarer til den gældende sølovs § 282, der har implementeret Haag-Visby-reglernes bestemmelse, dog uden undtagelsen vedrørende selvstændige medhjælpere. Selvstændige medhjælpere, der ikke er maritime udførende parter, og

som ikke falder under begrebet "andre personer" i forslaget til § 272, stk. 1, nr. 2, vil dog falde uden for personkredsen omfattet af forslaget til § 272.

Konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC-konventionen), som er implementeret ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, indeholder en bredere definition af begrebet "søfarende" end det, der følger af den gældende sømandslovs §§ 1-2. Det ændrede begreb indebærer, at alle personer, der er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, anses for værende "søfarende". Undtaget herfra er skibsføreren og personer, der udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Ændringerne forventes sat i kraft, når MLC-konventionen træder i kraft internationalt.

Efter forslaget til § 276, stk. 4, kan der ikke på grundlag af forslaget til kapitel 13 rejses erstatningskrav for skade m.v. omfattet af forslaget til kapitel 13 over for ansatte på skibet eller transportørens eller den maritime udførende parts ansatte. Sådanne personer kan imidlertid blive sagsøgt på andet grundlag end forslaget til kapitel 13 og har derfor alligevel brug for Himalaya-beskyttelsen.

Tidligere konventionsudkast, der forhandledes om, f.eks. A/CN.9/WG.III/WP.56, artikel 4, stk. 2, og A/CN.9/WG.III/WP.81, artikel 19, stk. 4, indeholdt forbehold om, at Himalaya-beskyttelsen kun skulle gælde i de tilfælde, hvor den, der påberåbte sig beskyttelsen, handlede i egenskab af sin stilling eller inden for området af sin kontrakt. Denne betingelse blev imidlertid slettet under forhandlingerne, og spørgsmålet blev overladt til national ret, jf. A/CN.9/621, § 97. Hamburg-reglernes artikel 7, stk. 2, og den gældende sølovs § 282 har en sådan betingelse. Sølovsudvalget har dog ikke fundet det nødvendigt at videreføre denne bestemmelse, da principperne gælder under alle omstændigheder.

Udtrykket "indsigelser eller ansvarsbegrænsninger" respektive "indsigelser" i hhv. forslaget til § 272, stk. 1-2, skal efter forarbejderne, jf. A/CN.9/621, § 89, forstås bredt. Det blev således i forbindelse med drøftelserne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 15, anført, at det skulle præciseres, at bestemmelsen også omfattede evt. processuelle indsigelser, f.eks. mod det af sagsøgeren valgte forum. Forarbejderne indikerer, at dette skulle være forståelsen af Rotterdam-reglernes artikel 4. F.eks. betyder dette, at en skadelidt vareejer, der sagsøger en af transportørens ansatte eller agenter, via bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 4 kan tvinges til at vælge et af de efter Rotterdam-reglernes artikel 66 kompetente fora, hvis sagen søges ført andetsteds. Sølovsudvalget er af den opfattelse, at det samme gør sig gældende ved voldgift, jf. forslaget til 320j, dvs. at en ansat vil kunne påberåbe sig en voldgiftsaftale, der er indgået mellem afsenderen og transportøren.

I forhold til Rotterdam-reglernes artikel 4 betyder disse særlige regler, at en mod en af transportørens ansatte eller agenter anlagt sag om f.eks. en lastskade kan kræves anlagt ved de i forslaget til § 320i, stk. 2, nævnte fora. Ligeledes kan en sag mod den maritime udførende parts ansatte m.fl. her i landet kræves anlagt på et af de i forslaget til § 320i, stk. 4, fastlagte steder.

Til § 273. Ansvarsperiode for transportøren

Forslaget til § 273 om transportørens ansvarsperiode gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 12. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 271, stk. 1, der er baseret på Hamburg-reglernes artikel 4.

Da forslaget til kapitel 13 ikke blot vedrører søtransport som den gældende sølov, men også andre transporter i tillæg til søtransporter, må en bestemmelse om ansvarsperioden nødvendigvis have en anden udformning.

I forslaget til *§ 273, stk. 1,* fastlægges transportørens ansvarsperiode som perioden fra godsets modtagelse til dets udlevering. Parterne kan aftale tid og sted for modtagelse og udlevering, og ansvarsperioden er således ikke en på forhånd fastlagt periode i forslaget til kapitel 13, således som i den gældende sølov og i de hidtidige konventioner, men perioden kan fastlægges i overensstemmelse med parternes behov og således f.eks. vedrøre perioden "tackle to tackle" eller perioden "terminal til dør" m.v. Er der ikke truffet aftale om tid og sted for modtagelse og udlevering af godset, kan der ses på, hvad der er sædvane og praksis i trafikken, og hvor og hvornår godset rent faktisk modtages eller udleveres. Rotterdam-reglerne indeholdt i tidligere udkast en mere detaljeret regel herom, men denne blev delvist flyttet til artikel 43, se forslaget til § 308, og delvist ophævet, idet UNCITRAL, jf. A/CN.9/645, § 31, ikke fandt det hensigtsmæssigt i en bestemmelse om ansvarsperioden alt for detaljeret at regulere de mange forskellige kombinationsmuligheder af aftalt faktisk og sædvanemæssig fastlagt tidspunkt for modtagelse og udlevering. Uanset hvordan den aftalte ansvarsperiode er fastlagt, må det dog normalt være en forudsætning for, at perioden kan begynde, at transportøren faktisk har modtaget godset. Afsenderen skal ikke kunne opnå, at ansvarsperioden begynder, før godset faktisk er modtaget, ved at bryde sin forpligtelse til at levere godset som aftalt til transportøren.

Efter forslaget til § 263, stk. 2, er der adgang til for transportøren og afsenderen at aftale, at lastning og losning o.l. skal udføres af afsenderen m.fl., se nærmere under omtalen af forslaget til § 263, stk. 2. Det skal understreges, at hvor en sådan aftale er indgået, ændrer den ikke på transportørens ansvarsperiode efter forslaget til § 273, stk. 1.

Forslaget til *§ 273, stk. 2*, vedrører tilfælde, hvor godset inden transportørens modtagelse heraf eller inden udlevering til modtageren skal overgives til en offentlig myndighed eller en anden udenforstående person. I disse tilfælde anses modtagelse ikke for at være sket, før transportøren får overgivet godset fra den pågældende offentlige myndighed m.v., og udlevering anses for sket, når godset overgives til en sådan offentlig myndighed m.v. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 274, stk. 2, og stk. 3, nr. 3, som er baseret på Hamburg-reglernes artikel 4.

Selv om ansvarsperioden efter forslaget til § 273 er et aftalemæssigt anliggende, vil en sådan aftale dog være ugyldig, hvis tidspunktet for godsets modtagelse aftales til at ligge, efter den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller udleveringen aftales til at ligge, før den afsluttende lodsning i henhold til transportaftalen er fuldført.

Sølovsudvalget har vurderet, at en videreførelse af den gældende sølovs § 285, stk. 2, vil være i strid med Rotterdam-reglerne. Det vil dermed ikke længere være muligt at fraskrive sig ansvaret for undertransportører, som er omfattet af transportaftalen, jf. tillige bemærkningerne til forslaget til § 276 om "Merchant Haulage".

Bestemmelserne i forslaget til § 273 betyder, at hvor modtagelse af gods f.eks. er aftalt ved skibssiden, men hvor godset rent faktisk modtages af transportøren i terminalen i afskibningshavnen, gælder de præceptive ansvarsregler ikke for terminalperioden. Dette er formentlig en noget teoretisk situation, og Sølovsudvalget ser ikke behov for at lade en sådan

periode være omfattet af særskilte præceptive danske regler, hvad Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/63/17, § 40, giver mulighed for.

Til § 274. Ansvarsgrundlag
Forslaget gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 17 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs §§ 275-276 og 278, stk. 1-3.

Forslaget til *§ 274* regulerer transportørens erstatningsansvar for tab eller skade på gods – tingsskade – og for forsinket levering af gods, der transporteres i henhold til en aftale omfattet af forslaget til kapitel 13.

Selv om forslaget til § 274 ikke indeholder en generel henvisning til pligtbestemmelserne, må det antages, at pligtbestemmelserne fastlægger området for ansvarsreglen i forslaget til § 274, mens det alene på grundlag af forslaget til § 274 afgøres, om der foreligger ansvar.

Hovedreglen i den gældende sølovs §§ 275-276 er, at ansvarsgrundlaget er et culpaansvar, som transportøren kun kan undgå ved at bevise, at denne eller nogen, denne svarer for, ikke har begået fejl eller forsømmelse, der helt eller delvist førte til skaden. Denne hovedregel er opretholdt i forslaget til § 274. I den gældende sølovs § 276 er de fleste katalogpunkter i Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2, ikke medtaget, idet de er anset for overflødige, eftersom de forhold, der dækkes af disse punkter, er af en sådan karakter, at der er en formodning for, at det ikke bebrejdes transportøren m.fl., at skade m.v. er indtrådt. I praksis vil sagsøgeren i disse tilfælde have bevisbyrden for fejl eller forsømmelse hos transportøren. Punkterne vedrørende navigationsfejl og brand er dog med i den gældende sølovs § 276. Disse punkter er egentlige ansvarsfrihedsgrunde og ikke blot formodningsregler for, at der ikke ifaldes ansvar. Med forslaget til § 274 videreføres disse ansvarsfrihedsgrunde vedrørende navigationsfejl og fejl i behandlingen af skibet ikke, mens ansvaret for brand er modificeret.

Bortset fra ophævelsen af disse ansvarsfrihedsgrunde, jf. nærmere nedenfor, ændrer forslaget i § 274 således ikke grundlæggende på den gældende sølovs §§ 275-276 om transportørens ansvar og den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglernes artikel 4.

Forslaget i § 274 indeholder en fremstilling af de forskellige trin, der skal gennemgås for at nå frem til, om og i givet fald hvorvidt der i de enkelte tilfælde er transportøransvar. Kort resumeret består disse trin af følgende:

- Efter det første trin skal den berettigede (typisk afsenderen, modtageren eller transportforsikringen) bevise, at godset er beskadiget, forsinket m.v. under transportørens ansvarsperiode. Den berettigede skal derimod ikke påvise årsagen til skaden, og fremkommer der ikke yderligere, der forklarer nærmere om skadens årsag, er transportøren ansvarlig. Reglen er således fortsat, at transportøren er ansvarlig for skade opstået i ansvarsperioden, eller som hidrører fra en begivenhed, der er indtruffet i ansvarsperioden, og som ikke kan forklares.
- På det andet trin kan transportøren søge at bevise årsagen til skaden, og at denne ikke har baggrund i fejl eller forsømmelse hos transportøren eller nogen, denne svarer for. Alternativt hertil kan transportøren undgå ansvar, hvis denne kan bevise, at skaden skyldes en eller flere særlige oplistede farer, jf. det såkaldte katalog over "ansvarsfrihedsgrunde", som kendes fra

Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2, forudsat at den berettigede ikke beviser, at transportøren selv var skyld i disse særlige farer, eller beviser, at en anden – ikke-oplistet fare – var medvirkende til skaden.

- Efter tredje trin kan transportøren ifalde ansvar, selv hvor en skade skyldes en oplistet fare, nemlig hvor skaden skyldes eller sandsynligvis skyldes – helt eller delvist – at skibet var usødygtigt, utilstrækkeligt bemandet eller udrustet, eller lastrummene m.v. ikke var egnede og sikre til den aftalte transport.

Det skal understreges, at med forsinkelse forstås tab som følge af ren forsinkelse, f.eks. produktionstab som følge af forsinket levering. En forsinkelse, der fører til tab af eller skade på selve godset, f.eks. godsets forrådnelse ved forsinket levering, behandles som hidtil efter de almindelige regler om tab eller skade på gods. Det samme gælder efter forarbejderne, jf. A/CN.9/616, § 184, fald i godsets markedsværdi som følge af for sen levering.

Når forslaget til § 274 i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544, §§ 97, 105 og 133, anvender udtrykket "den berettigede" og ikke "afsender", skyldes det et ønske om, at bestemmelsen skal omfatte alle de parter, der har ret til at sagsøge under transportaftalen.

I overensstemmelse med Rotterdam-reglerne fastsætter forslaget til kapitel 13 alene bestemmelser om transportøransvar for forsinkelse. Forslaget til § 274 fastlægger ansvaret, mens forslaget til § 278 fastlægger, hvad der forstås ved forsinkelse. Der henvises herom til bemærkningerne til forslaget til § 278. Forslaget til kapitel 13 indeholder ikke – og igen i fuld overensstemmelse med Rotterdam-reglerne – bestemmelser om forsinkelsesansvar for afsenderen. Om baggrunden herfor henvises til bemærkningerne til forslaget til § 290 om afsenderens erstatningsansvar. Det er en følge af det nævnte, at der ikke nationalt kan fastsættes særlige regler om transportørens erstatningsansvar for forsinkelse, mens der nationalt frit kan fastsættes regler om afsenderansvar, hvis dette måtte ønskes.

I forslaget til *stk. 1* fastlægges den grundlæggende ansvarsregel. Det er den berettigede, der skal bevise, at godset er blevet beskadiget, eller at den begivenhed, der forvoldte skaden eller forsinkelsen, indtraf i transportørens ansvarsperiode. Dette sidste alternativ sigter på de tilfælde, hvor skaden først konstateres, efter at ansvarsperioden er ophørt, men er forvoldt i denne periode, jf. A/CN.9/544, § 99. Bestemmelsen i forslaget til § 274, stk. 1, skal forstås således, at også skade, der indtræffer over en periode, men stadig inden for ansvarsperioden, er omfattet af bestemmelsen, jf. A/CN.9/544, § 100.

Det påhviler ikke den berettigede at bevise en konkret årsag til skaden, tabet eller forsinkelsen. Beviset for en skade føres typisk, ved at transportdokumentets udvisende vedrørende godset og dets tilstand ved modtagelsen sammenholdes med godsets tilstand ved udleveringen. Er en konstateret skade således uforklarlig, er grundreglen, at transportøren er ansvarlig for den.

Har den berettigede bevist, at godset blev beskadiget m.v. i ansvarsperioden, vil transportøren som udgangspunkt være ansvarlig for skaden m.v., medmindre transportøren efter de følgende stykker i paragraffen kan undgå ansvar.

Rotterdam-reglernes artikel 17, stk. 1 indeholder en henvisning til ”chapter 4” i sammenhæng med ”... the period of the carrier’s responsibility as defined in chapter 4”. Sølovsudvalget har overvejende været af den opfattelse, at der må være tale om en fejlskrift, og at henvisningen alene

burde have været til "artikel 12", som netop omhandler "period of responsibility of the carrier". På den baggrund har Sølovsudvalget valgt en ikke konventionsnær implementering ved at henvise direkte til forslaget til § 273, der implementerer Rotterdam-reglernes artikel 12.

Efter forslaget til *stk. 2* undgår transportøren ansvar – helt eller delvist – ved at bevise, at årsagen til tabet m.v. ikke kan tilskrives fejl eller forsømmelse (culpa) hos transportøren eller nogen, denne svarer for. Transportøren undgår delvist ansvar, hvor årsagen eller årsagerne til tabet m.v. kun delvist kan tilskrives transportørens fejl eller forsømmelse, jf. forslaget til stk. 6.

Efter forslaget til *stk. 3* kan transportøren undgå ansvar ved at påvise, at tabet m.v. skyldes en eller flere af de nærmere oplistede 15 omstændigheder i forslaget til stk. 3. Ansvaret undgås dog ikke – eller undgås kun delvist, jf. forslaget til stk. 6 – hvis den berettigede beviser, at transportøren eller nogen, transportøren svarer for, var skyld i den pågældende omstændighed eller var skyld i en omstændighed, som ikke indgår i listen, og som bidrog til skaden m.v.

Når transportøren godtgør, at der foreligger en i forslaget til stk. 3 opregnet omstændighed, der har medvirket til skaden, skal den berettigede, hvor denne omstændighed ikke er den eneste årsag til skaden, godtgøre, hvilken anden omstændighed der er tale om. Herefter er transportøren ansvarlig for denne del af skaden, medmindre transportøren kan frigøre sig for ansvaret.

Kataloget er udformet på grundlag af det tilsvarende katalog i Haag- og Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2, – dog med nogle væsentlige modifikationer. Først og fremmest er fejl i skibets navigering og håndtering som ansvarsfrihedsgrund udgået, og den delvise ansvarsfrihedsgrund vedrørende brand er ændret, således at brand indgår på lige fod med de øvrige katalogpunkter. Ansvarsfrihedsgrunden vedrørende fejl i skibets navigering og behandling ophæves som nævnt. Denne væsentlige ændring er bl.a. motiveret med, at sikkerhedsforholdene til søs, herunder mulighederne for at undgå kollision, grundstødning m.v., er blevet stærkt forbedret over årene, således at begrundelsen for denne ansvarsfrihedsgrund er bortfaldet.

Ud over disse to ændringer er der foretaget visse justeringer i kataloget, og der er tilføjet et par nye punkter, jf. nedenfor, i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2. UNCITRAL fandt, jf. A/CN.9/544, §§ 117-118, det hensigtsmæssigt at følge Haag-Visby-reglernes katalog for at bevare regelsættets forudsigelighed i forhold til den til kataloget etablerede retspraksis. Sølovsudvalget har i overensstemmelse med sit overordnede ønske om en konventionsnær implementering fundet det rigtigst at medtage kataloget i sin helhed. Med hensyn til katalogets enkelte punkter i forslaget til stk. 3 bemærkes følgende:

- Forslaget til *nr. 1* omhandler ekstraordinære naturhændelser.

Udtrykket "Act of God" må efter Sølovsudvalgets vurdering indeholde en kvalificering i forhold til, hvilke naturhændelser der skal kunne medføre ansvarsfrihed. Der skal således være tale om en ekstraordinær naturhændelse både i forhold til omfanget af naturhændelsen og i forhold til mulighederne for at kunne konstatere denne forinden. Der er dog ikke hermed tilsigtet en realitetsændring.

- Forslaget til *nr. 2* omhandler risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande.

UNCITRAL har bevaret ordlyden fra den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne, jf. A/CN.9/552, § 98. Begrebet "sejlbare farvande" må forstås ganske bredt og kan omfatte f.eks. indsøer.

- Forslaget til *nr. 3* omhandler krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder.

I forhold til "terrorisme" fandt UNCITRAL det ikke nødvendigt at definere begrebet, jf. A/CN.9/544, § 121, men anerkendte at der med begrebet udtrykkes en særlig intention. Hvad der nærmere kan henføres som terrorisme må afgøres nationalt.

- Forslaget til *nr. 4* omhandler karantænerestriktioner; indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275.

Det er med bestemmelsen nu præciseret, jf. A/CN.9/572, §§ 38-40, at arrest m.v., der ikke skyldes transportøren eller de i § 275 nævnte personer, kan påberåbes som ansvarsfrihedsgrund.

- Forslaget til *nr. 5* omhandler strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet.

UNCITRAL har bevaret ordlyden fra den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne. I forhold til "anden standsning af eller hindring af arbejdet" blev det præciseret, jf. A/CN.9/572, § 43, at dette har et bredere sigte end "strejke, lockout".

- Forslaget til *nr. 6* omhandler brand om bord på skibet.

Den i den gældende sølovs § 276 ansvarsfrihedsgrund vedrørende brand – som er betinget af, at transportøren ikke selv er skyld i branden – ændres, således at brandtilfælde behandles på lige fod med de øvrige punkter i kataloget. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/572, §§ 58-62 og 75-80, overvejedes det at udvide den gældende brandundtagelse vedrørende skibe til også at omfatte andre transportmidler, men der var ikke tilslutning til synspunktet. Det er således præciseret, at branden skal være sket "om bord på skibet". Der er ikke herudover foretaget ændringer i brandundtagelsen, hvilket betyder, at begrebet "brand" må gives samme afgrænsning, som det har efter gældende ret.

- Forslaget til *nr. 7* omhandler skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu.

UNCITRAL var af den opfattelse, jf. A/CN.9/621, §§ 70-71, at det var hensigtsmæssigt at bevare ordlyden fra Haag-Visby-reglerne for ikke at indsnævre bestemmelsens anvendelsesområde, men var dog ikke indstillet på, at bestemmelsen skulle omfatte latente mangler ved alle transportformer. Man valgte derfor ikke at medtage "in the ship/means of transport". Sølovsudvalget har dog fundet det relevant at tilføje "ved skibet" for at præcisere, at det alene er skjulte mangler ved skibet – og ikke ved andre transportformer – der er tale om. I praksis omfattes også defekter i installationer i tilknytning til skibet, såsom f.eks. kraner, jf. A/CN.9/621, § 70.

- Forslaget til *nr. 8* omhandler handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-295.

Det er med bestemmelsen præciseret, at transportøren ikke ifalder ansvar for handlinger, som afsenderen m.fl. ifalder ansvar for.

- Forslaget til *nr. 9* omhandler lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 265, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren.

Bestemmelsen er ny i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglerne og indeholder en FIO/FIOS-klausul, der indebærer, at transportøren kan undgå ansvar, medmindre denne eller en, der svarer for lasten, håndterer m.v. godset på vegne af afsenderen. Fleksibiliteten i forhold til transportørens forpligtelse til at sørge for godset indskrænkes – fleksibilitet i forhold til forpligtelsen til at sørge for godset.

- Forslaget til *nr. 10* omhandler svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed.

Bestemmelsen er uændret i forhold til den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne. Ordlyden af artikel 17, stk. 3, litra j, "wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods" kan dog efterlade tvivl om, hvorvidt "inherent" også referer til "quality, or vice of the goods", dvs. om der er tale om en opremsning. Med forslaget til nr. 10 er dette søgt klargjort ved ordlyden "godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed". Bestemmelsen reflekterer kommerciel praksis, jf. A.CN.9/572, § 45.

- Forslaget til *nr. 11* omhandler utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren.

Det er med bestemmelsen nu præciseret, jf. A/CN.9/572, §§ 46-48, at transportøren ikke skal svare for utilstrækkelig emballering m.v. der skyldes personer, som transportøren ikke svarer for.

- Forslaget til *nr. 12* omhandler redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs.

Bestemmelsens ordlyd er uændret i forhold til Haag-Visby-reglerne.

- Forslaget til *nr. 13* omhandler rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs.

Det er med bestemmelsen nu præciseret, i modsætning til den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne, at tiltagene skal være rimelige, jf. A/CN.9/552, §§ 96 og 99. Der skal foretages en konkret vurdering, hvor bl.a. varens værdi kan indgå som moment. Det er dog ikke afgørende, om den reddede genstand har værdi, hvis der er foretaget rimelige tiltag.

- Forslaget til *nr. 14* omhandler rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet.

Bestemmelsen er ny i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglerne og blev indsat ved A/CN.9/552, §§ 97 og 99.

- Forslaget til *nr. 15* omhandler handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.

Denne bestemmelse er ny i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglerne. Er transportørens handlinger i overensstemmelse med bestemmelserne i forslaget til §§ 268-269, dvs. dels rimelige forholdsregler, der træffes over for gods, der udgør en aktuel fare for personer, ejendom eller miljøet, dels rimelige forholdsregler, som transportøren træffer over for gods, der transporteres til søs, til fælles frelse eller for at undgå fare for menneskeliv eller for at redde værdier, der er involveret i søtransporten, mod fare.

Efter forslaget til *stk. 4* kan transportøren helt eller delvist ifalde ansvar, hvis den berettigede godtgør, at transportøren selv eller en, som transportøren svarer for, helt eller delvist har forårsaget den ansvarsfrihedsgrund, som transportøren i henhold til forslaget til stk. 3 påberåber sig. Hvis den berettigede godtgør, at en begivenhed, der ikke er omfattet af forslaget til stk. 3, helt eller delvist har forårsaget en skade m.v., ifalder transportøren ansvar for denne del, medmindre transportøren kan bevise, at begivenheden ikke skyldes fejl begået af transportøren eller en, som denne svarer for.

Efter forslaget til *stk. 5* er transportøren også ansvarlig, uanset forslaget til stk. 3, hvis den berettigede beviser, at skaden var eller sandsynligvis var forårsaget af skibets usødygtighed, utilstrækkelige bemanding og udrustning m.v., eller fordi skibets lastrum, containere leveret af transportøren m.v., hvori gods opbevares under transporten, ikke var i god forsvarlig stand for godsets modtagelse, transport, opbevaring m.v. Transportøren kan dog her undgå at ifalde ansvar, hvis denne enten beviser, at skibets usødygtighed eller dets sandsynlige usødygtighed ikke forårsagede skaden m.v., eller transportøren beviser, at transportøren i hvert fald har udvist tilbørlig omhu efter forslaget til § 266.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 5 modificerer i ganske høj grad betydningen af forslaget til stk. 3 sammenholdt med forslaget til stk. 4, nr. 1. Mens den generelle regel i forslaget til stk. 3 og 4, nr. 1, er, at den berettigede i tilfælde af, at en omstændighed efter forslaget til stk. 3 foreligger, har bevisbyrden for, at transportøren har udvist fejl eller forsømmelse, der førte til skaden m.v., ændrer forslaget til stk. 5 denne bevisbyrde i de tilfælde, hvor usødygtighed m.v. sandsynliggøres, jf. A/CN.9/544, § 131. Kan den berettigede sandsynliggøre dette, vender bevisbyrden atter tilbage på transportøren, idet denne kun kan undgå ansvar ved enten at bevise, at kravet om, at transportøren havde udvist tilbørlig omhu i henhold til forslaget til § 266, var opfyldt, eller at der ikke var årsagssammenhæng mellem usødygtigheden og skaden, hvad der vil være vanskeligt, da den berettigede har sandsynliggjort denne sammenhæng allerede.

Hvor der er tale om flere årsager til tab m.v. af gods, og kun visse af disse årsager kan tilskrives transportørens fejl, kan der blive tale om delvist ansvar, jf. forslaget til *stk. 6*. Denne mulighed for at lade ansvarets udstrækning afhænge af, hvorvidt de involverede omstændigheder kan tilskrives transportørens fejl, gælder i forslaget til stk. 2-5. I forslaget til stk. 6 fastsættes herom nærmere, at hvor transportøren delvist bliver fritaget for sit ansvar, er denne kun ansvarlig for den del af tabet, som kan tilskrives en omstændighed, for hvilken transportøren er ansvarlig efter forslaget til § 274. Dette er en ændring af Hamburg-reglernes artikel 5, stk. 7, og den gældende sølovs § 275, stk. 3, der fastsætter, at for at undgå ansvar for en del af en skade m.v. skal transportøren bevise, i hvilket omfang skaden ikke kan tilskrives transportøren.

Til § 275. Transportørens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver

Forslaget til § 275 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 18 om transportørens ansvar for ansatte, agenter, "independent contractors" og andre personer, som transportøren anvender til opfyldelsen af sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Forslaget til *§ 275* indeholder en detaljeret liste over personer, som transportøren ifalder ansvar for.

Den gældende sølovs § 275, stk. 1, indeholder alene en bestemmelse, hvorefter transportøren er ansvarlig for fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller "nogen, denne svarer for". Det har været diskuteret, om den gældende sølovs § 151's almindelige bestemmelse om arbejdsgiveransvar, der konkret nævner, hvem der er arbejdsgiveransvar for, kan bruges ved fortolkningen af den gældende sølovs § 275 og denne bestemmelses noget upræcise udtryk "nogen, denne svarer for".

Med den konkrete oplistning i forslaget til § 275 af, hvem transportøren ifalder ansvar for, er den gældende sølovs § 151 fremover uden betydning i forhold til forslaget til kapitel 13's afgrænsning af transportørens ansvar for andre personer.

Rotterdam-reglerne er baseret på et ganske vidtfavnende ansvar for andre personer, jf. A/CN.9/544, § 172, dog således at den mere præcise afgrænsning af, hvem der er ansatte, hvem der er agenter m.v., og spørgsmålet om, hvorvidt der er ansvar for andre personer, hvor der er handlet uden for en bemyndigelse m.v., er overladt til national ret at afgøre, jf. A/CN.9/621, § 77. Det er hensigten med forslaget til kapitel 13 at videreføre gældende regler og praksis herom.

Transportøren hæfter efter forslaget til § 275 for brud på dennes forpligtelser som fastlagt i forslaget til kapitel 13, der skyldes handlinger eller undladelser foretaget af:

- Enhver udførende part, jf. definitionen heraf i forslaget til § 251, nr. 6, eller denne parts ansatte. Med hensyn til transportørens agenter gælder, at de anses som udførende parter, hvor de opfylder definitionen heraf i forslaget til § 251, nr. 6, som kommenteres nærmere nedenfor under bemærkningerne til forslaget til § 276. Hvor en agent ikke er en udførende part, følger arbejdsgiveransvaret af forslaget til nr. 4 nedenfor.
- Føreren eller besætningen på det evt. involverede skib. Disse personer behøver ikke nødvendigvis at være ansat af transportøren, for at denne ifalder ansvar for deres handlinger eller undladelser.
- Transportørens egne ansatte.
- Enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen.

De i forslaget til *nr. 4* oplistede personer, som transportøren kan ifalde ansvar for, overlapper noget med de i forslaget til nr. 1 oplistede personer, men er mere omfattende ved at tage enhver med, der udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter aftalen og ikke blot de forpligtelser, som indgår i definitionen af en udførende part, jf. forslaget til § 251, nr. 6. Der henvises endvidere til bemærkningerne til forslaget til § 272. Efter forslaget til § 275, nr. 4, er det en betingelse for ansvar for disse personer, at de direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under dennes instruktion. Dog må det antages, at også en tvangslods kan omfattes af transportørens ansvar.

Til § 276. Maritim udførende parts ansvar
Forslaget til § 276 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 19.

Forslaget til *§ 276* vedrører de maritime udførende parters ansvar over for afsender m.fl. for tab eller skade på eller forsinkelse af gods, der transporteres i henhold til en transportaftale, der er undergivet reglerne i forslaget til kapitel 13.

Udtrykket "maritim udførende part" er et defineret begreb, jf. forslaget til § 251, nr. 7. Definitionen bygger på det ligeledes definerede begreb "udførende part", jf. forslaget til § 251, nr. 6. Der er tale om to begreber af stor betydning for forståelsen af indholdet og rækkevidden af forslaget til kapitel 13. Der henvises til bemærkninger til forslaget til § 251, nr. 6-7, ovenfor. Før der redegøres for de enkelte punkter i forslaget til § 276, jf. nedenfor pkt. 3-4, forklares betydningen af det grundlæggende ansvarssystem i forslaget til kapitel 13, hvori de to begreber indgår.

Rotterdam-reglernes ansvarssystem for så vidt angår maritime udførende parter
Af forslaget til § 27 fremgår det, at transportøren hæfter for skade m.v. på gods forvoldt f.eks. af en udførende part. Forslaget til kapitel 13 går imidlertid ligesom den gældende sølov videre og pålægger visse udførende parter direkte ansvar for godsskade over for afsenderen efter de samme lovregler, som gælder for transportørens ansvar. Hvor det er muligt f.eks. for afsenderen at gøre et sådant direkte ansvar gældende mod visse udførende parter, vil der være to ansvarlige parter – foruden den udførende transportør tillige den kontraherende transportør. Disse to parter vil være solidarisk ansvarlige, jf. nærmere forslaget til § 277, der omtales nedenfor.

Da den gældende sølov og Hamburg-reglerne er begrænset til aftaler om transport til søs, mens Rotterdam-reglerne også vedrører tilknyttede transporter, bliver reglerne om visse udførende parters

ansvar imidlertid væsentligt mere komplekse end den gældende sølovs og Hamburg-reglernes bestemmelser.

Det er kun udførende parter, der kvalificerer som maritime udførende parter, der kan holdes ansvarlige efter forslaget til § 275.

Forslaget til kapitel 13 giver i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne ikke mulighed for at holde en udførende part, der ikke er en maritim udførende part, ansvarlig. Havde Rotterdam-reglerne fastsat en sådan ret, ville det kunne være i konflikt med de unimodale konventioner, der regulerer det pågældende transportled. Det må derfor afgøres efter andre regler, f.eks. en unimodal konvention, der finder anvendelse på det pågældende transportled, om denne part kan holdes ansvarlig. Derimod er transportøren selv ansvarlig for skade, der i transportørens ansvarsperiode forvoldes også af de ikke-maritime udførende parter, jf. forslaget til § 275.

Det fremgår af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544, § 36, at afsenderen kan vælge at sagsøge den skadevoldende udførende transportør direkte i stedet for at skulle inddrage hele kæden af mellemmænd.

Pga. den usikkerhed, der var om, hvem der havde transportøransvaret for godsskader m.v. indtruffet, mens et transportled, der var omfattet af transportaftalen, blev afviklet af en undertransportør, etableredes allerede i dagældende § 123 i lov nr. 294 af 23. maj 1973; en regel, der for så vidt svarer til forslaget til § 276, hvorefter ikke blot transportøren, men også den udførende transportør havde direkte ansvar for sådanne skader. 1973-søloven muliggjorde dog, jf. dagældende § 123, stk. 2, at det kunne aftales, at hvor en bestemt del af søtransporten skulle udføres af en undertransportør, skulle transportøren være ansvarsfri for skade m.v., der indtraf, mens godset var i undertransportørens varetægt. Bestemmelserne i dagældende § 123 blev med visse stramninger videreført i den gældende sølovs § 285, der udformedes under indflydelse af tilsvarende bestemmelser i Hamburg-reglernes artikel 11. Rotterdam-reglerne muliggør imidlertid ikke en sådan fravigelse af transportørens ansvar for et transportled, der er omfattet af transportørens transportforpligtelse, hvorfor den gældende sølovs § 285, stk. 2, ikke kan videreføres.

"Merchant Haulage"
Det oprindelige konventionsudkast, der forhandledes om i UNCITRAL – men ikke den vedtagne konvention – indeholdt en bestemmelse, der i den senest foreliggende version, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 13, fastlagde, at transportøren på afsenderens anmodning kan udstede ét transportdokument, der dækker en transport, der ud over den aftalte transport også omfatter et nærmere angivet yderligere transportled, som ikke er omfattet af transportaftalen, og for hvilket transportøren ikke påtager sig transportforpligtelse. Et sådant transportled ville derfor falde uden for transportørens ansvarsperiode. Den praktiske situation er, at en for- eller eftertransport i tilknytning til en søtransport udføres af en anden transportør, således at transportøren på vegne af afsenderen indgår en aftale om for- eller eftertransporten med den anden transportør, men selv udsteder transportdokument for hele transporten.

Til støtte for at medtage en sådan bestemmelse blev det anført, at der var et kommercielt behov for, at der kun skal udstedes ét transportdokument for hele transporten, selv om transportøren ikke selv udfører hele transporten, idet afsenderen ofte kan have brug for kun ét dokument som følge af vilkår i rembursen eller i salgsaftalen. Endvidere var der også et kommercielt behov for reglen for at sikre "merchant haulage", dvs. at muliggøre, at afsenderen selv kan stå for f.eks. en landtransport efter

søtransporten. Forslaget fik ikke tilstrækkelig støtte og udgik, men således at det er præciseret i forarbejderne, jf. A/63/17, §§ 51-53, at Rotterdam-reglerne ikke skal forstås således, at de pågældende transportarrangementer skulle være kritisable eller ikke tilladte efter Rotterdam-reglerne. Sølovsudvalget finder, at denne forståelse også må lægges til grund ved fortolkningen af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13.

Som omtalt ovenfor muliggør Rotterdam-reglerne ikke, at en bestemmelse svarende til den gældende sølovs § 285, stk. 2, videreføres.

De nærmere vilkår for den maritime udførende parts ansvar efter forslaget til § 276
For at være omfattet af forslaget til § 276 kræves det for det første ikke blot, jf. forslaget til *stk. 1, nr. 1*, at den kontraherende transportør er omfattet af forslaget til kapitel 13, men også at den maritime udførende parts egne tjenesteydelser for transportøren har en nærmere tilknytning til en kontraherende stat; enten ved at den maritime udførende part modtager godset for transport eller udleverer det i en kontraherende stat, eller ved at den maritime udførende part udfører sine tjenesteydelser med hensyn til godset i en havn i en kontraherende stat. Det er således ikke nødvendigvis nok for at kunne holde en maritim udførende part direkte ansvarlig, at (hoved)transportøren selv er omfattet af forslaget til kapitel 13. Er forholdet f.eks. det, at en udførende transportør leverer stevedoreydelser i en havn i en ikke-kontraherende stat, hvor godset omlastes, og er den pågældende transport undergivet forslaget til kapitel 13, f.eks. fordi transportøren modtog godset i en kontraherende stat, er den maritime udførende part alligevel ikke omfattet af forslaget til kapitel 13. Tilsvarende falder en maritim udførende part uden for forslaget til kapitel 13, hvor denne part transporterer godset til søs og modtager og udleverer det i havne i ikke-kontraherende stater.

For det andet kræves det, jf. forslaget til *stk. 1, nr. 2,* at den begivenhed, der forårsagede tabet m.v., fandt sted i perioden mellem godsets ankomst til lastehavn og afgang fra lossehavn, og enten mens den maritime udførende part har godset i sin varetægt eller på et andet tidspunkt, i den udstrækning den maritime udførende part deltager i udførelsen af en hvilken som helst af de aktiviteter, der omfattes af transportaftalen.

I tilfælde, hvor transportøren i transportaftalen har påtaget sig et videregående ansvar eller større forpligtelser, end hvad der følger af forslaget til kapitel 13, påvirker dette ikke den maritime udførende parts retsstilling, jf. forslaget til *§ 276, stk. 2*. Denne part forbliver ansvarlig efter forslaget til kapitel 13's regler og skal opfylde forpligtelserne heri. Den maritime udførende part kan dog blive bundet af et sådant videregående ansvar og forpligtelser, hvor denne part udtrykkeligt og skriftligt har accepteret dette. Hvor transportøren i transportaftalen har aftalt en lavere ansvarsbegrænsning eller færre forpligtelser, og hvor dette lovligt kan gøres, f.eks. fordi der er tale om afskibninger under en volumenkontrakt, vil den maritime udførende part formentlig også kunne påberåbe sig disse lempeligere vilkår, da det vanskeligt kan tænkes, at afsenderen skulle kunne kræve en mere fordelagtig behandling i forhold til den maritime udførende part end i forhold til den kontraherende transportør. Spørgsmålet blev drøftet under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, § 163, hvor det bemærkedes, at den maritime udførende parts ansvar givet efter omstændighederne ville kunne reduceres via en aftale herom, men ikke som følge af en aftale, den maritime udførende part ikke selv var part i. Hertil må det dog bemærkes, at såfremt det fremgår af transportaftalen mellem transportøren og afsenderen, at en aftale om et mindre ansvar eller færre forpligtelser for transportøren også gælder i forhold til en maritim udførende part, må det dog antages at skabe ret for denne part.

Forslaget til *stk. 2, 2. pkt.,* gennemfører endvidere det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Den maritime udførende parts arbejdsgiveransvar
Ligesom forslaget til § 275 fastsætter arbejdsgiveransvar for transportøren, fastsætter forslaget til *§ 276, stk. 3,* arbejdsgiveransvar for den maritime udførende part. Bestemmelsen i forslaget til § 276, stk. 3, har dog fået en noget mere kortfattet udformning end den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 275. Det var for så vidt ønsket i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, § 172, at strukturen i de to bestemmelser skulle svare til hinanden, men da bestemmelsen i forslaget til § 275 om transportørens arbejdsgiveransvar omfatter flere personer end forslaget til § 276 – især ved at omfatte arbejdsgiveransvar for udførende transportører og disses agenter og ansatte – blev resultatet, for så vidt angår den maritime udførende parts arbejdsgiveransvar, en noget mere kortfattet formulering, der dog – bortset fra den nævnte forskel med hensyn til udførende transportører og disses agenter og ansatte – ikke tilsigter en anden afgrænsning end den, der fremgår af forslaget til § 273.

Beskyttelse af ansatte mod direkte ansvar
Det er noget omdiskuteret, om definitionen af udførende part i Rotterdam-reglernes artikel 1, nr. 6, omfatter ansatte af transportøren og ansatte af den udførende part. Det var antagelig ikke hensigten oprindeligt, jf. A/CN.9/544, § 41, men efterfølgende forhandlinger i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 141, og A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 1, p. 7, note 2, rejste imidlertid usikkerhed herom. Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 4, som implementeres ved forslaget til *§ 276, stk. 4,* blev indføjet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 20, note 44, med henblik på at beskytte ansatte, ved at det fastslås, at intet i forslaget til kapitel 13 pålægger skibets fører eller besætningen eller en ansat hos transportøren eller en maritim udførende part ansvar under forslaget til kapitel 13. Spørgsmålet om, hvorvidt der kan være et direkte ansvar for godsskader under transport omfattet af Rotterdam-reglerne for ansatte, besætningen m.v., må derfor afgøres alene efter national ret. Hvis der i dansk ret er ansvar, vil den ansatte kunne påberåbe sig den beskyttelse, der følger af Himalaya-bestemmelsen, jf. forslaget til § 272, stk. 1, nr. 3.

Til § 277. Solidarisk ansvar
Forslaget til § 277, stk. 1, gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 1, om solidarisk ansvar, hvor både transportøren og en eller flere maritime udførende parter er ansvarlige for skade m.v. på gods. Forslaget til § 277, stk. 2, gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 2, om sammenlægning af ansvar (aggregering), således at der samlet for de solidarisk ansvarlige normalt ikke kan kræves mere end det begrænsningsbeløb, der efter Rotterdam-reglerne gælder for den pågældende skade m.v.

Der er tale om to bestemmelser, der kendes både fra Hamburg-reglernes artikel 10, stk. 4-5, og fra den gældende sølovs § 287. Det solidariske ansvar er en følge af, at flere kan være ansvarlige efter søloven, Hamburg-reglerne og nu også Rotterdam-reglerne – dvs. både den kontraherende transportør og en eller flere udførende parter. Sammenlægning af ansvaret er nødvendig for at forhindre, at begrænsningsretten omgås, ved at der gennemføres krav for hele begrænsningsbeløbet mod flere forskellige af de direkte ansvarlige parter.

Begrænsningen af det sammenlagte ansvar til den maksimale ansvarsgrænse efter forslaget til kapitel 13 gælder ikke for de personer, som efter forslaget til § 284 har mistet retten til ansvarsbegrænsning. For personer, der måtte være bundet af en aftalt højere ansvarsgrænse end den i Rotterdam-reglerne fastsatte, træder den aftalte grænse i stedet for Rotterdam-reglernes, jf. A/CN.9/621, § 101.

Bestemmelsen i forslaget til § 277 gælder alene, hvor både transportøren og en eller flere maritime udførende parter holdes ansvarlig for samme skade m.v. efter Rotterdam-reglerne. Bestemmelsen gælder ikke, hvor foruden transportøren andre, der ikke er maritime udførende parter, er ansvarlige – f.eks. en indlandstransportør, hvis transport ikke er begrænset til havneområdet. I tilfælde, hvor f.eks. transportøren sagsøges efter Rotterdam-reglerne, og en sådan indlandstransportør tillige sagsøges, er søgsmålet mod indlandstransportøren ikke omfattet af Rotterdam-reglerne, men evt. af andre konventionsregler eller national lov, som selv kan indeholde aggregeringsregler. I et sådant tilfælde finder der imidlertid ikke aggregering sted efter Rotterdam-reglerne. Der blev i UNCITRAL fremsat ønske om at medtage en modregningsbestemmelse, som skulle klargøre, at evt. erstatning opnået fra en ikke-maritim udførende part skulle fragå i erstatningskravet mod den kontraherende transportør. En tekst til en sådan bestemmelse var medtaget i nogle af de konventionsudkast, der drøftedes i UNCITRAL, jf. A/CN.9/WG.III/WP.39, artikel 15 bis, stk. 3, og A/CN.9/WG.III/WP.81, artikel 20, stk. 3, men forslaget blev afvist, jf. A/CN.9/621, §§ 103-105, da flere delegationer fandt forslaget uklart bl.a. med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt der i givet fald skulle modregnes i det fulde erstatningskrav eller i erstatningskravet som begrænset efter Rotterdam-reglerne.

Om der i et konkret tilfælde vil være adgang for en sagsøger til at opnå større dækning for sit krav ved at sagsøge både transportøren og den ikke-maritime udførende part, må i sidste ende overlades til domstolenes afgørelse. Udbetalinger fra den ikke-maritime udførende part må imidlertid afregnes mod transportørens ansvar.

Til § 278. Forsinkelse

Forslaget til § 278 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 21, der til dels er baseret på Hamburg-reglernes artikel 5. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 278, stk. 2.

Bestemmelsen fik sin endelige udformning i UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/621, § 184, efter langvarige forhandlinger om afsender- og transportøransvar for forsinkelse, jf. bemærkningerne til forslaget til § 274 ovenfor. Efter forslaget til *§ 278* foreligger der kun forsinkelse, hvor transportaftalen fastsætter levering inden for et aftalt tidspunkt. Hermed adskiller forsinkelsesbegrebet og dermed forsinkelsesansvaret sig afgørende fra den gældende sølovs § 278, stk. 2, der fastslår, at forsinkelsesbegrebet omfatter dels levering senere end til aftalt tid, dels, hvor der ikke er en sådan aftale, levering, der ikke finder sted inden for det tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør. Dette sidste led i gældende forsinkelsesbegreb udgik under de seneste forhandlingsrunder i UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/621, § 184, som led i det samlede kompromis omkring forsinkelsesansvaret. Da de nordiske lande har haft det brede forsinkelsesbegreb i mange år, var det ikke uden vanskeligheder, at det begrænsede forsinkelsesbegreb blev accepteret. Væsentligt var det i denne forbindelse – og væsentligt for forståelsen af Rotterdam-reglerne – at der ikke kræves "udtrykkelig" aftale, som der stod i et tidligere udkast, som arbejdsgruppen drøftede, jf. A/CN.9/WG.III/WP.81, artikel 21, sammenholdt med A/CN.9/WG.III/WP 101, artikel 22, og

A/CN.9/621, § 184. Det fremgår således af forhandlingerne, jf. A/CN.9/621, § 184, at en aftale kan indfortolkes eller må anses for underforstået afhængig af omstændighederne.

Ved væsentlig forsinkelse vil afsenderen kunne ophæve aftalen, jf. almindelige obligationsretlige grundsætninger, dog uden at kunne kræve erstatning, hvor der ikke kan anses at foreligge en aftale om levering til et bestemt tidspunkt.

Forslaget til kapitel 13 viderefører heller ikke den særlige forsinkelsesbestemmelse i den gældende sølovs § 278, stk. 3, om konvertering fra forsinkelseserstatning til erstatning for tab af gods i tilfælde, hvor godset ikke er leveret inden for 60 dage regnet fra den dag, det skulle have været leveret. En sådan bestemmelse blev afvist af UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/552, § 29. Det bemærkes, at der fortsat vil gælde en mulighed for en sådan konvertering, dog ikke inden for en særlig tidsramme, som må afgøres konkret i de enkelte tilfælde.

Til § 279. Deviation

Forslaget til § 279 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 24, der til dels er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 4. Den gældende sølov indeholder ikke en bestemmelse om deviation.

Ligesom Hamburg-reglerne og den gældende sølov indeholder Rotterdam-reglerne ingen bestemmelser om ansvar for deviation, endsige nogen definition af deviation. Om der skal være regler herom kan afgøres nationalt, men i den udstrækning, der gennemføres nationale regler om deviation, eller retspraksis fastlægger ansvar for deviation, sikrer forslaget til *§ 279*, at transportøren bevarer retten til sine indsigelser mod og begrænsning af sådant nationalt deviationsansvar. Om transport af gods på dæk gælder dog særlige regler i forslaget til § 267, der indebærer, at der ikke ved siden heraf nationalt kan etableres en særskilt deviationslære vedrørende dækslast.

Haag-Visby-reglerne indeholder en begrænset bestemmelse om deviation i artikel 4, stk. 4, hvorefter deviation for at redde menneskeliv eller ejendom eller enhver anden rimelig deviation ikke udgør brud på Haag-Visby-reglerne eller på transportaftalen. Hamburg-reglerne indeholder ingen bestemmelse, der direkte omtaler deviation, men fastslår alene i artikel 5, stk. 6, i tilknytning til den almindelige regel om transportøransvar – culpareglen – at der (bortset fra ved fælleshavari) ikke er ansvar for tab m.v., som skyldes foranstaltninger for at redde menneskeliv eller andre rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge ejendom til søs. Den gældende sølovs § 275, stk. 2, har en hertil nøje svarende regel.

Det er i forarbejderne til den gældende sølovs §§ 275, stk. 2, og 262, stk. 1, udtalt, at der ved siden af den almindelige culparegel ikke var noget egentligt behov for en særskilt regel om deviationsansvar for stykgodstransport, men det var de almindelige ansvarsregler – culpareglen – der ved en deviation skulle afgøre, om der var ansvar. Fører en deviation til hhv. forsinkelse eller tab m.v. af gods, er det således de respektive regler herom i forslaget til § 278, princippet i den gældende sølovs § 264 (bestemmelsen videreføres ikke) og forslaget til § 282, der fastlægger de erstatningsmuligheder, afsenderen m.fl. måtte have. Nogen selvstændig betydning har deviationssynspunkter således ikke i dansk ret, men det er pga. de internationale forhold, der ofte er involveret her, fundet mest hensigtsmæssigt at medtage bestemmelsen i forslaget til kapitel 13. For dansk rets vedkommende indebærer bestemmelsen ingen ændring i forhold til gældende ret.

Til § 280. Erstatningsberegning

Forslaget til § 280 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 22 og viderefører de fra den gældende sølovs § 279 og Haag-Visby-reglernes artikel 5, stk. 5, litra b, kendte principper for erstatningsberegning, dog således at det nu slås fast, at der, medmindre andet er aftalt, ikke er adgang til at kræve erstatning for konsekvenstab, jf. forslaget til § 280, stk. 3, i forbindelse med fysisk skade på gods. Hvor der foreligger ansvar for forsinkelse, jf. forslaget til §§ 274 og 278, gælder dette dog ikke.

Efter forslaget til *§ 280, stk. 1*, skal erstatning for skade m.v. på gods udmåles efter værdien af sådant gods på det sted og den tid, hvor det er aftalt, at godset skulle leveres, eller i mangel af aftale på det sted og den tid, hvor godset kunne forventes leveret, jf. nærmere forslaget til § 308.

Efter forslaget til *§ 280, stk. 2*, opereres med en standardisering af tabsberegningen, hvor der ikke ses på det tab, lastejeren i den konkrete sag har lidt, men på hvad normaltabet kan antages at være. Beregningen af dette tab skal ske efter børsprisen eller i mangel heraf markedsprisen på leveringsstedet. Hvis ingen af disse priser findes, fastsættes godsets værdi efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet. Der skal derimod ikke tages hensyn til mere individuelle forhold, f.eks. tab af en usædvanlig stor handelsavance. Det må dog antages, at det er muligt at opnå erstatningsdækning for en sædvanlig handelsgevinst, således som den hidtidige formulering – der videreføres i forslaget – har givet mulighed for.

Det er ikke muligt efter forslaget til § 280, stk. 3, at opnå erstatning for konsekvensskade, som f.eks. produktionstab. Dette har hidtil været noget uklart, men er med Rotterdam-reglernes artikel 22, stk. 3, nu gjort klart, jf. forslaget til § 280, stk. 3, sammenholdt med dennes stk. 1-2. Det kan dog ikke antages, at Rotterdam-reglernes artikel 22, stk. 3, udelukker, at der kan gøres supplerende krav gældende mod transportøren for direkte omkostninger forbundet med det beskadigede gods, f.eks. særlige opbevaringsomkostninger, der er en følge af, at godset er beskadiget, eller en følge af destruktionsomkostninger. I øvrigt kan parterne i transportaftalen aftale en videregående erstatningspligt inden for rammerne af forslaget til §§ 255-257, herunder evt. ansvar for konsekvensskader, jf. A/CN.9/552, §§ 36-37.

Til § 281. Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse

Forslaget til § 281 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 23. Bestemmelsen svarer i det alt væsentlige til den gældende sølovs § 288 og til Hamburg-reglernes artikel 19. Også Haag-Visby-reglerne har i artikel 3, stk. 6, en regel om underretning, om end en mindre detaljeret regel.

Efter forslaget til *§ 281, stk. 1*, skal der gives skriftlig underretning til transportøren senest på udleveringstidspunktet, hvis godset synligt er beskadiget m.v. med angivelse af skadens almindelige karakter. Det er ikke et krav, at den skriftlige underretning skal gives af modtageren af godset. Hvor skaden ikke er synlig, skal underretning gives senest 7 arbejdsdage efter udleveringstidspunktet. Hvilke dage der er arbejdsdage afgøres efter udleveringsstedets regler. Ligesom i den gældende sølov, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne er bestemmelsen ikke en reklamationsregel i den forstand, at retten til at rejse sag bortfalder, hvis underretning ikke gives efter reglerne, men alene en bevisbyrderegel, der bestemmer, at transportøren formodes at have udleveret godset, således som det er beskrevet i transportaftalen, medmindre underretning om beskadigelse afgives inden for de nævnte frister. En sådan formodningsregel gælder imidlertid under alle omstændigheder, uanset om underretning afgives, idet det påhviler modtageren at bevise, at tilstanden af det udleverede gods

ikke svarer til aftalens beskrivelse af godset. Bestemmelsen i forslaget til § 281 kunne synes overflødig, men har dog en vis praktisk betydning med hensyn til styrken af det bevis, modtageren evt. skal føre senere, for at godsets tilstand ikke var som beskrevet i transportdokumentet. Er der ikke afgivet underretning, har transportøren ikke haft anledning til at foretage bevissikring, og det kan i praksis betyde, at der stilles større krav til det bevis, modtageren skal føre, for at godset ikke var som beskrevet, da det blev udleveret.

Forslaget til *§ 281, stk. 2,* er en understregning af det i bemærkningerne til forslaget til stk. 1 anførte. Selv om der ikke er givet underretning, påvirker det ikke retten til at kræve erstatning efter forslaget til kapitel 13, ligesom det ikke påvirker bevisbyrdefordelingen efter den almindelige regel om transportørens ansvar i forslaget til § 274.

Forslaget til *§ 281, stk. 3,* fastsætter, at underretning ikke kræves, hvor skaden m.v. er påvist ved en fælles besigtigelse af godset af den person (ikke nødvendigvis modtageren), som godset er udleveret til, og transportøren eller den maritime udførende part, som ansvar gøres gældende imod.

Er der tale om tab som følge af forsinkelse, fastsættes i forslaget til *§ 281, stk. 4,* – i modsætning til hvad der gælder for godsskade – at erstatningspligten bortfalder, hvis underretningen om tabet ikke er givet inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering. Den gældende sølovs § 288, stk. 3, indeholder en tilsvarende regel, dog med en 60-dages frist. Underretningen skal ikke redegøre for erstatningskravet i detaljer, men blot generelt indeholde en meddelelse om forsinkelsen og om, at der er tale om konsekvensskader.

Som følge af gennemførelsen af regler om direkte ansvar efter forslaget til kapitel 13 for maritime udførende parter fastsættes i forslaget til *§ 281, stk. 5,* at meddelelse efter forslaget til § 281 til den udførende part – herunder evt. til den maritime udførende part – der udleverede godset, også anses for at være givet til transportøren, og ligeledes at meddelelse givet til transportøren anses for at være givet til den maritime udførende part. Gives meddelelse f.eks. til en vejtransportør, der ikke er en maritim udførende part, er meddelelse, for så vidt angår forslaget til kapitel 13, således ikke tilstrækkelig i så henseende, men kan stadig have en bevismæssig betydning i forhold til transportøren.

Forslaget til *§ 281, stk. 6,* indeholder en praktisk vigtig bestemmelse om gensidig pligt for parterne i en tvist til i rimeligt omfang at give den anden part adgang til at besigtige og fastslå mængden af det gods, der faktisk eller formodningsvist er tabt eller beskadiget, ligesom parterne skal give hinanden adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport. Bestemmelsen kendes fra Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, og Hamburg-reglernes artikel 19, stk. 4, som sammenlignet med forslaget til § 281, stk. 6, dog er noget mere afgrænset, idet de to nævnte konventionsbestemmelser alene taler om, at transportøren og modtageren skal give hinanden "rimelig adgang til at undersøge godset og kontrollere antallet af kolli". Den gældende sølov har ikke disse konventionsbestemmelser. I overensstemmelse med princippet om en konventionsnær implementering af Rotterdam-reglerne og da bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 23 er noget mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, er det fundet rigtigst at implementere bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 23, stk. 6, i forslaget til kapitel 13.

Der er ikke fastsat specielle sanktioner, hvis bestemmelsen i forslaget til § 281, stk. 6, ikke efterleves, men konsekvensen kan være processuel skadevirkning.

Forslaget til *stk. 7* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler det.

Til § 282. Ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 59 om ansvarsbegrænsning. Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, Hamburg-reglernes artikel 6 og artikel 26 og den gældende sølovs §§ 280, stk. 1 og 3, og 281 har ligeledes bestemmelser om ansvarsbegrænsning dog med flere forskelligheder i forhold til Rotterdam-reglernes artikel 59. Bestemmelsens stk. 2, in fine, viderefører den gældende sølovs § 281, 3. pkt., der blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 69-70.

Rotterdam-reglernes artikel 59, stk. 3, indeholder en definition af "Special Drawing Rights" (SDR) og måden, hvorpå SDR beregnes. SDR-begrebet anvendes i flere søretlige konventioner, der allerede er implementeret i søloven, og det er i søloven for enkelhedens skyld ved en generel bestemmelse i den gældende sølovs § 152, stk. 2, fastslået, hvad der skal forstås som SDR i hele søloven. Den gældende sølovs § 152, stk. 2, vil således også omfatte forslaget til kapitel 13, og der er derfor ingen grund til en bestemmelse herom i forslaget til kapitel 13. Rotterdam-reglernes artikel 59, stk. 3, kræver derfor ingen særskilt implementering. Sølovsudvalget har vurderet, at en reference til den gældende sølovs § 152, stk. 2, i forslaget til § 282, stk. 1, ikke er nødvendig.

I medfør af forslaget til *stk. 1* kan transportøren begrænse sit ansvar for manglende opfyldelse af forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 til enten 875 SDR per kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo, alt efter hvilket giver det højeste beløb. Hvis afsenderen har anført godsets værdi i kontraktdata, eller parterne på anden vis har aftalt et højere beløb, skal dette beløb anvendes til beregning af ansvaret.

Sætningen "... manglende opfyldelse af sine forpligtelser ..." blev indsat ved A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 51, n. 212, som følge af UNCITRAL's drøftelser, jf. A/CN.9/552, §§ 41-42 og 44, om rækkevidden af den i Haag-Visby-reglerne anvendte formulering "in connection with the goods", jf. det oprindelige tekstforslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, p. 35, der viderefører denne formulering. Der var imidlertid i UNCITRAL forskellig opfattelse af, hvad "in connection with" betød, og det besluttedes derfor på baggrund af sekretariatets undersøgelse af formuleringens betydning i stedet at anvende udtrykket "manglende opfyldelse af (transportørens) forpligtelser i henhold til konventionen". Denne formulering er generel og omfatter brud på alle transportørens forpligtelser under Rotterdam-reglernes kapitel 13. Dette fremgår af A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 44, note 169. Begrænsningsretten omfatter således som hidtil ansvar som følge af skade m.v. på gods. Endvidere omfattes ansvar som følge af fejludlevering – hvad der hidtil har været omdiskuteret – samt ansvar som følge af fejlbeskrivelse af godset – hvad der er nyt. Ansvar som følge af fejludlevering og fejlbeskrivelse af godset var genstand for særskilte drøftelser i UNCITRAL, fordi diskussionen om, hvad "in connection with" dækkede, især vedrørte disse to spørgsmål. Ved at vælge formuleringen "manglende opfyldelse af forpligtelser … i henhold til konventionen" og ved ikke i stedet at specificere området for ansvarsbegrænsning til skade m.v. på godset, fejludlevering og fejlbeskrivelse blev området for ansvarsbegrænsning imidlertid gjort helt generelt. UNCITRAL's Kommission tilsluttede sig teksten, som indgik i det store kompromis om centrale

spørgsmål i konventionsforhandlingerne, jf. A/CN.9/645, § 197, og afviste, jf. A/63/17, § 198, at indsnævre bestemmelsens rækkevidde til bestemte, opregnede ansvarstilfælde.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 258, A/CN.9/616, §§ 164-170, og A/CN.9/642, §§ 136-151, blev ansvarsgrænsernes størrelse drøftet gentagne gange, hvor der viste sig to hovedgrupperinger; den ene ville bevare ansvarsgrænserne på niveau med grænserne i Haag-Visby-reglerne, mens den anden ville bevare niveauet fra Hamburg-reglerne. Det var først muligt at nå til enighed om grænsernes størrelse som led i et større kompromis, jf. A/CN.9/642, § 163. De nuværende beløbsgrænser blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/645, § 197, og af UNCITRAL's Kommission, jf. A/63/17, §§ 195-200. Ansvaret pr. kollo eller anden lasteenhed er begrænset til 875 SDR, hvilket udgør en forhøjelse på ca. 31% fra den i søloven gældende grænse på 667 SDR, mens ansvaret pr. kilo er begrænset til 3 SDR, hvilket udgør en forhøjelse på 50% fra den i søloven gældende grænse på 2 SDR.

Som i den gældende sølov er der tale om dobbelte ansvarsgrænser. Dette indebærer, at ansvarsgrænsen i udgangspunktet skal beregnes ud fra kollo-grænsen (eller en anden lasteenhed), medmindre kilo-reglen fører til en højere ansvarsgrænse, afsenderen i kontraktdata har angivet en højere godsværdi, eller en højere ansvarsgrænse, jf. forslaget til stk. 3, er aftalt skriftligt mellem transportøren og afsenderen.

Hverken kollo eller lasteenhed er et defineret begreb. Det vurderes dog, at der ved afgørelsen af, hvornår der er tale om et kollo eller en lasteenhed, kan hentes hjælp i nordisk og international retspraksis. Udtrykket "lasteenhed" ("shipping unit") indeholdes også i Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1, litra a, og står i modsætning til udtrykket "fragtenhed". Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, litra c, refererer noget uklart alene til "enhed" og skabte dermed usikkerhed om, hvad der mentes. Denne usikkerhed er nu løst. Ved "lasteenhed" forstås godsets fysiske karakteristik, og hvordan det afskibes, mens "fragtenhed" skal forstås i forhold til den måde, hvorpå transportøren beregner fragten. Beregnes ansvarsgrænsen efter kilo-reglen, indgår også emballeringen i beregningen af godsets vægt.

Der blev under forhandlingerne stillet forslag om, jf. A/CN.9/WG.III/WP.29, p. 5, at indføre en bestemmelse om ansvarsbegrænsning for ikke-lokaliserbare skader. Begrundelsen var, at eftersom det ved sådanne skader ikke var muligt at konstatere, hvor de var opstået, skulle afsenderen nyde en større beskyttelse, ved at transportørens ansvar skulle fastsættes til det højeste begrænsningsbeløb, der måtte gælde efter de forskellige regimer, der regulerede de forskellige transportled, der blev anvendt til den pågældende transport. Der var stærke argumenter både for og imod en sådan regulering, jf. A/CN.9/621, §§ 195-200, men som led i det større kompromis om udformningen af bestemmelserne om ansvarsbegrænsning blev bestemmelsen endeligt afvist, jf. A/CN.9/645, § 197.

Transportørens ret til at begrænse ansvaret efter forslaget til § 282 med de beløb, der fremgår heraf, finder således også anvendelse både i tilfælde af ulokaliserbar skade og i tilfælde af lokaliserbar skade, medmindre andet følger af forslaget til § 285, der implementerer Rotterdam-reglernes artikel 26, eller af forslaget til § 258, der implementerer Rotterdam-reglernes artikel 82.

Endvidere blev der stillet forslag om at indføre en "Tacit Amendment"-procedure til ændring af ansvarsgrænserne, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 105, og A/CN.9/WG.III/WP.77. En sådan bestemmelse, der forelå som udkast til artikel 99 i A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 60, blev endeligt afvist, jf. A/CN.9/645, § 197, som led i det ovenfor nævnte større kompromis. En ændring af

ansvarsgrænserne vil skulle følge den almindelige procedure, der fremgår af Rotterdam-reglernes artikel 95.

Forslaget til *stk. 2* indeholder den fra Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, litra c, og Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 2, kendte containerklausul for enhedslastet gods, som også fremgår af den gældende sølovs § 281. Til brug for beregningen af SDR skal der tages udgangspunkt i de i kontraktdata angivne kolli eller lasteenheder. Hvis kontraktdata ikke indeholder en angivelse heraf, skal godset, der er pakket i eller på en transportenhed eller et køretøj, anses for at udgøre én lasteenhed.

UNCITRAL godkendte, jf. A/CN.9/552, §§ 48-49, forslaget til stk. 2. Ved A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 52, blev "paller og lignende transportenhed" tilføjet, jf. også bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 26, "container", hvilket blev godkendt i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, §§ 177-178, hvor det dog blev bemærket, at kollo-reglen kan føre til et øget ansvar som følge af nutidens containertransporter, hvor godset pakkes i mindre enheder i containeren.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev indførelsen af Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 2, litra b, ikke berørt. Bestemmelsen, der er gennemført i den gældende sølovs § 281, 3. pkt., angiver, at en transportindretning, der beskadiges eller går tabt, skal medregnes som én lasteenhed, dvs. hvis der i en container er pakket 5 kollo, og containeren går tabt, skal ansvarsbegrænsningen beregnes som 6 kollo. Dette gælder dog ikke, hvis transportindretningen ejes eller er stillet til rådighed af transportøren. Sølovsudvalget har vurderet, at bestemmelsen i den gældende sølovs § 281, 3. pkt., skal videreføres, jf. forslaget til § 274, stk. 2.

Forslaget til *stk. 3* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til § 283. Ansvarsbegrænsning for forsinkelse

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 60 og er baseret på Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1, litra b. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 280, stk. 2-3.

Forslaget til *§ 283* indebærer en ret til at begrænse ansvar for tab af eller skade på godset, der skyldes forsinkelse, og for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse. Begrænsningsbeløbet for tab eller skade på godset skal beregnes i henhold til forslaget til § 280, mens begrænsningsbeløbet for andet økonomisk tab opgøres til to og en halv (2,5) gange den fragt, der skal betales. Den maksimale erstatning er dog begrænset til det beløb, der i henhold til forslaget til § 282, stk. 1, ville være blevet opgjort, hvis der forelå et totaltab. Retten til at begrænse ansvaret som følge af forsinkelse kan bortfalde i medfør af forslaget til § 284, stk. 2.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det drøftet, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.74, A/CN.9/616, §§ 92-100, og A/CN.9/WG.III/WP.91, om både transportøren og afsenderen skulle være ansvarlige for forsinkelse og gives mulighed for at begrænse ansvar herfor. Som led i en kompromisløsning, jf. A/CN.9/621, §§ 180b og 181b, blev det vedtaget, jf. A/CN.9/621, § 184, at Rotterdam-reglerne ikke skulle fastsætte noget om ansvar for forsinkelse for afsenderen og ligeledes ikke noget om ansvarsbegrænsning. Det var et led i kompromiset som reflekteret i Rotterdam-reglerne, at disse alene skulle regulere spørgsmålet om transportørens og den maritime udførende transportørs

forsinkelsesansvar og om disse parters ret til at begrænse et sådant ansvar. Der kan som følge heraf ikke nationalt fastsættes særlige eller supplerende nationale regler om dette ansvar. Omvendt skulle Rotterdam-reglerne ikke regulere spørgsmålet om afsenderens ansvar for forsinkelse og ej heller noget om ansvarsbegrænsning for afsenderen. Hvorvidt afsenderen måtte ifalde et ansvar for forsinkelse kan således reguleres nationalt, ligesom det nationalt kan reguleres, om der er begrænsningsret herfor. En afsender, der evt. måtte ifalde sådant ansvar for forsinkelse efter nationale regler, kan ikke begrænse sit ansvar efter Rotterdam-reglerne. Sølovsudvalget finder ikke, at der bør fastsættes særlige bestemmelser i søloven om afsenderes forsinkelsesansvar og ej heller regler om begrænsning af et sådant ansvar, som evt. måtte komme på tale efter dansk rets almindelige regler eller efter fremmed ret.

Bestemmelsen omhandlede som oprindeligt foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 100-101, andet økonomisk tab som følge af forsinkelse, også benævnt "economic loss", "non-physical loss" og "consequential loss". Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.56, artikel 65, "variant A", p. 53, at også "fysisk tab eller skade" på godset som følge af forsinkelse, f.eks. frugt, der rådner som følge af forsinkelsen, skulle omfattes – Disse to sætninger er sat i parentes, fordi der ikke er nogen modsætning mellem A/CN.9/WG.III/WP 21 og A/CN.9/WG.III/WP.56 eller for så vidt den endelige konventionstekst. Det var således ikke noget nyt, der foresloges i A/CN.9/WG.III/WP.56. Det blev dog præciseret, jf. A/CN.9/616, §§ 183-184, at "fysisk" tab eller skade ikke som sådan omfattes af (nu) artikel 60, der implementeres ved forslaget til § 283, men at ansvaret skal beregnes i overensstemmelse med (nu) artikel 22, der implementeres ved forslaget til § 280 eller (nu) artikel 59, der implementeres ved forslaget til § 282, alt efter omstændighederne. Denne forståelse blev bekræftet af UNCITRAL's Kommission, jf. A/63/17, § 201. Det er således kun ansvar for konsekvenstab eller andet økonomisk tab, der reguleres af ansvarsbegrænsningssummen i forslaget til § 281, jf. A/CN.9/552, § 25, og A/CN.9/616, §§ 183-184.

Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger en forsinkelse, afgøres i henhold til forslaget til § 278.

UNCITRAL vedtog, jf. A/CN.9/552, § 31, jf. § 26, at beregningen af begrænsningsbeløbet for andet økonomisk tab skulle baseres på den fragt, der skal betales. Faktoren, som fragten multipliceres med, blev vedtaget som led i en kompromisløsning, jf. A/CN.9/642, § 166, jf. § 163b, og A/CN.9/645, §§ 205-207. Om drøftelserne forud herfor, se bl.a. A/CN.9/616, §§ 185-189.

Under forhandlingerne i UNCITRAL var parternes ret til at aftale andre – eller ingen – ansvarsgrænser for andet økonomisk tab genstand for drøftelse, jf. bl.a. A/CN.9/616, §§ 190-193, A/CN.9/WG.III/WP.85 og A/CN.9/WG.III/WP.91. UNCITRAL vedtog, jf. A/CN.9/621, § 184, jf. § 180g og § 181c, og A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 63, p. 45, note 174, at slette sætningen som led i den ovenfor omtalte kompromisløsning. Bestemmelsen er således præceptiv.

Det reguleres ikke i forslaget til § 283 til forskel fra den gældende sølovs § 280, stk. 2, 2, pkt., og Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1, litra b, at ansvaret er genstand for en yderligere maksimering til den samlede fragt i henhold til transportaftalen. Dette spørgsmål ses der ikke at være taget stilling til under forhandlingerne i UNCITRAL. Denne forskel fra Hamburg-reglerne vil i praksis ofte kunne indebære, at begrænsningsbeløbet ved forsinkelse under Rotterdam-reglerne bliver væsentligt højere end under Hamburg-reglerne. Forholdet er ofte det, at hele afskibningen er forsinket, og at der derfor skal betales 2,5 gange hele fragten mod kun 1 gang hele fragten under Hamburg-reglerne.

Til § 284. Tab af retten til ansvarsbegrænsning
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 61 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, litra e, og Hamburg-reglernes artikel 8, stk. 1. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 283.

I medfør af forslaget til *stk. 1* bortfalder retten for transportøren eller den i forslaget til § 275 nævnte personkreds til at begrænse ansvaret, hvis skadelidte kan godtgøre, at den, der ønsker at begrænse ansvaret, personligt har forvoldt tabet med forsæt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab med sandsynlighed ville opstå.

Personkredsen omfatter ud over transportøren også den udførende part, skibets fører og besætning, ansatte hos transportøren eller den udførende part samt enhver, der udfører arbejder på vegne af og under transportøren opsyn og kontrol.

I begrebet "personlig handling eller undladelse" (personal act or omission) ligger, at handlingen eller undladelsen skal være begået af den, der ønsker at begrænse sit ansvar. Dette vil være transportøren selv, hvis denne har en enkeltmandsvirksomhed, f.eks. en skipperreder, eller medlemmer af den øverste ledelse i selskaber o.l. En handling eller undladelse begået af en person, der er en del af en virksomheds øverste ledelse, en "management failure", jf. A/CN.9/525, § 86, vil således kunne gennembryde retten til ansvarsbegrænsning.

Der blev tidligt i forløbet, jf. A/CN.9/525, § 86, stillet forslag om, at også forsætlige eller groft uagtsomme handlinger begået af transportørens "servants and agents" skulle medføre, at retten til at begrænse ansvaret fortabes. Det blev endvidere foreslået at fortolke bestemmelsen derhen, at også personlige handlinger eller undladelser begået af den udførende transportør, jf. A/CN.9/526, § 261, skulle medføre fortabelse af retten til ansvarsbegrænsning. Med henvisning til policy-beslutningen, jf. A/CN.9/525, § 88, A/CN.9/526, § 261, og A/CN.9/552, § 53, om at retten til at begrænse ansvaret skal være ubrydelig eller kun skal kunne fortabes under helt særlige omstændigheder, blev det klart afvist at fastsætte tab af transportørens begrænsningsret for andres, f.eks. "servants and agents", meget groft uagtsomme eller forsætlige handlinger, jf. A/CN.9/552, § 60. En "almindelig" ansats eller agents eller udførende parts personlige meget groft uagtsomme eller forsætlige handlinger eller undladelser medfører dermed ikke i sig selv, at transportøren fortaber retten til ansvarsbegrænsning, men i det omfang de pågældende kan holdes ansvarlige, vil de derimod selv have mistet begrænsningsretten, når de har begået sådanne handlinger. UNCITRAL vedtog at medtage "personal", jf. A/CN.9/552, § 62, efter en længere debat, som det, jf. A/CN.9/616, § 197, blev afvist at genåbne.

Det var endvidere den generelle holdning i UNCITRAL, jf. A/CN.9/552, § 56, at en aftale mellem parterne om, at transportøren kan begrænse sit ansvar også i tilfælde, som reguleres af forslaget til § 284, skal tilsidesættes.

At handlingen skal være begået "groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget" (or recklessly and with knowledge), indebærer en kvalificeret grov uagtsomhedsnorm, dvs. der skal mere end "blot" grov uagtsom adfærd til. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/552, § 61, blev det foreslået at skrive "intentional or fraudulent behaviour" for at indsnævre adgangen til subjektive fortolkninger af "recklessly ...", uden at der dog var tilslutning til forslaget, hvilket måske kan skyldes et ønske om at bevare en ordlyd tilsvarende de

tidligere søtransportkonventioner og øvrige søretskonventioner, der indeholder tilsvarende bestemmelser.

Forslaget til *stk. 2* indebærer ligeledes, at retten til at begrænse sit ansvar i henhold til forslaget til § 283 kan bortfalde for tab som følge af forsinket udlevering af godset. Bestemmelsen er affattet over samme model som forslaget til stk. 1, hvortil der henvises. Ordvalget er på enkelte punkter lidt anderledes. F.eks. angives i Rotterdam-reglernes artikel 61, stk. 2, (forslaget til § 284, stk. 2), " with the intent to cause *the* loss" og ikke som i Rotterdam-reglernes artikel 61, stk. 1, (forslaget til § 284, stk. 1), "with the intent to cause *such* loss". Denne forskel er ikke en tilfældighed. Meningen med ikke at have "such" med i stk. 2 er, at "intent" i stk. 2 skal rette sig ikke blot mod forsinkelsen, men også mod konsekvenstabet.

I det oprindelige udkast til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, pkt. 6.8, og § 107, var spørgsmålet om fortabelse af retten til ansvarsbegrænsning i forsinkelsessituationen ladt åben. Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL bemærket, jf. A/CN.9/552, § 54, at der skal sondres mellem forsinkelse, der f.eks. skyldes en bevidst navigatorisk handling eller undladelse for at undgå hårdt vejr, og tilfælde, hvor forsinkelsen f.eks. skyldes en groft uagtsom handling eller undladelse begået med forståelse af, at tab som følge af forsinkelsen sandsynligvis vil opstå (jf. nu udeladelsen i stk. 2 af ordet "such"). Konsekvensen af denne sondring er, at retten til ansvarsbegrænsning kun fortabes, hvis den berettigede kan godtgøre, at betingelserne i stk. 2 er opfyldt. Er dette ikke tilfældet, er transportøren berettiget til at begrænse sit ansvar. Det blev herefter foreslået, jf. A/CN.9/552, § 54, og A/CN.9/WG.III/WP.56, note 234, at bestemmelsen om tab af ansvarsbegrænsning i forsinkelsestilfælde behandles i et selvstændigt stykke, hvilket blev vedtaget, jf. A/CN.9/616, § 204.

Multimodale transporter
Rotterdam-reglernes artikel 26 indeholder en væsentlig bestemmelse om ansvar for godsskader, der opstår under transportled, der udføres med andre transportformer end søtransport. Der fastslås med denne bestemmelse et netværksprincip, hvorefter regler om ansvarsgrundlag, -begrænsning og forældelse, der udspringer af et international instrument, typisk en konvention, vedrørende den konkrete transportform, skal finde anvendelse i forholdet mellem den kontraherende transportør og afsenderen.

Til § 285. Ansvar ved multimodale transporter
Forslaget til § 285 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 26. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til *§ 285* indeholder en særregel om transportørens ansvar og om enkelte andre spørgsmål, som for visse transportled i en multimodal transport omfattet af forslaget til kapitel 13 fraviger de generelt anvendelige ansvarsregler i forslaget til §§ 274 og 280.

Ved multimodale transporter vil de forskellige transportmidler, som hovedtransportøren anvender til afvikling af den multimodale transport, normalt være omfattet af unimodale transportregler. De unimodale regler for et givet transportled regulerer forholdet mellem hovedtransportøren og den undertransportør, der i henhold til parternes aftale står for udførelsen af det pågældende transportled. Hovedtransportøren kan have en interesse i, at de regler, der gælder i forhold til undertransportøren, også gøres anvendelige i forholdet mellem hovedtransportøren og afsenderen

for derved at sikre, at de samme regler gælder både i retsforholdet mellem hovedtransportøren og afsenderen om f.eks. erstatning for godsskade og i regresomgangen mellem hovedtransportøren og undertransportøren. En sådan ordning kaldes netværksprincippet.

Omvendt kan afsenderen have en interesse i, at de anvendelige regler ikke varierer fra transportled til transportled, således som de gør det efter netværksprincippet, men at de samme regler gælder for alle transportled for derved at sikre forudsigelighed med hensyn til de retsregler, der kommer til anvendelse, og dermed forudsigelighed om den erstatning, der kan opnås. Denne ordning kaldes den uniforme løsning.

Anvendelse af et rent netværksprincip, hvorefter alle de regler, der gælder for de enkelte transportled, også skulle gælde direkte mellem hovedtransportøren og afsenderen, ville være uhensigtsmæssig. F.eks. skulle der under et sådant system anvendes nye transportdokumentregler, hver gang det transporterede gods skiftede fra et transportmiddel til et andet. Et praktisk anvendeligt regelsystem synes derfor i vid udstrækning at skulle baseres på et uniformt regelsystem, og Rotterdam-reglerne er da også af disse grunde i meget vid udstrækning baseret på det uniforme regelsystem. I en begrænset udstrækning anvendes dog netværksprincippet, nemlig for så vidt angår spørgsmål om hovedtransportørens ansvar, ansvarsbegrænsning og om forældelse. For disse få men vigtige spørgsmåls vedkommende er det fundet hensigtsmæssigt at basere Rotterdam-reglerne på netværksprincippet. Dette er i overensstemmelse med udbredt kontraktpraksis og løsningen i modelregler og har en betydelig omkostningsbesparende effekt. Selv om det ikke er sigtet med netværksprincippet, har den også den virkning, at den reducerer risikoen for, at der opstår konventionskonflikter, dvs. situationer, hvor modstridende ansvarsbestemmelser i en unimodal konvention og i Rotterdam-reglerne begge gør krav på at skulle anvendes på samme skade.

Netværksprincippet vedrører kun de situationer, hvor transportøren pådrager sig ansvar, der resulterer i tab, skade eller forsinkelse af gods. Pådrager transportøren sig ansvar ved at bryde sine forpligtelser, som ikke resulterer i tab, skade eller forsinkelse af gods, gælder netværksprincippet ikke, jf. forslaget til § 285, stk. 2.

Det er en betingelse for at anvende netværksprincippet, at skaden m.v. på godset udelukkende opstår i perioden før lastning på skibet eller efter losning, jf. forslaget til § 285 i indledningen. Det er endvidere en betingelse, at et andet præceptivt internationalt regelsæt ville have fundet anvendelse på en særskilt og direkte aftale om transport mellem afsenderen og hovedtransportøren, hvis disse parter havde indgået en sådan aftale om transport for det transportled, hvor skaden m.v. indtraf, jf. forslaget til § 285, stk. 1. Det er de præceptive internationale regler for det konkrete transportled, hvor skaden indtraf, der skal anvendes, og ikke de regler, der måtte gælde for det transportled, hvor skaden er forårsaget eller konstateret.

Den hypotetiske test i forslaget til § 285 – "ville have været gældende, hvis afsenderen havde indgået en separat direkte kontrakt med transportøren ..." – blev indføjet under UNCITRAL's forhandlinger, jf. A/CN.9/616, § 224, og A/CN.9/621, § 192, i stedet for en formulering, hvorefter der skulle ses på, om der var bestemmelser i et internationalt instrument, f.eks. CMR-konventionen, der ville finde anvendelse på transportørens aktiviteter i henhold til transportaftalen på det pågældende led. Spørgsmålet var, om den multimodale transportkontrakt overhovedet ville være omfattet af sådanne unimodale regler. Dette var og er fortsat et omdiskuteret spørgsmål. Derfor valgtes den hypotetiske test, således at der ses på, om reglerne i et internationalt instrument ville

have fundet anvendelse på en separat og direkte aftale mellem afsenderen og transportøren for det konkrete transportled, hvor tabet m.v. indtraf, hvis en sådan aftale var indgået.

Er betingelserne i forslaget til § 285 opfyldt, gælder efter forslaget til § 285 for transportørens ansvar m.v. ansvarsreglerne i det pågældende internationale instrument i stedet for Rotterdam-reglernes almindelige bestemmelser om ansvar. Disse særlige ansvarsbestemmelser m.v. udgør så at sige via forslaget til § 285 undtagelsesbestemmelser til forslaget til kapitel 13's almindelige ansvarsregler. Det er således de præceptive ansvarsbestemmelser m.v., som de umiddelbart står i en international transportkonvention – f.eks. CMR-konventionen – der finder anvendelse og ikke ansvarsbestemmelserne i en national lov, der implementerer den pågældende internationale konvention.

Forslaget til § 285 er således ikke en lovvalgsbestemmelse, men en bestemmelse, der så at sige indarbejder ansvarsbestemmelserne m.v. i visse instrumenter i Rotterdam-reglerne og gør disse ansvarsbestemmelser direkte anvendelige i stedet for Rotterdam-reglernes almindelige ansvarsbestemmelser. Det følger af ordene i forslaget til § 285, stk. 1, "i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter", at domstolene i en kontraherende stat til Rotterdam-reglerne skal anvende sådanne internationale instrumenter, som i henhold til instrumenternes egne bestemmelser finder anvendelse. Det er således uden betydning, om den pågældende stat, hvis domstole behandler sagen, selv har tiltrådt det pågældende internationale instrument.

I visse tilfælde vil det kunne give anledning til fortolkningsproblemer at skulle anvende f.eks. ansvarsreglen i CMR-konventionens artikel 17 sammen med de i øvrigt anvendelige Rotterdam-regler, og der vil kunne opstå tvivl om, hvilke bestemmelser der i en given unimodal konvention er at anse som f.eks. "ansvarsbestemmelser", og som derfor fortrænger Rotterdam-reglernes almindelige regler. Med hensyn til det sidstnævnte skal netværksprincippet i forslaget til § 285 forstås snævert. Det er således kun selve ansvarsreglen og regler om beregning af erstatning i en unimodal konvention, der fortrænger Rotterdam-reglerne, og ikke regler i den unimodale konvention, som supplerer ansvarsreglen, f.eks. regler om renteberegning, om reklamationsfrister m.v. Øvrige fortolkningsspørgsmål må afgøres ved fortolkning af de anvendelige regler i de konkrete sager, jf. A/CN.9/WG.III/WP.78, § 28.

I det oprindelige konventionsudkast, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, artikel 4.2.2, var bestemmelsen, nu Rotterdam-reglernes artikel 26, formentlig tiltænkt at være en konventionskonfliktbestemmelse, men sigtet med bestemmelsen blev ændret afgørende under den sidste fase af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, §§ 191-192, og A/CN.9/645, §§ 204 og 257, hvor en særskilt bestemmelse om konventionskonflikter blev indføjet i Rotterdam-reglernes artikel 82, og artikel 26 samtidig blev væsentlig ændret.

Betydningen af udtrykket "det specifikke transportstadium" er ikke nærmere fastlagt i Rotterdam-reglerne eller forarbejderne. Formuleringen peger på, at der bør ses på den konkrete transport, der udføres, hvorunder skaden indtræffer. Er der således tale om en vejtransportaftale, hvor bil med gods for en del af transporten transporteres på jernbane, vil de konkrete ansvarsregler for den pågældende banetransport finde anvendelse og ikke vejtransportreglerne, selv om vejtransportreglerne gælder for selve vejtransportaftalen.

Når der i forslaget til § 285 refereres til "internationalt instrument" snarere end til "international konvention", skyldes det et ønske om, at også regionale regler, såsom f.eks. en EU-forordning eller

et direktiv, skulle kunne fortrænge Rotterdam-reglernes ansvarsregler m.v. Sådanne EU-regler er endnu ikke udarbejdet. Et "internationalt instrument" kan for så vidt være blot en bilateral konvention. Det er dog næppe praktisk, at der skulle indgås bilaterale konventioner om ansvarsforhold m.v. for unimodale transporter, når så at sige alle transportformer er undergivet omfattende international konventionsregulering.

Udtrykket "ufravigelig" defineres i forslaget til § 285 som bestemmelser, der ifølge det pågældende internationale instrument i det hele ikke kan fraviges, eller som dog ikke kan fraviges til skade for afsenderen. Bestemmelser i et instrument, der kan fraviges til fordel for transportøren, kan således ikke anvendes i stedet for de almindelige ansvarsbestemmelser i forslaget til kapitel 13.

Kontraktparterne kan aftale at fravige forslaget til § 285 og f.eks. aftale, at transportørens ansvar skal være fuldt ud uniformt, f.eks. at ansvaret i det hele skal afgøres efter ansvarsreglerne i en anden transportkonvention, eller aftale, at der skal gælde et højere ansvarsbegrænsningsbeløb, end hvad der følger af forslaget til § 282, eller end hvad der følger af begrænsningsbeløbene i det instrument, som forslaget i § 285 henviser til. Forslaget til § 255 skal dog altid respekteres, dvs. parterne kan ikke vedtage noget, der indebærer et mildere ansvar eller et lavere ansvarsbegrænsningsbeløb, end hvad der følger af det instrument, som er inkorporeret i medfør af forslaget til § 285.

En undertransportør, som er en maritim udførende part, er under visse vilkår ansvarlig efter Rotterdam-reglerne direkte over for afsenderen og ikke blot over for undertransportørens medkontrahent, (hoved)transportøren. Undertransportøren indtræder som en maritim udførende part i transportørens rettigheder og forpligtelser og er i en række tilfælde ansvarlig over for afsenderen efter de samme regler som hovedtransportøren, herunder også efter sådanne andre ansvarsregler, som måtte finde anvendelse i medfør af forslaget til § 285 i det direkte forhold mellem afsender og transportør. I praksis får dette dog ikke den helt store betydning, idet forslaget til § 285 som nævnt kun gælder før eller efter søtransportleddet, og omvendt gælder ansvaret for den maritime udførende part kun fra det tidspunkt, hvor godset kommer til afgangshavnen, og indtil det forlader destinationshavnen. Det er således kun de tjenesteydelser, som udelukkende udføres i havneområder, der er omfattet, og da der for disse tjenesteydelser ikke i dag gælder noget internationalt tvingende instrument, vil forslaget til § 285 i praksis ikke have betydning for undertransportører som maritime udførende parter.

Afsenderens pligter og erstatningsansvar
Rotterdam-reglernes kapitel 7 fastsætter regler om afsenderens pligter over for transportøren, hvilke hovedsagelig består i levering af godset til transport og afgivelse af oplysninger om godset m.v., samt regler om afsenderens erstatningsansvar over for transportøren.

Til § 286. Transportafbrydelse
Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 265, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 54-56. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til *stk. 1* fastslår princippet om, at transportørens forpligtelse ved stykgodstransport er en genusforpligtelse, dvs. at transportforpligtelsen består, selv om skibet, der transporterer eller skulle have transporteret godset, totalhavarerer. Transportøren har i udgangspunktet valgfrihed med hensyn til, hvilket skib der skal benyttes til transporten. Som modstykke må transporten

gennemføres, ved at et andet skib sættes ind, hvis det oprindelige skib havarerer. Dette betyder, at transportøren i sådanne tilfælde som regel vil have både ret og pligt til at fuldføre transporten på anden måde. Dette er i overensstemmelse med bestemmelser for omlastning (Liberty Clause), som sædvanligvis findes i standardvilkår i linjefart.

Selv om hovedreglen for situationer, der omfattes af stk. 1 er, at transportforpligtelsen består, vil transportørens forpligtelse i særlige tilfælde kunne falde bort efter reglerne om krigsfare, jf. stk. 3, eller efter almindelige obligationsretlige principper om begrænsning af købers (afsenders) krav på naturalopfyldelse, hvis dette er særlig byrdefuldt for sælger (transportør). Herudover kan transportaftalen indeholde en mere udførlig regulering af hindringer for transportens udførelse, jf. forslaget til § 255, som indebærer, at forslaget til § 286 er deklaratorisk.

Det ovenfor angivne om transportørens forpligtelse til at udføre transporten er baseret på den gældende sølov, hvis anvendelsesområde er begrænset til de rene søtransporter. I medfør af forslaget til kapitel 13 udvides anvendelsesområdet – i forhold til det gældende kapitel 13 – til også at gælde transporter, der udføres i tillæg til en international søtransport. Dette medfører, at tilsvarende spørgsmål vil kunne opstå i forhold til øvrige transportmidlers havaritilfælde. Det synes imidlertid at være klart, at transportørens generelle valgret og valgmulighed ved opfyldelse med sådanne andre transportmidler, forstærker præget af transportørens forpligtelse som værende af genuskarakter.

Forslaget til *stk. 2* omhandler tilfælde, hvor der indtræder hindringer, som indebærer, at skibet ikke kan anløbe bestemmelseshavnen, eller at et sådant anløb vil indebære en væsentlig forsinkelse. Det kan f.eks. være hindringer i form af is, ekstreme vejrforhold, strejke eller uroligheder, som evt. kan have medført en ekstraordinær trafikophobning i havnen. I sådanne tilfælde vil transportøren med rimelighed kunne vælge at losse godset i en anden lossehavn, uden at dette medfører et kontraktbrud. Transportaftalen skal i sådanne tilfælde anses som værende opfyldt med virkning for fragtbetalingen. Transportøren vil kun have krav på afstandsfragt, medmindre transportaftalen indeholder en bestemmelse om fuld fragt (Liberty Clause).

Det bemærkes, at udlevering af gods i en alternativ havn i henhold til forslaget til § 286 er bestemt for situationer, hvor der er hindringer for transportørens gennemførelse af transporten, og at afstandsfragt kan kræves i henhold til forslaget til stk. 4. Derimod regulerer forslaget til §§ 318-320c afsendersidens adgang til gennem råderetten at kræve udlevering på et alternativt sted. En sådan udlevering, der udøves via råderetten, vil ske i afsendersidens interesse, og transportøren vil her som udgangspunkt have krav på fuld fragt, jf. forslaget til § 320a. Ydermere kan alternativ udlevering tænkes ved transportørens ret til at ophæve kontrakten som følge af afsenderens kontraktbrud eller tilbagetræden fra kontrakten, jf. forslaget til § 295. Transportørens krav på fragt vil i sådanne tilfælde blive konverteret til et erstatningskrav, hvor kravet som udgangspunkt baseres på den fulde fragt med den modifikation, at transportøren er underlagt tabsbegrænsningspligt.

Forslaget til *stk. 3* omhandler krigsfare og indebærer, at parterne ved sådanne opfyldelseshindringer vil kunne opnå ret til at ophæve efter reglerne i den gældende sølovs § 358 og med en omkostningsfordeling ved indtrådt forsinkelse efter reglerne i den gældende sølovs § 341.

I medfør af forslaget til *stk. 4* gives transportøren ret til at kræve afstandsfragt efter principperne i den gældende sølovs § 341.

Til § 287. Levering af gods til transport
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 27 og omhandler afsenderens pligter i forbindelse med levering og klargøring af godset til transport.

Forslaget til *§ 287* skal ses i sammenhæng med de efterfølgende bestemmelser i forslaget til §§ 288-289 og 291-292, som giver relativt detaljerede anvisninger om den forsvarlige procedure ved levering af godset, både for så vidt angår afsenders handlemåde og samarbejdet mellem afsender og transportør. Forslaget til disse bestemmelser er mere detaljeret end de tilsvarende bestemmelser i den gældende sølovs §§ 255-258. Andre bestemmelser om levering af gods findes bl.a. i forslaget til §§ 265, 288-289 og 301.

Hverken Haag-Visby- eller Hamburg-reglerne indeholder tilsvarende bestemmelser vedrørende afsenders pligter. Bestemmelserne i den gældende sølov blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 og medtaget som supplement til Haag-Visby-reglerne med det formål at dække det praktiske behov, som var opstået pga. udviklingen i containertransport og linjefart. Der henvises til betænkning nr. 1215/1991, p. 40-46. Rotterdam-reglerne har det samme formål.

I forslaget til *stk. 1* findes det generelle krav om, at afsender skal levere godset i en stand, der gør det egnet til den aktuelle transport. Forbeholdet i forslaget til *stk. 1, 1. pkt.*, om, hvad der måtte følge af transportaftalen, sigter mod de tilfælde, hvor parterne måtte have aftalt andet, f.eks. at transportøren har påtaget sig at stuve godset i containere efter at have modtaget det i mindre enheder fra afsenderen. Det følger således af forslaget til *stk. 1, 2. pkt.*, at selv hvor andet er aftalt, skal de enheder, som leveres af afsender, være egnet til at blive håndteret af transportøren, f.eks. i form af tilstrækkelige løftestropper i forsvarlig stand.

Bestemmelsen angiver intet udtrykkeligt om tidspunktet for afsenders levering af godset til transport, jf. den gældende sølovs § 255, 1. pkt. Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 112, jf. A/CN.9/621, § 180-84, at forpligtelsen til rettidig levering er tænkt begrænset til tilfælde med udtrykkeligt aftalt leveringstid, mens forsinkelsesansvaret generelt er overladt til national ret. Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget til § 290, tilsigtes der i forhold til ansvar for forsinkelse ikke nogen realitetsændring i forhold til gældende ret.

I forslaget til *stk. 2* fastslås det, at når der er aftalt andet angående selve lasteoperationerne (FIO/FIOS), jf. forslaget til § 263, stk. 1, skal de operationer, som afsenderen derved har påtaget sig, udføres på en agtsom måde. En evt. undladelse fra afsenderens side kan medføre, at den skade på lasten, som derved kunne opstå, ikke kan tilregnes transportøren, jf. forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9. Efter omstændighederne kan transportøren også have et selvstændigt krav på erstatning, f.eks. til dækning af udgifter til tiltag, som måtte være nødvendige pga. afsenderens manglende pakning af godset m.v.

I forslaget til *stk. 3* fastsættes afsenderens særlige forpligtelse til at stuve og sikre indholdet forsvarligt, når godset leveres i en lukket container. I sådanne tilfælde vil transportøren normalt ikke inspicere containerens indhold, jf. forslaget til § 305, stk. 4. Bestemmelsen er derfor af særlig betydning for at kunne varetage sikkerheden under transporten, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 112.

Til § 288. Afsenderens samarbejde med transportøren om tilvejebringelse af oplysninger
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 28.

Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende pligt, men princippet om, at parterne skal samarbejde om at tilvejebringe visse oplysninger, følger af det almindelige loyalitetsprincip i kontraktforhold, se f.eks. den gældende sølovs § 379. Forslaget til § 288 indebærer dermed ingen egentlig ændring af gældende ret.

Bestemmelsen pålægger transportøren en pligt til loyalt at besvare afsenderens anmodning om at modtage oplysninger og instruktioner, som afsenderen skal bruge for at kunne opfylde sin transportforpligtelse, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 113. En gensidig pligt til informationsudveksling kan modvirke en evt. usikkerhed vedrørende rejserute og afsenderens pligt til mærkning af farligt gods, se f.eks. forslaget til § 292, stk. 2.

Forslaget til § 288 har sit modstykke i forslaget til § 264, som fastlægger en tilsvarende forpligtelse for transportøren over for afsenderen.

Til § 289. Afsenderens pligt til at give information
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 29 og svarer til den gældende sølovs § 258.

Forslaget til *§ 289* er i nogen grad sammenfaldende med forslaget til § 288. Det bør endvidere ses i sammenhæng med forslaget til § 292, der indeholder særlige bestemmelser om afsenderens oplysningspligt ved farligt gods.

I forarbejderne til Rotterdam-reglerne jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 114, understreges betydningen af, at afsenderens oplysninger og instrukser er korrekte og fuldstændige af hensyn til transportørens behov for at kunne stole på deres rigtighed, som er afgørende for sikkerheden under transporten.

Til § 290. Almindelig ansvarsregel
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 30. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 290.

I Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 25, note 70, og A/CN.9/621, § 233-37, forudsættes det, at artikel 30 ikke omfatter forsinkelsesansvar ud fra en præmis om, at afsenderen ikke indrømmes en ret til ansvarsbegrænsning. Reguleringen af forsinkelsesansvar er derved overladt til national ret. Sølovsudvalget finder, at et evt. ansvar for forsinkelse må afgøres ud fra de almindelige obligationsretlige principper. "Tab eller skade" omfatter således ikke forsinkelsesansvar, da afsenderens forsinkelse ikke er reguleret i Rotterdam-reglerne.

Med forslaget til *stk. 1* pålægges transportøren bevisbyrden for, at skaden m.v. er forårsaget af, at afsenderen har undladt at iagttage sine forpligtelser efter forslaget til kapitel 13. I medfør af forslaget til *stk. 2* gives afsenderen adgang til at frigøre sig for ansvaret. Rotterdam-reglernes artikel 30 er dog ikke entydig i forhold til spørgsmålet om bevisbyrde, idet der ved afgørelsen af, om skaden m.v. er forårsaget af, at afsenderen har overtrådt sine forpligtelser, kan indlæses en agtsomhedsforpligtelse.

I forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/621, § 230, antydes det, at en omvendt bevisbyrde er tilsigtet, dvs. at afsender har bevisbyrden for, at ansvarsgrundlag (uagtsomhed) ikke foreligger. I den juridiske litteratur er denne løsning derimod omstridt, se Johan Schelin, The Rotterdam Rules 2008, Kluwer Law 2010, p. 156, som taler til fordel for den ordinære bevisbyrde:

"However, in the end Delegations agreed that the burden of proof should not be reversed." Se derimod Anthony Diamond, The Rotterdam Rules, LMCLQ, 2009, p. 494, som forudsætter en løsning med omvendt bevisbyrde[5]. Se videre Stevens, The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules, Lloyd's List 2010, p. 226, som på den ene side antager, at intentionen med bestemmelsen var en regel om ordinær bevisbyrde, men som på den anden side stiller spørgsmål ved, om dette er en naturlig læsning af bestemmelsen. Se endelig Sturley, Fujita, van der Ziel, The Rotterdam Rules, Thomson Reuters 2010, p. 188, som siger om bestemmelsens baggrund: "The Working Group, as a compromise, agreed on the current formulation which establishes the fault-based liability without explicitly specifying the burden of proof on the fault."

Henset til den usikkerhed, der hersker om den rette forståelse af Rotterdam-reglernes artikel 30, finder Sølovsudvalget grund til at påpege, at bestemmelsen om bevisbyrde spiller en noget forskellig rolle i forskellige landes retstraditioner, og at reglerne for bevisførelse og bevisbedømmelse i dansk ret sjældent medfører, at vurderingen af fakta i en tvist løses gennem regler om bevisbyrde.

Der kan siges at være en vis ubalance i ansvarssystemet, når transportøren gives ret til at begrænse sit ansvar i medfør af forslaget til §§ 282-283, mens afsenderens ansvar er ubegrænset. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne var der omfattende drøftelser af dette tema, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.74 og A/CN.9/616, §§ 94-99. Et forslag om også at give afsenderen ret til at begrænse sit ansvar blev under forhandlingerne afvist, bl.a. pga. vanskeligheder med at finde et egnet kriterium for en sådan begrænsning.

Sølovsudvalget har drøftet spørgsmålet om også at give afsenderen ret til ansvarsbegrænsning, men har vurderet, at forslaget til § 290 bør følge Rotterdam-reglerne også på dette punkt. Det bemærkes i øvrigt, at heller ikke den gældende sølov indeholder en begrænsningsret for afsenderen. Det står endvidere selvsagt parterne frit for at vedtage sådanne begrænsningsregler i et aftalegrundlag.

Til § 291. Afsenderens afgivelse af oplysninger til brug for transportoplysningerne

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 31 og omhandler afsenderens pligt til at videregive oplysninger, som bl.a. følger af forslaget til § 301, til brug for transportoplysningerne. Forslaget til § 291 omhandler endvidere afsenders ansvar over for transportøren, såfremt der viderebringes fejlagtige oplysninger. Dette vil typisk omhandle transportørens erstatningsansvar over for en dokumenterhverver i god tro, jf. forslaget til § 306, og giver i så fald transportøren en regresret over for afsenderen for sådant ansvar.

Forslaget til § 291 svarer til den gældende sølovs § 301, dog med en mindre ændring vedrørende partsforholdet, dvs. hvem der på lastesiden er transportørens pligt- og ansvarssubjekt vedrørende transportoplysningernes rigtighed. I den gældende sølov anvendes begrebet aflaster, dvs. den, der leverer godset til transport, som pligt- og ansvarssubjekt, mens forslaget til § 291 anvender begrebet afsender, dvs. transportørens kontraktmodpart, jf. forslaget til § 251, nr. 8, som pligt- og ansvarssubjekt. Denne ændring berører også bestemmelsen om farligt gods, jf. forslaget til § 292, og reglerne for den kontraktsbestemte afsenders ansvar, jf. forslaget til § 293.

[5] Ligeledes Lorenzo, The Rotterdam Rules: a practical Annotation, informa 2009, p. 88; Baughen, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, Lawtext 2009, p. 185.

Af hensyn til forståelsen af forholdet mellem forslaget til kapitel 13 og den gældende sølovs kapitel 13 findes det hensigtsmæssigt at redegøre nærmere for partskonstellationen i den gældende sølovs kapitel 13, hvor pligt- og ansvarssubjekter vedrørende transportoplysninger og farligt gods anskues under et. Redegørelsen danner derved også baggrund for bemærkningerne til forslaget til §§ 292-293.

Oprindeligt var sølovens stykgodsregler indarbejdet i reglerne for rejsebefragtning. Før ændringen af reglerne om befordring af gods, der blev gennemført ved lov nr. 205 af 23. maj 1973, var ansvarssubjektet, både ved fejlagtige dokumentoplysninger og ved farligt gods, afladeren, dvs. den, der leverer godset til transport, og ikke befragteren, dvs. transportørens kontraktmodpart. Dengang blev det imidlertid antaget, at transportøren også kunne holde befragteren (ved stykgods: afsenderen) ansvarlig for fejloplysninger afgivet af afladeren, idet denne blev anset som en, der af befragteren er overladt udførelsen af arbejdsopgaver. Også dengang var afladeren ved farligt gods ansvarssubjekt, men befragteren blev ikke anset for at være objektivt ansvarlig på linje med afladeren. I forbindelse med ansvar for fejloplysninger blev aflader-begrebet bibeholdt som ansvarssubjekt ved lovændringen i 1973, mens man i 1994, hvor stykgodsreglerne blev løftet ud af bestemmelserne om rejsebefragtning og etableret i den gældende sølovs kapitel 13, implementerede begreberne "aflaster" hhv. "afsender". Ved lovændringen i 1994 blev der imidlertid givet udtryk for, at afsender gennem principperne for medhjælperansvar ville kunne hæfte som ansvarssubjekt for aflasters fejloplysninger. For så vidt angår farligt gods, blev loven ændret i 1973, således at befragter blev gjort til ansvarssubjekt i stedet for aflaster. Ved lovændringen i 1994 blev der foretaget yderligere en justering vedrørende farligt gods, således at oplysningspligten for afmærkning af farligt gods, jf. den gældende sølovs § 257, blev pålagt afsender (og ikke som i den dagældende sølovs § 92 aflader), og der blev dermed overensstemmelse mellem pligtsubjektet ved oplysninger om farligt gods og ansvarssubjektet ved fejloplysninger vedrørende farligt gods.

Pga. historikken har retsstillingen i den gældende sølov altså en vis asymmetri og kan opsummeres således: Oprindeligt var aflader/aflaster (og ikke befragter/afsender) blevet gjort til pligt- og ansvarssubjekt, både for transportoplysninger og for farligt gods. Senere er der foretaget visse ændringer, således at det i dag er afsender, der er pålagt pligt- og ansvarsreglerne for farligt gods, medens pligt- og ansvarsreglerne for transportoplysninger er pålagt aflaster, dog således at afsender ud fra betragtninger om ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver nok vil kunne holdes ansvarlig for aflasters fejl.

I Rotterdam-reglerne angives afsender som pligt- og ansvarssubjekt, både for dokument-fejloplysninger og for farligt gods. Sølovsudvalget er af den vurdering, at dette bevirker en bedre symmetri i pligt- og ansvarsreglerne end i den gældende sølov. Realitetsændringerne vil imidlertid være marginale. For så vidt angår farligt gods, er der fuld overensstemmelse med den gældende sølovs bestemmelser. For så vidt angår transportoplysningerne, ændres pligt- og ansvarssubjektet ganske rigtigt fra aflaster til afsender. Det skyldes for det første, at afsender gennem reglerne for ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver allerede i dag må antages at være ansvarlig for aflasters fejl. For det andet indeholder Rotterdam-reglerne, der gennemføres ved forslaget til kapitel 13, bestemmelser, som via den kontraktsbestemte afsender også opfanger aflasters rolle som pligt- og ansvarssubjekt ved siden af afsenders status, jf. forslaget til § 293.

Forslaget til *stk. 1* indeholder en generel bestemmelse om, hvilke oplysninger afsenderen skal give, og at oplysningerne skal gives i god tid for ikke at forsinke transportørens håndtering af godset.

Bestemmelsen har intet direkte modstykke i den gældende sølov, men indholdet vil forudsætningsvis følge, jf. den gældende sølovs §§ 255, 258 og 296, stk. 1, nr. 1.

Forslaget til *stk. 2* indeholder en bestemmelse om afsenders objektive ansvar for fejloplysninger og svarer til den gældende sølovs § 301, stk. 1, med undtagelse af partsforholdet: aflaster/afsender, jf. oven for. Når udtrykket "holde transportøren skadesløs" ("indemnify") benyttes i forslaget til stk. 2, skyldes det, at transportørens krav normalt vil bestå i krav om skadesløsholdelse for det erstatningsansvar, som transportøren har pådraget sig over for dokumenterhverver, jf. forslaget til § 306. Imidlertid kan det også omfatte erstatning for tabsposter, som transportøren direkte er blevet påført ved at have disponeret i tillid til fejlagtige oplysninger, f.eks. vedrørende godsets vægt.

Den gældende sølovs § 301, stk. 2, foreslås udeladt som overflødig. Bestemmelsen blev indført i 1994 med baggrund i Hamburg-reglerne og bestemmer, at transportøren taber sit regreskrav, dersom han selv var i ond tro med hensyn til afsenders fejlagtige transportoplysninger. Imidlertid vil dette følge af almindelige retsgrundsætninger og ligger også implicit i forslaget til § 307 vedrørende transportørens vildledningsansvar.

Til § 292. Farligt gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 32. Den gældende sølovs §§ 291 og 257 indeholder tilsvarende bestemmelser.

Selve begrebet "farligt gods" er ikke defineret i Rotterdam-reglerne og heller ikke i søloven. Gods anses efter retspraksis som farligt, dersom det har egenskaber, som kan volde skade på skib eller anden last, f.eks. en kullast, der udvikler unormale mængder eksplosiv metangas; en nikkelmalmlast, der udskiller vand, hvilket medfører stabilitetsfare; syreholdig væske, som lækker ud af en lukket container. Et sådant farebegreb udgør også kernen i andre retssystemer, men enkelte lande har dog en bredere forståelse. I engelsk ret omfatter "dangerous cargo" også de rene forsinkelsestilfælde, f.eks. ved at en last bliver nægtet indført med tidstab og omlastningsomkostninger til følge, se Cooke (m.fl.), Voyage Charters, 2007, p. 163-64 og 1072-73. Efter dansk praksis vil rene forsinkelsestilfælde som dette efter al sandsynlighed blive bedømt efter den almindelige ansvarsregel, der følger af forslaget til § 290, og ikke efter det strengere ansvar for farligt gods.

Offentligretlige sikkerhedsforskrifter med krav til håndteringen af farligt gods vil normalt være vejledende, også for så vidt angår farlighedsbegrebet i søloven, se f.eks. IMSBC-koden[6] 2009 (malmlast og fugtighedsgrad). Imidlertid er de offentligretlige krav ikke fuldt ud styrende, bl.a. fordi transportørens forventede kendskab til godsets farlighed kan variere med aftalens godsbeskrivelse og den aktuelle fart (trade). De offentligretlige krav kan alligevel være af betydning, da den part, som ifølge et sådant regelværk er forpligtet til at mærke godset eller på anden måde oplyse om godsets farlige egenskab, ikke nødvendigvis er den part, som er pligt- og ansvarssubjekt efter sølovens bestemmelser. Ifølge offentligretlige regler vil den, der leverer godset til lastning (i den gældende sølov benævnt som aflaster) normalt være pligtsubjektet, medens transportørens kontraktmodpart, dvs. afsenderen ifølge Rotterdam-reglerne, er det primære ansvarssubjekt, jf. forslaget til § 293.

[6] The International Maritime Solid Bulk Cargoes Code.

Endelig bør det bemærkes, at det er varslingspligten om godsets farlige egenskab, som udgør bestemmelsens kerne. Tanken er, at transportøren skal gives mulighed for at tage de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, herunder evt. at afvise godset som kontraktstridigt.

Forslaget til *stk. 1* fastslår på samme måde som den gældende sølovs § 291, at afsenderen har det objektive ansvar for skade forvoldt af farligt gods, når godset er leveret til transport uden orientering om godsets farlige beskaffenhed. På samme måde som i den gældende sølov understreger forslaget til stk. 1, at pligten til at orientere om godsets farlige beskaffenhed omfatter såvel transportøren som den udførende part, afhængig af hvem der modtager godset til transport. I overensstemmelse med dette fremgår det udtrykkeligt i den gældende sølovs § 291, at såvel transportør som undertransportør kan fremsætte et erstatningskrav, afhængig af hvem der er påført en skade. Selv om dette ikke udtrykkeligt fremgår af forslaget til § 292, er der dog her ikke tilsigtet en realitetsændring herved.

På samme måde som i den gældende sølov er det oplysningspligten vedrørende godsets farlige beskaffenhed, som sanktioneres. Dette understreges i forslaget til stk. 1 ved, at det er det tab eller den skade, "der skyldes en sådan manglende orientering", der ifaldes ansvar for. Hvis farligt gods f.eks. skulle materialisere sig, men den samme skade måtte antages at ville indtræde, selv om transportøren var behørigt orienteret, vil tabet ikke være opstået som følge af en tilsidesættelse af oplysningspligten.

Ansvarsreglen omfatter skade, som transportøren eller den udførende part måtte blive påført. Dette udelukker dog ikke, at afsenderen ifølge de almindelige erstatningsregler kan blive ansvarlig over for andre, f.eks. den, der ejer andet gods om bord på skibet.

Forslaget til *stk. 2* angiver særregler for afsenderens pligt til at mærke farligt gods, og at pligten omfatter "ethvert led af den planlagte transport af godset". Dette må forstås med det forbehold, at hvis transportøren kan vælge opfyldelsesmåden, kan afsenderens pligt ikke række længere end til, hvad denne med rimelighed kunne forudse af anvendelige bestemmelser for mærkning under transporten, jf. A/CN.9/594, § 195.

Når det i forslaget til *stk. 2, 2. pkt.*, angives, at afsenderen ved forsømmelse af pligten til at mærke godset er ansvarlig over for transportøren, vil dette efter omstændighederne også kunne omfatte ansvar over for den udførende part, jf. bemærkningerne til forslaget til stk. 1.

Til § 293. Den kontraktsbestemte afsenders pligter og ansvar

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 33. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til *§ 293* fastslår, at den kontraktsbestemte afsender er underlagt de samme pligter og det samme ansvar som afsenderen i henhold til de opregnede bestemmelser, forudsat at den kontraktsbestemte afsender har samtykket i at blive opført som afsender ("shipper") i transportdokumentet.

Forslaget til *stk. 1* fastslår, at den kontraktsbestemte afsenders, jf. definitionen i forslaget til § 252, nr. 9, ansvar er begrænset til de opregnede bestemmelser. Den kontraktsbestemte afsender er dermed ikke ansvarlig i andre henseender, f.eks. for fragtbetaling i henhold til forslaget til § 296.

Når der i øvrigt henvises til den kontraktsbestemte afsenders ret til at "påberåbe sig rettigheder og indsigelser", hidrører dette fra Rotterdam-reglernes tekst, hvor der med "defences" nok tænkes på afsenderens adgang til at frigøre sig for ansvar i henhold til forslaget til § 290, evt. adgangen til at påberåbe sig søgsmålsfristen i henhold til forslaget til § 504. Det centrale er, at den kontraktsbestemte afsender har den samme retsstilling som afsenderen i henhold til de opregnede bestemmelser.

Forslaget til *stk. 2* fastslår, hvad der under alle omstændigheder følger af de almindelige regler for solidarisk hæftelse, nemlig at afsenderens ansvar ikke berøres af transportørens adgang til at fremsætte krav mod den kontraktsbestemte afsender i henhold til forslaget til stk. 1. Det er endvidere klart, at transportøren, selv om denne kan forholde sig til flere ansvarssubjekter, ikke kan fremsætte et krav, der er større end det faktisk lidte tab.

I forhold til den gældende sølovs system nævnes følgende: I hovedsagen vil Rotterdam-reglernes løsning med den kontraktsbestemte afsender som part i tillæg til afsenderen svare til den gældende sølovs løsning med en aflaster som part i tillæg til afsenderen, jf. bemærkningerne til forslaget til §§ 291-292 og A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 119 og 125, og A/CN.9/594, §§ 218-223. I begge systemer tænkes der på sådanne konstellationer, som man finder ved FOB-salg, hvor den, som leverer lasten, dvs. sælger i henhold til en FOB-salgskontrakt, er en anden part end transportørens medkontrahent i henhold til transportaftalen (afsender/FOB-køber). Der er dog den forskel, at efter Rotterdam-reglerne kan den, der måtte ønske det, i princippet påtage sig rollen som den kontraktsbestemte afsender.

I forbindelse med ovenstående samtykkekrav bemærkes det, at status som kontraktsbestemt afsender ikke bare spiller ind ved solidarisk hæftelse i henhold til forslaget til denne og de foregående bestemmelser. Den kontraktsbestemte afsender er også udstyret med visse rettigheder over for transportøren i form af råderetten i forbindelse med udlevering af godset i lossehavnen, jf. forslaget til §§ 310-311 og 312, stk. 2, og gennem råderetten over godset under transport, jf. forslaget til § 319. En sådan dobbeltsidig rolle kan måske foranledige en til at spørge, om den kontraktsbestemte afsender kan gøre samtykket til sin partsstatus betinget fra "det mere til det mindre", i og med at samtykket kan undlades givet; dvs. kan det da gives på den betingelse, at det kun gælder rettighedspositionerne? Temaet er ikke blevet drøftet under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, hvilket kunne indikere, at en sådan adgang til opsplitning ikke er tilsigtet. Også reelle grunde taler for at anse det som en "pakkeløsning", hvor samtykke til partspåtegning altså udløser samtlige af reglernes retsvirkninger.

Når det gælder forholdet til den gældende sølov og ansvar for fejlagtige oplysninger, jf. forslaget til § 291, indebærer samtykkevilkåret for så vidt en begrænsning i forhold til afsenderens potentielle ansvar i henhold til gældende ret, hvor der ikke opstilles et sådant krav til samtykke fra den part, som leverer godset til transport. På den anden side: Hvis et sådant samtykkevilkår i henhold til forslaget til kapitel 13's system er opfyldt for den part, som leverer godset, dvs. afsenderen, vil en solidarisk hæftelse for afsenderen i tilfælde af fejlagtige oplysninger efter al sandsynlighed ikke medføre nogen ændring i forhold til gældende ret. Ifølge gældende ret vil afsenderen i kraft af sit ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver også hæfte for den kontraktsbestemte afsenders fejl, jf. bemærkningerne til forslaget til § 291.

For så vidt angår ansvar for farligt gods, jf. forslaget til § 292, vil forslaget til kapitel 13's system med solidarisk hæftelse medføre en vis ændring af retstilstanden. Ifølge gældende ret er aflasters

ansvar her underlagt generelle retsregler, medens den kontraktsbestemte afsender i henhold til forslaget til kapitel 13 pålægges en solidarisk hæftelse med objektivt ansvar. Det bør alligevel nævnes, at sølovens regulering af, hvem der er ansvarssubjekt ved farligt gods, har varieret over tid, jf. bemærkningerne til forslaget til § 292. Det bør endvidere bemærkes, at Hamburg-reglerne opererer med solidarisk hæftelse for aflaster (den kontraktsbestemte afsender) og afsender. Ifølge engelsk ret synes Haag-Visby-reglernes begreb "shipper" at skulle forstås som dækkende både den part, som indgår transportaftalen (afsender), og den part, som faktisk leverer lasten (aflaster). Ifølge sølovens historik og øvrige konventioners løsninger ligger forslaget til kapitel 13's ændring i retstilstanden ved solidarisk hæftelse for den kontraktsbestemte afsender derfor inden for rammen. Sølovsudvalget vurderer, at der derved opnås den fordel, at der skabes større klarhed over de pligter og det ansvar, der er knyttet til partsforholdet på afsendersiden.

Endelig bør det nævnes, at hvis informationer om den kontraktsbestemte afsender ikke påføres transportdokumentet, indebærer dette ikke nødvendigvis, at den, som leverer godset (og som kunne vælge at blive opført som den kontraktsbestemte afsender), ikke har ansvaret for at have leveret farligt gods. Ligesom aflaster kan pålægges ansvar i henhold til gældende ret, kan ansvar også tænkes pålagt efter de almindelige regler om erstatning uden for kontrakt.

Til § 294. Afsenderens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 34. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov, men forslaget til § 294 indebærer ingen ændring af retstilstanden. Løsningen vil følge af almindelige principper for ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver. I øvrigt har forslaget til § 294 sit modstykke i forslaget til § 275 vedrørende transportørens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver.

Til § 295. Afsenderens tilbagetræden og kontraktbrud

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 261, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 47-49. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Ud over erstatningsreglerne i forslaget til §§ 290-292 regulerer Rotterdam-reglerne ikke andre virkninger af afsenderens kontraktbrud. Reguleringen af transportørens ret til at ophæve transportaftalen og krav på erstatning ved manglende levering af godset samt regulering af afsenderens ret til at træde tilbage fra transportaftalen (afbestilling mod erstatningspligt) er derved overladt til national regulering. Sølovsudvalget har på baggrund heraf fundet det nødvendigt at videreføre den gældende sølovs § 261.

Den gældende sølovs nuværende system er bygget op ved, at den gældende sølovs § 261, stk. 1, regulerer afsenderens ret til at træde tilbage (afbestilling), før transporten er påbegyndt. Denne bestemmelse videreføres i uændret form og udgør forslaget til *§ 295, stk. 1*. Det centrale i bestemmelsen er, at det slås fast, at en sådan ret til at træde tilbage (afbestilling) foreligger, hvorved transportøren ikke kan gennemtvinge sit krav på naturalopfyldelse. Bestemmelsen regulerer endvidere transportørens krav på erstatning ved en sådan tilbagetræden, jf. forslaget til stk. 3.

Med forslaget til *stk. 2* videreføres den gældende sølovs § 261, stk. 2, vedrørende transportørens ret til at ophæve transportaftalen ved væsentlig forsinkelse i afsenderens levering af godset. Hvornår der foreligger forsinkelse, der udgør et væsentligt kontraktbrud, må afgøres ud fra de almindelige

obligationsretlige grundsætninger. Det forsinkelsesbegreb, der følger af forslaget til § 278, for så vidt angår transportørens forsinkelsesansvar, er ikke relevant her.

Afsenderens erstatningsansvar i sådanne tilfælde foreslås videreført i forslaget til *stk. 3*. Det bemærkes, at transportørens ret til at ophæve aftalen nok vil have begrænset praktisk betydning, fordi forsinket levering af gods i linjefart normalt medfører, at godset lader sig transportere med et senere skib, som anløber i transportørens linje.

Forslaget til *stk. 4* indebærer, at de tilsvarende regler om rejsebefragtning finder anvendelse.

Til § 296. Fragt og afstandsfragt

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 260, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 46-47. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Sølovsudvalget har fundet det hensigtsmæssigt at videreføre de nuværende deklaratoriske regler.

Forslaget til *stk. 1* indeholder regler om fragtens størrelse og betalingsvilkår, hvis dette undtagelsesvist ikke er aftalt mellem parterne.

Forslaget til *stk. 2* indeholder centrale regler om grænsen for optjening af fragt i de tilfælde, hvor godset ikke er i behold ved transportens afslutning. Kommer godset frem i beskadiget stand, skal der betales fuld fragt, medmindre godset er værdiløst. Bestemmelsen har sit modstykke i den gældende sølovs § 344.

Forslaget til *stk. 3* bestemmer, at forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis vilkårene for optjening af fragt efter forslaget til stk. 2 efterfølgende viser sig ikke at foreligge. Bestemmelsen er en kodificering af almindelige retsregler og er deklaratorisk. Parterne kan aftale anden regulering, f.eks. klausulen ”freight non-returnable, ship and/or cargo lost, not lost”.

Elektronisk transportdokument

Rotterdam-reglernes kapitel 3 regulerer udstedelse af elektroniske transportdokumenter, muliggør anvendelse af sådanne dokumenter og giver mulighed for, at erhvervet kan udvikle forretningsgange, der i højere grad opfylder de behov, der er for at fremme digital kommunikation.

Til § 297. Elektroniske transportdokumenter

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 8. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til *§ 297* fastsætter, at elektroniske dokumenter kan bruges i stedet for papirdokumenter og har den samme retlige effekt som papirdokumenter ved udstedelse, overdragelse og lignende.

Anvendelsen af elektroniske transportdokumenter kræver enighed om dette mellem de oprindelige parter, dvs. transportøren og afsenderen. Modtageren kan ikke modsætte sig anvendelsen af et elektronisk dokument, men kan selvsagt forbeholde sig retten til at anvende papirdokumenter i sine aftaler. Det samme gælder for den kontraktsbestemte afsender.

Samtykket skal gælde både i forbindelse med udstedelsen og ved senere brug. Det kan dog ikke være hensigten, at transportøren eller afsenderen skal kunne trække deres samtykke tilbage for f.eks. således at forhindre en senere overdragelse.

Forslaget til § 297 omfatter ikke transportdokumenter på papir, som deponeres hos en neutral part og derefter overdrages ved elektroniske transporterklæringer til denne. Rotterdam-reglerne regulerer ikke denne type elektroniske overdragelser.

Til § 298. Procedurer for negotiable elektroniske transportdokumenter
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 9. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til *§ 298* omhandler, hvilke procedurer anvendelse af negotiable elektroniske transportdokumenter skal ske i henhold til. Sådanne procedurer forudsættes fastsat f.eks. af de personer, der opererer databaser for elektroniske dokumenter, og der kan være knyttet udførlige procedurer til denne type af systemer, der kan håndtere elektroniske transportdokumenter og andre relevante elektroniske dokumenttyper.

Elementerne i listen over, hvad reglerne skal indeholde, og bestemmelsen om, at reglerne skal være let tilgængelige for brugerne, er af væsentlig betydning for brugernes mulighed for på forhånd at gennemføre en risikovurdering, herunder i forhold til tab. Betydningen af mangler ved dokumentet skal i givet fald afgøres efter de almindelige aftaleretlige regler.

Til § 299. Udskiftning af transportdokument til et elektronisk transportdokument
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 10. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til *§ 299* regulerer udskiftning af et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument og omvendt. Bestemmelsen gælder retten til at overdrage lasten ved hjælp af et transportdokument, både når det gælder bestemmelser om godtroerhverv for den, som har tillid til dokumentet, og når sådanne bestemmelser ikke gælder.

Transportdokument og elektronisk transportdokument
Rotterdam-reglernes kapitel 8 fastsætter regler for udstedelse og indhold af transportdokumenter samt regler for den bevismæssige betydning af disse.

Til § 300. Afsenderens ret til transportdokument
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 35. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 294, jf. § 308, stk. 3.

Forslaget til *§ 300* regulerer kundens ret til at få et transportdokument udstedt ved godsets levering til transport.

I forhold til den gældende sølov består ændringerne for det første i, at Rotterdam-reglerne opererer med afsender som den part, der primært har retten til et transportdokument, mens den gældende sølov opererer med begrebet aflaster i denne forbindelse. For så vidt angår terminologien i forslaget

til kapitel 13, dvs. ”afsender” og ”den kontraktsbestemte afsender”, og terminologien i den gældende sølov, dvs. ”afsender” og ”aflaster”, henvises der til bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 8-9, og forslaget til § 293.

For det andet indeholder Rotterdam-reglerne ikke en udtrykkelig regulering af hhv. modtagelses- og omborddokumenter. I lyset af branchens nuværende praksis synes en sådan ændring alligevel ubetænkelig: Ved linjefart vil modtagelsesdokumenter være det mest benyttede i praksis pga. linjeoperatørernes modtagelse af godset ved deres terminaler. I modsætning til tidligere vil det ved trampfart være mest praktisk at benytte omborddokumenter, i og med at bortfragter sjældent håndterer lasteoperationerne og derfor normalt ikke modtager godset, før det er ombordlastet, jf. den gældende sølovs § 338. I øvrigt åbner forslaget til *§ 300, nr. 2*, op for, at disse grundlæggende bestemmelser efter omstændighederne kan tænkes fraveget ved ”efter afsenderens valg at få udstedt ... et egnet negotiabelt transportdokument ...”. Dette må forstås således, at afsenderen også i linjefart kan kræve et omborddokument, hvis forholdene tilsiger det.

For det tredje åbner Rotterdam-reglerne op for dør-til-dør-transporter, hvilket kan medføre, at godset modtages på land, f.eks. hos en vej-undertransportør, jf. indledningen til forslaget til § 300, med henvisning til ”udførende transportør”. Se også bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 6.

For det fjerde indeholder forslaget til § 300 bestemmelser, der er tilpasset en fremtidig anvendelse af elektroniske transportdokumenter.

Forslaget til § 300 indeholder ikke et udtrykkeligt modstykke til den gældende sølovs § 294, stk. 3, hvoraf fremgår en ret for aflaster til at kræve særskilte dokumenter for dele af godset. En sådan opsplitting kan antages at have praktisk betydning ved bulklast i trampfart, hvor f.eks. forskellige dellaster under et og samme certeparti kan være underlagt separate salgskontrakter. Ved trampfart er sådanne forhold imidlertid varetaget ved reglerne for dokumentudstedelse i den gældende sølovs § 338, stk. 2, (rejsebefragtning), og i den gældende sølovs § 382, stk. 1, 1. pkt., (tidsbefragtning). En undladelse af at videreføre den gældende sølovs § 294, stk. 3, vurderes derfor ikke at indebære en realitetsændring.

Forslaget til § 300 indeholder heller ikke et udtrykkeligt modstykke til den gældende sølovs § 308, stk. 3, som i forbindelse med udstedelse af søfragtseddel giver lastesiden adgang til at kræve en søfragtseddel udskiftet med et konnossement. Baggrunden for bestemmelsen synes primært at være hensynet til konventionsforpligtigelsen under Haag-Visby-reglerne, som gav aflaster krav på at få et konnossement udstedt. Et sådant hensyn gør sig derfor ikke gældende, når forslaget til kapitel 13 er baseret på Rotterdam-reglerne, der i forslaget til § 300 regulerer udstedelsen af de forskellige dokumenttyper. Det kan i denne sammenhæng nævnes, at forslaget til § 300 ikke giver lastesiden en ubetinget ret til at vælge dokumenttype, men efter omstændighederne begrænser valgretten gennem, hvad der måtte følge af sædvane eller praksis i branchen. Ved kystfart vil dette f.eks. kunne betyde, at der kan kræves et fragtfølgebrev (og ikke et negotiabelt transportdokument). I praksis vurderes dette ikke at give anledning til problemer, i og med at en transportør næppe vil modsætte sig udstedelsen af et negotiabelt transportdokument, hvis det kræves.

Til § 301. Transportoplysninger

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 36. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 296.

Indledningsvist bemærkes det, at den gældende sølovs § 296 er forbeholdt konnossementer, men at bestemmelsen også finder anvendelse for søfragtsedler, i det omfang det følger af den gældende sølovs § 309.

I forslaget til *§ 301* angives fælles regler for alle typer transportdokumenter om, hvilke oplysninger om transporten og godset der skal medtages i transportdokumentet, jf. forslaget til § 251, nr. 14-16. Er en eller flere af de krævede oplysninger ikke angivet i transportdokumentet, er dette dog uden betydning for transportdokumentets retlige karakter eller gyldighed, jf. forslaget til § 304.

Redaktionelt er forslaget til § 301 bygget således op, at de oplysninger, der omtales i forslaget til stk. 1, skal gives af afsenderen (evt. den kontraktsbestemte afsender), mens de i forslaget til stk. 2 omtalte oplysninger forudsættes givet af transportøren. De i forslaget til stk. 3 omtalte oplysninger forudsættes givet af enten transportøren eller afsenderen afhængig af oplysningernes karakter.

Transportøren kan ikke afvise at indtage de oplysninger i transportdokumentet, som afsenderen kommer med, og som opfylder kravene i forslaget til *stk. 1*. Kan transportøren ikke kontrollere oplysningernes rigtighed, må der tages et forbehold, jf. forslaget til § 305. Der vil dog være en grænse for de detailoplysninger om godset, som afsenderen kan kræve indtaget og forvente, at transportøren skal kontrollere rigtigheden af, jf. formuleringen i forslaget til stk. 1, nr. 1, "en beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport", og jf. A/CN.9/WG.III/WP.86, §§ 1-3.

Forslaget til *stk. 1, nr. 1-4,* indeholder krav om, hvilke oplysninger der skal gives, som svarer til den gældende sølovs § 296, stk. 1, nr. 1, dog uden at indeholde et krav om, at der skal gives oplysninger om godsets farlige egenskaber. Et sådant krav om, at der skal afgives oplysning om godsets farlige egenskaber, vil normalt følge af offentligretlige regler, og hensynet til sådanne oplysningskrav varetages ved forslaget til § 289, stk. 1, nr. 2, jf. stk. 2.

Ud over oplysnings- og mærkningskrav i offentligretlige regler og sikkerhedsforskrifter vil en angivelse af godsets art normalt også give en indikation af dets farlige egenskaber og således være omfattet af forslaget til § 301, stk. 2, nr. 1. Mest praktisk synes det måske at være, at en ellers ufarlig last mistænkes for at have farlige egenskaber, f.eks. gasudvikling i kullast. Ved en sådan mistanke kan det tænkes, at transportøren nægter at modtage godset, og i givet fald bliver transporten ikke udført. Hvis han alligevel vælger at modtage godset, vil en sådan mistanke nok efter omstændighederne blive anført i transportdokumentet, bl.a. af hensyn til transportørens evt. bevisførelse. Hvis godset viser sig at have skjulte farlige egenskaber, er det selvsagt ikke aktuelt med mærkning på modtagelsestidspunktet.

Forslaget til *stk. 1, 2-3 pkt.,* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Forslaget til *stk. 2, nr. 1-2 og 4,* indeholder ligeledes krav om, hvilke oplysninger der skal gives, som svarer til den gældende sølovs § 296, stk. 1, nr. 2-3 og 8. Forslaget til stk. 2, nr. 3, svarer delvist til den gældende sølovs § 296, stk. 2. Bestemmelsen opstiller forskellige alternativer for datoangivelse og skal forstås således, at hvis der er tale om et modtagelsesdokument, skal datoen for modtagelse påføres – et alternativ som i øvrigt ikke omfattes af den gældende sølov. Hvis der i stedet er tale om et omborddokument (som ved bulklast), skal datoen for fuldført lastning påføres.

Alternativet med datoen for dokumentets udstedelse har ingen parallel i den gældende sølov. Efter omstændighederne vil en sådan udstedelsesdato kunne kræves indtaget, selv om den dog ikke er ment som et alternativ til datoen for modtagelse eller ombordlastning. I øvrigt bør bestemmelserne om datoangivelse ses i sammenhæng med forslaget til § 304, stk. 2.

Forslaget til *stk. 3, nr. 1-4,* indeholder ligeledes fire oplysningskrav, som delvist er begrundet i, at Rotterdam-reglerne også omfatter dør-til-dør-transporter. Skibets navn skal påføres, hvis der er tale om omborddokument, men det skal ikke nødvendigvis angives, hvis der er tale om et modtagelsessted i land eller i øvrigt i forbindelse med modtagelsesdokumenter i linjefart. Endvidere skal andre modtagelsessteder end lastehavnen påføres, mens udleveringsstedet kan være i et land, der ikke nødvendigvis er kendt ved dokumentets udstedelse. Hvis der er tale om traditionel søtransport, vil lastehavnen selvsagt være kendt og skal påføres, mens lossehavnen efter omstændighederne kan være ukendt. Ligeledes omfattes dør-til-dør-transporter, hvor laste- og lossehavnen efter omstændighederne ikke påføres, fordi de ikke er udtrykkeligt nævnt i transportaftalen.

Endvidere indeholder den gældende sølov enkelte krav til oplysninger, som ikke følger af Rotterdam-reglerne. Sølovsudvalget finder det hensigtsmæssigt ikke at videreføre sådanne bestemmelser i den gældende sølov, dels fordi Rotterdam-reglerne må antages at genspejle branchens nuværende praksis, dels fordi det internationalt ikke er hensigtsmæssigt med særligt danske krav, og dels fordi omfanget af oplysningerne under alle omstændigheder ikke vedrører transportdokumentets retlige karakter og gyldighed, jf. forslaget til § 304, stk. 1.

Følgende bestemmelser i den gældende sølovs § 296 videreføres således ikke;
- nr. 4 med krav om oplysning om afsenders (shipper's) identitet. Det kan synes overraskende, at kravet ikke følger af Rotterdam-reglerne, set i lyset af den rådende dokumentpraksis, hvor en sådan oplysning ofte forudsættes medtaget. Spørgsmålet er imidlertid drøftet under forhandlingerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.62, p. 5, og A/CN.9/594, §§ 225-233. Her blev den valgte løsning at undlade et sådant krav for at begrænse omfanget af obligatoriske oplysninger. Dette er selvsagt ikke til hinder for at videreføre den nuværende dokumentpraksis sammen med krav i den underliggende salgsaftale, jf. også Rotterdam-reglernes artikel 31, stk. 1, som gennemføres med forslaget til § 291, stk. 1, som efter omstændighederne forudsætter, at afsenders (shipper's) identitet skal medtages.
- nr. 10 med krav om påføring af fragtens størrelse samt vilkår om fragtbetaling og de øvrige transportvilkår. For så vidt angår fragtbetaling, så er dette punkt indirekte reguleret af andre bestemmelser, se forslaget til § 320h. Hvad angår angivelsen af transportvilkårene for kontrakten, vil disse i praksis være indsat enten som en del af standardvilkårene ved stykgodsdokumenter eller gennem henvisning til certepartivilkår i trampdokumenter, se forslaget til § 320i.
- nr. 12-13 med krav om oplysning om dækslast og evt. aftale mellem parterne om højere ansvarsgrænse. Hvad gælder dækslast, er det udvalgets vurdering, at dette reguleres af forslaget til § 267, mens en aftale om højere ansvarsgrænse reguleres af forslaget til § 282, stk. 1. Et krav om at angive den aftalte højere ansvarsgrænse får således nærmest karakter af en "påmindelse", da en sådan normalt ikke aftales.

Forslaget til *stk. 4* er i praksis en vigtig bestemmelse for retsvirkningerne af de oplysninger, som er medtaget i transportdokumentet, og skal derfor ses i sammenhæng med de øvrige bestemmelser herom, se forslaget til § 304, stk. 3, og forslaget til §§ 305-307. Ved at angive standarden for den undersøgelsespligt, som ligger til grund for bemærkningerne om godsets synlige tilstand, er bestemmelsen en central præmis for dette regelsæt, jf. forslaget til § 301, stk. 2, nr. 1.

Undersøgelsespligten er begrænset til "en rimelig ekstern besigtigelse af godset", hvilket svarer til den gældende sølovs § 298, stk. 1, 1. pkt. Forslaget til § 301, stk. 4, nr. 2, som svarer til den gældende sølovs § 299, stk. 3, 2. pkt., omhandler tilfælde, hvor transportøren foretager godsbesigtigelse ud over en ekstern besigtigelse som omtalt i forslaget til stk. 4, nr. 1. Ved en sådan yderligere besigtigelse kræver oplysningspligten, at transportøren angiver de faktiske mangler, som måtte blive afdækket, se også A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 135-36.

Til § 302. Transportørens identitet
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 37 og har ingen direkte parallel i den gældende sølov.

Hovedformålet med forslaget til § 302 er at sikre kunden adgang til effektivt at fremme krav mod transportøren i tilfælde af skade på lasten. Således har bestemmelsens formål paralleller til den gældende sølov i forbindelse med lovændringen i 1994 og i forhold til den dagældende sølov i forbindelse med lovændringen i 1973.

Med forslaget til *stk. 1* forhindres det, at en kontraherende transportør (typisk et linjerederi) dækker sig bag en såkaldt "Identity of Carrier"-klausul (IoC-klausul) i transportdokumentet. Sådanne klausuler har en vis udbredelse i tilfælde, hvor linjerederier benytter indbefragtet tonnage, og hvor IoC-klausulen angiver rederiet for det indbefragtede skib som ansvarssubjekt snarere end linjerederiet som kontraherende transportør. Bestemmelsen fratager sådanne IoC-klausuler retsvirkning, ved at den transportør, som er identificeret i transportoplysningerne, forbliver kundens ansvarssubjekt. Allerede i forbindelse med lovændringen i 1973 blev der i søloven indført bestemmelser for at forhindre en sådan uønsket kanalisering af kundens krav, og der blev givet kunden adgang til at rette krav mod den kontraherende transportør og mod undertransportøren (rederiet for linjens indbefragtede skib) som alternative ansvarssubjekter. Denne beskyttelse blev udbygget med lovændringen i 1994. I nærværende forslag til kapitel 13 følger en tilsvarende beskyttelse af forslaget til § 276. Det vurderes, at forslaget til stk. 1 kan spille en central rolle i de lande, herunder England, hvor IoC-klausuler tillægges retsvirkning.

Med forslaget til *stk. 2* gives kunden en yderligere beskyttelse i tilfælde, hvor transportørens identitet ikke er medtaget i transportoplysningerne. Sådanne tilfælde løses ved, at kundens krav kan rettes mod den registrerede ejer af skibet, som på sin side kan frakende sig transportøransvaret ved at udpege den part længere nede i certepartikæden, som er den rette transportør. Bestemmelsen indeholder en nærmere regulering af proceduren for identifikation af den rette transportør som kundens ansvarssubjekt.

Forslaget til *stk. 3* indeholder yderligere en regel i kundens favør ved at præcisere, at de foregående led ikke begrænser kundens adgang til at rette krav mod den part, som ifølge det underliggende forhold måtte være den rette transportør, f.eks. hvis den transportør, der er angivet i transportoplysningerne ikke er den rette, fordi angivelsen skyldes en fejl.

Til § 303. Underskrift og elektronisk signatur
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 38. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 296, stk. 3.

Med forslaget til *stk. 1* bestemmes det, at transportdokumentet skal underskrives af transportøren eller af en anden person på dennes vegne.

Med forslaget til *stk. 2* bestemmes det, at det elektroniske transportdokument skal signeres elektronisk, og at den elektroniske signatur skal identificere den, der "underskriver" elektronisk.

Til § 304. Manglende eller ukorrekte transportoplysninger
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 39.

Forslaget til *stk. 1* svarer til den gældende sølovs § 297 og bestemmer, at evt. manglende oplysninger i dokumentet ikke berører dokumentets retlige karakter eller gyldighed. Dette har betydning for bl.a. Rotterdam-reglernes rangordning af forskellige dokumenttyper, hvor rangordningen kan være bestemmende for parternes rettighedspositioner, f.eks. ved udlevering af gods og lastesidens råderet under transport, se forslaget til §§ 310-12 og 319.

Forslaget til *stk. 2* har ingen parallel i den gældende sølov, men antages at udfylde en praktisk vigtig funktion. Ved omsætning af transportdokumenter vil oplysning om tidspunktet for modtagelse eller ombordlastning af godset spille en central rolle, fordi dette tidspunkt ofte er afgørende for, hvad der anses for kontraktmæssig leveringstid i de underliggende salgskontrakter. I lyset heraf angiver forslaget til stk. 2 løsninger til brug i tilfælde, hvor dokumentet indeholder en dato uden angivelse af dateringens betydning, og fastslår, at en sådan løsrevet datering i forbindelse med et omborddokument skal forstås som datoen for fuldført lastning og i forbindelse med et modtagelsesdokument som datoen for godsets modtagelse. For transportørsiden vil kendskab hertil kunne være af betydning, så det undgås, at f.eks. en løsrevet dato angivet som en udstedelsesdato anses for at være datoen for godsets indlastning eller modtagelse.

Forslaget til *stk. 3* svarer til den gældende sølovs § 299, stk. 1, 2. pkt., og fastslår, at hvis dokumentet ikke indeholder oplysninger om godsets synlige tilstand, lægges det til grund, at det var i god synlig stand på tidspunktet for modtagelse eller ombordlastning, hvilket har betydning for dokumenterhververs retsstilling, jf. forslaget til §§ 306-307.

Til § 305. Anmærkning om godset i transportoplysningerne
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 40. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 298.

Forslaget til *§ 305* vedrører transportørens ret og pligt til at gøre anmærkning i transportdokumentet, således at transportoplysningerne svarer til de faktiske forhold. Bestemmelsen har derfor flere funktioner. For det første har sådanne anmærkninger en bevisværdi over for den part, som leverer godset til transport, jf. forslaget til § 306, nr. 1. For det andet har anmærkningerne en varslingsfunktion over for tredjemand, som erhverver dokumentet i tillid til transportoplysningernes rigtighed, med modstykke i transportørens oplysningspligt. Oplysningspligten har endvidere betydning for de sanktioner, som kan tænkes rettet mod transportøren ved forsømmelse af sin pligt. De aktuelle sanktioner vil bestå i transportørens manglende adgang til at føre modbevis for godsets faktiske tilstand ved modtagelsen, jf. forslaget til § 306, nr. 2, eller transportørens vildledningsansvar, jf. forslaget til § 307. For det tredje har anmærkningerne en rettighedsfunktion (reservationsret), da forslaget til § 305 regulerer, i hvilket omfang transportøren over for afsenderen har adgang til at tage forbehold over for rigtigheden af de

transportoplysninger, som er medtaget af afsenderen, og derved afværge de sanktioner, som måtte følge af forsømt oplysningspligt.

Den købsaftale, som normalt ligger til grund for transporten, vil bl.a. indeholde et krav om kontraktmæssig levering i rette kvalitet og til rette tid. Rettidig opfyldelse vil normalt være reguleret som sælgers levering af varen til transport, og købsaftalen vil normalt være indrettet således, at transportdokumentet (udstedt af transportøren) tjener som bevis for tidspunktet for den faktiske opfyldelse i henhold til salgsaftalen. På tilsvarende måde vil transportdokumentets påtegning om godsets tilstand tjene som bevis for varens kontraktmæssighed på tidspunktet for opfyldelse (levering til transportøren). Transportdokumentet har gerne den yderligere funktion, at betaling i henhold til salgsaftalen sker mod sælgerens fremvisning og overlevering af transportdokumentet. Transportdokumentet får derved en helt central køberetlig funktion, og sælger vil normalt være afhængig af at kunne fremvise et transportdokument med en påtegning (vedrørende varens art og kvalitet samt leveringstid), som svarer til købsaftalens krav, for at opnå betaling i henhold til salgsaftalen.

Dette indebærer bl.a., at sælger (afsender) kan have en interesse i at "nedtone" evt. kvalitetsmangler ved varen, når denne beskrives i dokumentet, for at styrke sin position i salgsaftalen. Tilsvarende kan sælger have en interesse i, at det faktiske leveringstidspunkt, som påføres dokumentet, "justeres" tilbage i tid for at undgå indsigelser om forsinket levering i henhold til salgsaftalen. Modsat vil købers (dokumenterhververs) stilling være afhængig af, at dokumentets påtegninger er så korrekte som muligt, for at undgå, at der – i tillid til dokumentets rigtighed – betales for en vare, som viser sig at være mindre værd eller leveret forsinket. I et videre perspektiv vil handelsforholdet – pga. transportdokumentets køberetlige funktion – være afhængig af, at der kan fæstes lid til rigtigheden af de oplysninger, som fremgår af dokumentet.

Her kan transportøren stå i et dilemma. På den ene side er transportøren underlagt undersøgelses- og oplysningspligt vedrørende rigtigheden af dokumentpåtegninger over for fremtidige erhververe (købere) af dokumentet. På den anden side kan transportøren være udsat for mere eller mindre betimeligt pres fra afsender (sælger) om at foretage påtegninger, som tjener sælgers interesser. I visse tilfælde kan sådanne diskussioner mellem afsender og transportør være bona fide, f.eks. spørgsmålet om, hvad der anses for at være den normale kvalitet af det gods, som leveres til transport, og om der retteligen bør gøres kvalitetsanmærkninger. I andre tilfælde kan der være tale om uredelige forhold, f.eks. at transportøren tilbydes skadesløsholdelse (back-letter) af afsender (sælger), hvis han daterer dokumentet med en leveringstid, som vitterlig er forkert (antedateret), og som derved involverer transportøren i bedrageri over for dokumenterhverver (køber). Det er i dette lys og denne sammenhæng, at denne og de følgende bestemmelser skal ses, når der søges skabt en balance mellem transportørens pligter og ansvar vedrørende undersøgelse af godset og de oplysninger, der er påført dokumentet.

Med forslaget til § 305 er udgangspunktet transportørens reservationsret over for afsender (sælger) snarere end transportørens oplysningspligt over for dokumenterhverver (køber), som er udgangspunktet i den gældende sølovs § 298. I forhold til sanktionering af manglende anmærkning vil begrebsparret "pligt og ret" være sammenfaldende, og i det følgende vil begge betegnelser blive anvendt.

Forslaget til § 305, stk. 1, indeholder hovedreglen om transportørens reservationspligt og reservationsret, mens forslaget til stk. 2-4 indeholder mere detaljerede regler, afhængig af hvor

tilgængeligt godset er for transportørens besigtigelse, dvs. om det leveres til transport i lukket container eller i åben, synlig tilstand.

Forslaget til *stk. 1* omhandler, hvilke transportoplysninger reservationspligten og -retten gælder for, og henviser til oplysningerne i forslaget til § 301, stk. 1. Bestemmelsen regulerer endvidere de nærmere vilkår for, hvornår transportøren skal gøre anmærkning, og dermed også rækkevidden af transportørens undersøgelsespligt. I forslaget til stk. 1, nr. 1, nævnes eksempler på transportørens faktiske kundskab om oplysningers urigtighed, mens forslaget til stk. 1, nr. 2, angiver en agtsomhedspligt for, hvad transportøren burde forstå var urigtigt.

Forslaget til *stk. 2* indeholder en introduktion til typer af reservationspligt og -ret som omhandlet i forslaget til stk. 3-4, idet der sondres mellem tilfælde, hvor godset i udgangspunktet er tilgængeligt eller utilgængeligt for besigtigelse.

Forslaget til *stk. 3* omhandler tilfælde, hvor godset i udgangspunktet er tilgængeligt for besigtigelse, enten ved at det ikke leveres i en lukket container, eller ved at sådan container er åbnet af transportøren. I sådanne tilfælde foreligger der en særlig forventning om, at transportørens undersøgelses- og oplysningspligt opfyldes. Forslaget til *stk. 3, nr. 1,* omhandler tilfælde, hvor afsenderens oplysninger ikke med rimelighed lader sig kontrollere, hvilket i så fald skal angives; hvis f.eks. lastens vægt ved en bulktransport er opgivet af afsender/befragter, men skibet ikke har mulighed for at aflæse dybgangen pga. dønninger, vil følgende anmærkning kunne anvendes: ”Cargo said to weigh x tons, not measured against vessel’s draft due to swell”. Forslaget til *stk. 3, nr. 2,* omhandler tilfælde, hvor kontrol har ladet sig gennemføre med det resultat, at transportøren har rimelig grund til at formode, at afsenderens oplysninger ikke stemmer, hvilket i så fald skal angives; hvis f.eks. afsenderens/befragterens oplysning om vægten af en bulklast ikke stemmer med skibets kontrolmåling, vil følgende anmærkning kunne anvendes: ”Cargo said to weigh x tons, but according to ship’s draft y tons”. Forslaget til nr. 1-2 svarer til gældende ret og omhandler tilfælde, hvor transportøren har grund til at betvivle oplysningers rigtighed, jf. forslaget til nr. 2, og tilfælde, hvor rigtigheden ikke med rimelighed lader sig kontrollere, jf. forslaget til nr. 1. Det aktuelle forbehold skal i givet fald give udtryk for ”dette”. Forslaget til § 305 skal endvidere læses i sammenhæng med den gældende sølovs § 299, stk. 3, 2. pkt., hvor transportøren i sådanne tilfælde ikke er beskyttet af generelle forbehold, som f.eks. ”Cargo said to weigh x tons”.

Forslaget til *stk. 4* omhandler tilfælde, hvor godset leveres i en lukket container, og der sondres mellem arten af de aktuelle oplysninger ud fra en forudsætning om, at vægten efter omstændighederne vil kunne kontrolleres, mens de øvrige oplysninger (om godsets art, dets identitetsmærker og enhedstal) normalt ikke lader sig kontrollere. Forslaget til stk. 4, nr. 1, regulerer sidstnævnte tilfælde, hvor der altså generelt kan tages uspecificeret forbehold, f.eks. ”One container said to contain x packages of [specified goods]”, mens forslaget til stk. 4, nr. 2, regulerer tilfælde, hvor transportøren alligevel har konkret viden om godset, og hvor oplysningspligten pålægger ham at gøre anmærkning, hvilket for så vidt er overensstemmende med forslaget til stk. 3, nr. 2.

Forslaget til *stk. 5, 1. pkt.*, er redaktionelt indsat som et 1. pkt., og gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 40, stk. 4, litra b, i)-ii), der særskilt regulerer angivelse af containeres og køretøjers vægt i transportoplysningerne.

Forslaget til *stk. 5, nr. 1,* gælder særtilfælde, hvor transportøren i transportaftalen har påtaget sig at veje containeren og at påføre vægten i transportoplysningerne, mens transportøren efter forslaget til

stk. 5, nr. 2, kan tage et generelt forbehold, hvis denne ikke har haft rimelig mulighed for at gennemføre en vejning. Originalteksten forekommer ikke lettilgængelig, men må forstås således, at hvis containeren ikke har været vejet til trods for en pligt hertil, må der være adgang til at tage forbehold som f.eks. "one container said to weigh x tons", da dette vil give dokumenterhverver varsel om, at containeren ikke er blevet vejet af transportøren. Efter omstændighederne kan modtageren/afsenderen fremme et separat erstatningskrav, hvis der er lidt et tab som følge af, at transportøren har undladt at veje containeren.

Forslaget til *stk. 5, 2. pkt.,* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til § 306. Transportoplysningernes bevisvirkning
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 41. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 299.

Forslaget til *§ 306* regulerer et transportdokuments bevisvirkninger i forhold til den, som modtager dokumentet ved udstedelse, og i forhold til tredjemand, som har erhvervet dokumentet i god tro med hensyn til transportoplysningernes rigtighed. I førstnævnte situation danner dokumentet grundlag for en formodning om, at transportoplysningerne er korrekte ("prima facie"-bevis), men dette hindrer ikke, at transportøren fører modbevis og godtgør andet. I forhold til tredjemand er transportoplysningerne afgørende, således at transportøren er afskåret fra at føre modbevis. Konsekvensen af en sådan afskæring af modbevis er det såkaldte fingerede transportansvar.

I forhold til bevisafskæringsreglerne i den gældende sølovs § 299, stk. 3, 1. pkt., opereres der med et indløsningskrav om, at "tredjemand i god tro [har] indløst konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysningerne heri", jf. § 299, stk. 3, 1. pkt. Indløsningskravet følger ikke direkte af Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 4, som den gældende sølovs § 299, stk. 3, er baseret på. Indløsningskravet følger heller ikke af ordlyden i Rotterdam-reglernes artikel 41, stk. 2, som for negotiable transportdokumenters vedkommende er enslydende med Haag-Visby-reglerne. Indløsningskravet blev ved lovændringen i 1994 begrundet i en formodning om, at et sådant krav måtte indfortolkes i Haag-Visby-reglerne på baggrund af engelsk rets "estoppel regel".

En sådan antagelse kan være problematisk. For det første synes et sådant indløsningskrav kun at være lidt foreneligt med bestemmelsen om erstatningsudmåling i den gældende sølovs § 279 (forslaget til § 280), som får anvendelse ved fingeret transportansvar (ved bevisafskæring) på linje med ordinært transportansvar. For det andet synes Haag-Visby-reglerne internationalt at blive anvendt uden et sådant indløsningskrav, jf. for engelsk ret, Cooke (m.fl.), Voyage Charters, 2007, p. 460 og 466.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/616, §§ 52 og 56, blev det foreslået at supplere teksten med et tillægskrav om "reliance" hos dokumenterhverver, hvilket dog ikke blev vedtaget. Eftersom Rotterdam-reglerne på dette punkt viderefører Haag-Visby-reglernes ordlyd, er det Sølovsudvalgets vurdering, at det vil stemme bedst overens med international retsopfattelse ikke at videreføre indløsningskravet i den gældende sølovs § 299, stk. 3.

Dette indebærer, at der kun opstilles et krav om, at tredjemand (dokumenterhverver) har lidt et tab ved at stole på transportoplysningerne. Det kræves ikke, at tredjemand skal have haft udgifter eller på anden måde disponeret i tillid til oplysningerne, f.eks. kan tredjemand have været ydet kredit, således at opgørelsen først sker på et senere tidspunkt.

Forslaget til *§ 306, nr. 1,* svarer indholdsmæssigt til den gældende sølovs § 299, stk. 1. Transportdokumentet gælder som bevis for, at oplysningerne om godset stemmer med de faktiske forhold ved godsets modtagelse til transport, jf. forslaget til § 301, stk. 1, og stk. 2, nr. 1. Bevisreglen er her alligevel kun en præsumptionsregel. Dette indebærer, at over for den part, som modtog dokumentet ved udfærdigelsen (afsenderen), har transportøren adgang til at føre modbevis, hvis dokumentets anmærkninger ikke stemmer med de faktiske forhold.

Forslaget til *§ 306, nr. 2,* omhandler tilfælde, hvor dokumentet er overdraget fra afsender til en tredjemand, som er i god tro med hensyn til de i dokumentet angivne transportoplysninger. Med "tredjemand" menes her dokumentindehaveren, som er en anden end den part, dokumentet oprindeligt blev udfærdiget til (afsender), se i øvrigt diskussionen af anvendelsen af begrebet "holder"/"consignee"/"third party" i A/CN.9/642, § 11. Over for en sådan godtroende tredjemand er transportøren afskåret fra at føre modbevis. Indholdsmæssigt svarer forslaget til nr. 2 til den gældende sølovs § 299, stk. 3, således at det ikke i forslaget til nr. 2 kræves, at en godtroende tredjemand har indløst dokumentet i tillid til de angivne oplysninger, jf. bemærkningerne ovenfor. Det er tilstrækkeligt, at tredjemand er i god tro med hensyn til oplysningernes rigtighed. For så vidt angår et tilfælde, hvor kravet om god tro ikke blev anset for opfyldt, se ND 1998.84 FH.

Forslaget til nr. 2, er indholdsmæssigt udvidet noget i forhold til den gældende sølov, idet der i forslaget til nr. 2, litra b, udtrykkeligt reguleres for godtroerhverv ved enkeltdokumenter, tilsvarende reguleringen for omsætningsdokumentet, og hermed understreges den særlige pointe ved enkeltdokumenter om, at det er den udpegede modtager og dennes gode tro ved erhvervelsen af dokumentet, som beskyttes gennem bevisafskæringsreglen. En sådan ligestilling af omsætningsdokumenter og enkeltdokumenter, hvad gælder godtroekstinktion og bevisafskæring, afviger noget fra de almindelige regler om ekstinktion (med enkeltdokumenter som "simpelt gældsbrev"). Med forslaget til nr. 2 tilgodeses de praktiske hensyn til beskyttelse af modtageren af et enkeltdokument, og de almindelige ekstinktionsbetingelser er uanset dette næppe en træffende parallel til reglerne for bevisafskæring, jf. A/CN.9/616, § 53.

Forslaget til *§ 306, nr. 3,* indeholder særskilte regler om bevisafskæring ved brug af ikke-negotiable dokumenter (en søfragtseddel). Forslaget til nr. 3 har intet modstykke i den gældende sølovs § 309, hvor en søfragtseddel ikke er udstyret med bevisafskæringsregler, men må ses på baggrund af brancheprakis, jf. A/CN.9/526, § 46, hvor en søfragtseddel i stor udstrækning erstatter et konnossement/negotiabelt dokument. Der er derfor behov for nærmere regulering af søfragtsedlens bevisvirkning. Bestemmelsen angiver en bevisafskæringsregel af et noget mindre omfang end for negotiable dokumenter og enkeltdokumenter.

Af forslaget til *nr. 3, litra a,* fremgår det, at det er en forudsætning for bevisafskæring, at transportøren (og ikke afsenderen) har givet oplysninger om godsets art, mængde og vægt, jf. forslaget til § 301, stk. 1. Med hensyn til sådanne oplysninger er tanken, at transportøren har en reduceret undersøgelses- og oplysningspligt. Forslaget til *nr. 3, litra b,* indeholder oplysningspligten, for så vidt angår detaljerne ved beskrivelsen af containere i linjefart, mens forslaget til *nr. 3, litra c,* omhandler de praktisk vigtige tilfælde, hvor kaptajnen har undladt at gøre

anmærkning om godsets synlige tilstand, og således er transportørens undersøgelses- og oplysningspligt den samme som for negotiable dokumenter.

Når der i bestemmelsen henvises til forslaget til § 301, stk. 2, omfatter dette ikke blot oplysninger om godsets tilstand, men også oplysninger om lastedato m.v. I forbindelse med fejlangiven lastedato har bevisafskæringsregler dog kun begrænset praktisk betydning. Kunden vil normalt ikke have behov for at blive stillet, som om en fejlangiven lastedato var korrekt (bevisafskæring), men som om en rigtig lastedato var påført (vildledningsansvar), se bemærkningerne til forslaget til § 307. Rotterdam-reglernes detaljeringsgrad på dette punkt kan forekomme ikke at være helt tilfredsstillende, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.101, note 97.

Endvidere opstår spørgsmålet om indløsningskrav knyttet til bevisafskæring og god tro, jf. bemærkningerne ovenfor. Rotterdam-reglernes artikel 41 (b)(i) angiver om negotiable transportdokumenter: "... a negotiable document ... that is transferred to a third party acting in good faith", mens reglernes artikel 41 (c) for søfragtsedler peger i retning af et indløsningskrav: "... a consignee that in good faith has acted in reliance on … the contract particulars ...". Af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/645, §§ 140-142, fremgår det, at man på et sent stadium drøftede en mulig harmonisering af de forskellige formuleringer, men at man bevidst undlod en sådan harmonisering, fordi teksten havde været genstand for betydelige kompromisløsninger. Intentionen synes derfor at være at behandle de to dokumenttyper forskelligt, idet der ikke gælder noget indløsningskrav for negotiable transportdokumenter og enkeltdokumenter, mens der gælder et for søfragtsedler.

Til § 307. Ansvar for vildledende oplysninger

Bestemmelsen er baseret på princippet i den gældende sølovs § 300, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 83-84. Rotterdam-reglerne indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Forslaget til § 307 giver en alternativ måde at beregne tab ved urigtige oplysninger i transportdokumentet. Bestemmelsen er nødvendig for at opnå effektiv sanktionering, hvor tab opstår som følge af, at en part har indrettet sig i tillid til et transportdokument, der indeholder urigtige oplysninger. Det kan f.eks. være, at vedkommende har betalt mod udlevering af transportdokumentet. Havde oplysningerne i transportdokumentet være rigtige, ville parten måske i stedet have benyttet sig af en ret til under remboursen eller salgsaftalen at afvise det. Sådan set kan en i øvrigt ubetydelig fejloplysning i transportdokumentet, f.eks. lastedatoen, få store konsekvenser.

Den, der kræver erstatning kan vælge at basere sin indsigelse på forslaget til § 306 eller efter forslaget til § 307. Efter forslaget til § 306 skal erstatningen beregnes, således at skadelidte bliver stillet som efter transportdokumentet. Efter forslaget til § 307 skal erstatningen beregnes, således at skadelidte bliver stillet, som om der ikke var betalt (indløst) mod dokumentet. Den erstatning skadelidte kan opnå, kan således variere med omstændighederne. Forslaget til § 306 vil typisk finde anvendelse, der hvor oplysninger eller anmærkninger om lasten eller evt skader ikke er tilstrækkelige, mens forslaget til § 307 typisk vil finde anvendelse, der hvor transportdokumentet er fejldateret, forkert lastehavn angivet eller godset decideret fejlbeskrevet.

Forslaget til *§ 307, stk. 1,* indeholder to subjektive kriterier. For det første kræves det at transportøren har undladt at opfyldt f.eks. sin omsorgspligt efter forslaget til § 305 og således har undladt i transportdokumentet at gøre anmærkning om at oplysningerne deri er eller kan være urigtige. Et garantiansvar for urigtige oplysninger er der dog ikke tale om. For det andet kræves det at transportøren har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Det sidste kriterium kan f.eks. få selvstændig betydning, hvis transportøren ikke påtænker at omsætte dokumentet til en tredjemand eller en sådan tredjemand konkret ville have god kendskab til godsets virkelige beskaffenhed.

Efter den gældende sølovs § 300 er ansvar for vildledende oplysninger i konnossementet ubegrænset, idet det har været antaget, at det falder uden for begrænsningsfeltet efter den gældende sølov og de konventioner som den gældende sølovs kapitel 13 gennemfører. Hensynet til den godtroende tredjemand taler også for, at ansvaret ikke skal kunne begrænses for urigtige oplysninger, som uden forbehold er angivet i transportdokumentet. Med Rotterdam-reglernes artikel 59, der gennemføres i forslaget til § 282, begrænses transportørens ansvar, og det er klart, at ansvar for urigtige oplysninger i transportdokumentet efter Rotterdam-reglernes artikel 31 og 36, som gennemføres med forslaget til § 291 og 301, kan begrænses, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, note 169 og A/CN.9/645 §§ 189 og 200-203. Urigtige oplysninger i sig selv vil ikke kunne medføre ubegrænset ansvar, medmindre vilkårene for ansvarsgennembrud foreligger efter forslaget til § 284.

Brud på en pligt, der ikke følger af Rotterdam-reglerne vil imidlertid kunne sanktioneres med ubegrænset ansvar. Dette er begrundelsen for, at der med forslaget til § 307, stk. 1, 2. pkt., indføres ubegrænset ansvar, hvis transportøren i tillæg til at have brudt pligten efter forslaget til § 307, stk. 1, 1. pkt., "ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår på grund af de vildledende oplysninger".

En forpligtelse som den sidst nævnte er ikke en pligt efter Rotterdam-reglerne, og et brud på denne pligt kan dermed sanktioneres med ubegrænset ansvar. I formuleringen af bestemmelsen er det tillagt betydning, at pligten til at hindre, at tredjemand lider skade, skal fremstå som en selvstændig pligt, der gælder ud over Rotterdam-reglernes pligter og for så vidt ud over det, der følger af den gældende sølovs § 300.

Har transportøren først udstedt transportdokumentet med urigtige oplysninger, må transportøren tage de forholdsregler, der er mulige for at undgå tab, f.eks. ved at alle kendte parter, såsom afsender, modtager og dokumentindehaver, som potentielt kan lide tab, varsles i tide. Det er i den forbindelse uden betydning om parterne fremgår af transportdokumentet eller ej. Alternativt kan tab forhindres ved, at fejlen rettes.

Det kan hænde, at det ikke er muligt for transportøren at få varslet eller rettet fejlen, f.eks. fordi de involverede parter ikke vil oplyse navnet på remboursbanken eller køberen eller på anden måde ikke ønsker at medvirke til, at transportøren kan få varslet eller rettet fejlen. I sådanne tilfælde må det anses som værende ikke muligt for transportøren at hindre tab. Vilkårene for ubegrænset ansvar er da ikke til stede. Pligten efter forslaget til stk. 1, 2. pkt., går ikke længere end til det, som er muligt. Begrænset ansvar efter forslaget til stk. 1, 1. pkt., vil da fortsat kunne gøres gældende.

For at transportøren skal undgå ubegrænset ansvar, må det imidlertid dreje sig om tilfælde, hvor man anser det som umuligt for transportøren at forhindre tab. Det er ikke tilstrækkeligt, at det er

kostbart eller besværligt at forhindre at tab opstår. Hvad der er muligt, må afgøres efter de almindelige bevisregler.

Transportørens pligt til at forhindre at tab opstår, indtræder på det tidspunkt, hvor transportdokumentet udstedes. Tiltag for at forhindre at tab opstår, må derfor iværksættes så snart det er muligt.

Af forslaget til § 307 følger, hvad der også følger af almindelige erstatningsretlige regler om ansvar for urigtige oplysninger, som hjemmelsmanden burde forstå, er egnet til at påføre tredjemand tab ved at denne handler i tillid til oplysningernes rigtighed. Der er derved ikke tale om at sanktionere urigtige oplysninger i form af bevisafskæring og fingeret transportansvar, jf. forslaget til § 306. Det er snarere tale om erstatning for negativ kontraktsinteresse (negativ indløsningsinteresse), dvs. tredjemand stilles som om transportørens oplysningspligt var overholdt.

Den praktiske betydning af ansvarsgrundlaget er primært knyttet til transportørens svigagtige antedatering af lastetidspunktet i transportdokumentet, jf. forslaget til § 301, stk. 2, nr. 3, og forslaget til § 304, stk. 2. Lastetidspunktet er ofte af central betydning for købers/dokumenterhververs betalingspligt i den underliggende salgskontrakt, og en sælger/afsender vil derfor kunne have en økonomisk interesse i at få transportøren til at medvirke til antedatering. Tilsvarende interesse kan sælger/afsender have for fejlangivelse af godsets oprindelseshavn/lastehavn. Ved sådanne fejloplysninger vil bestemmelsen om fingeret transportansvar og afskæring af modbevis ofte ikke være tilstrækkelig til at regulere forholdet.

Eftersom Rotterdam-reglernes sanktionssystem ved fejloplysninger er begrænset til bevisafskæring og fingeret transportansvar, finder Sølovsudvalget det relevant at foreslå en bestemmelse om vildledningsansvar. Som nævnt vil f.eks. problemstillingen om antedatering og fejlangivelse af lastehavn ikke være reguleret af det fingerede transportansvar. Hvis en bestemmelse om ansvar for vildledende oplysninger som foreslået ikke blev gennemført, ville sådanne tilfælde uanset kunne omfattes af almindelige erstatningsretlige regler. Det er dog en fordel at videreføre en lovregulering af ansvarstilfældene, bl.a. fordi den personkreds som er værnet ved reglerne udtrykkelig fremgår af lovbestemmelsen.

Udlevering af godset

Bestemmelserne i forslaget til §§ 308-317 omhandler spørgsmål knyttet til godsets udlevering på bestemmelsesstedet. Det drejer sig her om slutstadiet for transportens gennemførelse, hvor transportørens opfyldelse afhænger af modtagerens medvirken. Hvis denne ikke medvirker, er der behov for at regulere, hvorledes transportøren skal forholde sig for at opfylde kontrakten. Endvidere opstår der spørgsmål om, hvorvidt godset kan tilbageholdes som sikkerhed for ubetalte krav, evt. om sikkerheden kan realiseres til dækning af udestående krav.

Disse temaer er reguleret i den gældende sølovs §§ 268-273 og 302-305, hvis principper videreføres med forslaget til §§ 308-317, dog med ændringer på enkelte centrale punkter. Dette gælder særligt problematikken vedrørende forsinket udlevering af gods som følge af, at nødvendig lastedokumentation ikke fremskaffes i tide af modtageren. Her indeholder forslaget til §§ 308-317 forskellige bestemmelser med henblik på at lette transportørens stilling.

I praksis anvendes ofte negotiable transportdokumenter (konnossementer), som udgør ”nøglen til godset” i den forstand, at dokumentindehaver skal have sikkerhed for, at godset ikke udleveres til

andre end den, som legitimerer sig med dokumentet i lossehavnen. Som modstykke kan transportøren med frigørende virkning udlevere godset til den, som er legitimeret ved dokumentet. Leveres godset til en anden end den, som er legitimeret ved dokumentet, risikerer transportøren at ifalde ansvar for fejludlevering.

Dette udgangspunkt fungerer i mange tilfælde ikke som forudsat. Særligt i trampfart opstår der problemer, når et eksemplar af originaldokumentet ikke fremskaffes i tide til, at lasten kan udleveres mod dokumentet uden forsinkelse for skibet. Endvidere findes der sjældent kapacitet til opbevaring af lasten på land, således at det ville medføre et betydeligt værdispil (tidstab), hvis lasten skulle beholdes om bord, mens dokumentet fremskaffes. Et sådant tidstab ville normalt være for lastesidens (befragters) regning gennem betaling af demurrage ved rejsebefragtning eller tidsfragt ved tidsbefragtning. Brancheprаksis er derfor efterhånden således, at lasten ikke kun udleveres mod originaldokumenter, men i stedet mod erklæring om skadesløsholdelse (Letter of Indemnity) til transportøren fra befragter eller den, som faktisk modtager lasten. En sådan ordning med udlevering af lasten mod sikkerhedsstillelse er til en vis grad anerkendt i den gældende sølov, jf. for tidsbefragtning § 382, stk. 2. Ved linjefart er de praktiske problemer mindre påtrængende, da transportøren normalt har en vis lagerkapacitet på landterminalerne, sådan at skibet ikke nødvendigvis ville blive opholdt, hvis originaldokumentet skulle afventes. Men også i sådanne tilfælde er de praktiske vanskeligheder tilstrækkelige til, at godsudlevering mod sikkerhedsstillelse er indarbejdet som en normal løsning. Se generelt om disse forhold A/CN.9/WG.III/WP.21, § 161, og A/CN.9/645, § 63.

Problemerne med forsinket fremskaffelse af lastedokumenter skyldes forhold på varesiden snarere end på transportørsiden. Den nærmere årsag vil nok variere, men i hovedsagen skyldes sådanne forsinkelser, at der er givet en kredittid i de aktuelle salgskontrakter (betaling mod dokumenter), som er uforenelig med rejsens varighed, at antallet af transaktioner med tilhørende opgørelser knyttet til lasten er uforeneligt med rejsens varighed, at den underliggende salgskontrakt opsiges, hvilket medfører et tidstab ved fremskaffelsen af en ny køber, eller at rejsen ganske enkelt er så kortvarig, at dokumentets håndtering via en normal salgstransaktion ikke sker i tide.

For transportøren indebærer denne praksis om udlevering mod sikkerhedsstillelse et dilemma. Ved at udlevere godset mod andet end originaldokumenter udsætter transportøren sig for et udleveringsansvar, som ikke er forsikringsdækket. Transportøren er dermed afhængig af rigtigheden af den sikkerhedsstillelse, som denne måtte få af befragter (i linjefart: afsender) eller modtager. Ifølge nyere kontraktpraksis består en sådan sikkerhedsstillelse normalt ikke i en bankgaranti, men et usikret krav mod sikkerhedsstiller. Denne praksis indebærer for så vidt også en svækkelse af det negotiable transportdokument (konnossement) som værdipapir. I stedet for den tiltænkte funktion som en "nøgle til godset" bliver dokumentet i realiteten en "nøgle" til et muligt erstatningskrav mod transportøren i forbindelse med fejludlevering. Dette krav kan være begrænset til mindre end varens værdi, men behøver ikke at være det. Det kan være et problem, når dokumenterne benyttes som sikkerhed f.eks. over for en bank, som indløser dokumenterne i en remburs.

Med Rotterdam-reglerne introduceres løsninger, som sigter mod en afvejning af de hensyn, som gør sig gældende, ved til en vis grad at åbne for, at transportøren kan udlevere godset mod andet end originaldokumentet, samtidig med at transportdokumentets funktion som værdipapir søges varetaget. Dette gælder for det første i forhold til enkeltdokumenter. Her åbner forslaget til §§ 308-317 for, at transportøren ved forsinket dokumentfremvisning kan indhente en udleveringsinstruks fra rådighedshaver (normalt transportørens kontraktmodpart: afsender) om ansvarsfrit at kunne

udlevere godset i henhold til sådan instruks. Enkeltdokumenter er dog ikke negotiable dokumenter (således som begrebet anvendes i dag), idet udlevering forudsættes at skulle ske til en navngiven modtager. Men adgangen til udlevering uden fremvisning af dokumentet bryder alligevel med gældende forståelse. Det følger normalt af dokumentets tekst, at udlevering kun skal ske mod dokumentfremvisning, og en sådan løsning følger også af den gældende sølovs §§ 292, stk. 2, 302 og 304. Forslaget til § 311 indebærer en ændring af gældende ret.

For det andet lanceres en løsning med ordre- og ihændehaverdokumenter. Hvis disse påføres en egnet varselsklausul, vil udlevering også her kunne ske uden fremvisning af dokumentet, dvs. et enkeltdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 33. Opretholdelsen af dokumentet som et værdipapir er dog søgt varetaget ved, at erhververen (køberen) af dokumentet, som var i god tro om, at godset kunne være udleveret, bibeholder visse krav mod transportøren. Også dette indebærer en ændring af gældende ret, jf. forslaget til § 312, stk. 2. Derimod vil den gældende model for de traditionelle negotiable transportdokumenter (uden varselsklausul) blive videreført, jf. forslaget til § 312, stk. 1.

For det tredje introduceres med forslaget til § 282, at transportørens ansvar for fejludlevering af godset underkastes en begrænsningsret, hvilket er en ændring i forhold til den gældende sølov.

Til § 308. Pligt til at tage imod godset

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 43. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 268.

Forslaget til *§ 308* bestemmer modtagers pligt til at medvirke med henblik på at undgå forsinkelse ved udlevering af godset. Formålet hermed er ikke at give modtageren en generel pligt til at tage imod godset inden en vis tid. Det er den modtager, "der kræver godset udleveret", som er underlagt en sådan pligt. Når modtager ikke melder sig og gør krav på godset, er transportøren henvist til at lægge godset på lager i henhold til forslaget til § 315 eller at indhente en udleveringsinstruks fra rådighedshaver i henhold til forslaget til §§ 310-311 og 312, stk. 2.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne var kriteriet "kræver godset udleveret" udformet noget anderledes, idet pligten gjaldt den modtager, som "exercises its rights under the contract of carriage". Tanken var, jf. A/CN.9/526, § 69, A/CN.9/642, §§ 20-22, og A/63/17, § 140, at ved udøvelse af rettigheder, f.eks. prøvetagning af last før modtagelse, skulle modtager ikke kunne afvise godset, selv om godset viste sig at have køberetlige mangler. I stedet skulle godset modtages og opbevares for sælgers regning, jf. købelovens § 55. Under forhandlingerne, jf. A/63/17, § 139-141, blev kriteriet "exercises its rights" anset for at være for upræcist, og det snævrere "the consignee that demands delivery" blev valgt, dog uden nærmere klarlægning af, om en realitetsændring var tilsigtet. Det praktiske anvendelsesområde for bestemmelsen er under alle omstændigheder relativt snævert, fordi den, som kræver godset udleveret, normalt også vil modtage det inden rimelig tid.

Det fremgår af bestemmelsen, at den modtager, som kræver udlevering, har pligt til at modtage godset inden for aftalt tid eller inden for den tid, som med rimelighed kan forventes ud fra nærmere opstillede kriterier. Det er relativt sjældent, at transportdokumenter (konnossementer) indeholder en særskilt frist for godsets udlevering, således at det generelle kriterium af, hvad der med rimelighed kan forventes, normalt vil være afgørende. Således må forholdene i havnen, f.eks. en stor belægning af skibe, være et centralt kriterium. Når bestemmelsen angiver "på det tidspunkt eller i det tidsrum

… som fremgår af transportaftalen", indebærer det, at transportøren kan have påtaget sig at opbevare godset, og i så fald vil modtagerens pligt ikke indtræde før udløbet af den aftalte opbevaringsperiode. Den gældende sølovs § 268 opererer med et noget andet tidskriterium, idet modtageren skal tage imod godset "inden for et tidsrum, som transportøren har angivet". Tanken er, at transportøren ved godsets ankomst evt. vil give varsel herom og fastsætte en frist for afhentning. Dette må dog læses med det forbehold, at transportørens frist må være rimelig efter omstændighederne, således at ingen realitetsændring er tilsigtet.

Hvis den modtager, som kræver godset udleveret, ikke overholder pligten til at tage imod det inden for den angivne tid, vil dette kunne give transportøren et erstatningskrav for tillægsomkostninger, som måtte være opstået som følge af forsinkelsen. En sådan erstatningspligt for modtager kan særligt tænkes i linjefart, hvor transportøren normalt ikke har et kontraktmæssigt grundlag for at holde sig til afsenderen for forsinkelse opstået i forbindelse med udleveringen. Derimod vil en sådan forsinkelse ved bulktransport (certepartifart) normalt indgå i transportørens (bortfragters) krav på demurrage (overliggetidsgodtgørelse) mod befragter, således at et separat krav om erstatning for forsinkelsesmislighold mod modtager sjældent kommer på tale. Se vedrørende engelsk ret, sagen Spiros C[7], hvor common law-reglen om modtagers pligt til at tage imod udlevering inden for en rimelig tid ikke blev anvendt på modtager i trampfart, fordi transportøren (bortfragter) her havde befragter at holde sig til. Et lignende synspunkt gør sig gældende i dansk ret. Noget andet er, at krav mod befragter efter omstændighederne kan gøres gældende over for modtager, f.eks. ved tilbageholdsret i gods i medfør af certepartiets "lien"-klausul, som der henvises til som sikkerhed for krav, jf. også forslaget til § 316.

Til § 309. Pligt til at bekræfte modtagelse af godset

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 44. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 304.

Forslaget til *§ 309* pålægger modtageren til på transportørens anmodning at bekræfte modtagelse af godset. Tanken er, at transportøren har et legitimt behov for at få et bevis på godsets udlevering.

Forslaget til *stk. 1* reflekterer allerede eksisterende praksis, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 165-166, dvs. hvor konnossement (negotiabelt dokument eller enkeltdokument) benyttes, og hvor bevis for modtagelse forudsættes at ske ved kvittering på dokumentet, når dette gives tilbage til transportøren. Der lægges imidlertid med forslaget til stk. 1 op til, at gods i en vis udstrækning kan udleveres uden tilbagelevering af originaldokumentet. I sådanne tilfælde vil transportøren altså have krav på særskilt kvittering for godsets modtagelse.

Forslaget til *stk. 2* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til § 310. Udlevering når der ikke er udstedt negotiabelt transportdokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 45. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 308.

[7] [2000] Lloyd's Rep. 319.

Forslaget til § 310 skal ses i sammenhæng med forslaget til §§ 311-312. Disse bestemmelser regulerer tilfælde af forsinket medvirken fra modtagers side, men angiver separate bestemmelser afhængig af typen af transportdokument. Med undtagelse af traditionelle negotiable transportdokumenter, jf. forslaget til § 312, stk. 1, åbnes der op for, at transportøren kan indhente forholdsordre (instruks) om udleveringen fra andre parter end modtageren, hvis denne ikke melder sig eller legitimerer sig behørigt. En sådan instruks indhentes fra rådighedshaveren, jf. forslaget til § 318. Udlevering af godset i henhold til en sådan instruks anses som retmæssig udlevering, dog med visse forbehold, jf. forslaget til § 312, stk. 2.

Løsningen med indhentning af instruks skal forstås som en mulighed for transportøren. Hvis transportøren efter omstændighederne hellere vil oplægge godset på lager for modtagers regning, er dette en mulighed efter forslaget til § 315.

Indhentning af instruks indebærer en ændring af gældende ret i tilfælde, hvor enkeltdokumenter, jf. forslaget til § 311, og negotiable transportdokumenter, jf. forslaget til § 312, er udstedt.

Er der udstedt et ikke-negotiabelt dokument, f.eks. en søfragtseddel, svarer forslaget til § 310 i hovedsagen til gældende ret, jf. den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Forslaget til *§ 310, nr. 1,* fastslår, at transportøren er pligtig at levere godset til modtager inden den tid, som fremgår af forslaget til § 308. Det angives endvidere, at udlevering kan nægtes, hvis den, der ønsker godset udleveret, "ikke legitimerer sig behørigt som modtager". Da der her er tale om f.eks. en søfragtseddel og ikke et indløsningsdokument, vil en sådan "legitimering" ikke bestå i andet end, at den, som kræver udlevering, må godtgøre, at vedkommende er den part, som udpeges som modtager i transportaftalen, eller den, som udpeges i henhold til forslaget til § 310, nr. 2. Hvis modtageren ikke legitimerer sig, har transportøren i den yderste konsekvens adgang til at oplægge godset for modtagers regning, jf. forslaget til § 315. Hertil kommer dog bestemmelserne om transportørens adgang til indhentning af udleveringsinstruks fra rådighedshaver i henhold til forslaget til nr. 3.

Formålet med forslaget til *§ 310, nr. 2*, er at forhindre forsinket udlevering forårsaget af, at transportøren ikke ved, til hvem godset skal udleveres. Hvis modtageren ikke fremgår af transportoplysningerne, er rådighedshaver derfor pligtig at give de nødvendige oplysninger senest ved skibets ankomst til bestemmelsesstedet. "Rådighedshaver" vil være afsenderen, medmindre råderetten er overført til en anden part, jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1; en løsning, som svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Forslaget til *§ 310, nr.* 3, omhandler transportørens ret til at indhente udleveringsinstruks fra rådighedshaver, når modtager ikke medvirker til udlevering, ved hjælp af de tre alternativer, der opstilles i bestemmelsen. Dette gælder for det første, hvis modtager ikke "kræver godset udleveret" inden det tidspunkt, der er angivet i forslaget til § 308. Formuleringen kan forekomme noget uheldig, da det at "kræve" i forslaget til § 308 ikke har samme betydning som at "kræve" i bestemmelsen her. Tanken er, at når krav om udlevering sker i henhold til forslaget til § 308, indtræder fristen for modtagelse, og vilkåret i bestemmelsen her anses for opfyldt, hvis modtager ikke tager de nødvendige skridt til rent faktisk at modtage godset inden fristens udløb. I den engelske tekst er formuleringen mere rammende med "demands delivery" i artikel 43, der gennemføres med forslaget til § 308 og "does not … claim delivery" i artikel 45, litra c, der gennemføres med forslaget til § 310, nr. 3. Det gælder for det andet, hvis modtager ikke legitimerer

sig, altså på transportørens anmodning ikke godtgør, at han er rette vedkommende, jf. forslaget til nr. 1, og for det tredje, hvis det efter transportørens rimelige indsats ikke er muligt at komme i forbindelse med modtageren. I sådanne tilfælde kan transportøren indhente en udleveringsinstruks fra rådighedshaver, jf. nærmere forslaget til §§ 318-319, for dermed at opfylde kontrakten ved at følge en sådan instruks.

Når der i denne sammenhæng er tale om en søfragtseddel, vil rådighedshaveren være transportørens kontraktmodpart, dvs. afsenderen, medmindre afsenderen har overdraget råderetten til en anden, f.eks. den udpegede modtager, jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1. Løsningen svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2. Hvis det ikke er muligt at komme i forbindelse med rådighedshaveren (den udpegede modtager), kan transportøren indhente en udleveringsinstruks fra afsenderen. Dette indebærer altså, at hvis råderetten er overdraget til en udpeget modtager, vil råderetten med tanke på udlevering alligevel falde tilbage på afsenderen, hvis den udpegede modtagers medvirken til udlevering skulle svigte. Ved bulktransport vil det være befragteren, som i henhold til certepartiet har betinget sig råderet over lasten, og her vil det sjældent forekomme, at befragteren har givet afkald på en sådan råderet til fordel for en anden part, f.eks. den udpegede modtager.

Endvidere fremgår det, at hvis det ikke er muligt at komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren indhente en udleveringsinstruks fra den kontraktsbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9, forudsat at en sådan part er angivet i dokumentet. Det kan tilføjes, at det nok sjældent vil forekomme, at afsenderen ikke lader sig kontakte. Normalt vil afsenderen have en interesse i at give alternative instrukser, da manglende medvirken fra modtageren ofte vil indebære, at afsenderens køber (den udpegede modtager) ikke har opfyldt sine købsforpligtelser. Afsenderen vil i sådanne tilfælde have en interesse i at udøve råderetten, evt. ved at udpege sig selv som modtager.

Forslaget til *§ 310, nr. 4,* fastslår, at udlevering efter instruks er at betragte som opfyldelse af transportaftalens krav af transportøren. Dette indebærer, at hvis den oprindeligt udpegede modtager senere skulle dukke op og legitimere sig behørigt, har han ikke krav på erstatning for fejludlevering. Formuleringen "frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset" indebærer, at udleveringen ikke fritager transportøren for andre pligter ifølge transportaftalen, f.eks. at betale erstatning for skade på godset.

Til § 311. Udlevering når der er udstedt enkeltdokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 46. Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Forslaget til § 311 skal ses i sammenhæng med tiltagene for at afhjælpe de praktiske problemer med forsinket fremskaffelse af indløsningsdokumenter, se indledningen til dette afsnit. Som ved en søfragtseddel, jf. forslaget til § 310, får transportøren adgang til på nærmere vilkår at indhente alternativ udleveringsinstruks for at undgå forsinkelse og blive af med godset.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 209-211, og A/CN.9/WG.III/WP.35, var det omstridt, hvorvidt enkeltdokumenter, jf. forslaget til § 251, nr. 33, burde reguleres særskilt. Dette skyldtes, at disse dokumenter ikke har den samme retlige status i forskellige lande. Anvendelse af enkeltdokument kan medføre retlig usikkerhed, samtidig med at en ensartet konventionsregulering kan blive vanskeliggjort. Alligevel fandt UNCITRAL grund til at

tage hensyn til den faktiske brug af sådanne dokumenter; noget som på den anden side talte for at regulere deres anvendelse særskilt.

I medfør af den gældende sølovs § 304, jf. § 292, stk. 2, 2. pkt., anses sådanne dokumenter som indløsningsdokumenter i kraft af deres status som konnossementer. Når forslaget til § 311 indeholder bestemmelser om en alternativ udleveringsmåde ved forsinket fremvisning af dokumentet, indebærer det en ændring af gældende ret. En sådan ændring kan nok medføre, at enkeltdokumentet svækkes som varerepræsentativ (værdipapir), men det gælder for så vidt også til en vis grad ordredokumenter som omhandlet i forslaget til § 312, stk. 2. På sigt er det muligt, at en søfragtseddel fortrænger rekta-dokumentets, dvs. enkeltdokumentet i medfør af forslaget til § 311, nuværende anvendelse, da adgangen til alternativ udlevering i henhold til de to dokumenttyper er nært sammenfaldende.

Det fremgår af forslaget til *§ 311's indledning*, at enkeltdokumenter kendetegnes ved at skulle indløses for at få godset udleveret. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 212-215, var der tilslutning til terminologien "non-negotiable transport document [...] that [...] shall be surrendered [...] to obtain delivery" for at tage højde for forskellige landes retlige forståelse af, hvad der udgør et sådant dokument, uanset om indløsningskravet fremgår af dokumentets tekst, eller denne indløsningsfunktion i øvrigt følger af national ret, f.eks. ved at betegnelsen "konnossement" i sig selv giver en sådan virkning. I dansk ret er det, jf. den gældende sølovs § 304, tilstrækkeligt, at dokumentet betegnes som et konnossement, men dette begreb vil efter forslaget til § 311 ikke længere være defineret.

I forslaget til *§ 311, nr. 1,* reguleres tidspunktet for udlevering og det krav, som transportøren kan stille til modtageren om at legitimere sig som rette vedkommende. Der er dog en forskel, i og med at der i modsætning til forslaget til § 310 er tale om et indløsningsdokument. Det angives derfor, at transportøren "skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltdokumentet".

Dette er dog blot udgangspunktet, siden transportøren i henhold til forslaget til *nr. 2* kan indhente en udleveringsinstruks fra alternative parter, bl.a. hvis dokumentet ikke fremvises. Til forskel fra proceduren ved en søfragtseddel er rådighedshaver ikke opført som adressat for anmodning om en udleveringsinstruks. Dette skyldes, at i forbindelse med et enkeltdokument vil dokumentindehaveren være rådighedshaveren, jf. forslaget til § 319, stk. 2, nr. 1, og da dokumentindehaveren forudsætningsvis ikke legitimerer sig ved dokumentet, er det naturligt nok uaktuelt at operere med en rådighedshaver som adressat for transportørens udleveringsanmodning.

Forslaget til *§ 311, nr. 3,* svarer til forslagets § 310, nr. 3. Afhængigt af Rotterdam-reglernes udbredelse kan transportøren gennem udlevering af godset efter indhentet instruks blive udsat for udleveringsansvar, hvis dokumentindehaveren efterfølgende melder sig. F.eks. kan udlevering ske i et land, som ikke er konventionsstat, og hvor national ret tillægger sådanne dokumenter ubetinget indløsningsfunktion. Det bemærkes, at transportøren ikke har krav på sikkerhedsstillelse fra instruksgiver, se derimod forslaget til §§ 312, stk. 2, og 320, stk. 3. Efter omstændighederne kan dette nok medføre, at transportøren vælger at oplægge godset på lager i henhold til forslaget til § 315 snarere end at basere sig på ansvarsfri udlevering efter indhentet instruks.

Til § 312. Udlevering når der er udstedt et negotiabelt transportdokument og udleveringsklausul

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 47.

Forslaget til *§ 312, stk. 1,* bestemmer, at negotiable dokumenter anses for ubetingede indløsningsdokumenter i den forstand, at dokumentindehaveren ikke skal risikere, at transportøren udleverer godset med frigørende virkning mod andet end dokumentet. Derimod kan ansvarsfri udlevering efter indhentet instruks ske på nærmere vilkår, når der er tale om et enkeltdokument, jf. forslaget til § 311.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, artikel 10.3.2, blev det foreslået, at adgang til udlevering efter instruks også burde foreligge i forbindelse med ordinære negotiable dokumenter. Tanken var, at praksis med udlevering mod skadesløsholdelse er utilfredsstillende, og at adgang til udlevering mod andet end dokument (i henhold til de nærmere bestemmelser i forslaget til § 312, stk. 2, nr. 3-5,) ville give en egnet praktisk og retlig løsning. Konklusionen blev dog, at en sådan løsning med udlevering efter instruks i uønsket grad ville svække det negotiable dokument. Det blev derfor i stedet valgt at begrænse løsningen om udlevering efter instruks til negotiable dokumenter, som i deres tekst udtrykkeligt åbner op for dette, jf. forslaget til § 312, mens ordinære negotiable dokumenter behandles retligt som i dag. Hermed mente man at kunne opnå en styrkelse af det negotiable dokument ved at forhindre den uheldige praksis med udlevering mod skadesløsholdelse. Tanken var, at i tilfælde hvor parterne (dvs. lastesiden) ved, at dokumentet risikerer ikke at komme frem i tide til at kunne fungere som et indløsningspapir, vil branchen vælge at benytte den nye konstruktion med et negotiabelt dokument med udleveringsklausul, jf. forslaget til § 312.

Det udestår fortsat at se, om brancheprakis holder stik. Sølovsudvalget er af den vurdering, at der nok er mulighed for at videreføre anvendelsen af traditionelle negotiable dokumenter (konnossementer) sammen med den udbredte praksis om udlevering mod skadesløsholdelse snarere end mod dokumentet. Videreføres denne praksis er dette ikke anderledes end, hvad der følger af den gældende praksis. I retlig henseende er løsningen i forslaget til § 312, stk. 1, som i dag ved at negotiable dokumenter, der er indløsningsdokumenter, jf. den gældende sølovs §§ 292, 302 og 304.

Forslaget til *§ 312, stk. 1, nr. 1,* fastslår, at transportøren skal udlevere godset til den, som fremviser et ihændehaverdokument eller ordredokument, og som derudover på transportørens anmodning legitimerer sig som rette vedkommende. Dette svarer til modellen i den gældende sølov, selv om pligtelementet på transportørens side ikke fremgår med samme tydelighed. I den gældende sølovs § 302, jf. § 304, fremgår pligten forudsætningsvis.

Forslaget til *§ 312, stk. 1, nr. 2,* fastslår, at transportøren skal nægte udlevering, medmindre dokumentet fremvises. Sølovsudvalget har vurderet, om en sådan udtrykkelig pligt til at nægte udlevering kan forekomme uheldig i lyset af en forventet fortsat praksis med udlevering mod skadesløsholdelse, jf. indledningen i forslaget til § 312, stk. 1. Formuleringen er dog acceptabel, da en transportør, som bryder en sådan udtrykkelig pligt og udleverer godset til en modtager, der ikke er legitimeret som sådan, løber en risiko for ansvar for fejludlevering på tilsvarende måde som i dag. På den baggrund har Sølovsudvalget ikke fundet anledning til at foreslå andet end konsekvensændringer af den gældende sølovs § 382, stk. 2, som for tidsbefragtning giver mulighed for, at transportøren (bortfragter) følger befragters instruks om udlevering til ulegitimeret modtager, dog mod sikkerhedsstillelse fra befragter og under forudsætning af, at bortfragter er i god tro.

Forslaget til *§ 312, stk. 1, nr. 3,* svarer til den gældende sølovs § 302, stk. 2, 1. pkt., med den tilføjelse, at hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar, er det et vilkår for udlevering mod kun et eksemplar, at antallet af udstedte originaleksemplarer fremgår af transportdokumentet. I forbindelse med anvendelse af elektroniske transportdokumenter vil det ikke være aktuelt at udstede flere originaleksemplarer.

Formålet med forslaget til *§ 312, stk. 2,* er et opgør med den nuværende praksis med udlevering af godset mod skadesløsholdelse, se de indledende bemærkninger til dette kapitel. Ved at fastsætte regler for negotiable dokumenter med udleveringsklausul håber man, at dette dokument med tilhørende regler vil erstatte den nuværende praksis. Samtidig sigtes der mod en rimelig afbalancering af parternes interesser. På den ene side transportørens behov for udlevering uden forsinkelse og på den anden side lastesidens behov for tillid til dokumentet som værdipapir. Denne interesseafvejning kommer hovedsageligt til udtryk ved, at transportøren ved forsinket dokumentfremvisning har den samme adgang til at indhente udleveringsinstruks fra alternative parter som omtalt i forslaget til §§ 310-311, dvs. afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender. Transportøren har imidlertid ret til skadesløsholdelse fra den instruerende part og også krav på egnet sikkerhedsstillelse som vilkår for at følge en sådan udleveringsinstruks. Dette er igen motiveret i, at transportøren løber en vis risiko for at blive holdt ansvarlig for fejludlevering, selv om proceduren bliver fulgt. Dokumenterhververen er nemlig beskyttet af et krav om erstatning for fejludlevering, hvis dokumentet er blevet erhvervet i god tro, dvs. uden kendskab til at godset var udleveret. Hensigten er, at en godtroende dokumenterhverver beskyttes efter nærmere betingelser, og at disse betingelser samtidig indeholder en opfordring til dokumenterhverver om at udvise opmærksomhed med hensyn til tidspunktet for, hvornår godset kan tænkes at blive udleveret.

Det hører med til dette billede, at transportøren ved et muligt ansvar for fejludlevering er beskyttet gennem reglerne for ansvarsbegrænsning, jf. forslaget til § 282, mens fejludleveringsansvaret efter den gældende sølov er ubegrænset. Det kan tilføjes, at transportøren gives ret til skadesløsholdelse fra instruksgiveren for sit udleveringsansvar, hvilket indebærer, at retten til ansvarsbegrænsning for så vidt kan komme lastesiden til gode gennem en begrænset eksponering under skadesløsholdelsen.

Endelig kan det nævnes, at hvis den instruerende part (afsenderen) ikke er villig til at stille sikkerhed for sit regresansvar, er transportøren i realiteten henvist til at vælge enten at følge instruks uden sikkerhed (med et usikret krav på skadesløsholdelse) eller at oplægge godset på lager i henhold til forslaget til § 308. Det udestår at se, om branchen vælger at benytte nykonstruktionen med et dokument med udleveringsklausul, eller om man ser sig bedre tjent ved at videreføre gældende praksis med udlevering mod skadesløsholdelse ved ordinære negotiable dokumenter.

I forslaget til *§ 312, stk. 2's indledning*, fremgår det, at en udleveringsklausul skal være udtrykkeligt angivet i dokumentet. Dette indebærer, at påtegningen skal være tilstrækkeligt synlig for at kunne udfylde den tilsigtede varselsfunktion. Eksempelvis vil et sådant varselskrav ikke kunne anses som opfyldt, hvis der ikke er angivet noget herom i dokumentet, mens dokumentet (i trampfart) henviser til certepartivilkårene, og certepartiet giver befragteren adgang til at kræve, at transportøren (bortfragter) udleverer lasten mod skadesløsholdelse. En sådan indirekte aftalehjemmel til udlevering uden dokumentindløsning kan næppe anses for tilstrækkelig.

Forslaget til *§ 312, stk. 2, nr. 1-2,* indeholder en tilsvarende procedure for transportørens adgang til at indhente udleveringsinstruks som den, der fremgår af forslaget til § 310, nr. 1, og 3, jf. forslaget til § 311, nr. 1-2.

Forslaget til *§ 312, stk. 2, nr. 3,* giver transportøren adgang til skadesløsholdelse og sikkerhedsstillelse for den eksponering, som det at efterkomme udleveringsinstruks i henhold til forslaget til stk. 2, nr. 5, kan medføre.

Forslaget til *§ 312, stk. 2, nr. 4,* giver dokumentindehaveren visse rettigheder over for transportøren, selv om transportøren har udleveret godset i henhold til udleveringsinstruks efter forslaget til stk. 2, nr. 1-3. Der er tale om krav, som ikke omfatter retten til at kræve godset udleveret, hvilket betyder, at der ikke er tale om ansvar for fejludlevering. Der er snarere tale om øvrige krav i henhold til transportaftalen, typisk ansvar for skade på gods, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 179. Det særlige er, at den, der gør kravet gældende, ikke er den, der har modtaget godset. Baggrunden herfor er, at kravshaveren (dokumentindehaver) kan have lidt tab ved godsskade, f.eks. ved at have betalt den fulde købesum til sin sælger, mens prisafslag kunne have været gjort gældende, hvis godsets tilstand havde været kendt. Erstatningskrav svarende til prisafslaget kan i så fald gøres gældende. Kravet kan gøres gældende af den, som bliver ihændehaver, efter at transportøren har udleveret godset, dog forudsat at dokumentet er ihænde "i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering".

Engelsk retstradition har set det således, at transportdokumentet ophører med at repræsentere varen, når den part, som ifølge den underliggende aftale har krav på godset, modtager godset uden originaldokument, jf. den engelske sag Delfini[8]. Tanken er bl.a., at det ikke giver mening for en sådan modtager at kunne videreomsætte dokumentet, når vedkommende har fået godset udleveret fra transportøren. Dokumentets funktion som substitut for godset, "constructive possession", er i sådanne tilfælde "exhausted", og der er ingen rettighed at overdrage. I den engelske Carriage of Goods by Sea Act, 1992, blev denne løsning modificeret, ved at dokumenterhverver efter udleveringen alligevel har visse rettigheder, da retsgrundlaget for erhvervelsen stammer fra før godsets udlevering. Det omtalte retsgrundlag kan enten være salgsaftalen eller rembursaftalen, som danner grundlag for dokumenterhvervelsen.

Det er altså denne model fra engelsk ret, som reflekteres i Rotterdam-reglerne, og den synes velbegrundet, i og med at den forhindrer misbrug, da afhænderen ikke gyldigt kan omsætte dokumentet, hvis denne ved, at godset allerede er udleveret.

Bestemmelsen sigter som nævnt mod tilfælde, hvor dokumentet er erhvervet, efter at godset er udleveret, men det må oplagt være sådan, at hvis dokumentet er erhvervet, før godset er udleveret, har ihændehaveren de krav i behold, som følger af bestemmelsen.

Mens forslaget til stk. 2, nr. 4, gælder i tilfælde, hvor dokumentindehaveren efter omstændighederne kan have krav mod transportøren for andet end fejludlevering (f.eks. skade på godset), regulerer forslaget til *§ 310, stk. 2, nr. 5*, tilfælde, hvor dokumentindehaver har krav på erstatning for fejludlevering. Det centrale er her kravet om at være i god tro, dvs. at dokumentindehaveren på tidspunktet for dokumenterhvervelsen var i god tro om, at godset allerede var udleveret med de præsumptions-regler for manglende god tro, som følger af bestemmelsen. Det skal tilføjes, at hvis et dokument erhverves, før udlevering er sket, må det følge, at de samme krav opstår på dokumentindehaverens side, som når erhvervelsen (undtagelsesvis) sker i god tro, efter at udlevering er sket.

[8] [1990] Lloyd's Rep. 252, med omtale af ældre domspraksis.

Rotterdam-reglernes artikel 47, stk. 2, har ikke til hensigt at regulere erstatningskrav, der ikke knytter sig til positionen som ihændehaver af transportdokumentet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 179. Den, der har betalt mod dokumentet før udlevering af lasten, er derfor ikke principielt afskåret fra at kræve tabet erstattet. Dette vil være et sædvanligt erstatningskrav, som ikke knytter sig til dokumentet, f.eks. et lasteskadekrav. Sådanne erstatningskrav kan være berettigede, hvis transportøren ellers ville få en uberettiget berigelse, fordi der ikke kan gøres lasteskadekrav gældende efter forslaget til § 312, stk. 2. Et sådant tilfælde vil foreligge, når den, der har modtaget lasten, allerede af sin sælger er kompenseret f.eks. i form af prisafslag.

Til § 313. Modtagerens legitimation – flere indehavere af transportdokumentet
Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 303, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 84-85. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Sølovsudvalget vurderer, at bestemmelsen indeholder en nyttig regulering af tilfælde, hvor flere legitimationsindehavere melder sig som modtagere, selv om sådanne situationer i praksis nok forekommer sjældne, særligt set i lyset af den udbredte praksis med at foretage udlevering mod skadesløsholdelse.

Forslaget til *§ 313* er begrænset til tilfælde med indløsningsdokumenter, dvs. enkeltdokumenter i henhold til forslaget til § 311 og negotiable transportdokumenter i henhold til forslaget til § 312. For ikke-negotiable dokumenter, f.eks. søfragtsedler, vil problemstillingen ikke være relevant, da sådanne dokumenter ikke er indløsningsdokumenter, og da der kun eksisterer ét originaleksemplar af sådanne dokumenter.

Sølovsudvalget har vurderet, at transportdokumenter ikke længere bør tillægges de værdipapirvirkninger, der følger af den gældende sølovs § 306, og som derfor ikke foreslås videreført. Der er dog ikke som sådan tilsigtet en ændring af gældende ret, og spørgsmål vedrørende dobbeltoverdragelse vil blive afgjort efter de almindelige tingsretlige principper.

Til § 314. Udlevering når transportdokumentet er bortkommet
Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 305, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 86. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til *§ 314* regulerer et i praksis begrænset område som følge af en udviklet brancheprakis om udlevering af godset mod skadesløsholdelse. I sådanne tilfælde er betydningen af mortifikation begrænset til et behov for den, der har stillet sikkerhed, for at bringe sikkerhedsstillelsen til ophør ved transportørens modtagelse af det dokument, som danner baggrund for sikkerhedsstillelsen. I praksis synes der ikke at være et presserende behov, idet sådanne garantistillelser normalt udløber et nærmere angivet tidsrum, efter at et udleveringskrav skulle have været gjort gældende. Efter Haag-Visby-reglerne var dette 12 måneder. På tilsvarende vis vil mortifikation have begrænset virkning efter Rotterdam-reglerne, som i vid udstrækning åbner op for udlevering i henhold til instruks. Til trods for dette er det Sølovsudvalgets vurdering, at det er hensigtsmæssigt at videreføre mortifikationsreglen for de tilfælde, hvor det måtte være relevant. Bestemmelsens *2. pkt.* indebærer i princippet en fravigelse af Rotterdam-reglernes bestemmelse om udlevering. Det må dog lægges

til grund, at det næppe har været hensigten med Rotterdam-reglerne at hindre mortifikation efter national ret.

Til § 315. Uafhentet gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 48. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 271.

Forslaget til *§ 315* giver transportøren ret til efter nærmere vilkår at oplægge godset på lager for modtagerens regning og i forlængelse heraf at realisere godset til dækning af transportørens krav. Adgangen til at oplægge godset på lager kan fungere som et supplement til transportørens indhentning af en udleveringsinstruks i henhold til forslaget til §§ 310-311 og § 312, stk. 2, dvs. transportøren kan efter omstændighederne vælge at oplægge godset på lager snarere end at anmode om en udleveringsinstruks, eller det eneste alternativ kan være at lægge godset på lager, hvis en sådan udleveringsinstruks ikke gives eller ikke gives i tide. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den gældende sølovs § 346 om rejsebortfragterens ret til at oplægge godset under sikker forvaring.

Forslaget til *§ 315, stk. 1,* kræver, at godset skal være "ankommet til bestemmelsesstedet", før reglen finder anvendelse. Med "bestemmelsesstedet" menes ikke bare det oprindelige bestemmelsessted i henhold til transportaftalen; det kan også gælde ved udlevering i en mellemliggende havn eller et sted langs transportruten, se forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2. De nærmere vilkår for transportørens adgang til at oplægge godset på lager følger af forslaget til stk. 1, nr. 1-5.

Forslaget til *§ 315, stk. 1, nr. 1,* gælder tilfælde nævnt i forslaget til § 308, altså at modtager har gjort krav på udlevering, men alligevel ikke tager imod godset i tide.

Forslaget til *§ 315, stk. 1, nr. 2,* gælder tilfælde, hvor udleveringsinstruks som nævnt i forslaget til §§ 310-312, stk. 2, ikke lader sig indhente, enten fordi den instruerende part ikke lader sig opspore, eller fordi vedkommende undlader at give udleveringsinstruks eller ikke giver tilfredsstillende instrukser, f.eks. ved at krav om sikkerhedsstillelse i henhold til forslaget til § 312, stk. 2, ikke opfyldes.

Forslaget til *§ 315, stk. 1, nr. 3,* opstiller som alternative vilkår, at udlevering "kan eller skal" nægtes i henhold til forslaget til §§ 309-312. I forhold til "kan" indebærer dette bl.a., at transportøren har valget mellem at oplægge godset eller at indhente en udleveringsinstruks i henhold til proceduren i forslaget til §§ 310-312, stk. 2. Endvidere medfører dette, at transportøren, hvis modtageren i henhold til disse bestemmelser efter transportørens anmodning ikke legitimerer sig som rette vedkommende, har valget mellem at oplægge eller at indhente leveringsinstruks. I forhold til alternativet "skal" er dette forbeholdt tilfælde af negotiable transportdokumenter, hvor modtager ikke legitimerer sig som rette vedkommende, jf. forslaget til § 312, stk. 2, 1. pkt., der gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 47, stk. 1, litra b.

Forslaget til *§ 315, stk. 1, nr. 4,* gælder i tilfælde af retlig umulighed, dvs. at transportøren er forhindret i at udlevere godset pga. lokale forbud. Det kan f.eks. dreje sig om importrestriktioner knyttet til godsets oprindelsessted eller sundhedsmæssige forhold, som forbyder udlevering. Bestemmelsen har for det første en side med transportørens ansvarsperiode. Forslaget til § 273, stk.

2, nr. 2, fastslår, at ansvarsperioden udløber, hvis transportøren pga. lokale regler er henvist til at overgive godset til en myndighed eller tredjemand, som modtager kan hente godset hos. Forslaget til § 315 omhandler derimod tilfælde, hvor lokale regler er til hinder for at udlevere godset til modtager. For det andet har reglen en side mod farligt gods og transportørens adgang til at skaffe sig af med eller uskadeliggøre sådant gods. Efter omstændighederne kan forslaget til §§ 268 og 315 give transportøren hjemmel til at skaffe sig af med sådant gods.

Forslaget til *§ 315, stk. 1, nr. 5,* omhandler tilfælde, hvor godset af andre grunde ikke kan udleveres. Bestemmelsen opfanger de situationer, der ikke falder ind under forslaget til stk. 1, nr. 1-4. Som et eksempel på, hvad sådanne "andre grunde" kan være, nævner forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/645, §§ 162-165, dårligt vejr, som forhindrer udlevering. Her kan det dog tilføjes, at dersom transportøren er forhindret i at udlevere godset pga. dårligt vejr, vil dette også forhindre transportøren i at få godset oplagt på lager. Sådanne vejrforhindringer kan efter omstændighederne altså berøre transportørens endelige opfyldelse af kontrakten snarere end at udgøre medvirken til manglende opfyldelse på modtagers side. I forlængelse heraf kan der tænkes tilfælde af force majeure-karakter, som umuliggør udlevering inden for overskuelig tid, f.eks., hvis havneanlægget er ødelagt ved eksplosion, orkan, m.v. I sådanne tilfælde vil der ikke være tale om medvirken til manglende opfyldelse fra modtageren i egentlig forstand. I stedet vil der opstå et spørgsmål om anløb af en alternativ havn med henblik på at fuldføre transporten, jf. forslaget til §§ 286, stk. 2, og 318, stk. 1, nr. 2.

Forslaget til *§ 315, stk. 2,* fastsætter nærmere regler for transportørens råderet over gods, som oplægges på lager, og svarer til den gældende sølovs § 271, stk. 2, og den gældende sølovs § 272, se også vedrørende rejsebefragtning den gældende sølovs §§ 345-346. Endvidere bør bestemmelsen ses i sammenhæng med transportørens søpanteret i godset, jf. den gældende sølovs § 61, nr. 3. Når det i forslaget til stk. 2, 2. pkt., nævnes, at oplægning og salg af godset ikke berører "andre rettigheder", som transportøren måtte have, tænkes der på de krav i henhold til forslaget til §§ 317 og 320g, som ikke lader sig dække ved realisering af godset.

Forslaget til *stk. 3* pålægger transportøren en varslingspligt, før godset oplægges og realiseres, og svarer til den gældende sølovs § 271, stk. 2. Når det anføres, at transportøren først "kan" udøve rettighederne efter at have opgivet en passende frist til de berørte parter, skal dette forstås således, at hvis en sådan varsling forsømmes, har transportøren for så vidt fortsat adgang til at gennemføre tiltagene, men kan blive erstatningsansvarlig for tab som følge af forsømt varsling. F.eks. kan det tænkes, at de berørte parter ville have anvist en realiseringsmåde, som ville have givet et bedre økonomisk resultat, og transportøren må i så fald hæfte for det værditab, som derved er opstået.

I forslaget til § 315 nævnes den kontraktsbestemte afsender ikke blandt de parter, som skal varsles, hvilket er i fuld overensstemmelse med Rotterdam-reglernes artikel 48. Sølovsudvalget vurderer, at dette må bero på en fejl, da den kontraktsbestemte afsender i forskellige sammenhænge er en alternativ part for afgivelse af instruks vedrørende godsets udlevering, jf. forslaget til §§ 310, 311, nr. 2, og 312, stk. 2, nr. 1.

Forslaget til *stk. 4* angiver, hvad der under alle omstændigheder ville følge, nemlig at et evt. overskud efter realisering af godset skal tilbageholdes af transportøren til fordel for den, der er berettiget til godset.

Forslaget til *stk. 5* fastsætter ansvarsgrundlaget for transportøren i forbindelse med dennes råderet over godset. Løsningen svarer til den gældende sølovs § 271, stk. 1, 2. pkt. Transportøren er altså ikke underlagt det ansvarsregime (culpa med omvendt bevisbyrde), som gælder i transportørens ansvarsperiode, jf. forslaget til § 273. Baggrunden for det lempeligere ansvarsregime er, at selve situationen med at oplægge godset på lager skyldes medvirken til manglende opfyldelse fra modtagers side. Det indgår ikke i det, som transportøren har påtaget sig som led i transporten.

Forslaget til *stk. 6* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav, som indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til § 316. Tilbageholdsret

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 49. Den gældende sølovs § 270 indeholder bestemmelser om tilbageholdsret.

Forslaget til *§ 316* angiver, at Rotterdam-reglerne ikke er til hinder for, at godset kan tilbageholdes til sikkerhed for udestående krav. En sådan adgang til at holde godset tilbage kan følge af parternes aftale eller kan være hjemlet ved lov, f.eks. tilbageholdsretten, der følger af købeloven.

Til § 317. Afsenderens ansvar for fragten m.v.

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 273, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 62. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til *§ 317* er historisk begrundet i forhold til anvendelse af "cesser"-klausuler (ophørsklausuler). Baggrunden var den, at inddrivelse af fragtkrav og andre krav under certepartiet skulle koordineres med omkostningsfordelingen i den underliggende salgskontrakt, således at transportøren (bortfragteren) påtog sig at inddrive visse krav mod modtageren (køber) med den virkning, at afsenderens (befragterens) betalingspligt derved ophørte (ceased). Denne praksis er i nyere tid i stor grad forladt. Forslaget til § 317 markerer dette skift ved udtrykkeligt at fastslå, at afsenderen i udgangspunktet fortsat er ansvarlig for betaling over for transportøren, uafhængigt af om transportøren gør brug af tilbageholdsretten over for modtageren. Bestemmelsen kodificerer almindelige kontraktretlige principper om, at transportørens medkontrahent under transportaftalen (afsenderen) forbliver betalingsansvarlig under kontrakten.

Forslaget til *stk. 1* indeholder en begrænset undtagelse fra dette kontraktretlige udgangspunkt, som bestemmer, at afsenderens betalingsansvar efter omstændighederne kan bortfalde, hvis udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette. Med denne undtagelse sigtes mod tilfælde af insolvens hos modtageren (køberen), hvor transportøren ved kendskab til sådan insolvens har en anledning til at udøve tilbageholdsret for at sikre afsenderens (sælgerens) interesser.

Rent praktisk vil det typisk forholde sig således, at godset udleveres til en insolvent modtager (køber), som efter den underliggende købeaftale skal betale fragt eller andre krav vedrørende transporten. Afsenderen betaler transportøren disse krav, men opnår ikke dækning for sit regreskrav mod modtageren pga. dennes insolvens. I sådanne begrænsede tilfælde har transportøren dermed – af hensyn til afsenderen – pligt til at udøve tilbageholdsret efter forslaget til § 316.

Forslaget til *stk. 2* bestemmer, at transportøren ikke har pligt til over for afsenderen at sælge godset for at få sine krav dækket, før der rejses krav over for afsenderen. Er godset solgt i henhold til forslaget til § 315, er afsenderen fortsat ansvarlig, i det omfang transportøren ikke gennem salget har opnået dækning for sine krav, forudsat at transportøren har udvist omhu i forhold til at opnå det højest mulige salgsprovenu.

Rådighedshavers rettigheder
Rotterdam-reglerne indeholder i artikel 50-56 regler, som åbner op for, at den, der ejer godset (rådighedshaveren), inden for angivne grænser skal have adgang til at give instrukser vedrørende godset under transport. Reglerne har ingen parallel i tidligere søtransportkonventioner og med visse undtagelser heller ikke i den gældende sølov.

Bestemmelserne om råderet har deres baggrund i et ønske om at tilpasse regelværket til moderne praksis i branchen, herunder at samkøre reglerne med enkelte andre konventioner såsom CMR-konventionen. Endvidere er tanken at forberede anvendelsen af fremtidig elektronisk kommunikation. Se generelt om baggrunden for bestemmelserne bl.a. i A/CN.9/WG.III/WP.21, § 185, og A/CN.9/510, § 56.

Råderetten vil typisk dreje sig om adgang til at omdirigere godset under transport eller give instrukser vedrørende godsets tilstand om bord. Som modstykke til lastesidens råderet er der fastlagt bestemmelser vedrørende transportørens interesser, bl.a. gennem krav om at få omkostninger dækket og om sikkerhedsstillelse som en betingelse for at følge instrukser. Der åbnes endvidere op for, at råderetten kan begrænses eller tilsidesættes ved aftale.

For det første forholder det sig sandsynligvis således, at reglerne vil have størst praktisk relevans ved anvendelse af ikke-negotiable transportdokumenter (søfragtsedler). Her vil bestemmelserne om råderet næsten svare til den praksis, der gælder for fragtbreve i forbindelse med vejtransport. Afsenderen kan her vælge enten at udpege modtageren (tredjepart) som rådighedshaver eller at beholde råderetten selv, jf. forslaget til § 319, stk. 1. I forbindelse med udøvelse af råderet ved en søfragtseddel kræves det ikke, at rådighedshaver legitimerer sig ved transportdokumentet, som det er tilfældet med et negotiabelt dokument, jf. forslaget til § 319, stk. 3. Ved anvendelse af negotiable dokumenter er det netop hensigten med Rotterdam-reglerne at afhjælpe de praktiske problemer i forbindelse med forsinket fremskaffelse af originaldokumenter ved udlevering af gods i lossehavn, jf. forslaget til §§ 311-312, og de samme praktiske problemer må således forventes at opstå ved fremskaffelse af originaldokumenter som vilkår for udøvelse af råderetten under transport. Herudover kommer de praktiske problemer, ved at skibet befinder sig til søs, hvorfor det ikke er så let at fremvise originaler over for kaptajnen. Dette må i så fald ske ved rederikontoret på land, over for rederiets havneagenter m.fl.

For det andet bør det nævnes, at systemet med lastesidens råderet over gods under transport nok vil være mere aktuelt i forbindelse med linjefart end ved trampfart. I trampfart er hovedtanken, at befragter er den part, som gennem certepartiet har råderet over skib og last, selvsagt inden for certepartiets rammer. I forslaget til §§ 313-320d lægges der op til, at lasteejeren skal give instruks, og dette kan i en vis grad komme i konflikt med certepartiets system, hvor råderetten tillægges befragteren. Der kan i princippet tænkes en situation, hvor lasteejer legitimerer sig med originaldokumenter og giver instrukser i strid med befragters instrukser i henhold til certepartiet. Der er dog trods alt næppe grund til at overdrive en sådan konfliktsituation, og det må antages, at

gældende praksis videreføres, hvor lasteejers interesser i lasten normalt først opstår i forbindelse med udlevering af lasten i lossehavn.

For det tredje kan bestemmelserne om råderet sandsynligvis støde på visse vanskeligheder ved transportørens brug af undertransportører, hvad enten det gælder en maritim udførende opdragshaver eller en landtransportør i forbindelse med dør-til-dør-transporter, jf. forslaget til § 251, nr. 6-7. I så fald er det en fordel, at de forskellige kontrakter (kundens transportkontrakt med afsenderen og afsenderens kontrakt med undertransportør) er koordinerede, og at indholdet af råderetten ifølge forslaget til kapitel 13 svarer til den lovgivning, som regulerer undertransportørens retsforhold, f.eks. CMR-konventionen, hvis der er tale om en international under-vejtransport.

Efter Rotterdam-reglerne har en erhverver af et negotiabelt transportdokument et ubetinget krav på udlevering fra transportøren. Sælgeren har ikke ret til at udøve kontrol over forsendelsen, da denne forudsætningsvis ikke er i besiddelse af alle originaleksemplarerne af transportdokumentet, jf. forslaget til § 319 og A/CN.9/WG.III/WP.21, § 186. Den gældende sølovs § 307, stk. 1, afspejler den standsningsret, der følger af købeloven, mens den gældende sølovs § 307, stk. 2, bestemmer, at en evt. standsningsret ekstingveres af den, der erhverver et konnossement i god tro fra den køber, som standsningsretten kan udøves over for. Dette følger dog i vid udstrækning af de almindelige obligationsretlige principper. Sølovsudvalget foreslår derfor ikke en videreførelse af den gældende sølovs § 307. Der er dog ikke som sådan tilsigtet en ændring af gældende ret, og spørgsmål vedrørende standsningsret vil blive afgjort efter de almindelige obligationsretlige principper.

Til § 318. Udøvelse af råderet og råderettens omfang
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 50 og fastsætter råderettens omfang.

Ifølge forslaget til *§ 318, stk. 1, nr. 1*, er råderetten begrænset til forhold, som ikke medfører en ændring af transportaftalen. Det vil her typisk dreje sig om instrukser vedrørende lasten under transport, såsom nedkøling, opvarmning af temperaturfølsomt gods eller (ved trampfart) en blanding af lastetyper m.v. Hvis transportaftalen udtrykkeligt åbner op for en sådan instruksgivning, følger det allerede af aftalen, at den i forslaget til § 318 omtalte råderet kan udøves. Hvis kontrakten ikke angiver noget om sådanne forholdsordrer, vil der sandsynligvis kunne opstå spørgsmål om, hvorvidt afgivne instrukser indebærer "ændring af transportaftalen". Sådanne spørgsmål vil i sidste ende kun kunne besvares ud fra en fortolkning af den enkelte transportaftale.

Ifølge forslaget til *§ 318, stk. 1, nr. 2*, indebærer råderetten adgang til at beordre godset udleveret i en mellemliggende havn, dvs. en planlagt anløbshavn, eller – ved dør-til-dør-transport – på et sted "en route".

Dette indebærer for det første, at en sådan adgang tilsyneladende vil stride mod begrænsningen i henhold til forslaget til stk.1, nr. 1, da en ordre om et alternativt udleveringssted for så vidt er en ændring af transportaftalen. Ændringen er dog begrænset, idet der er tale om en havn, som transportøren normalt anvender (i originalteksten: "scheduled port"), eller et sted langs transportruten i forbindelse med indlandstransport. Der er med andre ord ikke tale om en deviation i forhold til den planlagte rejserute, jf. A/CN.9/594, § 15. Transportørens pligt til at følge en sådan instruks er endvidere betinget af, at selve losningen ikke medfører ekstraordinære tiltag eller tidsforbrug, f.eks. ved at det aktuelle gods er stuvet på toppen af andet gods, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 193, og A/CN.9/594, § 15, samt jf. forslaget til § 320, stk. 1, nr. 3. Skulle

instruksen alligevel indebære en deviation eller ekstraordinære ulemper, vil transportøren selvsagt kunne vælge at følge instruksen mod et tillæg m.v., men dette kræver i princippet en ændring af transportaftalen, jf. forslaget til § 317.

For det andet regulerer forslaget til § 318 sælgers standsningsret af gods i tilfælde af købers misligholdelse af sine betalingsforpligtelser. Ifølge forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/584, § 14, er bestemmelserne om råderet og adgangen til godsudlevering på et alternativt sted udslag af reglerne om standsningsret. Dette forekommer dog ikke helt træffende. Råderetten som reguleret i forslaget til §§ 318-320d er ikke fuldstændigt sammenfaldende med den køberetlige standsningsret, da sælger efter omstændighederne også kan gøre standsningsret gældende over for legitimationshaver/rådighedshaver i henhold til disse regler.

For det tredje indeholder den gældende sølovs § 302, stk. 2, 2. pkt., bestemmelser om losning af godset i en mellemliggende havn, men her er forudsætningen, at et sådant anløb skyldes andre omstændigheder end lastesidens udøvelse af råderet. Typisk drejer det sig om forhold på skibets/transportørens side, såsom havari med behov for losning i nødhavn. Hvis det er aktuelt at udlevere godset i en sådan mellemliggende havn, kræves det, at samtlige originaleksemplarer af transportdokumenterne (konnossementerne) tilbageleveres. En tilsvarende løsning følger af forslaget til § 319. Endvidere bemærkes det, at den gældende sølovs § 261, stk. 3, som videreføres med forslaget til § 295, indeholder regler for lastesidens adgang til at afbryde transporten ved at beordre skibet til en mellemliggende havn mod en pligt til at dække evt. udgifter m.v. Forslaget til §§ 318-319 vil være styrende for indholdet af forslaget til § 295.

Forslaget til *§ 318, stk. 1, nr. 3*, fastslår rådighedshaverens ret til at erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren selv. Retten til at erstatte modtager er medtaget for at varetage sælgers (afsenders) interesser, hvis køber misligholder sin betalingsforpligtelse. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, § 24, blev der rejst tvivl om, hvorvidt en FOB-sælger var tilstrækkeligt beskyttet med tanke på muligheden for at ændre modtager, hvis betalingsforpligtelsen misligholdes, da rådighedshaveren ved en søfragtseddel i udgangspunktet vil være afsenderen (altså FOB-sælgers køber), jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1. I sådanne tilfælde vil salgsaftalen normalt kræve, at FOB-sælgeren (evt. dennes bank) bliver opført som rådighedshaver i transportaftalen, og at FOB-sælgers interesse på den måde sikres. Se den tilsvarende diskussion om den kontraktsbestemte afsenders retlige stilling i bemærkningerne til forslaget til § 293.

Det bemærkes, at formuleringen ”erstatte modtageren med en anden person” er mest rammende i forbindelse med ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler). Her vil rådighedshaveren i udgangspunktet være afsenderen, jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1, og i så fald giver formuleringen god mening; den oprindeligt udpegede modtager vil kunne ændres undervejs, evt. ved at afsenderen udpeger sig selv som ny modtager, f.eks. pga. den oprindelige modtagers (købers) misligholdelse af sin betalingsforpligtelse. Dette svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2. Formuleringen passer mindre godt på andre dokumenter, da rådighedshaveren her er den, som legitimerer sig ved dokumentet, hvad enten det gælder et enkeltdokument eller et negotiabelt dokument. Der er derfor ikke egentlig tale om at ”erstatte modtageren”, men snarere om at endossere et negotiabelt dokument til en ny dokumentindehaver, som derved bliver rådighedshaver, jf. forslaget til § 319, stk. 3. Ved enkeltdokumenter vil dokumentets type i øvrigt indebære en ændring af en navngiven modtager til en anden/ny modtager, jf. forslaget til § 319, stk. 2.

Forslaget til *§ 318, stk. 2,* fastslår, at råderetten tidsmæssigt sammenfalder med transportørens ansvarsperiode. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 32-36 og 68-71, blev spørgsmålet om råderettens ophør diskuteret, og forskellige løsninger lanceret. En løsning gik ud på at anse råderetten ophørt ved skibets ankomst til lossehavn. En anden løsning gik ud på at anse råderetten ophørt, når den, som var den udpegede modtager på tidspunktet for ankomst til lossehavn, gjorde krav på udlevering af godset. En tredje løsning gik ud på først at anse råderetten ophørt, når godset var modtaget af modtageren. Hensynet til transportøren kunne tilsige en af de to første løsninger for at undgå det komplicerede i at skulle forholde sig til ændrede instrukser umiddelbart før forberedelserne til losning. Hensynet til sælger (rådighedshaver) tilsagde derimod, at råderetten var i behold helt frem til udlevering, fordi den aktuelle købers (modtagers) evt. misligholdelse af sin betalingsforpligtelse som regel blev aktualiseret på dette sene stadium. Sidstnævnte løsning blev altså valgt, ved at råderetten følger transportørens ansvarsperiode og dermed først ophører ved udlevering til modtager.

Denne løsning fraviger gældende ret ved anvendelse af ikke-negotiable dokumenter (en søfragtseddel), jf. den gældende sølovs § 308, stk. 2. Her ophører råderetten (adgang til ændring af modtager), når modtager "har gjort sin ret gældende", hvilket normalt indebærer krav om udlevering af godset. Det bør dog tilføjes, at transportørens interesser kan styrkes ved i transportaftalen at aftale indskrænkning af råderettens udstrækning, jf. forslaget til § 320b. Endvidere kan hensynet til transportørens drift og udleveringspraksis udgøre en begrænsning i råderettens udøvelse, jf. forslaget til § 320, stk. 1, nr. 3.

Der kan imidlertid siges at foreligge et vist misforhold, ved at forslaget til § 305 (Rotterdam-reglernes artikel 43) pålægger modtageren pligter, efter at denne har gjort krav på udlevering. I princippet kan et sådant pligtsubjekt altså tænkes at blive erstattet af en anden modtager efter instruks fra rådighedshaveren.

Det skal endvidere tilføjes, at det i visse tilfælde nok kan tænkes, at råderetten får aktualitet også ud over ansvarsperioden, f.eks. hvis perioden er aftalt indskrænket i henhold til forslaget til § 320d, eller hvis godset er oplagt på lager, jf. forslaget til § 315, og rådighedshaveren melder sig, før godset er realiseret.

Til § 319. Rådighedshaverens identitet og overdragelse af råderetten
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 51.

Forslaget til *§ 319* regulerer overdragelse af råderetten, hvor forslaget til stk. 1 angiver hovedreglen ved anvendelse af ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler), mens vigtige undtagelser følger af forslaget til stk. 2-4, hvor der er tale om rettigheder knyttet til dokumentindehaveren, enten i form af et enkeltdokument, jf. forslaget til stk. 2, eller et negotiabelt dokument, jf. forslaget til stk. 3-4.

Forslaget til *§ 319, stk. 1, nr. 1,* gælder ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler) og svarer i hovedsagen til den gældende sølovs § 308, stk. 2. Udgangspunktet er, at afsenderen som transportørens medkontrahent er rådighedshaver, men at afsenderen i transportaftalen kan udpege en anden som rådighedshaver. Ifølge nuværende praksis vil modtageren (consignee) normalt være udpeget, men en sådan udpeget modtager vil ikke være tilstrækkelig, til at råderetten over godset under transporten anses overført til denne, da råderetten fortsat vil ligge hos afsenderen, bl.a. for at afsenderen kan ændre modtager undervejs. Derimod vil udpegelse af en anden part som

rådighedshaver i transportaftalen betyde, at adgangen til at ændre modtager under transporten tilhører den udpegede rådighedshaver. Er modtageren efter transportaftalen f.eks. udpeget til også at være rådighedshaver, svarer det til, at afsenderen giver afkald på sin ret til at ændre modtager, ligesom det er muligt ifølge den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Forslaget til *§ 319, stk. 1, nr. 2,* omhandler overdragelse af råderetten. Kravet om, at transportøren skal varsles om råderettens overgang, har sin baggrund i, at transportøren naturligvis skal kende til rådighedsoverdragelsen som adressat for de instrukser, råderetten omfatter. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 27-28, blev det diskuteret, hvorvidt overdrageren (consignor) eller erhververen (consignee) skulle varsle transportøren, eller om de begge kunne afgive et gyldigt varsel; svaret varierede med de forskellige landes retlige baggrund. Det blev besluttet, at overdrageren er den, som skal afgive varsel, hvilket stemmer overens med principperne i dansk ret. Det er ikke tilstrækkeligt med et mundtligt varsel til transportøren om råderetsoverdragelsen, jf. forslaget til stk. 5.

Forslaget til *§ 319, stk. 1, nr. 3,* stiller krav om, at rådighedshaveren skal legitimere sig over for transportøren ved udøvelse af råderetten. I denne sammenhæng betyder "legitimering", at rådighedshaveren skal vise, at han er rette vedkommende (i originalteksten: "properly identify itself"). Fremvisning af transportdokument, således som det følger af forslaget til stk. 2-3, skal ikke anses for legitimering.

Forslaget til *§ 319, stk. 2-3,* indeholder bestemmelser om, at råderetsovergang ved indløsningsdokumenter følger dokumentet, og at rådighedshaveren for at udøve råderetten må legitimere sig ved originaldokumentet og ved samtlige originaler, hvis der er udstedt mere end en.

Forslaget til *§ 319, stk. 4,* regulerer råderetsovergangen ved negotiable elektroniske dokumenter og angiver, at ihændehaveren er rådighedshaver og kan overføre råderetten i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i medfør af § 298, stk. 1. Den, der er ihændehaver, skal kunne godtgøre dette for at kunne udøve råderetten i medfør af det negotiable elektroniske transportdokument.

Forslaget til *§ 319, stk. 5* gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til § 320. Transportørens udførelse af instrukser
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 52. Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Systematikken i forslaget til § 320 er, at forslaget til stk. 1 finder anvendelse, hvor transportøren er pligtig at følge instrukser ud fra en forudsætning om, at instruksen ikke indebærer uacceptable gener eller yderligere omkostninger, mens forslaget til stk. 2 efter omstændighederne kan betinge en ændringsaftale, dvs. transportøren gives adgang til at fastsætte vilkår for at efterkomme instrukser.

Forslaget til *§ 320, stk. 1,* opstiller vilkårene for transportørens pligt til at udføre instrukser. Ud over kravet i forslaget til stk. 1, nr. 1, om at instrukserne skal komme fra rådighedshaveren, vil det til en vis grad bero på skønsmæssige kriterier, hvad transportøren er forpligtet til i henhold til forslaget til stk. 1, nr. 2-3. Dette skal endvidere ses i sammenhæng med transportørens krav om at få dækket

sine udgifter og få stillet sikkerhed i henhold til forslaget til stk. 2-3, således at det i praksis beror på enighed mellem parterne, om og på hvilke vilkår instrukser skal udføres.

I forslaget til *§ 320, stk. 1, nr. 2,* angives det, at tidspunktet for transportørens modtagelse af instruksen er afgørende, når det skal bedømmes, om den med rimelighed kan udføres.

I forslaget til *§ 320, stk. 1, nr. 3,* angives visse begrænsninger for afgivelsen af instrukser ud fra hensynet til transportørens uforstyrrede drift. Særligt i linjefart er dette aktuelt; det kan ikke forventes, at transportøren skal udføre instrukser, som medfører forsinkelser i skibets tidsplan, jf. forslaget til § 295, stk. 3. Når transportørens udleveringspraksis nævnes i bestemmelsen, sigter dette til rådighedshaverens anmodning om at få godset udleveret i en mellemliggende havn, jf. forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2. Udlevering af godset på bestemmelsesstedet reguleres af forslaget til §§ 308-315.

Forslaget til *§ 320, stk. 2,* giver for det første transportøren krav på erstatning af de yderligere udgifter, som han med rimelighed har pådraget sig. Endvidere har transportøren krav på at blive holdt skadesløs for konsekvensen af at følge instrukser (herunder erstatningsansvar pådraget over for andre), såfremt transportøren har udført instrukserne under iagttagelse af agtpågivenhed. En sådan agtpågivenhed hos transportøren vil ikke blot have betydning for instruksernes udførelse, men også når det skal bedømmes, om en instruks med rimelighed skal eller bør følges.

Bestemmelsen åbner potentielt op for komplekse årsagssammenhænge, som sandsynligvis må finde deres løsning gennem retspraksis. Generelt må det siges, at det ikke er hensigten, at de risici, som transportøren normalt bærer i henhold til transportaftalen, skal kunne omplaceres gennem bestemmelsen. Skulle f.eks. en mellemliggende havn anløbes ifølge rådighedshavers instruks, kan bestemmelsen næppe involvere et krav om skadesløsholdelse for den type farer til søs, som normalt er en del af transportørens risici.

Forslaget til *§ 320, stk. 3,* giver transportøren krav på sikkerhed for dækning af omkostninger, som med rimelighed kan påregnes ved udførelse af instrukser. Også her vil den nærmere anvendelse bero på et vist skøn, f.eks. vil transportøren nok ikke have krav på sikkerhed (i form af bankgaranti e.l.) i forbindelse med relativt brugbare og mindre omkostningskrævende instrukser, såfremt der ikke er grund til at betvivle rådighedshaverens betalingsevne eller -vilje.

Forslaget til *§ 320, stk. 4,* fastslår, at transportørens ansvar ved forsømmelig udførelse af instrukser reguleres af det ellers gældende ansvarsgrundlag ved transportskader og giver ret til beløbsbegrænsning. Normalt må det imidlertid antages, at forsømmelse i udførelsen af instrukser vil materialisere sig enten i form af skade på eller forsinket udlevering af gods, således at disse ansvarsregler får direkte anvendelse.

Til § 320a. Udlevering efter instruks
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 53.

Forslaget til *§ 320a* angiver, at udlevering af godset efter instruks fra rådighedshaver udgør en kontraktmæssig opfyldelse af transportøren.

Når der i forslaget til § 320a henvises til forslaget til §§ 308-316, er der grund til at påpege, at selve udleveringsreglerne i de to situationer (udlevering på bestemmelsesstedet og i en mellemliggende havn) ikke er helt ens. Bl.a. forholder det sig således, at for indløsningsdokumenter kræves der legitimering ved et sæt originaleksemplarer ved udlevering i en mellemliggende havn, mens legitimering ved ét originaleksemplar er tilstrækkeligt ved udlevering på bestemmelsesstedet. Endvidere kan udlevering på bestemmelsesstedet for rekta-dokumenter eller dokumenter med udleveringsklausul ske efter instruks, jf. forslaget til §§ 311 og 312, stk. 2, nr. 2, mens udlevering i en mellemliggende havn betinger legitimation ved originaldokumenter, jf. forslaget til § 319, stk. 2, nr. 2, og stk. 3, nr. 3. Det centrale ved bestemmelsen er imidlertid, at udlevering i en mellemliggende havn efter instruks udgør kontraktmæssig opfyldelse af transportøren.

Til § 320b. Ændringer i transportaftalen
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 54.

Forslaget til *§ 320b, stk. 1,* fastslår, at kun rådighedshaveren har adgang til at ændre i transportaftalen med transportøren. Det følger allerede af forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2-3, at en sådan ændringsret gælder retten til at kræve godset udleveret i en mellemliggendehavn eller til at erstatte den modtager, som er udpeget i transportaftalen, med en anden modtager. Ændringsretten kan dog også omfatte andre forhold med den selvsagte forudsætning, at transportøren samtykker i ændringen.

Forslaget til *§ 320b, stk. 2,* fastsætter bestemmelser for transportdokumenters varselsfunktion, hvis der er aftalt ændringer af transportaftalen. Senere dokumenterhververe vil have et behov for at kende til ændringer af de vilkår, som ellers følger af dokumentet. I forbindelse med negotiable dokumenter tilsiger denne varselsfunktionen, at ændringer altid skal påføres.

Kravet om påføring af ændringer tjener også transportørens interesse gennem reglerne for bevisafskæring (conclusive evidence). Transportøren vil over for (slut)modtageren have et behov for at sikre, at de gældende kontraktvilkår er nedfældet i dokumentet. I forbindelse med ikke-negotiable dokumenter afhænger ændringspåtegning af, at rådighedshaveren anmoder herom.

Da transportøren står som udsteder af dokumenterne, kræves det, at ændringspåtegningerne signeres af transportøren i henhold til forslaget til § 303.

Til § 320c. Pligt til at give transportøren yderligere oplysninger, instrukser eller dokumenter
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 55. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 266, stk. 1.

Forslaget til *§ 320c* pålægger rådighedshaveren at give sådanne informationer, som transportøren med rimelighed skal bruge for at opfylde sine pligter i henhold til transportaftalen. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den øvrige regulering af informationsstrømmen mellem parterne, jf. forslaget til §§ 264, 271 og 288.

Den gældende sølovs § 266, stk. 1 videreføres med forslaget til § 271, stk. 1. Der henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse.

Til § 320d. Fravigelse ved aftale
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 56.

Forslaget til *§ 320d* omhandler de oprindelige parters, dvs. transportøren og afsenderens, adgang til at aftale indskrænkning i råderetten som nævnt ovenfor og fastsætter nærmere regler for, hvilket af forslagene til kapitel 13's bestemmelser der kan fraviges. Transportøren kan efter omstændighederne have behov for uforstyrret drift under transporten, herunder at undgå diskussioner om omfanget af den råderet, som følger af forslaget til kapitel 13. Transportøren kan endvidere have behov for at begrænse råderetten i geografisk henseende, f.eks. i tilfælde af dør-til-dør-transport, hvor anvendelsen af andre transportmidler kan indebære andre regler, som komplicerer gennemførelsen af udkastets bestemmelser om råderet.

Afsendersiden (lastesiden) kan derimod have behov for at fravige lovens regler, bl.a. adgangen til at overdrage råderetten til fordel for en modtager udpeget i transportaftalen. Dette svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav
Rotterdam-reglernes regulering af overdragelse af afsendersidens (lastesidens) rettigheder over for transportøren er ny i forhold til tidligere søretskonventioner. Hovedformålet er, jf. A/CN.9/526, §§ 128-129, at sikre en entydig international forståelse af rettighedsoverdragelsen ved brug af negotiable dokumenter samt at gennemføre et regelværk, der kan fungere ved fremtidig anvendelse af elektroniske transportdokumenter. I forbindelse med konventionsarbejdet blev det oprindeligt foreslået at regulere overdragelsen af rettigheder også i forbindelse med ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler), men dette blev skrinlagt, hovedsageligt pga. uensartede kontraktretlige principper i de forskellige landes retssystemer. En sådan regulering er derfor overladt til national ret.

Derimod er den internationale retsstilling i forbindelse med negotiable dokumenter i hovedsagen ensartet; rettighedsovergangen følger her dokumentet, ved at overdragelsen af rettigheder sker med dokumentets overdragelse, jf. forslaget til § 320e. Bestemmelsen kommer til udtryk ved, at dokumentet legitimerer modtager til at kræve godset udleveret i lossehavn, jf. forslaget til § 312, men også ved legitimationsreglerne for udøvelse af råderet i forbindelse med negotiable dokumenter, jf. forslaget til § 319, stk. 3-4.

I forhold til den gældende sølov indeholder bestemmelserne om overdragelse af rettigheder, jf. forslaget til § 320e, ikke noget principielt nyt.

Rotterdam-reglerne fastsætter som nævnt blot rettighedsovergangen i forbindelse med anvendelsen af negotiable dokumenter. Rettighedsovergangen i forbindelse med anvendelsen af ikke-negotiable dokumenter, søfragtsedler og enkeltdokumenter er ikke reguleret. Sølovsudvalget finder alligevel ikke grund til særskilt at regulere rettighedsovergangen for disse dokumenttyper. Det følger af almindelige obligationsretlige principper, at rettigheder i kontraktforhold lader sig overdrage uden særskilte formkrav e.l. Endvidere forholder det sig således, at bestemmelserne om overdragelse af afsendersidens (lastesidens) råderet, jf. forslaget til § 319, netop fastsætter de gældende principper, herunder at rettighedsovergangen for at få virkning skal være varslet transportøren, jf. forslaget til § 319, stk. 2, nr. 2. En sådan varslingspligt udgør samtidig det retsværn, som bl.a. sikrer rettighedserhververen mod overdragerens kreditorer i tilfælde af dennes insolvens.

Enkeltdokumenter indtager i denne sammenhæng en særlig position, i og med at sådanne dokumenter ikke er negotiable, mens rettigheder alligevel i hovedsagen følger dokumentet. Sølovsudvalget finder imidlertid ikke grund til at fastsætte særskilte regler for rettighedsoverdragelse i forbindelse med enkeltdokumenter, da de i praksis gældende rettigheder allerede er reguleret, jf. forslaget til §§ 311 og 319, stk. 2.

Ud over overdragelse af rettigheder indeholder Rotterdam-reglerne bestemmelser om betalingsansvar på ihændehaverens side, dog begrænset til anvendelsen af negotiable dokumenter, jf. forslaget til § 320f. Den gældende sølovs § 269 har tilsvarende bestemmelser om modtagerens betalingsansvar, både hvad angår negotiable dokumenter (konnossementer) og i andre tilfælde, og denne bestemmelse videreføres med forslaget til § 320g, dog således at de negotiable dokumenter omfattes af forslaget til § 320f.

Forslaget til §§ 320f-g regulerer det samme, da der i begge tilfælde er tale om et muligt betalingsansvar hos den part (ihændehaveren/modtageren), som gør rettigheder gældende over for transportøren, typisk ved at kræve udlevering eller ved at modtage godset på bestemmelsesstedet. Bestemmelserne har deres baggrund i, at ihændehaveren/modtageren som sådan ikke er part i transportaftalen, og bestemmelserne har således praktisk betydning, når det er en anden end afsenderen, som gør de aktuelle krav gældende. Gøres kravene gældende af afsenderen, følger dennes ansvar af selve transportaftalen. Selv om ihændehaveren/modtageren ikke er part i transportaftalen, kan denne dog ved at kræve udlevering eller modtage godset få et selvstændigt ansvar for betaling af fragt m.v. i henhold til bestemmelserne. Dette medfører normalt ikke, at afsenderen går fri, jf. forslaget til § 317.

I denne forbindelse kan der rejses to centrale spørgsmål: Hvilke af ihændehaverens/modtagerens handlinger (udøvelse af rettigheder) skal udløse betalingsansvar, og hvad er omfanget af et sådant betalingsansvar? Hvad angår det sidste spørgsmål, er der ingen forskel mellem Rotterdam-reglernes og den gældende sølovs bestemmelser. Hvis der benyttes et transportdokument, er det afgørende, om ansvaret fremgår af eller kan udledes heraf, jf. forslaget til §§ 320f, stk. 2, og 320g, stk. 1. Der er altså ikke tale om, at modtageren overtager ethvert betalingsansvar, som måtte påhvile hjemmelsmanden (afsenderen). Enkelte af transportørens krav er direkte knyttet til afsenderens handlemåde, f.eks. afsenderens ansvar for urigtige oplysninger vedrørende godset, jf. forslaget til § 291, og et sådant ansvar kan normalt ikke pålægges modtageren. Det samme gælder for afsenderens evt. ansvar for farligt gods, idet et sådant krav normalt ikke fremgår af transportdokumentet. Disse betragtninger kommer til udtryk i forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 199, men har samme gyldighed i dansk ret.

Den bærende tanke er, at evt. krav skal kunne udledes af transportdokumentet, enten gennem dokumentet som sådan eller (ved trampfart) gennem henvisning til det aktuelle certeparti. I forbindelse med trampfart kan der dog opstå spørgsmål om, hvilke dele af certepartiet der skal anses for at være inkorporeret i transportdokumentet, men også dette er fælles for bestemmelserne.

Hvad angår spørgsmålet om, hvilke af ihændehaverens/modtagerens handlinger der udløser betalingsansvar, er svaret noget mere kompliceret. Ifølge Rotterdam-reglernes artikel 58, som gennemføres ved forslaget til § 320f, pådrages ansvar, når ihændehaveren "udøver rettigheder i henhold til transportaftalen" (dvs. transportaftalen som nedskrevet i transportdokumentet), mens modtageren i henhold til den gældende sølovs § 269 pådrager sig ansvar for at modtage godset.

Den gældende sølovs bestemmelse om, at betalingsansvaret først indtræder ved modtagelsen, har bl.a. været knyttet til spørgsmålet om prøvetagning af godset. Tanken har været, at modtageren bør kunne undersøge godset for at afdække evt. køberetlige mangler, før denne tager beslutning om modtagelse, hvilket på den anden side indebærer et ansvar for udestående krav i henhold til dokumentet. Rotterdam-reglernes formulering om at "udøve rettigheder" er ikke på samme måde entydig om, at modtagelsen er at betragte som skæringspunktet, jf. forslaget til § 320f, stk. 2.

Hovedsynspunktet må imidlertid være en gensidighed, bestående i at rettighedshaveren (ihændehaveren/modtageren) modtager en ydelse fra transportøren, som udløser et betalingsansvar i henhold til transportaftalen. Dette indebærer således, at det ansvarsudløsende bør bære præg af endelighed i retning af slutudlevering. I praksis vil dette sige, at krav om udlevering af godset normalt vil udløse ansvar, hvad enten der er tale om kriteriet at "udøve rettigheder", jf. Rotterdam-reglerne, eller "at modtage godset", jf. den gældende sølovs § 269. Hvis godset kræves udleveret, medfører det normalt også, at der tages imod det, og ihændehavers/modtagers mest centrale rettighed er netop at kræve godset udleveret. Man er derfor af den opfattelse, at ansvarskriteriet i praksis bør være sammenfaldende i forbindelse med de to bestemmelser.

Den engelske sag Berge Sisar[9] kan tjene som illustration af de praktiske og retlige vanskeligheder, som kan opstå, hvis det ansvarsudløsende forhold skulle blive knyttet til andre kriterier end godsets endelige udlevering. Temaet her var det ansvarsudløsende kriterium "take or demand delivery" efter engelsk Carriage of Goods by Sea Act 1992, Section 3, hvor ihændehaver havde krævet prøvetagning af lasten som et indledende skridt hen imod modtagelse. Transportdokumentet blev imidlertid overdraget til en ny køber før losning, således at spørgsmålet var, om den, som havde krævet prøvetagning, skulle kunne blive ansvarlig ud over den senere erhverver (slutmodtager). House of Lords kom frem til, at selv om kravet om prøvetagning efter omstændighederne kunne anses for "demand for delivery", burde det ansvarsudløsende have et præg af endelighed i retning af slutudlevering, som i sagen ikke ansås for opfyldt. Det blev videre anført, at når kravet blev opgivet (ved videreoverdragelse af dokumentet), var dette uforeneligt med den gensidighed mellem rettigheder og pligter, som lå til grund for lovens system med betalingsansvar. Den midlertidige ihændehaver, som krævede prøvetagning af lasten, blev derfor frifundet for transportørens betalingskrav i henhold til transportdokumentet.

Som et yderligere tema skal det bemærkes, at Rotterdam-reglerne i højere grad end den gældende sølov åbner op for, at modtageren får godset udleveret uden fremvisning af transportdokumentet, jf. særligt forslaget til §§ 311 og 312, stk. 2. Efter omstændighederne kan dette betyde, at den, som faktisk modtager godset, ikke har gjort sig bekendt med, hvilke betalingskrav der efter dokumentet kan gøres gældende over for ham. Et sådant manglende kendskab vil i så fald være modtagers risiko i den forstand, at transportdokumentet under alle omstændigheder regulerer retsforholdet mellem transportør og modtager, herunder modtagers mulige betalingsansvar.

Forslaget til §§ 320g og 320h indeholder bestemmelser om betaling af fragt og om, i hvilket omfang transportøren kan fremme krav over for modtager om ubetalt fragt.

Til § 320e. Overdragelse ved negotiabelt transportdokument
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 57.

[9] [2001] 1 Lloyd's Rep. 663.

Forslaget til *§ 320e* regulerer fremgangsmåden ved overdragelse af rettigheder i forbindelse med negotiable dokumenter.

Det fremgår af forslaget til *§ 320e, stk. 1, nr. 1,* at ved ordredokument kræves transportpåtegning (endossering) enten til navngiven erhverver eller til en erhverver in blanco, jf. forslaget til § 251, nr. 10 og 15. Systemet svarer til den gældende sølovs § 292, stk. 2, med undtagelse af at et dokument, som ikke har en udtrykkelig ordreklausul, anses for at være et ordredokument, mens et sådant dokument ifølge forslaget til kapitel 13 skal forstås som et enkeltdokument (til navngiven modtager uden at være "til ordre"). Ændringen svarer til den gældende internationale opfattelse samt til gældsbrevslovens system, jf. gældsbrevslovens § 11, nr. 2 og 4.

Det fremgår af forslaget til *§ 320e, stk. 1, nr. 2,* at overdragelse af dokumentet sker uden transportpåtegning (endossering) ved ihændehaverdokument, ved dokument med ordreklausul in blanco og ved dokument udstedt til navngiven persons ordre; ved overdragelse til den navngivne person, f.eks., hvor dokumentet er udstedt til fob-køberen men nævner fob-sælgeren som consignee og i første omgang overgiver denne sælger. Den overgivelse der herefter sker til fob-køberen kræver ikke transportpåtegning.

Forslaget til *§ 320e, stk. 2,* vedrører anvendelsen af elektroniske ordredokumenter og henviser til forslaget til § 298.

Til § 320f. Ihændehaverens ansvar
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 58.

Forslaget til *§ 320f, stk. 1,* bestemmer, at en ihændehaver (såfremt denne ikke også er afsender) ikke bliver ansvarlig for krav i henhold til transportaftalen, blot fordi denne er ihændehaver. Et negotiabelt dokument kan være omsat i mange led i løbet af transporten, og transportøren vil normalt heller ikke have kendskab til, hvem der til enhver tid er ihændehaver. Såvel praktiske som retlige hensyn taler derfor for bestemmelsens løsning.

En ihændehaver, der i egenskab af rådighedshaver har givet transportøren instrukser undervejs, kan derved have pådraget sig et erstatningsansvar i henhold til forslaget til § 320c.

Forslaget til *§ 320f, stk. 2,* fastslår, at en ihændehaver, der i henhold til transportaftalen "udøver enhver rettighed", pådrager sig ansvar for krav i henhold til dokumentet.

Forslaget til *§ 320f, stk. 3,* eksemplificerer forhold, som ikke skal forstås som ansvarsudløsende. Hvad der skal forstås som ansvarsudløsende var under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne omstridt, og hverken bestemmelsens ordlyd eller udtalelser i forarbejderne, jf. A/CN.9/526, §§ 137-139, og A/CN.9/642, §§ 115-117 og 125-127, giver klare svar. Den nærmere afgrænsning må derfor afgøres i henhold til national ret. Der henvises i den forbindelse til de indledende bemærkninger ovenfor om, at det bærende hensyn må være, at rettigheder gøres gældende som et led i afslutningen af transporten, det vil i praksis sige ihændehavers krav på udlevering af godset. Forarbejderne, jf. A/CN.9/645, § 180, kan tages til indtægt for, at en ren anmodning om prøvetagning af godset uden at være ledsaget af udleveringskrav ikke bør forstås som ansvarsudløsende. Dette er i

overensstemmelse med den traditionelle forståelse af den gældende sølovs § 269, som videreføres med forslaget til § 320g.

Til § 320g. Modtagerens pligt til at betale fragt
Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 269, stk. 2, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 59-60. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til *§ 320g* regulerer de tilfælde, hvor der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, og hvor godset udleveres. I sådanne tilfælde er modtageren af godset fortsat forpligtet til at betale fragt og andre krav, der følger af transportaftalen, hvis modtageren er underrettet om sådanne krav ved udlevering af godset, eller hvis denne vidste eller burde have vist, at transportørens krav ikke er betalt.

Til § 320h. Forskudsbetalt fragt
Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 42. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 299, stk. 2, jf. stk. 3

Forslaget til *§ 320h, 1. pkt.*, bestemmer, at når transportøren gør anmærkning i transportoplysningerne om, at fragten er forskudsbetalt, er dette en tilkendegivelse over for dokumenterhverver af, at fragtkrav ikke udestår. Transportøren er bundet af en sådan tilkendegivelse; også selv om bemærkningen skulle vise sig at være urigtig ved at fragten alligevel ikke er betalt, kan dette efter omstændighederne være uden betydning for dokumenterhververs retsstilling.

Rent systematisk er der to måder at betragte dette på. På den ene side forhindres transportøren ved en sådan påtegning i at føre modbevis; altså en regel om bevisafskæring, ligesom det var tilfældet med godsanmærkninger i forslaget til § 306. I så fald er det nærliggende at operere med krav om god tro hos dokumenterhverver for ekstinktion af et sådant modbevis. Den gældende sølovs § 299 bygger på en sådan tankegang. Alternativt kan transportørens påtegning ses som en fastsættelse af de vilkår, som gælder for transportaftalen nedfældet i transportdokumentet, altså mellem transportøren og dokumenterhverver/modtager. I så fald vil det være unaturligt at operere med god tro og "ekstinktion" af påståede afvigende vilkår.

Ordlyden i forslaget til § 320h kan give det indtryk, at sidstnævnte model er blevet anvendt, i og med at der ikke i bestemmelsen udtrykkeligt nævnes et krav om god tro. Det fremgår imidlertid af Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/621, § 303, at et udtrykkeligt krav om god tro er udeladt som værende overflødigt. Følgelig må bestemmelsen forstås med et indfortolket krav om god tro, og løsningen indebærer dermed ingen ændring af gældende ret.

Når det i forslaget til § 320h angives; "kan transportøren ikke over for ihændehaveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt", er denne formulering valgt for at tydeliggøre, at den omfatter både personligt betalingsansvar og tilbageholdsret til sikkerhed for betaling, jf. A/CN.9/WG.III/WP.62, p. 16-17. I den gældende sølovs §§ 269, stk. 1, og 299 er en sådan præcisering for så vidt overflødig, idet både betalingsansvar og tilbageholdsret betinger, at de aktuelle krav fremgår af transportdokumentet. Dette følger tillige af forslaget til § 316.

Forslaget til *§ 320h, 2. pkt.*, indebærer, at en angivelse af forskudsbetalt fragt ikke har virkning over for den afsender, som er transportørens kontraktmodpart, og som i så fald er den, som har forsømt at betale transportøren i henhold til oplysningerne om, at fragten er forskudsbetalt.

Sølovsudvalget har vurderet, at en videreførelse af den gældende sølovs § 299, stk. 2, 2. pkt., ikke er nødvendig, dels fordi krav om overliggetid normalt ikke finder anvendelse i stykgodsfart, dels fordi det i trampfart, hvor krav om overliggetid kan være aktuelt, tilsiges af branchens nuværende praksis, at sådanne krav bliver løst ved at se på, om certepartiets bestemmelser om "lien" (tilbageholdsret i last) er tilstrækkeligt inkorporerede i transportdokumentet til at kunne gøres gældende over for modtageren, jf. forslaget til § 316**.**

Domstole og voldgift
Bestemmelserne i Rotterdam-reglerne om jurisdiktion i artikel 68-76 og om voldgift i artikel 77-79 er baseret på en "opt in"-model, som betyder, at stater, der ratificerer Rotterdam-reglerne, kan gøre dette med eller uden Rotterdam-reglernes kapitel 14 og 15. Danmark kan ved ratifikation imidlertid ikke tiltræde Rotterdam-reglernes jurisdiktionsregler, da der herom gælder EU-regler – Bruxelles I-forordningen. Rotterdam-reglernes voldgiftsbestemmelser kunne Danmark for så vidt tiltræde, da der ikke på dette område er EU-regulering. Det er Sølovsudvalgets vurdering, at den samme løsning bør vælges for begge sæt bestemmelser, da de hænger nøje sammen.

Sølovsudvalget har imidlertid fundet det væsentligt, at der ligesom i den gældende sølov medtages bestemmelser om værneting og voldgift. Rotterdam-reglerne muliggør dette for stater, der ikke tiltræder konventionens bestemmelser herom. Et væsentligt formål med sådanne særlige danske regler om værneting og voldgift er – ligesom formålet er det med Rotterdam-reglerne – at regulere og begrænse gyldigheden af værnetings- og voldgiftsklausuler i linjefart; særligt sådanne klausuler, der indebærer, at retssager skal føres i jurisdiktioner, der ikke har nogen tilknytning til hverken transportaftalens parter eller til stederne for transportens udførelse. Begrænsningen i værnetings- og voldgiftsklausulers gyldighed opnås ved, at det fastsættes, at sagsøgeren, herunder typisk afsenderen, altid – uanset en værnetings- eller voldgiftsklausul – kan kræve, at en sag føres i et land, der har en tæt tilknytning til transportaftalen og dens udførelse. Sager om im- og eksport til Danmark vil således typisk af sagsøgeren kunne kræves ført ved danske domstole eller, hvis parterne har aftalt voldgift, ved voldgift i Danmark, uanset en evt. klausul i parternes transportaftale om, at sagen skal føres i et andet land.

Til § 320i. Domstole
Bestemmelsen er dels inspireret af den gældende sølovs § 310, dels inspireret af Rotterdam-reglernes artikel 66-68 og 70-72, der omhandler værneting.

Bestemmelsen viderefører med en noget ændret udformning den gældende sølovs § 310, der er inspireret af Hamburg-reglernes artikel 21. Ændringerne bringer bestemmelsen tættere på Rotterdam-reglernes kapitel 14, ved at en række af bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 14 er lagt til grund ved udformningen af de danske regler. Ud over den generelle regel om domstolenes kompetence i sager omfattet af forslaget til kapitel 13 (forslaget til § 320i, stk. 2-3, jf. Rotterdam-reglernes artikel 66) indarbejdes nye regler om eksklusive værnetingsaftaler i volumenkontrakter (forslaget til § 320i, stk. 7-8, jf. Rotterdam-reglernes artikel 68), om hvor en maritim udførende part kan sagsøges (forslaget til § 320i, stk. 4, jf. Rotterdam-reglernes artikel 68), om arrestjurisdiktion (forslaget til § 320i, stk. 12, jf. Rotterdam-reglernes artikel 70) og om

kumulation af sager anlagt mod både transportøren og en eller flere maritime udførende transportører (forslaget til § 320i, stk. 6, jf. Rotterdam-reglernes artikel 71). Derimod medtages ikke bestemmelser i Rotterdam-reglerne om pligt for en transportør eller en maritim udførende part til at trække et anerkendelsessøgsmål om, at der ikke er ansvar tilbage i visse tilfælde. Det drejer sig om tilfælde, hvor et anerkendelsessøgsmål typisk indebærer, at afsenderen mister retten til at vælge, hvilken domstol der skal behandle sagen.

Forslaget til *stk. 1* svarer til den gældende sølovs § 310, stk. 5, 2. led, og indeholder det nødvendige forbehold for de regler, der følger af Bruxelles I-forordningen, EF-domskonventionen og Lugano-konventionen m.v. Reglerne om værneting og værnetingsaftaler i § 320i, stk. 2-12, gælder således ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EU-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love. Dette indebærer, at § 320i, stk. 2-12, ikke finder anvendelse, hvis andet følger af Danmarks forpligtelser i henhold til parallelaftalen vedrørende Bruxelles I-forordningen eller i henhold til Lugano-konventionen.

Med forslaget til *stk. 2-3* opnås en begrænsning af værnetingsaftalers gyldighed på en lidt forskellig måde i forhold til den gældende sølovs § 310, stk. 1-2. Med de forskelle, der følger af forslaget til stk. 2-3 har den gældende sølovs § 310 og forslaget til § 320i det samme hovedformål, nemlig at forhindre, at en part – typisk afsenderen – via en forhåndsaftale i transportaftalen fratages muligheden for at rejse søgsmål i sådanne stater, som transporten har en klar tilknytning til.

I forslaget til *§ 320i, stk. 2,* opnås den begrænsning ved at fastslå, at retssager under forslaget til kapitel 13 alene kan anlægges ved visse af de i forslaget til stk. 2 konkret identificerede domstole, der har en nær tilknytning til transporten. Den valgte domstol skal være en "kompetent domstol", jf. forslaget til § 251, nr. 30. En domstol er en "kompetent domstol", også selv om den er beliggende i en stat, der har ratificeret Rotterdam-reglerne, men hvor staten ikke har tiltrådt Rotterdam-reglernes kapitel 14. Bestemmelsen afgrænser danske domstoles internationale kompetence og fastlægger samtidig, hvor der er værneting i Danmark. Efter forslaget til stk. 2 kan der således som udgangspunkt ikke anlægges sag på andre steder og heller ikke ved en domstol udpeget i en værnetingsaftale, der ikke er beliggende på et af de i forslaget til stk. 2 angivne steder.

I arresttilfælde gælder der en vis udvidet mulighed for at føre selve sagen om kravets berettigelse ved andre jurisdiktioner end dem, der fremgår af forslaget til stk. 2-3, jf. nærmere forslaget til stk. 12.

I den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, opnås begrænsningen af værnetingsklausulers gyldighed ved i den gældende sølovs stk. 1 at fastslå, at sådanne klausuler ikke kan begrænse sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag vedrørende tvister under den gældende sølovs kapitel 13 ved konkret identificerede domstole, der har en nær tilknytning til transporten. Det fastsættes endvidere i den gældende sølovs stk. 2, at en part kan vælge at rejse sag ved en domstol på andet sted, som er angivet i værnetingsaftale. Den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, giver således værnetingsaftaler en lidt større gyldighed, end de har efter forslaget til § 320i, bl.a. ved at også transportører i henhold til den gældende sølovs § 310, stk. 2, i et sagsanlæg mod afsenderen kan påberåbe sig en værnetingsklausul. Først og fremmest adskiller den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, sig imidlertid fra forslaget til § 320i, stk. 2- 3, ved at den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, ikke direkte fastslår danske domstoles internationale kompetence.

Det skal understreges, at ligesom i den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, og Hamburg-reglernes artikel 21 har Sølovsudvalget fundet det rigtigst at give forslaget til § 320i, stk. 2, anvendelse på alle sager om transport af gods efter forslaget til kapitel 13, medmindre andet følger af forslaget til stk. 3-6 og 12, mens Rotterdam-reglernes kapitel 14 er begrænset til at omfatte søgsmål mod transportøren.

Forslaget til *stk. 2* fastsætter tre steder her i riget, hvor sager om transport af gods under forslaget til kapitel 13 kan anlægges.

Forslaget til *stk. 2, nr. 1,* er det angivne sted lig med sagsøgtes hjemsted svarende til Rotterdam-reglernes artikel 66, litra a, nr. i. Hjemsted er defineret i forslaget til § 251, nr. 29. Hvor et selskab har den i forslaget til § 251, nr. 29, angivne tilknytning til forskellige lande, vil der være værneting her i riget, hvor blot et af stederne ligger i Danmark.

Forslaget til *stk. 2, nr. 2,* er det angivne sted modtagelses- eller udleveringsstedet for godset efter transportaftalen.

Forslaget til *stk. 2, nr. 3,* er det angivne sted lig med det faktiske sted, hvor godset oprindeligt blev lastet eller endeligt blev losset fra skib. Når der med hensyn til laste- og lossested ses på det faktiske sted og ikke det aftalte, skyldes det, at det ofte vil være mere hensigtsmæssigt at føre sag ved laste- og lossesteder, i og med at det er på de faktiske laste- og lossesteder, at skaderne ofte indtræffer, dvs. beviser, vidner m.v. er lettere tilgængelige på sådanne steder.

Det relevante laste- og lossested er kun det første og sidste søtransportled og ikke transhipment i mellemliggende havne.

I modsætning til forslaget til § 320i, stk. 2, lægger bestemmelsen i forslaget til § 252 vægt på det aftalte laste- og lossested. Forklaringen på denne forskel er, at det er vigtigt for parterne på forhånd at kunne afgøre, om konventionen overhovedet finder anvendelse. Det er i forhold til spørgsmålet om, hvor der skal anlægges søgsmål, mindre vigtigt på forhånd at kunne fastlægge alle de forskellige steder, hvor søgsmål er muligt, når nogle af disse steder på forhånd er afgjort, f.eks. de aftalte modtagelses- eller udleveringssteder.

Forslaget til *stk. 3* modificerer udgangspunktet i forslaget til stk. 2, idet den, der anlægger sag mod transportøren, har ret til ud over ved de i forslaget til stk. 2 oplistede fora at vælge at føre sagen ved en domstol udpeget i en værnetingsklausul. En tilsvarende ret har transportøren ikke som sagsøger.

Forslaget til stk. 3 bestemmer, at sag mod transportøren under forslaget til kapitel 13 ud over ved de i forslaget til stk. 2 angivne steder kan anlægges ved en i transportaftalen udpeget kompetent domstol. Danske domstole vil herefter have international kompetence, hvor aftalen f.eks. udpeger "danske domstole" som kompetente eller konkret identificerer en dansk domstol, f.eks. Sø- og Handelsretten. Henviser aftalen alene til "danske domstole", afgør retsplejelovens almindelige værnetingsregler, hvor sag skal anlægges.

Det følger modsætningsvist af forslaget til stk. 3, at en værnetingsaftale vil være uden betydning i en sag mod afsenderen, dvs. værnetingsaftalen kan ikke gyldigt udpege en domstol, der falder uden for de i forslaget til stk. 2 identificerede domstole, og den kan ikke begrænse afsenderens valg mellem de i forslaget til stk. 2 fastlagte domstole.

Efter forslaget til § 277 er en maritim udførende part solidarisk ansvarlig med transportøren over for afsenderen for skader opstået under den del af transporten, som den maritime udførende part gennemfører. Som følge heraf kan disse parter også sagsøges for dette ansvar af afsenderen. Forslaget til *stk. 4* fastsætter, hvor en sådan sag skal føres.

Det følger af almindelige obligationsretlige principper, at den, der succederer i afsenderens stilling, indtræder i retten efter forslaget til stk. 4 til at føre sag mod den maritime udførende part.

Ønsker en maritim udførende part derimod at anlægge sag mod afsenderen, afgør den almindelige regel i forslaget til stk. 2, om og hvor sag kan anlægges her i landet.

Ligesom efter den generelle regel i forslaget til stk. 2 kan sag mod den maritime udførende part efter forslaget til stk. 4, nr. 1, anlægges ved denne parts hjemsted, hvis det er beliggende i en kontraherende stat til Rotterdam-reglerne, jf. referencen til "kompetent domstol". Som nævnt ovenfor er det ikke et krav, at denne stat har tiltrådt Rotterdam-reglernes kapitel 14. Endvidere kan sag anlægges ved en kompetent domstol mod den maritime udførende part på det værneting, hvor havnen, hvor denne part udfører sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, ligger. Derimod er en selvstændig reference til modtagelses- og udleveringssted ikke relevant i forhold til den maritime udførende part, da sådanne parters arbejdsopgaver efter definitionen af en maritim udførende part i § 251, nr. 7, alene kan vedrøre enten udførelsen af en søtransport eller arbejdsopgaver i en havn, f.eks. stevedoreopgaver. I forhold til den maritime udførende part er en værnetingsaftale uden betydning.

Det fremgår af det anførte, at hvor hverken den maritime udførende parts hjemsted eller den havn, hvor arbejdsopgaverne blev udført, er beliggende i en kontraherende stat, er der ikke efter forslaget til § 320i nogen kompetent domstol, der kan behandle sagen. Denne løsning svarer til ordningen efter Rotterdam-reglernes kapitel 14. De maritime udførende parter, der ikke har værneting efter forslaget til § 320i (og Rotterdam-reglernes kapitel 14), vil i øvrigt slet ikke, jf. forslaget til § 276, være omfattet af forslaget til kapitel 13 eller Rotterdam-reglerne.

I forslaget til *stk. 5* præciseres det, at begrænsningen i forslaget til stk. 2 for, hvor en sag under kapitel 13 kan føres, ikke gælder i forholdet mellem transportøren og den maritime udførende part. Bestemmelsen i forslaget til § 320i har således ikke nogen indflydelse på, hvorvidt værnetingsklausuler mellem transportøren og en maritim udførende part er gyldige. Parterne har dermed mulighed for frit at aftale værnetingsklausulens indhold. Værnetingsaftalens gyldighed må afgøres efter de i øvrigt gældende regler herom i de enkelte lande, ligesom de almindeligt gældende værnetingsregler afgør, hvor sag mellem disse to parter skal føres.

Hverken forslaget til § 320i eller andre bestemmelser i forslaget til kapitel 13 regulerer spørgsmålet om værneting for en udførende part, som ikke er en maritim udførende part. Ligesom spørgsmålet om ikke-maritime udførende parters ansvarsforhold falder uden for Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13, jf. forslaget til § 274 og bemærkningerne hertil. Disse spørgsmål reguleres af andre nationale eller internationale regler, der bestemmer den ikke-maritime udførende parts retsstilling.

Afsenderen vil ofte ønske at føre sag mod både transportøren og den maritime udførende part pga. disse parters solidariske ansvar for krav, der udspringer af en enkelt hændelse. Forslaget til *stk. 6* giver mulighed for en sådan kumulation af søgsmål ved en domstol, der har kompetence efter forslaget til både stk. 2 og 4. Hvis der ikke er en sådan domstol, kan et kumuleret søgsmål

indbringes for en domstol, der har kompetence efter forslaget til stk. 4, nr. 2, hvis der er en sådan domstol.

Rotterdam-reglerne fastsætter i artikel 67 adgang til at indgå eksklusive værnetingsaftaler i volumenkontrakter ubundet af de begrænsninger, der gælder i adgangen til at indgå værnetingsaftaler efter Rotterdam-reglernes artikel 66. Tilsvarende fastsætter forslaget til § 320i, stk. 7-8, at adgang til at indgå eksklusive værnetingsaftaler, der ikke er underlagt de begrænsninger, som forslaget til § 320i, stk. 2-3, sætter for adgang til at indgå værnetingsaftaler.

Den friere adgang til at indgå værnetingsaftaler i volumenkontrakter skal ses i forlængelse af den generelle bestemmelse i forslaget til § 256 om volumenkontrakter, der muliggør, at de ellers præceptive regler i forslaget til kapitel 13 kan fraviges. Når spørgsmålet om adgang til at indgå værnetingsaftaler i volumenkontrakter ikke – for så vidt mere enkelt – reguleres i forslaget til § 256, skyldes det, at jurisdiktionskapitlet pga. "opt-in"-ordningen i sig selv skulle indeholde alle de relevante bestemmelser om jurisdiktion.

Efter forslaget til *stk. 7* er en eksklusiv værnetingsaftale gyldig, hvis den giver en domstol i et land enekompetence. Henviser værnetingsaftalen til domstole i to eller flere lande, finder forslaget til § 320i, stk. 8, ikke anvendelse, men betydningen af en sådan værnetingsaftale afgøres efter forslaget til § 320i, stk. 2-3. Værnetingsaftalen skal fremgå af volumenkontrakten, som tydeligt skal angive parternes navne og adresser, og aftalen skal enten være individuelt forhandlet eller indeholde en særligt fremhævet erklæring om, at der er en eksklusiv værnetingsaftale, og skal angive det eller de afsnit i volumenkontrakten, som indeholder værnetingsaftalen.

Det er især med hensyn til kravet om, at volumenkontrakten klart skal angive navn og adresse på parterne i volumenkontrakten, at betingelserne i forslaget til *§ 320i, stk. 8,* adskiller sig fra forslaget til § 256, stk. 2. Det er af afgørende betydning for parterne i en volumenkontrakt, at de ved, hvem og hvor der skal sagsøges, også fordi der i disse volumenkontrakter kan være fastsat kortere søgsmålsfrister, end hvad der følger af de almindeligt gældende regler, jf. forslaget til § 504. Det følger allerede af forslaget til § 293, at transportaftalen skal angive transportørens navn og adresse, men i og med dette krav gentages i forslaget til § 320i, stk. 7, og udvides til generelt at kræve navn og adresse på parterne i volumenkontrakten, er kravet dermed gjort til en betingelse for, at en eksklusiv værnetingsaftale i en volumenkontrakt overhovedet kan anerkendes.

Efter forslaget til stk. 8 kan en værnetingsaftale – der efter forslaget til stk. 7 har bindende virkning for en part – også have virkning for en, der ikke er part i volumenkontrakten, når visse betingelser er opfyldt. Den udpegede domstol skal således for det første være beliggende på et af de i forslaget til § 320i, stk. 2, angivne tre steder. For det andet skal værnetingsaftalen fremgå af selve transportaftalen, og for det tredje skal den, der bliver omfattet af værnetingsaftalen, i rimelig tid og på passende måde underrettes om, hvor sag efter værnetingsaftalen skal anlægges, og om at værnetingsaftalen er eksklusiv. Det fremgår ikke af Rotterdam-reglerne eller forarbejderne hertil, hvad der nærmere ligger heri. Underretningskravet er dog klart ikke et samtykkekrav, og derved adskiller forslaget til § 320i, stk. 8, sig fra den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 256, stk. 5, der kræver et udtrykkeligt samtykke fra den, der omfattes af en volumenkontrakts fravigelse af de præceptive regler i forslaget til kapitel 13. Det må afhænge af de konkrete omstændigheder, om kravet om underretning i rimelig tid og på passende måde kan anses for opfyldt. Underretning må f.eks. være givet inden eller senest samtidig med, at den, der omfattes af værnetingsaftalen, erhverver et transportdokument udstedt under volumenkontrakten. Underretning er heller ikke

tilstrækkelig, hvis den først gives via et transportdokument, som den, der omfattes af værnetingsaftalen, først erhverver, efter at erhververens bank har betalt for transportdokumentet under en uigenkaldelig remburs[10], men i øvrigt vil en underretning på selve transportdokumentet ex officio kunne være tilstrækkelig.

Rotterdam-reglernes artikel 67, stk. 2, litra d, fastsætter, at det er en betingelse for, at den, der ikke er part i en volumenkontrakt, omfattes af en værnetingsaftale i kontrakten, at domstolslandets lovgivning tillader en sådan bindende virkning. Denne betingelse er ikke medtaget i forslaget til kapitel 13, da en sådan bindende virkning for en, der ikke er part i volumenkontrakten, allerede følger af dansk ret.

Med forslaget til *stk. 9* videreføres bestemmelsen i den gældende sølovs § 310, stk. 3, med de redaktionelle tilpasninger, der følger af den ændrede terminologi i forslaget til kapitel 13. Bestemmelsen gælder for alle transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 89-90.

Forslaget til *stk. 10* bestemmer som i den gældende sølovs § 310, stk. 5, 1. led, at de forskellige restriktioner med hensyn til værnetingsklausulers gyldighed ikke skal gælde, hvis ikke det aftalte modtagelses- eller udleveringssted er beliggende i Danmark. Denne undtagelse er af væsentlig betydning for at sikre, at der fortsat kan benyttes eksklusive værnetingsklausuler i "cross-trade" i forhold til Danmark, medmindre lovgivningen i de stater, der berøres af transporten, skulle være til hinder for dette. Undtagelsen omfatter ikke de situationer, hvor godsets laste- eller lossehavn ikke ligger i Danmark, men hvor modtagelses- eller udleveringsstedet gør det. I disse tilfælde vil der kunne føres sag ved dansk domstol. Sølovsudvalget anbefaler, at det undersøges, om der blandt de nordiske lande, der vil ratificere Rotterdam-reglerne, er tilslutning til en videreførelse af den fællesnordiske undtagelse i den gældende sølovs § 310, stk. 5.

I medfør af forslaget til *stk. 11* kan parterne ligesom efter den gældende sølovs § 310, stk. 2, nr. 2, efter en tvist er opstået, aftale, hvilke domstole her i landet eller i udlandet der skal behandle retssagen. Det beskyttelsesbehov mod urimelige værnetingsklausuler, der er behov for ved transportaftalens indgåelse, gælder ikke, efter at aftalen er indgået, og når tvist er opstået.

Med forslaget til *stk. 12* bestemmes det ligesom i den gældende sølovs § 310, stk. 5, at intet i forslaget til kapitel 13 forhindrer, at der her i landet tages foreløbige retsskridt til sikring af krav efter forslaget til kapitel 13, herunder især arrest af skibe. En dansk domstol kan træffe afgørelse om sagens materielle indhold, hvor betingelserne for dansk jurisdiktion efter de øvrige stykker, særligt forslaget til stk. 2, er opfyldt, eller hvor en sådan jurisdiktion følger af en international konvention, som Danmark er part i. Danmark har ratificeret den internationale konvention om arrest i søgående skibe, 1952, jf. bki. nr. 59 af 11. december 2000, der i artikel 7, jf. retsplejelovens § 246a, tillader arrestværneting. Bortset fra disse to situationer vil en dansk domstol, hvor et skib arresteres her i landet, ikke kunne træffe afgørelse om sagens materielle indhold.

Til § 320j. Voldgift

Bestemmelsen er dels en videreførelse af den gældende sølovs § 311, dels inspireret af Rotterdam-reglernes artikel 75-77, der omhandler voldgiftsaftaler.

[10] Sturley, Fujita og van der Ziel, The Rotterdam Rules, p. 345, pkt. 12.056.

Hovedformålet med bestemmelsen i forslaget til § 320j er at undgå, at de begrænsninger, forslaget til § 320i opstiller for adgangen til at indgå værnetingsaftaler, ikke tilsidesættes, ved at det muliggøres, at en part – typisk transportøren – kan komme uden om restriktionerne i forslaget til § 320i ved i transportaftalen at indsætte en voldgiftsklausul i stedet for en jurisdiktionsklausul.

Forslaget til *stk. 1* bestemmer, at parterne kan aftale løsning af tvister i medfør af forslaget til kapitel 13 ved voldgift. I forslaget til stk. 2-10 fastsættes nærmere betingelser for og begrænsninger i gyldigheden af sådanne voldgiftsaftaler.

Med forslaget til *stk. 2* fastsættes det, at en sagsøger – typisk lastinteressen – kan kræve, at en voldgiftssag, uanset aftale om voldgift på et bestemt sted, skal føres ved et sted, der har en nær tilknytning til transporten. Denne bestemmelse svarer til forslaget til § 320i, stk. 2.

Den sagsøgende part skal således vælge, i stedet for at føre en voldgiftssag på det sted, der er aftalt i voldgiftsaftalen, at føre voldgiftssagen, hvor den indklagede har hjemsted, dér hvor godset er aftalt at skulle modtages eller udleveres, eller i en stat hvor den oprindelige laste- eller endelige lossehavn ligger. Se dog stk. 3, der indeholder en særlig undtagelse fra denne hovedregel. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 2.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 2 adskiller sig dog fra den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 320i, stk. 2, ved at det sted, hvor det vælges at føre voldgiftssagen, ikke behøver at ligge i en stat, der er part i Rotterdam-reglerne.

Med forslaget til *stk. 3* gives der mulighed for, at transportøren kan indklages for en voldgiftsret på det sted, som er angivet i transportaftalen. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 3.

Bestemmelserne i forslaget til *stk. 4-5* om voldgiftsaftaler i volumenkontrakter svarer til forslaget til § 320i, stk. 7-8, og der henvises til bemærkningerne hertil. En voldgiftsaftale i en volumenkontrakt skal dog ikke klart udpege stedet for voldgiftsbehandling til en eller flere voldgiftsretter i en bestemt stat. En voldgiftsaftale kan således gyldigt efter forslaget til § 320j, stk. 2, henvise f.eks. til voldgift i to eller for så vidt flere bestemte stater.

Bestemmelsen i forslaget til *stk. 5, nr. 4,* fastsætter, at en voldgiftsaftale i en volumenkontrakt har bindende virkning for en, der ikke er part i volumenkontrakten, hvis den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at vedkommende bliver omfattet af voldgiftsaftalen. Finder dansk ret anvendelse på voldgiftsaftalen, kan vedkommende blive omfattet. Finder fremmed ret anvendelse, må det afgøres efter denne fremmede ret, om vedkommende kan blive omfattet af voldgiftsaftalen. Bestemmelsen i forslaget til stk. 5, nr. 4, er baseret på Rotterdam-reglernes artikel 75, stk. 4, litra d, som adskiller sig fra den tilsvarende bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 67, stk. 2, litra d, der alene lader det afhænge af dansk ret, om en tredjemand kan bindes af en voldgiftsaftale i en volumenkontrakt. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 8.

For at sikre overholdelse af betingelserne i forslaget til § 320j fastsættes det i forslaget til *stk. 6*, at stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen, og at bestemmelser i voldgiftsaftalen, der er i strid med forslaget til stk. 1-5, er ugyldige.

Mens forslaget til § 320i om værnetingsaftaler finder anvendelse på alle transportaftaler under forslaget til kapitel 13, begrænses rækkevidden af forslaget til § 320j, hvor der er tale om ikke-linjetrafik. Sådan trafik falder i forvejen ofte uden for konventionens område, jf. forslaget til §§ 253-254, men hvor ikke-linjefart måtte være omfattet som følge af disse bestemmelser, gælder efter forslaget til § 320j, stk. 7-8, en friere adgang til at aftale voldgift.

Det fastsættes således i forslaget til *stk. 7*, at intet i forslaget til § 320j eller i forslaget til kapitel 13 i øvrigt begrænser gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale i ikke-linjefart, som forslaget til kapitel 13 gælder for, enten i henhold til bestemmelsen i forslaget til § 254 eller i henhold til en aftale om, at Rotterdam-reglerne skal gælde for parternes transportaftale. Det er dog efter forslaget til stk. 7 en betingelse for at fastholde gyldigheden af en sådan voldgiftsaftale, at den angiver dels parterne i og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som er undtaget fra forslaget til kapitel 13's anvendelsesområde efter forslaget til § 253, dels en særligt fremhævet erklæring, der henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Med forslaget til *stk. 8* bestemmes det, at en voldgiftsaftale, der er indeholdt i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som efter forslaget til § 254 omfattes af forslaget til kapitel 13, reguleres af forslaget til stk. 1-6, medmindre der i dokumentet er angivet parterne og datoen for certepartiet eller anden transportaftale, der efter forslaget til § 253 er undtaget forslaget til kapitel 13's bestemmelser, og der i dokumentet er en specifik henvisning til den klausul, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Forslaget til *stk. 9* fastsætter, ligesom i forslaget til § 320i, stk. 10, at § 320j ikke gælder, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 10.

I forslaget til *stk. 10* fastsættes det ligesom i forslaget til § 320i, stk. 11, at parterne, efter en tvist er opstået, kan aftale voldgift til afgørelse på et hvilket som helst sted – dvs. uden at være bundet af begrænsningen efter forslaget til stk. 2.

Bestemmelsen i forslaget til *stk. 11* fastsætter, at der uanset forslaget til § 320j, stk. 1-10, kan træffes foreløbige retsskridt her i riget. Bestemmelsen svarer for så vidt til forslaget til § 320i, stk. 12, dog uden denne bestemmelses adgang til for danske domstole at træffe afgørelse i den sag, som det foreløbige retsskridt vedrører.

Til § 504. Frist for anlæggelse af søgsmål

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes kapitel 13, artikel 62-65, der omhandler frist for anlæggelse af søgsmål. Den gældende sølovs § 501 indeholder bestemmelser om forældelse af krav efter den gældende sølovs kapitel 13. Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, indeholder en forældelsesfrist på 1 år. Denne frist er gennemført ved den gældende sølovs § 501, nr. 6-7. Hamburg-reglernes artikel 20 indeholder en forældelsesfrist på 2 år.

Frist for anlæggelse af søgsmål efter Rotterdam-reglerne foreslås indsat i forslaget til § 504 i det nuværende kapitel 19 i søloven. I den forbindelse ændres den gældende sølovs § 501, stk. 1, nr. 6-7, og stk. 2, jf. denne betænknings afsnit IV.

De krav, der foreslås begrænset af en søgsmålsfrist efter forslaget til § 504, stk. 1, er alene de krav, der følger af Rotterdam-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 121, var der enighed om, at Rotterdam-reglernes kapitel 13 alene skal regulere frist for anlæggelse af søgsmål for krav under en transportaftale, som er omfattet af Rotterdam-reglernes bestemmelser. Øvrige krav i forslaget til kapitel 13, som f.eks. fragtkrav, falder dermed uden for og vil skulle reguleres af national ret.

Under forhandlingerne i UNCITRAL var der drøftelser om, hvorvidt der med bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 13 er tale om forældelses- eller søgsmålsfrister. Forskellen ligger i, om kravet ophører efter udløbet af fristen, eller om det alene er retten til at anlægge søgsmål, der ophører efter udløbet af fristen, jf. A/CN.9/526, § 167, og A/CN.9/616, §§ 127-131. Ophører kravet, kan dette som udgangspunkt ikke anvendes til modregning, mens dette vil være tilfældet, hvis det alene er retten til at anlægge søgsmål, der ophører, jf. nærmere nedenfor om forslaget til stk. 2.

Da Sølovsudvalget har foreslået nationale særregler, se forslaget til §§ 260, stk. 2, 265, 270-271, 286, 295-296, 307, 313-314, 317 og 320g, er det vurderet, at disse krav, der følger af nationale særregler, ikke skal underlægges en søgsmålsfrist, men som i dag blot skal underlægges de almindelige regler om forældelse, dvs. den frist der følger af parternes aftale eller af de almindelige regler om forældelse. Dette er ikke en ændring i forhold til gældende ret.

Forældelsesloven viger ifølge forarbejderne[11] for særlovgivning. Formodningsreglen om, at andre regler skal suppleres af forældelsesloven, f.eks. ved suspension, afkræftes, hvor reglen har en særlig forhistorie, eller hvis reglen er baseret på en konvention, som Danmark er part i. I forhold til forslaget til kapitel 13 vil forældelsesloven have udfyldende karakter, i det omfang forhold ikke udtømmende er reguleret i forslaget til kapitel 13 eller i den gældende sølovs § 501.

Forslaget til *stk. 1* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 62.

Der foreslås en toårig frist for anlæggelse af søgsmål for krav, der er omfattet af forslaget til kapitel 13. Dette gælder dog alene krav, der følger af Rotterdam-reglerne. Fristen regnes fra den dag, hvor godset udleveres, eller hvis dette ikke sker, det tidspunkt, hvor udlevering skulle have været gennemført. Fristdagen medregnes ikke.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 166, var der drøftelser om søgsmålsfristernes anvendelse for hhv. transportøren, den maritime udførende part og afsenderen m.v. Baggrunden for dette var, at krav fremsat mod f.eks. afsenderen ofte som følge af sagernes kompleksitet kunne nødvendiggøre en længere frist for anlæggelse af søgsmål og derfor med fordel kunne blive reguleret af national ret, jf. A/CN.9/616, § 123. Afgørende var dog hensynet til den retlige forudsigelighed og ikke mindst en lige behandling af parterne i en transportaftale, jf. A/CN.9/616, § 124, hvorfor det blev besluttet, at bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 13 skal finde anvendelse på alle parter, der omfattes af regelsættet, jf. A/CN.9/616, § 125.

Fristen for anlæggelse af søgsmål følger Hamburg-reglernes toårige frist. Dette vil således være en ændring i forhold til den gældende etårige forældelsesfrist i sølovens § 501, stk. 1, nr. 6-7, som er baseret på Haag- og Haag-Visby-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, §

[11] LFF fremsat den 28. februar 2007: Forslag til lov om forældelse af fordringer (forældelsesloven). Under "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser", "Til § 28".

168, blev der stillet forslag om frister fra ét til tre år. Til trods for en vis støtte til at videreføre den etårige frist fra Haag-Visby-reglerne blev det af hensyn til bl.a. sager, der føres mod afsenderen, besluttet at indføre en toårig frist for anlæggelse af søgsmål, jf. A/CN.9/616, §§ 126 og 133.

Undladelse af at give meddelelse til transportøren i medfør af forslaget til § 279 påvirker ikke beregningen af fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. A/CN.9/645, § 209.

Tidspunktet for, hvornår fristen for at anlægge søgsmål skal begynde at løbe, er baseret på udleveringstidspunktet, ligesom i Haag-Visby- og Hamburg-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 170, blev der udtrykt ønske om et i transportaftalen bestemt tidspunkt for udlevering, da spørgsmålet om, hvornår gods rent faktisk er udleveret, ellers ville skulle overlades til national ret. UNCITRAL fandt, jf. A/CN.9/616, §§ 134-137, at det er det faktiske udleveringstidspunkt, der skal lægges til grund. Afgørelsen af, om godset er udleveret, vil da bero på en konkret vurdering. Afgørende vil i de fleste tilfælde være det tidspunkt, hvor godset er overgivet til modtageren, dennes repræsentant eller en offentlig instans, f.eks. en toldmyndighed. Når godset er udleveret, begynder fristen at løbe og beregnes fra dagen efter udleveringsdagen.

For så vidt angår beregningstidspunktet for de tilfælde, hvor godset ikke (kan) udleveres helt eller delvist, fandt UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 139, det betryggende at anvende den valgte formulering. Baggrunden herfor er, at der er tale om en standardformulering for totaltab, hvor der nødvendigvis må tages udgangspunkt i den kontraktretlige udleveringsdato for beregning af frister. Er der tale om et tidsinterval for udlevering af godset, vil fristberegningen skulle foretages med udgangspunkt i den senest angivne udleveringsdato.

Rotterdam-reglerne indeholder ikke en bestemmelse om, at fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål. Det foreslås i *stk. 1, sidste pkt.*, at fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål. Dette er en national præcisering og fremgår ikke af Rotterdam-reglerne. Der er ikke herved tilsigtet en ændring af gældende ret.

Forslaget til *stk. 2* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 62, stk. 3, og er til dels baseret på artikel 25, stk. 2, i 1980-protokollen til FN's konvention om forældelse i internationale køb, 1974.

Med bestemmelsen foreslås det, at den, der har en indsigelse eller et krav, hvor fristen for anlæggelse af søgsmål er sprunget, kan anvende indsigelsen eller kravet til modregning over for et hovedkrav, typisk et fragtkrav, selv om muligheden for selvstændigt at indtale kravet er fortabt. Krav, der er større end hovedkravet, vil således kunne falde bort. De almindelige obligationsretlige regler om modregning vil finde anvendelse.

Forslaget til *stk. 3* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 63 og er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, 2. pkt., og Hamburg-reglernes artikel 20, stk. 4. Forslaget til *stk. 3, 3. pkt.*, gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav, der indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Det foreslås, at fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. forslaget til stk. 1, ikke skal kunne afbrydes på anden vis end som nævnt i forslaget til stk. 1 og ikke skal kunne suspenderes. Fristen kan dog forlænges ved en skriftlig erklæring fra den, som kravet er rejst mod. Kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 132, og A/CN.9/642, §§ 169-172, blev spørgsmålet om retssystemernes forskellige fortolkning af afbrydelse og suspension drøftet (”ordinary limitation periods”, hhv. ”peremptory limitation periods”). Flertallet var af den opfattelse, at Rotterdam-reglerne skulle regulere spørgsmålet udtømmende; dvs. en udtrykkelig hovedregel om, at fristen for anlæggelse af søgsmål ikke kan forlænges. Til hovedreglen knytter sig dog to undtagelser. For det første kan fristen forlænges, hvis parterne aftaler dette. For det andet indtræder en automatisk, men dog fortsat afgrænset, forlængelse af fristen i tilfælde, hvor søgsmål skal anlægges mod en bareboatbefragter, jf. bemærkningerne til forslaget til stk. 5.

Forslaget til *stk. 4* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 64 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6bis, og Hamburg-reglernes artikel 20, stk. 5.

Med bestemmelsen foreslås det, at et regressøgsmål kan anlægges efter udløbet af fristen i forslaget til stk. 1, forudsat at et sådant søgsmål anlægges inden for ét år fra den dag, hvor den, der søger regres, har betalt sin fordring eller har fået forkyndt en stævning. Fristberegningen skal ske fra den hændelse, der indtræder først.

Rotterdam-reglernes artikel 64 indeholder to mulige tidspunkter for, hvornår et regressøgsmål kan anlægges, når fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. artikel 62, er udløbet; en frist, der bestemmes i national ret, eller 90 dage regnet fra det tidspunkt, hvor den, der søger regres, har betalt sin fordring eller har fået forkyndt en stævning. Fristberegningen skal ske fra den hændelse, der indtræder først.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 176, blev det bemærket, at regressøgsmål i visse stater først kan anlægges, når det krav, som der søges regres for, er endeligt fastslået ved dom. Ved A/CN.9/WG.III/WP 32 blev teksten ændret for at tage højde for denne problemstilling; man valgte dog, jf. A/CN.9/616, § 152, uanset at bibeholde den oprindelige formulering, som også kendes fra Hamburg-reglerne. Årsagen hertil er, at artikel 64, litra a, giver mulighed for, at kontraherende stater kan anvende de længere frister, der måtte fremgå af national ret, jf. A/CN.9/616, § 150. Den i artikel 64, litra b, foreslåede 90-dages frist skal derfor alene betragtes som en ”default rule”, hvis den kontraherende stat ikke vælger at gøre brug af den deklaratoriske mulighed for at anvende national ret, jf. A/CN.9/510, § 60.

Det blev, jf. A/CN.9/WG.III/WP 32, foreslået at erstatte ”state” med ”jurisdiction” i det, der nu er artikel 64, litra a, hvortil det er bemærket i A/CN.9/WG.III/WP 56, note 246, at denne ændring er gennemført for at give mulighed for anvendelse af føderal lovgivning i stater med føderal styreform.

Sølovsudvalget har valgt at benytte sig af denne deklaratoriske bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 64, litra a, og foreslår i stk. 4, at fristen for anlæggelse af regressøgsmål bestemmes til ét år.

Forslaget til *stk. 5* gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 65 og indebærer, at fristen for anlæggelse af søgsmål udvides i de tilfælde, hvor søgsmål anlægges mod en bareboatbefragter eller den, der identificeres som værende transportør i henhold til forslaget til § 294, stk. 2.

Bestemmelsen er opbygget tilsvarende Rotterdam-reglernes artikel 64. I forhold til spørgsmålet om fristberegning gør de samme begrundelser sig gældende, hvorfor der henvises til bemærkningerne til forslaget til stk. 4 ovenfor.

Baggrunden for undtagelsen til hovedreglen i forslaget til stk. 1 er et ønske om at imødekomme den sagsøger, der har vanskeligheder ved at konstatere, hvem der er den reelle transportør i Rotterdam-reglernes forstand og dermed også den, der ifalder ansvar, jf. A/CN.9/526, § 164. Rotterdam-reglernes artikel 37, stk. 2, som gennemføres ved forslaget til § 294, stk. 2, indeholder en art vejledning til, hvordan transportørens identitet kan fastslås, hvis transportoplysningerne ikke indeholder oplysninger herom. Under den afsluttende session i UNCITRAL's Kommission, jf. A/63/17, § 210, fastholdt man henvisningen til bareboatbefragteren med en begrundelse om at give sagsøger de nødvendige proceduremæssige redskaber til at kunne sagsøge bareboatbefragteren, når denne er identificeret som værende transportør.

Sølovsudvalget har, lig forslaget til stk. 4, valgt at benytte sig af den deklaratoriske bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 65 litra a, og foreslår, at fristen for anlæggelse af søgsmål mod bareboatbefragteren eller den, der er identificeret som transportør, bestemmes til ét år.

I medfør af forslaget til *stk. 6* bestemmes ved en henvisning til den gældende sølovs § 501, stk. 6, at forældelsesloven i øvrigt finder anvendelse. Dette følger af § 28 i lov om forældelse af fordringer.

I forhold til krav, hvor søgsmålsfristen efter forslaget til stk. 1 er sprunget, som gøres gældende som modkrav efter forslaget til stk. 2, indebærer dette, at sådanne krav undergives de almindelige forældelsesregler. Dvs. at kravet kun kan anvendes som modkrav, inden forældelse indtræder.

Forslaget til *stk. 7* angiver de nationale særregler, der foreslås indsat i forslaget til kapitel 13. Disse bestemmelser er ikke omfattet af Rotterdam-reglerne og skal derfor heller ikke underlægges den søgsmålsfrist m.v., der følger af forslaget til § 504, stk. 1-5. For de i stk. 7 nævnte bestemmelser gælder dansk rets almindelige forældelsesregler.

IV. Andre ændringer af søloven

A. Udkast til lovbestemmelser til andre ændringer af søloven

Som følge af de ændringer, der foreslås indført i søloven med forslaget til kapitel 13, foreslås det at gennemføre nedenstående ændringer i den gældende sølov.

I § 138, 2. pkt., vil henvisningen til *§§ 266 og 267* erstattes med "§ 271".

I § 161, stk. 4, 3. pkt., vil henvisningen til *§§ 274-285, 287-289* erstattes med "§§ 257, 260, 267, 272-275, 277-278 og 280-284".

§ 322, stk. 2, affattes således: "ved rejsebefragtning i indenrigsfart i Danmark samt i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige kan bestemmelserne i § 347 ikke tilsidesættes ved aftale m.v. til skade for rejsebefragteren for så vidt ikke andet følger af bestemmelserne i kapitel 13 i forhold til modtageren eller andre. Om begrænsninger i aftalefriheden i indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transportbefordringen finder sted.
§ 322, stk. 3, affattes således: "Reglerne i dette kapitel indskrænker ikke anvendelsen af bestemmelserne i kapitel 13 og § 504".

§ 325, stk. 1, affattes således: "Når bortfragteren udsteder et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, bliver bortfragteren ansvarlig som transportør i det omfang, det følger af bestemmelserne i kapitel 13. Bestemmelser i befragtningsaftalen som ikke fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, kan ikke gøres gældende over for en tredjemand, medmindre der i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er henvist til sådanne bestemmelser."
§ 325, stk. 2, affattes således: "Bestemmelserne om transportdokument eller et elektronisk transportdokument i §§ 291, 301-304, 307, 309, 310-314 gælder også transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter som nævnt i stk. 1. Når det følger af §§ 253-254, at transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er undergivet bestemmelserne i kapitel 13, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til tredjemand af bestemmelserne i §§ 257, 260, 267, 273-278, 280-284 og 290-291, jf. § 255."

I § 335, stk. 3, 1. pkt., erstattes *konnossementet* med "transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument".

I § 336, stk. 3, vil henvisningen til *§ 263* erstattes med "267".

I § 337, stk. 2, vil henvisningen til *§§ 256-259* erstattes med "§§ 263-265, 268, 289 og 292".

§ 338, stk. 1, affattes således: "Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den rejsebortfragteren har bemyndiget, på forlangende udstede et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som angiver, at godset er lastet om bord, forudsat at de nødvendige dokumenter og oplysninger foreligger. Bestemmelserne om transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter i kapitel 13 finder tilsvarende anvendelse."

§ 338, stk. 2, affattes således: ”Befragteren kan kræve særskilte transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter for de enkelte dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper.”
§ 338, stk. 3, affattes således: ”Transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument ændrer ikke aftalen mellem rejsebortfragteren og rejsebefragteren. Udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument med andre vilkår end de, der er fastsat i befragtningsaftalen, og dette medfører øget ansvar for rejsebortfragteren, skal rejsebefragteren holde rejsebortfragteren skadesløs.”

I § 339, 2. pkt., vil henvisningen til *§§ 262, 266 og 267* erstattes med ”§§ 263-264 og 271”.

§ 345, stk. 1, affattes således: Modtageren bliver ansvarlig for fragt og andre krav efter bestemmelserne i §§ 320f til 320h.

I § 346, stk. 3, 2. pkt., vil henvisningen til *§ 272* erstattes med ”315”.

§ 347, stk. 1, affattes således: ”Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 257, 260, 267, 272-275, 277-285 og 288 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i den pågældendes varetægt. Reglen i § 276 gælder tilsvarende. Om modtagerens og andres ret til at påberåbe sig reglerne i kapitel 13 finder §§ 253-254 finder tilsvarende.”

I § 351 vil henvisningen til *§§ 275 og 276* erstattes med ”274”.

I kapitel 14 ændres overskriften til §§ 362-371 *Kvantumkontrakter* til ”Volumenkontrakter”

I § 362, stk. 1, erstattes *kvantumkontrakter* med ”volumenkontrakt”.

I § 367, stk. 1, erstattes *stykgodstransport* med ”transport af gods helt eller delvist til søs”.

I § 370, stk. 3, 2. pkt. erstattes *konnossement* med ”et transportdokument eller et elektronisk transportdokument”.

§ 382, stk. 1 affattes således: ”Tidsbortfragteren har pligt til at udstede transportdokument eller et elektronisk transportdokument for lastet gods for den rejse, som skibet skal udføre med de vilkår, der er sædvanlige i den pågældende fart. Bestemmelserne om transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter i kapitel 13 finder tilsvarende anvendelse. Transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument ændrer ikke aftalen mellem tidsbortfragteren og tidsbefragteren. Pådrager tidsbortfragteren sig ansvar over for indehaveren af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument som går ud over ansvaret efter befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde tidsbortfragteren skadesløs.”
§ 382, stk. 2 affattes således: ”Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset i strid med reglerne i kapitel 13, hvis dette vil være i strid med redelighed og god tro. Tidsbortfragteren kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, som en sådan udlevering kan medføre.”

§ 383, stk. 2, affattes således: ”Om modtagerens og andres ret til at påberåbe sig bestemmelserne i kapitel 13 gælder §§ 253-254.”

I § 391, stk. 2, 2. pkt., erstattes *konnossement* med "et transportdokument eller et elektronisk transportdokument".

§ 401, stk. 3, 3. pkt., affattes således: "Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til certeparti eller andet dokument, som benyttes ved godsbefordring.

I overskriften til sølovens kapitel 19 Om forældelse indsættes efter *forældelse* "og søgsmålsfrist"

§ 501, stk. 1, nr. 6, affattes således: "for fordring på erstatning for tab som følge af, at godset er udleveret uden forevisning af transportdokumentet, det elektroniske transportdokument eller enkeltdokumentet, hvis dette er påkrævet i henhold til §§ 311-312, eller til en forkert person, to år fra den dag, da godset blev udleveret eller, hvis godset ikke er udleveret eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret,".

§ 501, stk. 1, nr. 7, affattes således: "for fordring på erstatning efter § 274 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, to år fra den dag, da godset blev udleveret eller, hvis godset ikke er udleveret eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret,".

§ 501, stk. 2, affattes således: "For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 2, er forældelsesfristen et år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den blev rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personskade, jf. stk. 1, nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt. For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 6-7, er forældelsesfristen to år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den rejst.".

B. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser til andre ændringer af søloven

Til den gældende sølovs § 138, 2. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 161, stk. 4, 3. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 322, stk. 2, 2. pkt.
Bestemmelsen gælder i hvilken grad, der er adgang til at fravige reglerne i kapitel 14 om certepartier. Hovedreglen om aftalefrihed følger gældende ret. Men på samme måde som en afsender som ikke er certepartibefragter, er beskyttet af præceptive regler i forslaget til kapitel 13, er en rejsebefragter beskyttet af tilsvarende præceptive regler i kapitel 14 efter denne bestemmelse.
Det kan bero på tilfældigheder om der er aftalt godscentreret transport efter kapitel 13 eller skibscentreret transport efter kapitel 14, og præceptive regler kan være lige relevante i begge tilfælde. Reglerne vil sikre en forholdsvis ensartet regulering af lasteskadespørgsmål, hvor levering sker med skib i de tilfælde, hvor køberen/modtageren skal hente godset og derfor bliver rejsebefragter (FOB-køb) og i de tilfælde, hvor sælgeren ordner transporten, således at køberen/modtageren ikke bliver rejsebefragter (CIF-køb).

I den gældende sølov gælder dette blot nordisk fart, dvs. i dansk, finsk, norsk og svensk fart, og da blot for rejsecertepartier (i modsætning til tidscertepartier). Sølovsudvalget har ikke drøftet denne afgrænsning i nordisk fart. Selv om ikke alle de nordiske lande gennemfører Rotterdam-reglerne på samme tid, kan det fællesnordiske princip om præceptiv regulering i rejsebefragtning opretholdes med de regler, der gælder i hvert enkelt land.

Bestemmelsen er en undtagelse til præciseringen af anvendelsesområdet i forslaget til §§ 253-254 og fremgår af kapitel 14, da det forekommer mest hensigtsmæssigt at regulere befragtningsforholdene i kapitel 14, der endvidere ikke omfattes af anvendelsesområdet til Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13.

Den præceptive regulering til beskyttelse af rejsebefragteren gælder bare når forslaget til kapitel 13 er præceptivt til fordel for modtageren eller andre. Er der aftalefrihed i forhold til mdotageren eller andre er der ingen grund til at have præceptive regler til fordel for rejsebefragteren. Et vigtigt område for aftalefrihed i forslaget til kapitel 13 er volumenkontrakter, jf. forslaget til § 256. Volumenkontrakter ses ofte i rejsebefragtning.

Resultatet er dermed at anvendelsesområdet for de præceptive regler i forslaget til kapitel 13 udvides til også at gælde rejsebefragtere i nordisk fart. Det præciseres i stk. 3 at kapitel 14 ikke indskrænker de præceptive regler i kapitel 13. Efter forslaget til §§ 253-254 vil disse regler også kunne omfatte transporter, hvor en befragtningsaftale som et certeparti er involveret. Mens kapitel 14 henviser til specifikke bestemmelser i kapitel 13, findes det mest hensigtsmæssigt og bedst

overensstemmende med Rotterdam-reglernes system at samle anvendelsesområdebestemmelsen i forslaget til kapitel 13, bortset fra reglernes anvendelse i forholdet mellem bortfragter og befragter i skibscentreret transport

Til den gældende sølovs § 325
Bestemmelsen gælder transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter, der er udstedt, f.eks. når et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er udstedt til befragteren. I tråd med de generelle bemærkninger til ændringsforslaget til § 322 er reguleringen af sådanne dokumenter nu samlet i forslaget til kapitel 13.

Udstedelse af transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter ændrer ikke på aftalen mellem befragter og bortfragter, jf. ændringsforslaget til §§ 338 og 382.

Til den gældende sølovs § 335, stk. 3, 1. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 336, stk. 3
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 337, stk. 2
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 338
Ordlyden ændres som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13. Det er befragteren eller den, denne har bemyndiget hertil, der kan kræve transportdokument udstedt, og at spørgsmålet reguleres af kap. 13.

I stk. 1 foreslås indsat en henvisning til kapitel 13, som regulerer transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument uanset om det er udstedt i certepartiforhold eller ikke.

I stk. 2 er retten til at få udstedt transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter tillagt befragteren i stedet for aflasteren. Dette svarer bedst til den ændring at det er afsenderen der har ret til et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, der følger af forslaget til kapitel 13.

I stk. 3 er det præciseret at når der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument mellem befragter og bortfragter, skal dette ikke opfattes som en ændring til befragtningsaftalen, selv om transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument kan indeholde en detaljeret ansvarsregulering. Dette er forudsætningen i stk. 3, 1. pkt., som netop gælder de tilfælde, hvor ansvarsreguleringen er forskellig i transportdokumentet/det elektroniske transportdokument og befragtningsaftalen. Regresspørgsmålene som reguleres i stk. 3, 2. pkt., kan opstå når et transportdokument eller et elektronisk transportdokument kan påberåbes af en modtager eller andre som ikke er bundet af befragtningsaftalens bestemmelser.

Til den gældende sølovs § 339, 2. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 345
Bestemmelsen foreslås omskrevet med de konsekvensændringer, der følger af ændret paragrafnummering og ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 339, 2. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 347
Der foreslås, som i den gældende sølovs § 347, henvist til de centrale ansvarsregler i forslaget til kapitel 13, som er gjort præceptive i rejsebefragtning ved den gældende sølovs § 322.

§ 347, stk. 1, 1. pkt. viderefører den gældende sølovs beskyttelse af modtagere, således at modtageren får en ufravigelig ret til, bl.a. at gøre lasteskadeansvar gældende efter bestemmelserne i forslaget til kapitel 13. I forlængelse af Sølovsudvalgets generelle bemærkninger til forslaget til § 322 er reguleringen af modtagerens og andre tredjemænds rettigheder nu samlet ved forslaget til kapitel 13 og reguleringen i kapitel 14 gælder bare forholdet mellem befragter og bortfragter.

§ 347, stk. 1, 2. pkt. er en ren henvisningsbestemmelse.

Materielt giver bestemmelserne i stk. 1 en beskyttelse af flere personer end modtageren, f.eks. rådighedshaver, jf. forslaget til §§ 253-254. Efter den gældende sølovs § 347, stk. 2, er modtageren den eneste beskyttede. Der foretages alene konsekvensrettelser i stk. 2.

Til den gældende sølovs § 351
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret paragrafnummering i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs kapitel 14 overskrift til §§ 362-371
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 362, stk. 1
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 362
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 364
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 367, stk. 1
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 370, stk. 3, 2. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 382
Bestemmelsen i afsnittet om tidsbefragtning svarer til den gældende sølovs § 338 i afsnittet om rejsebefragtning. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede ændringer til den gældende sølovs § 347. I bestemmelsens stk. 2 henvises til der udleveringsreglerne i forslaget til kapitel 13, da disse regulerer mere end udlevering i strid med et transportdokument (konnossement) som den gældende sølovs § 382 refererer til, eller et elektronisk transportdokument.

Til den gældende sølovs § 383
Bestemmelsen i afsnittet om tidsbefragtning svarer til den gældende sølovs § 347 i afsnittet om rejsebefragtning. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede ændringer til den gældende sølovs § 347.

Til den gældende sølovs § 391, stk. 2, 2. pkt.
Der foreslås en konsekvensændring som følge af ændret terminologi i forslaget til kapitel 13.

Til den gældende sølovs § 401, stk. 3, 3. pkt.
Ændringen har sammenhæng med at "transportdokument" hhv. "elektronisk transportdokument" erstatter "konnossement". At certeparti nu anvendes i stedet for konnossement som et eksempel på typisk dokument ved godsbefordring indebærer ingen realitetsændring.

Til overskriften til den gældende sølovs kapitel 19
Som følge af forslaget til § 504 om søgmålsfrist for krav efter forslaget til kapitel 13, foreslås overskriften til den gældende sølovs kapitel 19 ændret så det afspejles, at kapitel 19 både indeholder regler om forældelse og søgsmålsfrister.

Til den gældende sølovs § 501
Der foreslås en ændring til § 501, stk. 1, nr. 6-7, som følge af, at fristen for anlæggelse af søgsmål for krav efter forslaget til kapitel 13, foreslås til at være 2 år. Denne søgsmålsfrist er konventionsbestemt og følger af Rotterdam-reglernes kapitel 13 om "Time for suit". Der er ikke adgang til at tage forbehold for Rotterdam-reglernes kapitel 13, jf. Rotterdam-reglernes § 90. Regelsættet kan således kun ratificeres med kapitel 13.

Derfor vil krav og regreskrav som vedrører forhold, der reguleres af Rotterdam-reglerne, dvs. forslaget til kapital 13, ikke kunne underlægges en etårig forældelse efter den gældende sølovs § 501, stk. 1, nr. 6-7 og stk. 2, 2. pkt. Den etårige forældelsesfrist i den gældende sølovs § 501, stk. 1, nr. 6-7, følger af Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, der indeholder en etårig frist for forældelse for "all liability whatsoever in respect of the goods".

Sølovsudvalget foreslår, at de krav, der hidtidig har været underlagt den etårige forældelse, nu underlægges en forældelsesfrist på 2 år. For øvrige krav, der hidtidig har været underlagt de almindelige forældelsesregler, foreslås det, at sådanne krav også fremover skal være underlagt dansk rets almindelige regler om forældelse.

Den kortere forældelsesfrist for krav, der følger af forslaget til § 501, stk. 1, nr. 6-7 og stk. 2, er ikke konventionsbestemt. Sølovsudvalget har fundet det mest hensigtsmæssigt at skabe parallelitet mellem den søgsmålsfrist, der følger af Rotterdam-reglernes kapitel 13 og forældelsesfristen, der følger af sølovens kapitel 19. Endvidere giver dette den, der har et krav en bedre retsstilling ved, at forældelsesfristen forøges fra et til to år. De erhvervsinteresser, der er repræsenteret i Sølovsudvalget, har tilsluttet sig en forældelsesfrist på to år.

Tidspunktet for, hvornår forældelsesfristen skal begynde at løbe følger fristen for hvornår søgsmåls skal anlægges, og er således baseret på udleveringstidspunktet. Det er det faktiske udleveringstidspunkt, der er afgørende. Afgørelsen af om godset er udleveret, vil da bero på en konkret vurdering. Afgørende vil i de fleste tilfælde være det tidspunkt, hvor godset er overgivet til modtageren, dennes repræsentant eller en offentlig instans, f.eks. en toldmyndighed. Når godset er udleveret, begynder fristen at løb og beregnes fra dagen efter udleveringsdagen.

Forældelsesfristen i de tilfælde, hvor godset ikke (kan) udleveres helt eller delvist tager udgangspunkt i den kontraktretlige udleveringsdato. Er der tale om et tidsinterval for udlevering af godset, vil fristen begynde at løbe fra den senest angivne udleveringsdato.

Udvalget erkender dog samtidig, at der kan være forskellige regler angående suspension.

For så vidt angår forældelse af regreskrav, jf. forslaget til § 501, stk. 2, foreslås, at der ligeledes gælder en toårig frist for forældelse af sådanne krav. Dette følger den model med en etårig forældelse af krav og regreskrav, som der findes i den gældende sølovs § 501.

V. Bilag

A. Paragrafnøgle

Emneinddeling	**Forslaget til kapitel 13's paragrafinddeling**	**Rotterdam-reglernes artikelinddeling**	**Den gældende sølovs paragrafinddeling**
	Paragrafnummer	***Artikelnummer***	***Paragrafnummer***
Definitioner	251	1	251, 293, 308, 302
Anvendelsesområde	252 253 254	5 6 7	252 253 -
Fravigelighed	255 256 257	79 3, 80 81	254 253 254, 277
Forholdet til internationale konventioner	258 259 260 261	82 83, 85 84 86	- - 254, 289 -
Transportørens pligter	262 263 264 265 266 267 268 269 270 271	11 13 28 - 14 25 15 16 - -	- 262 - 256 262 263, 284 257, 291 291 262 266, 267
Transportørens erstatnings-ansvar og ansvarsbegrænsning	272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284	4 12 17 18 3, 19 20 21 24 22 3, 23 3, 59 60 61	282 274 275, 276, 278 285 286 282, 287 278 - 279 288 152, 280, 281 280 283

Multimodale transporter	285	26	-
Afsenderens pligter og erstatningsansvar	286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296	- 27 28 29 30 31 32 33 34 - -	265 255 258 257, 258 290 296, 301 257, 291 - 290 261 260
Elektronisk transportdokument	297 298 299	8 9 10	- - -
Transportdokument og elektronisk transportdokument	300 301 302 303 304 305 306 307	35 3, 36 37 38 39 3, 40 41 -	294 296, 309 285, 295 296 297, 298, 299 298, 299 299, 309 300
Udlevering af godset	308 309 310 311 312 313 314 315 316 317	43 3, 44 45 46 47 - - 3, 48 49 -	268 304 308 302 302 303 305 271, 272 270, 307 273
Rådighedshavers rettigheder	318 319 320 320a 320b 320c 320d	50 3, 51 52 53 54 55 56	308 - 261 - - 280 -

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav	320e 320f 320g 320h	57 58 - 42	- 269, 292 269 299
Domstole og voldgift	320i 320j	66-73 75-77	310 311
Forældelse og søgsmålsfrist	504	3, 62-65	-

B. Parallelopstilling af Rotterdam-reglerne og dansk oversættelse

Original text	Dansk tekst
United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea	**De Forenede Nationers Konvention om Aftaler for International Transport af Gods Helt eller Delvist til Søs**
The States Parties to this Convention,	*De stater, der har tiltrådt denne konvention,*
Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,	som *bekræfter* deres overbevisning om, at international handel baseret på lighed og gensidighed er et vigtigt element til fremme af venskabelige relationer mellem stater;
Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,	som *er overbevist om*, at en tiltagende harmonisering og ensretning af international handelsret – ved at begrænse eller fjerne lovbestemte hindringer for international handel – vil bidrage betydeligt til et verdensøkonomisk samarbejde mellem alle stater baseret på lighed, retfærdighed og fælles interesser og til alle folkeslags trivsel;
Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,	som *anerkender* det betydelige bidrag, som den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer, underskrevet i Bruxelles den 25. august 1924, med tilhørende protokoller, samt De Forenede Nationers konvention om transport af gods til søs, underskrevet i Hamburg den 31. marts 1978, har ydet til harmoniseringen af loven om transport af gods til søs;
Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,	som *er bevidst om* den teknologiske og handelsmæssige udvikling, der har fundet sted siden vedtagelsen af disse konventioner, og behovet for at sammenskrive og modernisere dem;
Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,	som *noterer sig*, at afsendere og transportører ikke kan drage nytte af et forpligtende universelt system, der understøtter transportaftaler for søtransport, som også involverer andre transportmåder;
Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,	som *er af den opfattelse*, at vedtagelsen af ensartede regler for internationale transportaftaler for stykgodstransport som helt eller delvist gennemføres til søs, vil fremme den retlige forudsigelighed, forbedre effektiviteten i forbindelse med international transport af gods og gøre det lettere for parter og markeder, der tidligere var langt fra hinanden, at anvende nye adgangsmuligheder, og herved spille en grundlæggende rolle til fremme af den handelsmæssige og økonomiske udvikling, såvel nationalt som internationalt;
Have agreed as follows:	*er enige* om følgende:

Chapter 1. General provisions

Article 1. *Definitions*
For the purposes of this Convention:

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

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

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

4. "Non-liner transportation" means any transportation that is not liner transportation.

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

6. (*a*) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.
(*b)* "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

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

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

9. "Documentary shipper" means a person, other than the

Kapitel 1. Generelle bestemmelser

Artikel 1. *Definitioner*
I denne konvention anvendes følgende definitioner

1. "Transportaftale" betyder en aftale, ifølge hvilken en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte andre transportmåder.

2. "Volumenkontrakt" betyder en transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods i flere forsendelser over en aftalt tidsperiode. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt omfang.

3. "Linjefart" betyder en transportform, som tilbydes offentligheden gennem annoncer eller lignende, og omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgange.

4. "Ikke-linjefart" betyder enhver transport, der ikke er linjefart.

5. "Transportør" betyder en person, som indgår en transportaftale med en afsender.

6. (a) "Udførende part" betyder en anden person end transportøren, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale, for så vidt angår modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, dragen omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang en sådan person handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under transportørens tilsyn eller kontrol.
(b) "Udførende part" omfatter ikke personer, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en afsender ifølge dokument, af den kontrollerende part eller af modtageren i stedet for af transportøren.

7. "Maritim udførende part" betyder en udførende part, i det omfang denne udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden mellem godsets ankomst til et skibs lastehavn og dets afgang fra et skibs lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part, hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine tjenester udelukkende i et havneområde.

8. "Afsender" betyder en person, der indgår en transportaftale med en transportør.

9. "Afsender ifølge dokument" betyder en anden person

shipper, that accepts to be named as "shipper" in the transport document or electronic transport record.

10. "Holder" means:
(*a*) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or
(*b*) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

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

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

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

14. "Transport document" means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:
(*a*) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and
(*b*) Evidences or contains a contract of carriage.

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

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

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

end afsenderen, der accepterer at være angivet "afsender" i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument.

10. "Ihændehaver" betyder:
(a) En person, der er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument; og (i) hvis dokumentet er et ordredokument, er angivet som afsender eller modtager, eller er den person, dokumentet er behørigt udstedt til; eller (ii) hvis dokumentet er et ordredokument in blanco (udstedt til ordre) eller et ihændehaverdokument, er indehaver af dokumentet; eller
(b) den person, til hvem der er udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, nævnte procedurer.

11. "Modtager" betyder en person, der er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

12. "Ret til kontrol" over godset betyder retten til i henhold til transportaftalen at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med kapitel 10.

13. "Kontrollerende part" betyder den person, som i henhold til artikel 51 er berettiget til at udøve retten til kontrol.

14. "Transportdokument" betyder et dokument, der er udstedt i henhold til en transportaftale af transportøren, som er:
(a) bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget gods i henhold til en transportaftale; og
(b) bevis for eller indeholder en transportaftale.

15. "Negotiabelt transportdokument" betyder et transportdokument, som angiver – ved anvendelse af vendinger såsom "til ordre" eller "negotiabelt" eller andre passende vendinger, der anses for at have den samme effekt i henhold til den for dokumentet gældende lov – at godset er konsigneret til afsenders ordre, til modtagers ordre eller til ihændehaveren, og som ikke udtrykkeligt angives at være "ikke-negotiabelt" eller "ikke til ordre".

16. "Ikke-negotiabelt transportdokument" betyder et transportdokument, som ikke er et negotiabelt transportdokument.

17. "Elektronisk kommunikation" betyder information, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde med det resultat, at den information, der kommunikeres, er tilgængelig på en sådan måde, at den er anvendelig i forbindelse med senere henvisninger.

18. "Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:
(*a*) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and
(*b*) Evidences or contains a contract of carriage.

18. "Elektronisk transportdokument" betyder information indeholdt i en eller flere beskeder, der ved hjælp af elektronisk kommunikation er sendt af en transportør i henhold til en transportaftale, herunder information der logisk forbindes med det elektroniske transportdokument som vedhæftede bilag eller på anden måde forbindes med det elektroniske transportdokument, samtidig med eller efter at transportøren har udstedt det, således at det bliver en del af det elektroniske transportdokument, som er:
(a) bevis for transportørens eller en udførende parts modtagelse af godset i henhold til en transportaftale; og
(b) bevis for eller indeholder en transportaftale.

19. "Negotiable electronic transport record" means an electronic transport record:
(*a*) That indicates, by wording such as "to order", or "negotiable", or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable"; and
(*b*) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

19. "Negotiabelt elektronisk transportdokument" betyder et elektronisk transportdokument:
(a) som angiver – ved hjælp af vendinger såsom "til ordre" eller "negotiabelt" eller andre passende vendinger, der anses for at have den samme effekt i henhold til den for dokumentet gældende lov – at godset er konsigneret til afsenders ordre eller til modtagers ordre, og som ikke udtrykkeligt angives at være "ikke-negotiabelt" eller "ikke til ordre"; og
(b) hvis anvendelse opfylder kravene i artikel 9, paragraf 1.

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

20. "Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument" betyder et elektronisk transportdokument, der ikke er et negotiabelt elektronisk transportdokument.

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

21. "Udstedelse" af et negotiabelt elektronisk transportdokument betyder udstedelse af et dokument i overensstemmelse med procedurer, der sikrer, at dokumentet underkastes eksklusiv kontrol, fra det oprettes, og til det ophører med at have virkning eller gyldighed.

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

22. "Overdragelse" af et negotiabelt elektronisk transportdokument betyder overdragelse af eksklusiv kontrol over dokumentet.

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

23. "Aftaleoplysninger" betyder al information vedrørende transportaftalen eller godset (herunder vilkår, mærkning, underskrifter og påtegninger), som findes i et transportdokument eller i et elektronisk transportdokument.

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

24. "Gods" betyder de varer og genstande af enhver type, som en transportør påtager sig at transportere i henhold til en transportaftale, og omfatter alt udstyr, emballage og beholdere, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.

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

25. "Skib" betyder ethvert skib, der anvendes til at transportere gods til søs.

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

26. "Beholder" betyder enhver type container, transportabel tank eller palle, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at stuve gods, og alt udstyr, der

unit load.

27. "Vehicle" means a road or railroad cargo vehicle.

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

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

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

Article 2. *Interpretation of this Convention*

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

Article 3. *Form requirements*

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

Article 4. *Applicability of defences and limits of liability*

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

(*a*) The carrier or a maritime performing party;

(*b*) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or

(*c*)Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper

hører til sådanne lasteenheder.

27. "Køretøj" betyder et køretøj til godstransport på vej eller med jernbane.

28. "Fragt" betyder det vederlag, som transportøren betales for transport af gods i henhold til en transportaftale.

29. "Hjemsted" betyder (a) et sted, hvor et selskab eller en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har (i) sit vedtægtsmæssige sæde, sin stiftelsesadresse eller sit registrerede hovedkontor, alt efter hvad der måtte være relevant, (ii) den centrale administration eller (iii) hovedvirksomhedsadressen, og (b) en fysisk persons faste bopæl.

30. "Kompetent domstol" betyder en domstol i en kontraherende stat, som – i henhold til værnetingsreglerne i den pågældende stat – er kompetent til at afgøre tvisten.

Artikel 2. *Fortolkning af denne konvention*

Når denne konvention fortolkes, skal der tages hensyn til dens internationale karakter og til behovet for at fremme en ensartet anvendelse af den og for at sikre tilliden til den internationale handel.

Artikel 3. *Formkrav*

De meddelelser, bekræftelser, tilsagn, aftaler, erklæringer og andre kommunikationsformer, der nævnes i artikel 19, paragraf 2; artikel 23, paragraf 1-4; artikel 36, paragraf 1, stk. (b), (c) og (d); artikel 40, paragraf 4, stk. (b); artikel 44; artikel 48, paragraf 3; artikel 51, paragraf 1, stk. (b); artikel 59, paragraf 1; artikel 63; artikel 66; artikel 67, paragraf 2; artikel 75, paragraf 4; og artikel 80, paragraf 2 og 5, skal være skriftlige. Elektroniske kommunikationsformer kan anvendes til disse formål, forudsat at anvendelsen heraf sker med samtykke fra både afsender og modtager af den elektroniske kommunikation.

Artikel 4. *Anvendelse af indsigelser og ansvarsbegrænsning*

1. Enhver bestemmelse i denne konvention, som kan give transportøren ret til indsigelser eller begrænse dennes ansvar, kan gøres gældende under en retssag eller en voldgiftssag – uanset om denne er baseret på en kontrakt, uden for kontrakt eller andet – som anlægges vedrørende tab af, skade på eller forsinket udlevering af gods dækket af en transportaftale eller for brud på enhver anden forpligtelse i henhold til denne konvention mod:

(a) transportøren eller en maritim udførende part;

(b) skibsføreren, besætningen eller eventuelle andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet; eller

(c) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte.

2. Enhver bestemmelse i denne konvention, som kan give

applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

Chapter 2. Scope of application

Article 5. *General scope of application*

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

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

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

Article 6. *Specific exclusions*

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

(*a*) Charter parties; and
(*b*) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

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

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

Article 7. *Application to certain parties*

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

Chapter 3. Electronic transport records

Article 8. *Use and effect of electronic transport records*

Subject to the requirements set out in this Convention:

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

afsender eller afsender ifølge dokument ret til indsigelser, kan gøres gældende under en retssag eller en voldgiftssag – uanset om denne er baseret på en kontrakt, uden for kontrakt eller andet – som anlægges mod afsender, afsender ifølge dokument eller deres underleverandører, agenter eller ansatte.

Kapitel 2. Anvendelsesområde

Artikel 5. *Generel anvendelse*

1. Med forbehold for artikel 6 gælder denne konvention for transportaftaler, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en kontraherende stat:

(a) modtagelsesstedet;
(b) lastehavnen;
(c) udleveringssted; eller
(d) lossehavnen.

2. Denne konvention finder anvendelse uden hensyn til skibets, transportørens, de udførende parters, afsenderens, modtagerens eller eventuelle andre interessenters nationalitet.

Artikel 6. *Særlige undtagelser*

1. Denne konvention gælder ikke for følgende aftaler inden for linjefart:

(a) certepartier; og
(b) andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib.

2. Denne konvention gælder ikke for transportaftaler inden for ikke-linjefart, medmindre:

(a) der ikke foreligger en certepartiaftale eller anden aftale mellem parterne om hel- eller delbefragtning af skib; og
(b) der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Artikel 7. *Anvendelse på visse parter*

Denne konvention finder, uanset artikel 6, anvendelse i forholdet mellem transportøren og modtageren, den kontrollerende part eller ihændehaveren, der ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som falder uden for anvendelsesområdet for denne konvention. Konventionen finder ikke anvendelse i forholdet mellem de oprindelige parter til en transportaftale, som er undtaget i medfør af artikel 6.

Kapitel 3. Elektroniske transportdokumenter

Artikel 8. *Elektroniske transportdokumenters anvendelse og retsvirkning*

Med forbehold for de i denne konvention anførte krav:

(a) kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument i henhold til denne konvention, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk trans-

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

portdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke; og

(b) har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.

Article 9. *Procedures for use of negotiable electronic transport records*

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

(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;

(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;

(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

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

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

Artikel 9. *Procedurer for anvendelse af negotiable elektroniske transportdokumenter*

1. Negotiable elektroniske transportdokumenter skal anvendes under iagttagelse af procedurer, der omfatter:

(a) Metoden for udstedelse og overdragelse af dokumentet til en ny ihændehaver;

(b) en tilsikring af, at det negotiable elektroniske transportdokument bevarer sin retmæssighed;

(c) den måde, hvorpå ihændehaveren kan bevise, at vedkommende er ihændehaveren; og

(d) den måde, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihændehaveren er effektueret, eller at det elektroniske transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til artikel 10, paragraf 2, eller artikel 47, paragraf 1, stk. (a) (ii) og (c).

2. De i denne artikels paragraf 1 nævnte procedurer skal være angivet i transportaftalen og skal være umiddelbart tilgængelige.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 10. *Udskiftning af negotiable transportdokumenter eller negotiable elektroniske transportdokumenter*

1. Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at erstatte dokumentet med et negotiabelt elektronisk transportdokument skal:

(a) ihændehaveren overdrage det negotiable transportdokument eller alle de negotiable transportdokumenter, hvis der er udstedt mere end et, til transportøren;

(b) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihændehaveren, indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument; og

(c) det negotiable transportdokument ophører derefter med at have retsvirkning eller gyldighed.

2. Hvis der er udstedt et elektronisk transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dokumentet med et negotiabelt transportdokument:

(a) skal transportøren til ihændehaveren udstede et negotiabelt transportdokument i stedet for det elektroniske transportdokument, indeholdende en erklæring om, at dette dokument træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument; og

(b) det negotiable elektroniske transportdokument ophører derefter med at have retsvirkning eller gyldighed.

Chapter 4. Obligations of the carrier

Kapitel 4. Transportørens forpligtelser

Article 11. *Carriage and delivery of the goods*

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

Artikel 11. *Transport og udlevering af godset*

Transportøren skal, i henhold til denne konvention og i overensstemmelse med bestemmelserne i transportaftalen, transportere godset til bestemmelsesstedet og

them to the consignee.

Article 12. *Period of responsibility of the carrier*

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.
2.

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

(*b*) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

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

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

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

Article 13. *Specific obligations*

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

Article 14. *Specific obligations applicable to the voyage by sea*

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

(*a*) Make and keep the ship seaworthy;

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

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

udlevere det til modtageren.

Artikel 12. *Transportørens ansvarsperiode*

1. Den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset i henhold til denne konvention, begynder, når transportøren eller en udførende part modtager det gods, der skal transporteres, og slutter, når godset er udleveret.
2. (a) Hvis loven eller reglerne på modtagelsesstedet kræver, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjepart, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller anden tredje part.

(b) Hvis loven eller reglerne på udleveringsstedet kræver, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjepart, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til denne myndighed eller anden tredjepart.

3. Med henblik på at fastsætte transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale et tidspunkt og et sted, hvor godset skal modtages og udleveres, men en bestemmelse i en transportaftale er ugyldig i det omfang, den fastsætter, at:

(a) tidspunktet for godsets modtagelse ligger efter, den oprindelige lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt; eller

(b) tidspunktet for godsets udlevering ligger før, den endelige losning i henhold til transportaftalen er fuldført.

Artikel 13. *Særlige forpligtelser*

1. Transportøren skal i den i artikel 12 definerede ansvarsperiode og i henhold til artikel 26 på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset.
2. Uanset denne artikels paragraf 1 og med forbehold for de øvrige bestemmelser i kapitel 4 og kapitel 5 til 7 kan transportøren og afsenderen aftale, at lastningen, håndteringen, stuvningen eller losningen af godset skal udføres af afsenderen, afsenderen ifølge dokument eller modtageren. En sådan aftale skal være angivet i transportaftalen.

Artikel 14. *Særlige forpligtelser i forbindelse med sørejsen*

Før, i begyndelsen af og under sørejsen er transportøren forpligtet til at udvise fornøden omhu ved at:

(a) sikre, at skibet er og holder sig sødygtigt;

(b) sikre, at skibet er tilstrækkeligt bemandet, udstyret og forsynet før og under hele rejsens forløb; og

(c) sikre, at lastrummene og alle andre dele af skibet, hvori godset transporteres, og alle beholdere leveret af transportøren, hvorpå eller hvori godset transporteres, i god stand og egnet til at modtage, transportere og opbevare godset.

preservation.

Article 15. *Goods that may become a danger*

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

Artikel 15. *Potentielt farligt gods*

Uanset artikel 11 og 13 kan transportøren eller en udførende part nægte at modtage eller at laste gods, og kan tage sådanne andre forholdsregler, som måtte være rimelige, herunder at losse, destruere eller uskadeliggøre gods, hvis godset er eller med rimelig sandsynlighed kan udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet i løbet af transportørens ansvarsperiode.

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

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

Artikel 16. *Bortskaffelse af gods under sørejsen*

Uanset artikel 11, 13 og 14 kan transportøren eller en udførende part bortskaffe gods til søs, når bortskaffelsen rimeligvis foretages af hensyn til den fælles sikkerhed eller med henblik på at beskytte menneskeliv eller ejendom omfattet af det fælles foretagende mod fare.

Chapter 5. Liability of the carrier for loss, damage or delay

Kapitel 5. Transportørens ansvar for tab, skade eller forsinkelse

Article 17. *Basis of liability*

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

(*a*) Act of God;

(*b*) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;

(*c*) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;

(*d*) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;

(*e*) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;

(*f*) Fire on the ship;

(*g*) Latent defects not discoverable by due diligence;

(*h*) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;

Artikel 17. *Ansvarsgrundlaget*

1. Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket udlevering, hvis skadelidte kan bevise, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted under transportørens ansvarsperiode som defineret i kapitel 4.
2. Transportøren fritages for hele eller dele af sit erstatningsansvar i henhold til denne artikels paragraf 1, hvis transportøren kan bevise, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes transportøren selv eller en fejl begået af en person som nævnt i artikel 18.
3. Transportøren fritages ligeledes fra hele eller dele af sit erstatningsansvar i henhold til denne artikels paragraf 1, hvis transportøren – i stedet for at bevise, at der ikke er begået nogen fejl som bestemt i denne artikels paragraf 2 – kan bevise, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen:

(a) Naturkatastrofer;

(b) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande;

(c) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, pirateri, terrorisme, oprør og civile optøjer;

(d) karantænerestriktioner; indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, regenter eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i artikel 18;

(e) strejker, lockout, arbejdsnedlæggelser eller arbejdshindringer;

(f) brand om bord på skibet;

(g) skjulte mangler, der ikke kan opdages ved behørig omhu;

(*i*) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;

(*j*) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;

(*k*)Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;

(*l*) Saving or attempting to save life at sea;

(*m*)Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;

(*n*) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

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

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

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

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

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

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

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

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

(h) handling eller forsømmelse begået af afsenderen, afsenderen ifølge dokument, den kontrollerende part eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller afsenderen ifølge dokument er ansvarlig for i henhold til artikel 33 og 34;

(i) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med artikel 13, paragraf 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, afsenderen ifølge dokument eller modtageren;

(j) svind i mængde eller vægt eller andet tab eller anden skade som følge af en latent mangel, egenskab eller fejl ved godset;

(k) utilstrækkelig eller mangelfuld pakning eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren;

(l) bjærgning af eller forsøg på bjærgning af menneskeliv til søs;

(m) rimelige tiltag med henblik på at bjærge eller forsøge at bjærge genstande til søs;

(n) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet; eller

(o) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved artikel 15 og 16.

4. Uanset denne artikels paragraf 3 er transportøren ansvarlig for hele eller dele af tabet, skaden eller forsinkelsen:

(a) hvis skadelidte kan bevise, at en fejl begået af transportøren eller af en person nævnt i artikel 18 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig; eller

(b) hvis skadelidte kan bevise, at en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i denne artikels paragraf 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, og transportøren ikke kan bevise, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl begået af denne eller af en person nævnt i artikel 18.

5. Uanset denne artikels paragraf 3 er transportøren ansvarlig for hele eller dele af tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis:

(a) skadelidte kan bevise, at tabet, skaden eller forsinkelsen var eller sandsynligvis var helt eller delvis forårsaget af (i) skibets usødygtighed; (ii) utilstrækkelig bemanding, udstyring eller forsyning af skibet; eller (iii) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller beholdere leveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset; og

(b) transportøren ikke kan bevise, (i) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i denne artikels paragraf 5, stk. (a) nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller (ii) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise behørig omhu i henhold til artikel 14.

6. Når transportøren delvist fritages for ansvar i henhold til denne artikel, er transportøren alene ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan til-

skrives den begivenhed eller omstændighed, som der ifaldes ansvar for i henhold til denne artikel.

Article 18. *Liability of the carrier for other persons*

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

(*a*) Any performing party;

(*b*) The master or crew of the ship;

(*c*)Employees of the carrier or a performing party; or

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

Artikel 18. *Transportørens ansvar for andre personer*

Transportøren er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne konvention, når dette skyldes handlinger eller undladelser foretaget af:

(a) enhver udførende part;

(b) skibets fører eller besætning;

(c) transportørens eller en udførende parts ansatte; eller

(d) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang denne person direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.

Article 19. *Liability of maritime performing parties*

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

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

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

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.
3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.
4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

Artikel 19. *Maritim udførende parts ansvar*

1. En maritim udførende part er underlagt de samme forpligtelser og det samme ansvar som transportøren i henhold til denne konvention og er berettiget til de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som transportøren er tillagt i medfør af denne konvention, hvis:

(a) den maritime udførende part modtog det gods, der skulle transporteres, i en kontraherende stat eller udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine arbejdsopgaver vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat; og

(b) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted (i) i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn og til godset forlod skibets lossehavn, (ii) mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller (iii) på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.

2. Hvis transportøren accepterer at påtage sig andre forpligtelser end, hvad der pålægges denne i henhold til denne konvention, eller accepterer, at grænserne for dennes ansvar er højere end, hvad der er bestemt i henhold til denne konvention, er en maritim udførende part ikke forpligtet af denne aftale, medmindre denne udtrykkeligt går med til at acceptere sådanne forpligtelser eller sådanne højere grænser.
3. En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne konvention, når dette skyldes handlinger eller forsømmelser udført af personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med de i denne artikels paragraf 1 nævnte betingelser.
4. Intet i denne konvention skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.

Article 20. *Joint and several liability*

1. If the carrier and one or more maritime performing

Artikel 20. *Solidarisk ansvar*

1. Hvis transportøren og en eller flere maritime udførende

parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.
2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Article 21. *Delay*
Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Article 22. *Calculation of compensation*
1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.
2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.
3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

Article 23. *Notice in case of loss, damage or delay*
1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.
2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.
3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.
4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.
5. When the notice referred to in this article is given to the

parter er ansvarlige for tab af, skade på eller forsinket udlevering af gods, hæfter de solidarisk, dog kun op til de i denne konvention fastsatte ansvarsgrænser.
2. Med forbehold for artikel 61 skal det samlede ansvar, som påhviler dem, ikke overstige den maksimale ansvarsgrænse i henhold til denne konvention.

Artikel 21. *Forsinkelse*
Forsinket udlevering foreligger, når godset ikke leveres på det i kontrakten aftalte bestemmelsessted inden for den aftalte tid.

Artikel 22. *Erstatningsberegning*
1. Med forbehold for artikel 59 beregnes den erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, ud fra værdien af sådant gods på det i overensstemmelse med artikel 43 bestemte udleveringssted og -tidspunkt.
2. Godsets værdi fastsættes i overensstemmelse med råvareindekset eller, hvis der ikke findes et sådant, i overensstemmelse med godsets markedspris eller, hvis der ikke findes hverken et råvareindeks eller en markedspris, efter den normale værdi af gods af samme type og kvalitet på udleveringsstedet.
3. I tilfælde af tab af eller skade på godset skal transportøren ikke betale erstatning ud over, hvad der er fastsat i denne artikels paragraf 1 og 2, medmindre transportøren og afsenderen har aftalt at beregne erstatningen på anden måde inden for rammerne af kapitel 16.

Artikel 23. *Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse*
1. I mangel af beviser på det modsatte antages transportøren at have leveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i aftaleoplysningerne, medmindre der er givet meddelelse om tab af eller skade på godset, hvori et sådant tabs eller en sådan skades generelle karakter angives, til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, før eller på udleveringstidspunktet, eller, hvis tabet eller skaden ikke er synlig, inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet efter godsets udlevering.
2. Manglende afgivelse af den i denne artikel nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part skal ikke påvirke retten til at kræve erstatning for tab af eller skade på godset i henhold til denne konvention, ligesom det heller ikke påvirker, hvilken part bevisbyrden efter artikel 17 påhviler.
3. Den i denne artikel nævnte meddelelse kræves ikke, for så vidt angår tab eller skade, der påvises ved en fælles besigtigelse af godsets modtager og den transportør eller maritime udførende part, som ansvar gøres gældende over for.
4. Der skal ikke betales erstatning for forsinkelse, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 på hinanden følgende dage efter godsets udlevering.

performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

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

Chapter 6. Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 24. *Deviation*

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

Article 25. *Deck cargo on ships*

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:

(*a*) Such carriage is required by law;

(*b*) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or

(*c*)The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (*a*) or (*c*) of this article.
3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.
4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (*c*) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.
5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay

5. Når den i denne artikel nævnte meddelelse gives til den udførende part, der leverede godset, har det samme effekt, som hvis meddelelsen var givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren har samme effekt som en meddelelse givet til en maritim udførende part.
6. I tilfælde af faktisk eller formodet tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og taksere godset og skal give adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.

Kapitel 6. Yderligere bestemmelser vedrørende særlige transportled

Artikel 24. *Deviation*

Når en deviation ifølge gældende lov udgør et brud på transportørens forpligtelser, skal en sådan deviation ikke i sig selv fratage transportøren eller en maritim udførende part retten til at gøre en eventuel indsigelse eller en eventuel ansvarsbegrænsning i denne konvention gældende, undtagen for så vidt angår det i artikel 61 angivne.

Artikel 25. *Dækslast på skibe*

1. Gods må kun transporteres på et skibs dæk, hvis:

(a) en sådan transport kræves ved lov;

(b) godset transporteres i beholdere eller køretøjer egnet til transport på dæk, og dækkene er særligt egnede til at transportere sådanne beholdere eller køretøjer; eller

(c) transporten på dæk sker i overensstemmelse med transportaftalen eller den pågældende branches sædvane, kutyme eller praksis.

2. Bestemmelserne i denne konvention vedrørende transportørens ansvar gælder for tab af, skade på eller forsinket udlevering af gods, der transporteres på dæk i henhold til denne artikels paragraf 1, men transportøren er ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinkelse af sådant gods, som måtte være forårsaget af de særlige risici, der er forbundet med dets transport på dæk, når godset transporteres i overensstemmelse med denne artikels paragraf 1, stk. (a) eller (c).
3. Hvis godset er blevet transporteret på dæk i andre tilfælde end de i henhold til denne artikels paragraf 1 tilladte, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket udlevering af godset, når dette udelukkende skyldes transporten på dæk, og denne er ikke berettiget til at påberåbe sig de i artikel 17 nævnte indsigelser.
4. Transportøren er ikke berettiget til at påberåbe sig denne artikels paragraf 1, stk. (c) over for en tredjepart, der i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det angives i aftaleoplysningerne, at godset kan transporteres på dæk.
5. Hvis transportøren og afsenderen udtrykkeligt har aftalt, at godset skal transporteres under dæk, er transportøren ikke berettiget til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket udlevering af godset i det

resulted from their carriage on deck.

Article 26. *Carriage preceding or subsequent to sea carriage*

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

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

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

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

Chapter 7. Obligations of the shipper to the carrier

Article 27. *Delivery for carriage*

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.
2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.
3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

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

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

omfang, et sådant tab, en sådan skade eller forsinket udlevering er forårsaget af godsets transport på dæk.

Artikel 26. *Transport før eller efter søtransporten*

Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket udlevering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har bestemmelserne i denne konvention ikke forrang for bestemmelser i andre internationale instrumenter, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen:

(a) i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte aftale med transportøren vedrørende det specifikke transportstadium, hvor der opstod tab af eller skade på godset, eller hvor en begivenhed eller omstændighed, forårsagede forsinket udlevering;

(b) specifikt fastsætter transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller tidsfristen for søgsmål; og

(c) er ufravigelige eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen i henhold til et sådant internationalt instrument.

Kapitel 7. Afsenderens forpligtelser over for transportøren

Artikel 27. *Udlevering til transport*

1. Medmindre andet er aftalt i transportaftalen, skal afsenderen levere godset klar til at blive transporteret. Under alle omstændigheder skal afsenderen levere godset i en sådan stand, at det kan modstå den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring, sikring og losning, og at det ikke kan forårsage skade på personer eller ejendom.
2. Afsenderen skal på passende måde og omhyggeligt opfylde de forpligtelser, han har påtaget sig i medfør af en aftale indgået i henhold til artikel 13, paragraf 2.
3. Når en beholder pakkes, eller et køretøj lastes af afsenderen, skal afsenderen på passende måde og omhyggeligt stuve, surre og sikre indholdet i eller på beholderen eller køretøjet, og det således at det ikke kan volde personer eller ejendom skade.

Artikel 28. *Samarbejde mellem afsenderen og transportøren om tilvejebringelse af oplysninger og instruktioner*

Transportøren og afsenderen skal reagere på hinandens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for at kunne håndtere og transportere godset på behørig vis, hvis oplysningerne er i den anmodede parts besiddelse, eller hvis det på rimelig vis er muligt for den anmodede part at tilvejebringe instruktionerne, og det ikke på anden rimelig vis er muligt for den anmodende part at få fat i dem.

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

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

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

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

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

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

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.
2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.
3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

Article 31. *Information for compilation of contract particulars*

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.
2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

Artikel 29. *Afsenderens forpligtelse til at tilvejebringe oplysninger, instruktioner og dokumenter*

1. I rette tid skal afsenderen til transportøren skaffe sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som rimeligvis er nødvendige:

(a) for at håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage; og

(b) for at transportøren kan opfylde love, regler eller andre krav fra offentlige myndigheder i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rette tid lader afsenderen vide, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker.

2. Intet i denne artikel påvirker specifikke forpligtelser til at tilvejebringe visse oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i henhold til love, regler eller andre krav fra offentlige myndigheder i forbindelse med den planlagte transport.

Artikel 30. *Grundlaget for afsenderens ansvar over for transportøren*

1. Afsenderen er ansvarlig for transportørens tab eller skade, hvis transportøren kan bevise, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen ikke har opfyldt sine forpligtelser i henhold til denne konvention.
2. Medmindre tabet eller skaden skyldes afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til artikel 31, paragraf 2, og artikel 32, fritages afsenderen helt eller delvist for ansvar, hvis årsagen eller en af årsagerne til tabet eller skaden ikke skyldes fejl begået af denne eller af en i artikel 34 nævnt person.
3. Når afsenderen fritages for en del af sit ansvar i henhold til denne artikel, er afsenderen kun ansvarlig for den del af tabet eller skaden, der skyldes fejl begået af denne eller af en i artikel 34 nævnt person.

Artikel 31. *Information til brug for aftaleoplysningerne*

1. Afsenderen skal i rette tid give transportøren de nøjagtige informationer, der kræves for at kunne udarbejde aftaleoplysninger og udstede transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i artikel 36, paragraf 1, nævnte oplysninger; navnet på den part, der skal identificeres som afsender i aftaleoplysningerne; navnet på den eventuelle modtager; og navnet på den eventuelle person, til hvis ordre transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument skal udstedes.
2. Afsenderen skal anses for at have garanteret nøjagtigheden, når transportøren modtager de i henhold til denne artikels paragraf 1 tilvejebragte oplysninger. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes urigtige oplysninger.

Article 32. *Special rules on dangerous goods*

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

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

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

Artikel 32. *Særlige regler om farligt gods*

Når gods på grund af dets beskaffenhed eller egenskab udgør, eller der er rimelig grund til at tro, at det kan komme til at udgøre en fare for personer, ejendom eller miljø:

(a) skal afsenderen orientere transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rette tid før dets levering til transportøren eller en udførende part. Hvis afsenderen forsømmer dette, og transportøren eller den udførende part ikke på anden vis får kendskab til godsets farlige beskaffenhed eller egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade forårsaget af en sådan manglende orientering; og

(b) skal afsenderen mærke eller etikettere farligt gods i overensstemmelse med love, regler eller andre krav fra offentlige myndigheder, der gælder under alle stadier af den planlagte transport af godset. Hvis afsenderen forsømmer dette, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade forårsaget af en sådan forsømmelse.

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

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.
2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

Artikel 33. *Overtagelse af afsenderens rettigheder og forpligtelser af afsender ifølge dokument*

1. En afsender ifølge dokument er underlagt de forpligtelser og det ansvar, der påhviler afsenderen i henhold til dette kapitel og artikel 55, og er berettiget til at påberåbe sig de samme rettigheder og indsigelser, som afsenderen kan gøre gældende i medfør af dette kapitel og kapitel 13.
2. Denne artikels paragraf 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.

Article 34. *Liability of the shipper for other persons*

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

Artikel 34. *Afsenderens ansvar for andre personer*

Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne konvention, der skyldes handlinger eller undladelser hos personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, til hvilke afsenderen har betroet udøvelsen af enhver af sine forpligtelser, men afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser hos transportøren eller en udførende part, der handler på vegne af transportøren, til hvilken afsenderen har betroet udøvelsen af sine forpligtelser.

Chapter 8. Transport documents and electronic transport records

Kapitel 8. Transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter

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

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

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

(b) An appropriate negotiable transport document or,

Artikel 35. *Udstedelse af transportdokument eller elektronisk transportdokument*

Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at anvende et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller det er branchens sædvane, kutyme eller praksis ikke at anvende et sådant, er afsenderen eller – hvis afsenderen har givet sit tilsagn – afsenderen ifølge dokument berettiget til, ved levering af godset til transport til transportøren eller til en udførende part, efter afsenderens valg at transportøren til denne udsteder:

(a) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for artikel 8, stk. (a), et ikke-negotiabelt

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

Article 36. *Contract particulars*

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

(a) A description of the goods as appropriate for the transport;

(b) The leading marks necessary for identification of the goods;

(c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and

(d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

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

(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;

(b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

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

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and

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

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

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

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

elektronisk transportdokument; eller

(b) et relevant negotiabelt transportdokument eller med forbehold for artikel 8, stk. (a), et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at anvende et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, eller det er branchens sædvane, kutyme eller praksis ikke at anvende et sådant dokument.

Artikel 36. *Aftaleoplysninger*

1. Aftaleoplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument nævnt i artikel 35 skal indeholde følgende informationer, som tilvejebringes af afsenderen:

(a) En beskrivelse af godset, som er relevant for transporten;

(b) de ledemærker, der måtte være nødvendige for at identificere godset;

(c) antal kolli eller enheder eller godsets mængde; og

(d) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom.

2. Aftaleoplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument nævnt i artikel 35 skal også indeholde:

(a) En erklæring om godsets synlige gode orden og tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport;

(b) transportørens navn og adresse;

(c) den dato, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, eller hvor godset blev lastet om bord på skibet, eller hvor transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt; og

(d) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antal originaler af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end en original.

3. Aftaleoplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument nævnt i artikel 35 skal herudover indeholde:

(a) modtagerens navn og adresse, hvis afsendere har oplyst herom;

(b) skibets navn, hvis det er nærmere angivet i transportaftalen;

(c) modtagelsesstedet og hvis det er transportøren bekendt, udleveringsstedet; og

(d) laste- og lossehavnen, hvis det er angivet nærmere i transportaftalen.

4. I denne artikel henviser vendingen "godsets synlige gode orden og tilstand" i denne artikels paragraf 2, stk. (a), til godsets gode orden og tilstand baseret på:

(a) en rimelig ekstern besigtigelse af godset, som det fremstår i indpakket form, når afsenderen afleverer det til transportøren eller en udførende part; og

(b) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk udfører før udstedelsen af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument.

Article 37. *Identity of the carrier*

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.
2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.
3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

Artikel 37. *Transportørens identitet*

1. Hvis en transportør er angivet med navn i aftaleoplysningerne, skal øvrige oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument vedrørende transportørens identitet ikke have nogen retsvirkning, i det omfang de er uoverensstemmende med aftaleoplysningerne.
2. Hvis der ikke ud fra aftaleoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i artikel 36, paragraf 2, stk. (b), men aftaleoplysningerne angiver, at godset er blevet lastet om bord på et navngivent skib, antages skibets registrerede ejer for at være transportøren, medmindre denne beviser, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og identificerer bareboatbefragteren og angiver dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer modbevise antagelsen om at være transportøren ved at identificere transportøren og angive dennes adresse. På samme måde kan bareboatbefragteren modbevise enhver antagelse om at være transportøren.
3. Intet i denne artikel er til hinder for at skadelidte kan bevise, at en anden person end den, der er angivet i aftaleoplysningerne eller i henhold til denne artikels paragraf 2, er transportøren.

Article 38. *Signature*

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

Artikel 38. *Underskrift*

1. Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af en person, der agerer på dennes vegne.
2. Et elektronisk transportdokument skal indeholde en elektronisk signatur, der tilhører transportøren eller en person, der agerer på dennes vegne. En sådan elektronisk signatur skal identificere underskriveren i relation til det elektroniske transportdokument og angive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.

Article 39. *Deficiencies in the contract particulars*

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.
2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

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

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

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

Artikel 39. *Mangler i aftaleoplysningerne*

1. Fraværet af eller mangler ved en eller flere af de i artikel 36, paragraf 1, 2 eller 3, nævnte aftaleoplysninger ændrer ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.
2. Hvis aftaleoplysningerne indeholder en dato, men ikke angiver dens betydning, anses datoen for at være:

(a) den dato, hvor al det i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument nævnte gods blev lastet om bord på skibet, hvis aftaleoplysningerne angiver, at godset er blevet lastet om bord på et skib; eller

(b) den dato, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis aftaleoplysningerne ikke angiver, at godset er blevet lastet om bord på et skib.

3. Hvis aftaleoplysningerne ikke angiver godsets synlige gode orden og tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part har modtaget det, anses aftaleoplysningerne for at angive, at godset var i synlig god orden og tilstand, da transportøren eller en udførende part modtog det.

apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Artikel 40. *Forbehold for rigtigheden af oplysninger vedrørende godset i kontraktoplysningerne*

1. Transportøren skal tage forbehold for de i artikel 36, paragraf 1, nævnte oplysninger og oplyse, at transportøren ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af oplysninger givet af afsenderen, hvis:

(a) transportøren har faktisk viden om, at en vigtig oplysning i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument er falsk eller misvisende; eller

(b) transportøren har rimelig grund til at antage, at en vigtig oplysning i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument er falsk eller misvisende.

2. Uden hensyn til denne artikels paragraf 1 kan transportøren tage forbehold for de i artikel 36, paragraf 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den i denne artikels paragraf 3 og 4 nævnte måde og oplyse, at transportøren ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af oplysninger der er givet af afsenderen.

3. Hvis godset ikke leveres til transportøren eller en udførende part til transport i en lukket beholder eller i et lukket køretøj, eller hvis det leveres i en lukket beholder eller i et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i artikel 36, paragraf 1, nævnte oplysninger, hvis:

(a) transportøren ikke havde fysisk mulige eller forretningsmæssigt rimelige midler til at kontrollere de af afsenderen givne oplysninger, og transportøren kan i et sådant tilfælde angive, hvilke oplysninger denne ikke kunne kontrollere; eller

(b) transportøren har rimelig grund til at antage, at de oplysninger, der er givet af afsenderen, er unøjagtige, og transportøren kan da medtage en klausul om, hvad denne med rimelighed betragter som værende nøjagtige oplysninger.

4. Når godset leveres til transportøren eller en udførende part til transport i en lukket beholder eller i et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de oplysninger, der henvises til i:

(a) artikel 36, paragraf 1, stk. (a), (b) eller (c), hvis:

(i) godset i beholderen eller køretøjet ikke faktisk er blevet besigtiget af transportøren eller en udførende part; og

(ii) hverken transportøren eller en udførende part på anden måde har opnået faktisk kendskab til indholdet før udstedelsen af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument; og

(b) artikel 36, paragraf 1 (d), hvis:

(i) hverken transportøren eller en udførende part har vejet beholderen eller køretøjet, og afsenderen og transportøren ikke forud for afskibningen har aftalt, at beholderen eller køretøjet vil blive vejet, og at vægten vil blive medtaget i kontraktoplysningerne; eller

(ii) der ikke var nogen fysisk mulige eller forretningsmæssigt rimelige midler til at kontrollere beholderens

Article 41. *Evidentiary effect of the contract particulars*

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

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:

(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;

(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and

(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

Artikel 41. *Aftaleoplysningernes bevismæssige virkning*

Medmindre der er taget forbehold for aftaleoplysningerne under de omstændigheder og på den måde, der er nævnt i artikel 40:

(a) er et transportdokument eller et elektronisk transportdokument bevis på transportørens modtagelse af godset, som dette er angivet i aftaleoplysningerne;

(b) skal transportørens modbevis vedrørende aftaleoplysningerne ikke tillades, når sådanne aftaleoplysninger er medtaget i:

(i) et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, der overdrages til en tredjepart, der er i god tro; eller

(ii) et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at godset udleveres mod tilbagelevering af transportdokumentet, og at det er overdraget til en modtager, der er i god tro;

(c) skal transportørens modbevis ikke tillades over for en modtager, som i god tro har handlet i tillid til en af følgende aftaleoplysninger, indeholdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller i et ikke-negotiabelt transportdokument:

(i) De i artikel 36, paragraf 1, nævnte aftaleoplysninger, når de er givet af transportøren;

(ii) beholdernes antal, type og identifikationsnumre, men ikke forseglingens identifikationsnummer; og

(iii) de i artikel 36, paragraf 2, nævnte aftaleoplysninger.

Article 42. *"Freight prepaid"*

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

Artikel 42. *"Forudbetalt fragt"*

Hvis aftaleoplysningerne indeholder angivelsen "forudbetalt fragt" eller udsagn af lignende karakter, kan transportøren ikke hævde over for ihændehaveren eller modtageren, at fragten ikke er betalt. Denne artikel gælder ikke, hvis ihændehaveren eller modtageren også er afsenderen.

Chapter 9. Delivery of the goods

Kapitel 9. Udlevering af godset

Article 43. *Obligation to accept delivery*

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

Artikel 43. *Pligt til at acceptere levering*

Når godset er ankommet til destinationen, skal den modtager, som kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, acceptere levering af godset på det tidspunkt eller inden for den periode og på det sted, som er aftalt i transportaftalen eller, i mangel af en sådan aftale, på det tidspunkt og det sted, hvor udlevering rimeligvis kan forventes i henhold til kontraktbestemmelserne, branchens sædvane, kutyme eller praksis og omstændighederne ved transporten.

Article 44. *Obligation to acknowledge receipt*

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge

Artikel 44. *Pligt til at bekræfte modtagelse*

På anmodning af transportøren eller den udførende part, som udleverer godset, skal modtageren bekræfte mod-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person

tagelse af godset fra transportøren eller den udførende part på den måde, som er sædvanlig på udleveringsstedet. Transportøren kan nægte udlevering, hvis modtageren nægter at ville bekræfte modtagelsen.

Artikel 45. *Udlevering, når der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument*

Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument:

(a) skal transportøren levere godset til modtageren på det i artikel 43 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den person, der hævder at være modtageren, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig selv behørigt som modtager;

(b) skal den kontrollerende part, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i aftaleoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til destinationen orientere transportøren om modtagerens navn og adresse;

(c) kan transportøren – med forbehold af artikel 48, paragraf 1, hvis godset ikke kan leveres, fordi (i) modtageren, efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst, ikke på det tidspunkt eller inden for den i artikel 43 nævnte periode kræver udlevering af godset fra transportøren efter dets ankomst til destinationen, (ii) transportøren nægter udlevering, fordi den person, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig selv behørigt som modtager, eller (iii) transportøren, efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, er ude af stand til at lokalisere modtageren for at få udleveringsinstrukser – orientere den kontrollerende part herom og anmode om instrukser vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser er ude af stand til at lokalisere den kontrollerende part, kan transportøren orientere afsenderen herom og anmode om instrukser vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser er ude af stand til at lokalisere afsenderen, kan transportøren orientere afsenderen ifølge dokument herom og anmode denne om instrukser vedrørende godsets udlevering;

(d) fritages den transportør, der leverer godset efter instruks fra den kontrollerende part, afsenderen eller afsenderen ifølge dokument i henhold til denne artikels stk. (c) fra sine forpligtelser til at levere godset i henhold til transportaftalen.

Artikel 46. *Udlevering mod overgivelse af et ikke-negotiabelt transportdokument, der indeholder et udle veringskrav*

Når der er udstedt et ikke-negotiabelt transportdokument, som angiver, at det skal overgives for at opnå udlevering af godset:

(a) skal transportøren levere godset på det tidspunkt og sted, der nævnes i artikel 43, til modtageren, når modtageren legitimerer sig behørigt på transportørens anmodning og overgiver det ikke-negotiable dokument til

claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals

transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den person, der hævder at være modtager, ikke kan legitimere sig behørigt på transportørens anmodning, og skal nægte udlevering, hvis det ikke-negotiable dokument ikke overgives. Hvis der er udstedt mere end en original af det ikke-negotiable dokument, er det tilstrækkeligt med overdragelse af en original, og de øvrige originaler har herefter ikke længere nogen retsvirkning eller gyldighed;

(b) kan transportøren – med forbehold af artikel 48, paragraf 1, hvis godset ikke kan leveres, fordi (i) modtageren, efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst, ikke på det tidspunkt eller inden for den periode, der nævnes i artikel 43, kræver udlevering af godset fra transportøren efter dets ankomst til destinationen, (ii) transportøren nægter udlevering, fordi den person, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver transportdokumentet, eller (iii) transportøren, efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, er ude af stand til at lokalisere modtageren for at anmode om udleveringsinstrukser – orientere afsenderen herom og anmode om instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser er ude af stand til at lokalisere afsenderen, kan transportøren orientere afsenderen ifølge dokument herom og anmode om instrukser vedrørende godsets udlevering;

(c) fritages den transportør, der leverer godset i henhold til instrukser fra afsenderen eller afsenderen ifølge dokument i henhold til denne artikels stk. (b) fra sine forpligtelser til at levere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det ikke-negotiable transportdokument er overgivet til denne.

Artikel 47. *Udlevering, når et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument er udstedt*

1. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument:

(a) er ihændehaveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument berettiget til at kræve udlevering af godset fra transportøren, når det er ankommet til destinationen, i hvilket tilfælde transportøren skal udlevere godset på det i artikel 43 nævnte tidspunkt og sted til ihændehaveren:

(i) mod overgivelse af det negotiable transportdokument, og hvis ihændehaveren er en af de i artikel 1, paragraf 10, stk. (a) (i), nævnte personer, når ihændehaveren legitimerer sig behørigt; eller

(ii) ved ihændehaverens påvisning af – i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, nævnte procedurer – at denne er ihændehaver af det negotiable elektroniske transportdokument;

(b) skal transportøren nægte udlevering, hvis kravene i denne paragrafs stk. (a) (i) eller (a) (ii) ikke opfyldes;

(c) vil overgivelse af en original være tilstrækkelig, og de øvrige originaler vil ikke længere have nogen rets-

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

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

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

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

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

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

(*e*)Notwithstanding subparagraphs 2 (*b*) and 2 (*d*) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the

virkning eller gyldighed, hvis mere end en original af det negotiable transportdokument er udstedt, og antallet af originaler er angivet i dokumentet. Når der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal et sådan elektronisk transportdokument ikke længere have nogen retsvirkning eller gyldighed ved overgivelsen til ihændehaveren i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, krævede procedurer.

2. Med forbehold for artikel 48, paragraf 1, gælder følgende regler, hvis det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument udtrykkeligt angiver, at godset kan leveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument:

(a) Hvis godset ikke kan leveres, fordi (i) ihændehaveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den periode, der nævnes i artikel 43, kræver udlevering af godset fra transportøren efter dets ankomst til destinationen, (ii) transportøren nægter udlevering, fordi den person, der hævder at være ihændehaver, ikke legitimerer sig behørigt som en af de i artikel 1, paragraf 10, stk. (a) (i) nævnte personer, eller (iii) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser er ude af stand til at lokalisere ihændehaveren for at anmode om udleveringsinstrukser, kan transportøren orientere afsenderen herom og anmode om instrukser vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser er ude af stand til at lokalisere afsenderen, kan transportøren orientere afsenderen ifølge dokument herom og anmode om instrukser vedrørende godsets udlevering;

(b) Den transportør, der leverer godset efter instruks fra afsenderen eller afsender ifølge dokument i henhold til denne artikels paragraf 2, stk. (a), fritages fra sine forpligtelser til at levere godset i henhold til transportaftalen til ihændehaveren, uanset om det ikke-negotiable transportdokument er overgivet til denne, eller den person, der kræver udlevering i henhold til et negotiabelt elektronisk transportdokument, har påvist, i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, nævnte procedurer, at være ihændehaveren;

(c) Den person, der giver instruks i henhold til denne artikels paragraf 2, stk. (a), skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihændehaveren i henhold til denne artikels paragraf 2, stk. (e). Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis personen undlader at stille behørig garanti, som rimeligvis er krævet af transportøren;

(d) En person, der bliver ihændehaver af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument, efter at transportøren har leveret godset i henhold til denne artikels paragraf 2, stk. (b), men i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering, opnår rettigheder over for transportøren i henhold til transportaftalen med undtagelse af retten til at kræve udlevering af godset;

time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 48. *Goods remaining undelivered*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the

(e) Med forbehold for denne artikels paragraf 2, stk. (b) og (d), opnår en ihændehaver, som bliver ihændehaver efter sådan udlevering, og som ikke havde viden om eller rimeligvis kunne have viden om sådan udlevering, da denne blev ihændehaver, de rettigheder, der er indarbejdet i det negotiable transportdokument eller i det negotiable elektroniske transportdokument. Når aftaleoplysningerne angiver godsets forventede ankomsttidspunkt eller angiver, hvorledes der kan fås oplysninger om, hvorvidt godset er blevet leveret, antages det, at ihændehaveren på det tidspunkt, da denne blev ihændehaver, havde viden om eller rimeligvis kunne have viden om godsets udlevering.

Artikel 48. *Gods, der forbliver uleveret*

1. I denne artikel skal gods kun anses for ikke at være leveret, hvis efter dets ankomst til destinationen:

(a) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til dette kapitel på det i artikel 43 nævnte tidspunkt og sted;

(b) den kontrollerende part, ihændehaveren, afsenderen eller afsenderen ifølge dokument ikke kan findes eller ikke giver transportøren tilstrækkelige instrukser i henhold til artikel 45, 46 og 47;

(c) transportøren kan eller skal nægte udlevering i henhold til artikel 44, 45, 46 og 47;

(d) transportøren ikke tillades at levere godset til modtageren i henhold til love eller regler på det sted, hvor udlevering skal ske; eller:

(e) godset af andre grunde ikke kan leveres af transportøren.

2. Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, den kontrollerende part eller modtageren, hvis godset ikke er leveret, kan transportøren for den til godset berettigedes risiko og regning skride til sådan handling vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder:

(a) at opbevare godset på et passende sted;

(b) at pakke godset ud, hvis det er pakket i beholdere eller på køretøjer, eller træffe andre tiltag, herunder at flytte godset; og

(c) at foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til love eller regler på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.

3. Transportøren kan kun udøve sine rettigheder i henhold til denne artikels paragraf 2, når denne har givet passende meddelelse om den påtænkte handling i henhold til denne artikels paragraf 2 til den person, der eventuelt i aftaleoplysningerne er angivet som den person, der skal orienteres om godsets ankomst til destinationen, og til en af følgende personer i den anførte rækkefølge, hvis transportøren er bekendt hermed: modtageren, den kontrollerende part eller afsenderen.

4. Hvis godset sælges i henhold til denne artikels paragraf 2, stk. (c), skal transportøren tage indtægterne fra salget i varetægt for den person, der er berettiget til godset, med fradrag af eventuelle omkostninger, som trans-

carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

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

portøren har måttet afholde, samt eventuelle andre beløb, som transportøren har til gode for transporten af godset.

5. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på gods, der måtte opstå i den periode, hvor godset ikke er leveret i henhold til denne artikel, medmindre skadelidte kan bevise, at et sådant tab eller en sådan skade er opstået, fordi transportøren har forsømt at tage de skridt, der ville være rimelige under disse omstændigheder, for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå, fordi denne har forsømt at tage sådanne skridt.

Article 49. *Retention of goods*

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

Artikel 49. *Tilbageholdelse af gods*

Intet i denne konvention påvirker en transportør eller udførende parts ret – i henhold til transportaftalen eller gældende lov – til at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.

Chapter 10. Rights of the controlling party

Kapitel 10. Rådighedshavers rettigheder

Article 50. *Exercise and extent of right of control*

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

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

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

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

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

Artikel 50. *Udøvelse af retten til kontrol og dens omfang*

1. Retten til kontrol må kun udøves af den kontrollerende part og er begrænset til:

(a) retten til at give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen;

(b) retten til at få godset leveret i en planlagt anløbshavn eller, for så vidt angår transport over land, et hvilket som helst sted på rejsen; og

(c) retten til at udskifte modtageren med en hvilken som helst anden person, herunder den kontrollerende part.

2. Retten til kontrol eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i artikel 12 og ophører ved periodens udløb.

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

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

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

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

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

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

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that

Artikel 51. *Den kontrollerende parts identitet og overdragelse af retten til kontrol*

1. Med undtagelse af de i denne artikels paragraf 2, 3 og 4 nævnte tilfælde:

(a) er afsenderen den kontrollerende part, medmindre afsenderen ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, afsenderen ifølge dokument eller en anden person som den kontrollerende part;

(b) er den kontrollerende part berettiget til at overdrage retten til kontrol til en anden person. Overdragelsen træder i kraft for transportørens vedkommende, når overdrageren underretter denne om overdragelsen, og den, der overdrages til, bliver den kontrollerende part; og

(c) skal den kontrollerende part legitimere sig på behørig vis, når denne udøver retten til kontrol.

2. Når der er udstedt et ikke-negotiabelt transportdokument, som angiver, at det skal overdrages for at få godset leveret:

(a) er afsenderen den kontrollerende part og kan overdrage retten til kontrol til den i transportdokumentet nævnte

person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

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

3. When a negotiable transport document is issued:

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

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

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

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a)The holder is the controlling party;

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

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

Article 52. *Carrier's execution of instructions*

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

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

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

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

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

modtager ved at overdrage dokumentet til denne person uden påtegning. Hvis der er udstedt mere end et dokument, skal alle originaler overdrages for at effektuere en overdragelse af retten til kontrol; og

(b) den kontrollerende part skal for at udøve sin ret til kontrol fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end en original af dokumentet, skal alle originalerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan retten til kontrol ikke udøves.

3. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument:

(a) er ihændehaveren eller, hvis der er udstedt mere end en original af det negotiable transportdokument, ihændehaveren af alle originalerne den kontrollerende part;

(b) kan ihændehaveren overdrage retten til kontrol ved at overdrage det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med artikel 57. Hvis der er udstedt mere end en original af dokumentet, skal alle originalerne overdrages til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af retten til kontrol; og

(c) skal ihændehaveren for at udøve retten til kontrol fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og hvis ihændehaveren er en af de i artikel 1, paragraf 10, stk. (a) (i), nævnte personer, skal ihændehaveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end en original af dokumentet, skal alle originalerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan retten til kontrol ikke udøves.

4. Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument:

(a) er ihændehaveren den kontrollerende part;

(b) kan ihændehaveren overdrage retten til kontrol til en anden person ved at overdrage det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, nævnte procedurer; og

(c) skal ihændehaveren for at udøve retten til kontrol kunne bevise i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, nævnte procedurer, at denne er ihændehaveren.

Artikel 52. *Transportørens iagttagelse af instrukser*

1. Med forbehold for denne artikels paragraf 2 og 3 skal transportøren udføre de i artikel 50 nævnte instrukser, hvis:

(a) den person, der giver sådanne instrukser, er berettiget til at udøve retten til kontrol;

(b) det er muligt at udføre instrukserne på rimelig vis i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor de når transportøren; og

(c) instrukserne ikke vil gribe forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.

2. Under alle omstændigheder skal den kontrollerende part holde transportøren skadesløs for eventuelle rimelige, yderligere udgifter, som transportøren måtte have, samt holde transportøren skadesløs for tab eller skade, som denne måtte have ved omhyggeligt at udføre instrukserne i henhold til denne artikel, herunder erstatning som transportøren måtte skulle betale for tab af

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.
4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

Article 53. *Deemed delivery*

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

Art 54. *Variations to the contract of carriage*

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

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

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.

eller skade på andet transporteret gods.

3. Transportøren er berettiget til at kræve, at den kontrollerende part stiller sikkerhed for yderligere udgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med efterlevelsen af en instruks i henhold til denne artikel. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis der ikke stilles sikkerhed herfor.
4. Transportørens ansvar for tab af eller skade på gods eller for forsinket udlevering på grund af dennes manglende iagttagelse af den kontrollerende parts instrukser i henhold til denne artikels paragraf 1 reguleres af artikel 17 og 23, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af artikel 59 og 61.

Artikel 53. *Udlevering, der anses for at være udført*

Gods, der leveres i henhold til en instruks i overensstemmelse med artikel 52, paragraf 1, skal anses for at være leveret på destinationen, og bestemmelserne i kapitel 9 vedrørende udleveringen gælder for sådant gods.

Artikel 54. *Ændringer i transportaftalen*

1. Den kontrollerende part er den eneste, der kan aftale andre end de i artikel 50, paragraf 1, stk. (b) og (c), nævnte ændringer i transportaftalen med transportøren.
2. Ændringer i transportaftalen, herunder de i artikel 50, paragraf 1, stk. (b) og (c), nævnte, skal angives i et negotiabelt transportdokument eller i et ikke-negotiabelt transportdokument, der kræves overdraget, eller indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på den kontrollerende parts anmodning angives i et ikke-negotiabelt transportdokument eller indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument. Hvis der således angives eller indarbejdes ændringer, skal disse underskrives i overensstemmelse med artikel 38.

Artikel 55. *Tilvejebringelse af yderligere oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren*

1. Den kontrollerende part skal på transportørens eller en udførende parts anmodning i rette tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter vedrørende godset, som endnu ikke er tilvejebragt af afsenderen og ikke på anden rimelig måde er tilgængelig for transportøren, som transportøren rimeligvis kan behøve for at opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.
2. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke er i stand til at lokalisere den kontrollerende part, eller hvis den kontrollerende part ikke er i stand til at tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal afsenderen tilvejebringe dem. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke er i stand til at lokalisere afsenderen, skal afsenderen ifølge dokument tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller

Article 56. *Variation by agreement*

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

Chapter 11. Transfer of rights

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

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

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

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

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

Article 58. *Liability of holder*

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.
2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.
3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

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

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

dokumenter.

Artikel 56. *Aftalte fravigelser*

Transportaftalens parter kan aftale at fravige artikel 50, paragraf 1, stk. (b) og (c), artikel 50, paragraf 2, og artikel 52. Parterne kan ligeledes aftale at begrænse eller udelukke den i artikel 51, paragraf 1, stk. (b), nævnte mulighed for at overføre retten til kontrol.

Kapitel 11. Overdragelse af rettigheder

Artikel 57. *Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument*

1. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, kan ihændehaveren overdrage de i dokumentet indarbejdede rettigheder ved at overdrage dette til en anden person:

(a) behørigt påtegnet enten til en sådan anden person eller in blanco, hvis det drejer sig om et ordredokument; eller

(b) uden påtegning, hvis: (i) det drejer sig om et ihændehaverdokument eller et dokument endosseret in blanco; eller (ii) et dokument til en navngiven persons ordre, hvor overdragelsen sker mellem den første ihændehaver og den navngivne person.

2. Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, kan ihændehaveren overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om det er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i artikel 9, paragraf 1, nævnte procedurer.

Artikel 58. *Ihændehaverens erstatningsansvar*

1. Med forbehold for artikel 55 påtager en ihændehaver, som ikke er afsenderen, og som ikke udøver nogen rettigheder i henhold til transportaftalen, sig ikke noget erstatningsansvar i henhold til transportaftalen blot ved at være ihændehaver.
2. En ihændehaver, som ikke er afsender, og som udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, påtager sig det erstatningsansvar, som måtte være pålagt denne i henhold til transportaftalen, i det omfang et sådant erstatningsansvar er indarbejdet i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.
3. For så vidt angår denne artikels paragraf 1 og 2, udøver en ihændehaver, som ikke er afsender, ikke nogen rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at:

(a) denne aftaler med transportøren i henhold til artikel 10 at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument; eller

(b) denne overfører sine rettigheder i henhold til artikel 57.

Chapter 12. Limits of Liability

Article 59. *Limits of liability*

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.
2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.
3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

Article 60. *Limits of liability for loss caused by delay*

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

Article 61. *Loss of the benefit of limitation of liability*

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the

Kapitel 12. Ansvarsbegrænsning

Artikel 59. *Ansvarsbegrænsning*

1. Med forbehold for artikel 60 og artikel 61, paragraf 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne konvention begrænset til 875 særlige trækningsrettigheder for hvert kollo eller anden lasteenhed eller 3 regningsenheder per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist, alt efter hvilket beløb der er højest, undtagen når godsets værdi er blevet angivet af afsenderen og medtaget i aftaleoplysningerne, eller når et højere beløb end den i denne artikel nævnte ansvarsbegrænsning er blevet aftalt mellem transportøren og afsenderen.
2. Når gods transporteres i eller på en beholder, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at fragte gods på, eller i eller på en lastvogn, skal de kolli eller lasteenheder, der i aftaleoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses for kolli eller forsendelsesenheder. Hvis de ikke specificeres på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed.
3. Den i denne artikel nævnte særlige trækningsrettighed henviser til Special Drawing Right (SDR), som er defineret af Den Internationale Valutafond. De i denne artikel nævnte beløb skal konverteres til en stats nationale valuta i henhold til valutaens værdi på den dato, hvor der afsiges en dom eller en kendelse, eller på en af parterne aftalt dato. Værdien af en national valuta, omregnet til SDR, i en kontraherende stat, der er medlem af Den Internationale Valutafond, skal beregnes i overensstemmelse med den vurderingsmetode, der anvendes af Den Internationale Valutafond, og som gælder på den pågældende dato i forbindelse med aktiviteter og transaktioner. Værdien af en national valuta, omregnet til SDR, i en kontraherende stat, der ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, skal beregnes på en måde, der skal fastlægges af den pågældende stat.

Artikel 60. *Ansvarsbegrænsning for tab forårsaget af forsinkelse*

Med forbehold for artikel 61, paragraf 2, skal erstatning for tab af eller skade på godset på grund af forsinkelse beregnes i overensstemmelse med artikel 22, og erstatningsansvaret for økonomisk tab på grund af forsinkelse er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gang den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Det totale beløb, der skal betales i henhold til denne artikel og artikel 59, paragraf 1, kan ikke overstige den grænse, der ville gælde efter artikel 59, paragraf 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.

Artikel 61. *Fortabelse af retten til at kunne begrænse sit ansvar*

1. Hverken transportøren eller personer nævnt i artikel 18 er berettiget til ansvarsbegrænsning som bestemt i arti-

contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

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

kel 59 eller i transportaftalen, hvis skadelidte kan bevise, at tabet, der er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne konvention, kan tilskrives en handling eller undladelse hos den person, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, og som er begået med forsæt eller groft uagtsomt og med vished om, at et sådant tab sandsynligvis ville indtræde.

2. Hverken transportøren eller personer nævnt i artikel 18 er berettiget til ansvarsbegrænsning som bestemt i artikel 60, hvis skadelidte kan bevise, at den forsinkede udlevering er opstået som følge af en handling eller undladelse hos den person, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, og som er begået med forsæt eller groft uagtsomt og med vished om, at et sådant tab sandsynligvis ville indtræde.

Chapter 13. Time for suit

Kapitel 13. Frist for anlæggelse af søgsmål

Article 62. *Period of time for suit*

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.
2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.
3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Artikel 62. *Frist for søgsmål*

1. Der kan ikke efter udløbet af en toårs-periode anlægges retssag eller voldgiftssag vedrørende krav eller tvister, der er opstået som en følge af manglende opfyldelse af forpligtelser i henhold til denne konvention.
2. Den i denne artikels paragraf 1 nævnte periode begynder den dag, hvor transportøren har leveret godset eller, hvis der ikke er leveret noget gods, eller hvis kun en del er godset er leveret, den sidste dag, hvor godset skulle være leveret. Den dag, hvor perioden begynder, medregnes ikke.
3. Uanset udløbet af den i denne artikels paragraf 1 nævnte periode kan en part gøre sit krav gældende som en indsigelse eller som et modregningskrav over for krav fremsat af modparten.

Article 63. *Extension of time for suit*

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

Artikel 63. *Forlængelse af fristen for søgsmål*

Den i artikel 62 nævnte periode kan hverken udsættes eller afbrydes, men den person, mod hvem der gøres krav gældende, kan på ethvert tidspunkt i løbet af perioden forlænge fristen ved erklæring herom over for den, der gør et krav gældende. Fristen kan yderligere forlænges ved afgivelse af en eller flere nye erklæringer.

Article 64. *Action for indemnity*

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

(*a*) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(*b*) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Artikel 64. *Regressøgsmål*

En person, der holdes erstatningsansvarlig kan anlægge regressøgsmål efter udløbet af den i artikel 62 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for det seneste af følgende tidspunkter:

(a) den lovbestemte tidsfrist efter reglerne der, hvor søgsmålet anlægges; eller

(b) 90 dage regnet fra den dag, hvor erstatningskravet blev anerkendt af den erstatningsansvarlige eller den dag, hvor stævningen er forkyndt for denne, alt efter hvilken hændelse, der først indtræder.

Article 65. *Actions against the person identified as the carrier*

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

(*a*) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(*b*) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

Chapter 14. Jurisdiction

Article 66. *Actions against the carrier*

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

(*a*) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

(*b*) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67. *Choice of court agreements*

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

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

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

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

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

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

*(c)*That person is given timely and adequate notice of the

Artikel 65. *Søgsmål mod den person, der er identificeret som transportøren*

Bareboatbefragteren eller den, som er identificeret som transportøren i henhold til artikel 37, paragraf 2, kan sagsøges efter udløbet af den i artikel 62 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for det seneste af følgende tidspunkter:

(a) den lovbestemte tidsfrist efter reglerne, der hvor søgsmålet anlægges; eller

(b) 90 dage regnet fra den dag, hvor transportøren er identificeret eller den registrerede ejer eller bareboatbefragteren har godtgjort, at denne ikke er transportøren i henhold til artikel 37, paragraf 2.

Kapitel 14. Jurisdiktion

Artikel 66. *Søgsmål mod transportøren*

Medmindre transportaftalen indeholder en eksklusiv aftale om værneting, som opfylder artikel 67 eller 72, har sagsøger ret til at anlægge retssag i henhold til denne konvention mod transportøren:

(a) ved en kompetent domstol, inden for hvis jurisdiktion et af følgende steder er beliggende:

(i) Transportørens hjemsted;

(ii) modtagelsesstedet som aftalt i transportaftalen;

(iii) udleveringsstedet som aftalt i transportaftalen;

(iv) den havn, hvor godset først blev lastet om bord på et skib, eller den havn, hvor godset endeligt blev losset fra et skib; eller

(b) ved en eller flere kompetente domstole, som er udpeget efter aftale mellem afsenderen og transportøren for at afgøre de krav mod transportøren, der måtte opstå efter denne konvention.

Artikel 67. *Værnetingsaftaler*

1. En domstol, som er udpeget i overensstemmelse med artikel 66, stk. (b), har kun eksklusivt værneting i tvister mellem aftaleparterne, hvis parterne aftaler dette, og hvis værnetingsaftalen:

(a) er indeholdt i en volumenkontrakt, der klart angiver navne og adresser på parterne og enten (i) er forhandlet individuelt, eller (ii) hvoraf det klart og tydeligt fremgår, at der foreligger en eksklusiv værnetingsaftale, og nærmere angiver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder en sådan aftale; og

(b) tydeligt udpeger domstolene i en kontraherende stat eller en eller flere domstole i en kontraherende stat.

2. En person, der ikke er part i volumenkontrakten, er alene bundet af en eksklusiv værnetingsaftale, som er indgået i overensstemmelse med denne artikels paragraf 1, hvis:

(a) domstolen er beliggende på et af de i artikel 66, stk. (a), angivne steder;

(b) aftalen er indeholdt i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument;

(c) personen i rette tid og på passende måde underrettes

court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive;

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

Article 68. *Actions against the maritime performing party*

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

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

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

Article 69. *No additional bases of jurisdiction*

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

Article 70. *Arrest and provisional or protective measures*

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

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

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

Article 71. *Consolidation and removal of actions*

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (*b*), if there is such a court.
2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

om, ved hvilken domstol søgsmålet anlægges, og at den pågældende domstol er undergivet eksklusivt værneting; og

(d) lovgivningen ved den valgte domstol anerkender, at den pågældende person kan være bundet af den eksklusive værnetingsaftale.

Artikel 68. *Søgsmål mod den maritime udførende part*

Sagsøger er berettiget til at anlægge en sag i henhold til denne konvention mod den maritime udførende part ved en kompetent domstol, inden for hvis jurisdiktion et af følgende steder er beliggende:

(a) Den maritime udførende parts hjemsted; eller

(b) den havn, hvor godset modtages af den maritime udførende part, den havn, hvor godset leveres af den maritime udførende part, eller den havn, hvor den maritime udførende part udfører sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset.

Artikel 69. *Intet yderligere kompetencegrundlag*

Med forbehold for artikel 71 og 72 kan der ikke i henhold til denne konvention anlægges sag mod transportøren eller en maritim udførende part ved en domstol, der ikke er udpeget i henhold til artikel 66 eller 68.

Artikel 70. *Arrest og midlertidige foranstaltninger til sikring af krav*

Intet i denne konvention påvirker kompetencen, for så vidt angår midlertidige foranstaltninger til sikring af krav, herunder arrest. En domstol i en stat, i hvilken en midlertidig foranstaltning til sikring af krav er taget, har ikke kompetence til at afgøre sagen på grundlag af sagens materielle indhold, medmindre:

(a) kravene i dette kapitel er opfyldt; eller

(b) dette er bestemt ved en international konvention, som er gældende i den pågældende stat.

Artikel 71. *Sammenlægning og overflytning af sager*

1. Medmindre der findes en eksklusiv værnetingsaftale, som er bindende i henhold til artikel 67 eller 72, kan krav, der udspringer af samme hændelse, mod transportøren og den maritime udførende part kun anlægges ved en domstol, der er udpeget i henhold til såvel artikel 66 som artikel 68. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan en sådan sag anlægges ved en domstol udpeget i henhold til artikel 68, stk. (b), hvis der findes en sådan domstol.
2. Medmindre der findes en eksklusiv værnetingsaftale, som er bindende i henhold til artikel 67 eller 72, skal en transportør eller en maritim udførende part, der anlægger en sag for at opnå dom for, at der ikke foreligger ansvar, eller anlægger en anden sag, der ville fratage en person dennes ret til at vælge værneting i henhold til artikel 66 eller 68, på sagsøgtes anmodning trække denne sag tilbage, hvis sagsøgte har udpeget en domstol i henhold til artikel 66 eller 68, alt efter hvor sagen kan genoptages.

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

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Artikel 72. *Aftale indgået efter en tvists opståen og jurisdiktion, når sagsøgte har givet møde*

1. Efter en tvist er opstået, kan parterne aftale at få den afgjort ved en hvilken som helst kompetent domstol.
2. En kompetent domstol, for hvilken en sagsøgt giver fremmøde uden at bestride dens værneting efter de gældende værnetingsregler, har jurisdiktion.

Article 73. *Recognition and enforcement*

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

Artikel 73. *Anerkendelse og fuldbyrdelse*

1. En afgørelse i en kontraherende stat ved en domstol med kompetence i henhold til denne konvention skal anerkendes og fuldbyrdes i en anden kontraherende stat i overensstemmelse med lovgivningen i sidstnævnte kontraherende stat, hvis begge stater har fremlagt en erklæring i henhold til artikel 74.
2. En domstol kan nægte at anerkende og fuldbyrde en afgørelse under henvisning til den nationale lovgivning, der hjemler grundlaget herfor.
3. Dette kapitel skal ikke påvirke anvendelsen af reglerne for en regional økonomisk samarbejdsorganisation, der er medunderskriver af denne konvention, for så vidt angår anerkendelse eller fuldbyrdelse af domme mellem stater i den regionale økonomiske samarbejdsorganisation, uanset om disse regler er vedtaget før eller efter denne konvention.

Article 74. *Application of chapter 14*

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

Artikel 74. *Anvendelse af kapitel 14*

Bestemmelserne i dette kapitel er alene bindende for kontraherende stater, som i overensstemmelse med artikel 91 har erklæret, at de vil være forpligtet af dem.

Chapter 15. Arbitration

Kapitel 15. Voldgift

Article 75. *Arbitration agreements*

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(*a*) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or

(*b*) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

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

(*a*) Is individually negotiated; or

Artikel 75. *Voldgiftsaftaler*

1. Med forbehold for dette kapitel kan parterne aftale, at enhver tvist, der måtte opstå vedrørende transport af gods i henhold til denne konvention, skal afgøres ved voldgift.
2. Den, der gør et krav gældende over for transportøren, skal vælge et af følgende steder, hvor voldgiftssagen skal behandles:

(a) ethvert sted, der måtte være udpeget til dette formål i voldgiftsaftalen; eller

(b) ethvert andet sted beliggende i en stat, hvor et af følgende steder findes:

(i) transportørens hjemsted;

(ii) modtagelsesstedet som aftalt i transportaftalen;

(iii) udleveringsstedet som aftalt i transportaftalen; eller

(iv) den havn, hvor godset oprindeligt blev lastet på et skib, eller den havn, hvor godset blev endeligt losset fra et skib.

3. Et aftalt voldgiftssted er bindende for afgørelse af tvister mellem aftalens parter, hvis aftalen findes i en volumenkontrakt, som tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten:

(a) er individuelt forhandlet; eller

(b) tydeligt angiver, at der foreligger en voldgiftsaftale, og

(*b*) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

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

(*a*) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (*b*) of this article;

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

(*c*)The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(*d*) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

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

Article 76. *Arbitration agreement in non-liner transportation*

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

(*a*) The application of article 7; or

(*b*) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

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

(*a*) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and

(*b*) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77. *Agreement to arbitrate after a dispute has arisen*

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

Article 78. *Application of chapter 15*

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

nærmere angiver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder voldgiftsaftalen.

4. Når en voldgiftsaftale er indgået i overensstemmelse med denne artikels paragraf 3, er en person, der ikke er part i volumenkontrakten, alene bundet af det aftalte voldgiftssted, hvis:

(a) det aftalte voldgiftssted er beliggende på et af de i denne artikels paragraf 2, stk. (b) nævnte steder;

(b) aftalen findes i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument;

(c) denne i god tid og på passende vis underrettes om voldgiftsstedet; og

(d) den gældende lovgivning tillader, at denne person bliver bundet af voldgiftsaftalen.

5. Bestemmelserne i denne artikels paragraf 1, 2, 3 og 4 skal anses for at udgøre en del af enhver voldgiftsklausul eller -aftale, og enhver bestemmelse i en sådan klausul eller aftale er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med disse bestemmelser.

Artikel 76. *Voldgiftsaftale inden for ikke-linjefart*

1. Intet i denne konvention påvirker gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale om ikke-linjefart, der er omfattet af denne konvention eller dens bestemmelser som følge af:

(a) anvendelsen af artikel 7; eller

(b) parternes frivillige indarbejdelse af denne konvention i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af denne konventions bestemmelser.

2. Uanset denne artikels paragraf 1 er en voldgiftsaftale i et transportdokument eller i et elektronisk transportdokument, som denne konvention finder anvendelse på i medfør af artikel 7, undergivet reglerne i dette kapitel, medmindre transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument:

(a) identificerer parterne og datoen for det certeparti eller anden aftale, som ikke er omfattet af reglerne i denne konvention som følge af artikel 6; og

(b) ved specifik henvisning inkorporerer den klausul i certepartiet eller anden aftale, som indeholder voldgiftaftalens betingelser.

Artikel 77. *Aftale om voldgift efter en tvists opståen*

Uanset bestemmelserne i dette kapitel og i kapitel 14 kan parterne, når en tvist er opstået, aftale at løse den ved en voldgiftssag på et hvilket som helst sted.

Artikel 78. *Anvendelse af kapitel 15*

Dette kapitels bestemmelser er kun bindende for de kontraherende stater, som i overensstemmelse med artikel 91 har erklæret, at de vil være bundet af dem.

Chapter 16. Validity of contractual terms

Article 79. *General provisions*

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

(*a*) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(*b*) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(*c*)Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

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

(*a*) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

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

Article 80. *Special rules for volume contracts*

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.
2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

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

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

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

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

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.
4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (*a*)

Kapitel 16. Aftalevilkårs gyldighed

Artikel 79. *Generelle bestemmelser*

1. Medmindre andet er bestemt i denne konvention, er ethvert vilkår i en transportaftale ugyldigt, i den udstrækning det:

(a) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser i henhold til denne konvention;

(b) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af en forpligtelse i henhold til denne konvention; eller

(c) udnævner transportøren eller en person som nævnt i artikel 18 som begunstiget under den tegnede transportforsikring.

2. Medmindre andet er bestemt i denne konvention, er ethvert vilkår i en transportaftale ugyldigt, i den udstrækning det:

(a) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, den kontrollerende parts, ihændehaverens eller afsenderen ifølge dokumentets forpligtelser i henhold til denne konvention; eller

(b) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, den kontrollerende parts, ihændehaverens eller afsenderen ifølge dokumentets ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne konvention.

Artikel 80. *Særlige regler for volumenkontrakter*

1. Uanset artikel 79, kan en volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i denne konvention, lige såvel som mellem transportøren og afsenderen, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang end, hvad der er bestemt i denne konvention.
2. En afvigelse i henhold til denne artikels paragraf 1 er kun bindende, hvis:

(a) volumenkontrakten indeholder et tydeligt udsagn om, at den afviger fra denne konvention;

(b) volumenkontrakten er (i) forhandlet individuelt eller (ii) klart og tydeligt angiver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder afvigelserne;

(c) afsenderen får mulighed for og orienteres om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der opfylder denne konvention uden nogen afvigelse i henhold til denne artikel; og

(d) afvigelsen hverken (i) er inkorporeret ved henvisning fra et andet dokument eller (ii) medtaget i en standardkontrakt, som ikke har været undergivet forhandling.

3. En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og ydelser, transportdokument, elektronisk transportdokument eller lignende dokument er ikke en volumenkontrakt i henhold til denne artikels paragraf 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter som aftalte vilkår under volumen-

and (*b*), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapter 17. Matters not governed by this convention

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

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that

kontrakten.

4. Denne artikels paragraf 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser bestemt i artikel 14, stk. (a) og (b), artikel 29 og 32 eller for erstatningsansvar opstået ved manglende opfyldelse heraf; den gælder heller ikke for erstatningsansvar, der er opstået som en følge af handlinger eller undladelser nævnt i artikel 61.

5. De bestemmelser i volumenkontrakten, der afviger fra denne konvention, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder denne artikels paragraf 2, forudsat at:

(a) en sådan person har modtaget oplysninger, der klart og tydeligt angiver, at volumenkontrakten afviger fra denne konvention, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser; og

(b) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og ydelser, transportdokument eller elektronisk transportdokument.

6. Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har bevisbyrden for, at betingelserne for at kunne aftale en afvigelse er opfyldt.

Artikel 81. *Særlige bestemmelser for levende dyr og særligt andet gods*

Uanset artikel 79 og med forbehold for artikel 80 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis:

(a) godset består af levende dyr, men en sådan udelukkelse eller begrænsning er ikke gyldig, hvis skadelidte kan bevise, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede udlevering skyldes en forsætlig eller groft uagtsom handling eller undladelse begået af transportøren eller af en person nævnt i artikel 18, som har forårsaget et sådant tab eller en sådan skade på godset eller et sådant tab på grund af forsinkelse, og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade på grund af forsinkelse sandsynligvis ville indtræde; eller

(b) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådan, at en særlig aftale rimeligvis kan forsvares, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder for almindelige erhvervsmæssige transporter udført som en del af den almindelige samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument for transport af godset.

Kapitel 17. Forhold, der ikke reguleres af denne konvention

Artikel 82. *Internationale konventioner vedrørende transport af gods med andre transportmidler*

Intet i denne konvention påvirker anvendelsen af følgende internationale konventioner med eventuelle fremtidige ændringer, som er i kraft på det tidspunkt, hvor denne konvention træder i kraft, og som regulerer transportø-

regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

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

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

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

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

Article 83. *Global limitation of liability*

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

Article 84. *General average*

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

Article 85. *Passengers and luggage*

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

Article 86. *Damage caused by nuclear incident*

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

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

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either

rens erstatningsansvar for tab af eller skade på godset:

(a) Enhver konvention, der regulerer lufttransport af gods, i det omfang en sådan konvention ifølge dens bestemmelser gælder for en del af en transportaftale;

(b) enhver konvention, der regulerer vejtransport af gods, i det omfang en sådan konvention ifølge dens bestemmelser finder anvendelse på transport af gods, der lastes på en lastvogn til brug for vejtransport, og som sådan transporteres om bord på et skib;

(c) enhver konvention, der regulerer transport af gods med jernbane, i det omfang en sådan konvention ifølge dens bestemmelser gælder for godstransport til søs som et supplement til transport med jernbane; eller

(d) enhver konvention, der regulerer godstransport ad indre vandveje, i det omfang en sådan konvention ifølge dens bestemmelser gælder for transport af gods uden omladning såvel ad indre vandveje som til søs.

Artikel 83. *Global ansvarsbegrænsning*

Intet i denne konvention påvirker anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for skibsejere.

Artikel 84. *Almindeligt havari (havari grosse)*

Intet i denne konvention påvirker anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af havari grosse.

Artikel 85. *Passagerer og bagage*

Denne konvention gælder ikke for aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

Artikel 86. *Skade forårsaget af atomskader*

Ansvar i henhold til denne konvention kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver det nukleare anlæg, er ansvarlig for skaden:

(a) i henhold til Paris-konventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokollen af 28. januar 1964 og ved protokollerne af 16. november 1982 og 12. februar 2004, Wien-konventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved den fælles protokol om anvendelse af Wien-konventionen og Paris-konventionen af 21. september 1988, og som ændret ved protokollen til ændring af 1963 Wien-konventionen om ansvar for atomskader af 12. september 1997, eller konventionen om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997, herunder eventuelle ændringer til disse konventioner og eventuelle fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskader; eller

(b) i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller potentielle skadelidte som efter Paris- eller Wien-konventionen eller konventionen om tillægserstatning for atomskade.

the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

Chapter 18. Final clauses

Article 87. *Depositary*

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

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

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89. *Denunciation of other conventions*

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be re-

Kapitel 18. Afsluttende bestemmelser

Artikel 87. *Depositar*

De Forenede Nationers generalsekretær udpeges hermed som depositar for denne konvention.

Artikel 88. *Undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse*

1. Denne konvention er åben for alle staters undertegnelse i Rotterdam, Nederlandene, den 23. september 2009, og herefter ved De Forenede Nationers hovedkontor i New York.
2. Denne konvention skal ratificeres, accepteres eller godkendes af de undertegnende stater.
3. Denne konvention er åben for tiltrædelse af alle stater, der ikke er medunderskrivere, fra den dato, hvor den er åben for underskrift.
4. Ratifikations-, accept-, godkendelses- og tiltrædelsesinstrumenter skal deponeres hos De Forenede Nationers generalsekretær.

Artikel 89. *Opsigelse af andre konventioner*

1. En stat, som ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne konvention, og er kontrahent til den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer, underskrevet i Bruxelles den 25. august 1924, til ændringsprotokollen til den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer, underskrevet i Bruxelles den 23. februar 1968, eller til ændringsprotokollen til den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer som ændret ved ændringsprotokollen af 23. februar 1968, underskrevet i Bruxelles den 21. december 1979, skal samtidig opsige den konvention og protokollen eller protokollerne til denne, som den pågældende stat er kontrahent til, ved at orientere den belgiske regering herom gennem en erklæring om, at opsigelsen skal træde i kraft på den dato, hvor denne konvention træder i kraft for den pågældende stat.
2. En stat, som ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder denne konvention og er kontrahent til De Forenede Nationers konvention om transport af gods til søs, som blev sluttet i Hamburg den 31. marts 1978, skal samtidig opsige den konvention ved at orientere De Forenede Nationers generalsekretær herom gennem en erklæring om, at opsigelsen skal træde i kraft på den dato, hvor denne konvention træder i kraft for den pågældende stat.
3. I denne artikel gælder ratifikationer, accept, godkendelser og tiltrædelser vedrørende denne konvention af stater, der er kontrahenter til de i denne artikels paragraf 1 og 2 nævnte instrumenter, som meddeles depositaren, efter at denne konvention er trådt i kraft, ikke, før sådanne opsigelser, som måtte kræves af disse stater ved-

quired on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

Article 90. *Reservations*
No reservation is permitted to this Convention.

Article 91. *Procedure and effect of declarations*
1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.
2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.
5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92. *Effect in domestic territorial units*
1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.
2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.
3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.
4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend

rørende disse instrumenter, er gældende. Denne konventions depositar skal konferere med den belgiske regering, som depositar af de i denne artikels paragraf 1 nævnte instrumenter, med henblik på at sikre den nødvendige koordinering i denne henseende.

Artikel 90. *Forbehold*
Forbehold over for denne konvention tillades ikke.

Artikel 91. *Procedurer for og effekt af erklæringer*
1. De i henhold til artikel 74 og 78 tilladte erklæringer kan afgives på et hvilket som helst tidspunkt. De indledende erklæringer tilladt i henhold til artikel 92, paragraf 1, og artikel 93, paragraf 2, skal afgives på tidspunktet for underskriften, ratificeringen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen. Ingen andre erklæringer er tilladt i henhold til denne konvention.
2. Erklæringer afgivet på underskriftstidspunktet skal bekræftes ved ratificering, accept eller godkendelse.
3. Erklæringer og deres bekræftelse skal være skriftlige og formelt meddeles depositaren.
4. En erklæring opnår virkning samtidig med denne konventions ikrafttræden for den berørte stat. Dog gælder en erklæring, som depositaren modtager formel meddelelse om efter en sådan ikrafttræden, fra den første dag i måneden efter udløbet af seks måneder efter datoen for depositarens modtagelse heraf.
5. Stater, der afgiver en erklæring i henhold til denne konvention, kan tilbagekalde denne når som helst ved formel skriftlig meddelelse herom til depositaren. Tilbagekaldelsen af en erklæring eller ændringer heri, hvor dette tillades i henhold til denne konvention, gælder fra den første dag i måneden efter udløbet af seks måneder efter datoen for depositarens modtagelse af meddelelsen.

Artikel 92. *Retsvirkning i indenlandske territorialområder*
1. Hvis en kontraherende stat har to eller flere territorialområder, hvor forskellige retssystemer anvendes på sagsområder som er reguleret ved denne konvention, kan staten på tidspunktet for underskriften, ratificeringen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen erklære, at denne konvention skal gælde for alle dens territorialområder eller kun for et eller flere af dem, og kan til enhver tid ændre sin erklæring ved at afgive en ny erklæring herom.
2. Sådanne erklæringer skal meddeles depositaren og skal udtrykkeligt angive, i hvilke territorialområder konventionen gælder.
3. Når en kontraherende stat i henhold til denne artikel har erklæret, at denne konvention gælder for et eller flere, men ikke alle statens territorialområder, anses et sted beliggende i et territorialområde, hvor konvention ikke gælder, ikke for at være beliggende i en kontraherende stat ved anvendelsen af denne konvention.

to all territorial units of that State.

Article 93. *Participation by regional economic integration organizations*

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.
2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.
3. Any reference to a "Contracting State" or "Contracting States" in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

Article 94. *Entry into force*

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.
3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 95. *Revision and amendment*

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations shall convene a conference of the

4. Hvis en kontraherende stat ikke afgiver nogen erklæring i henhold til denne artikels paragraf 1, gælder konventionen for alle territorialområder i den pågældende stat.

Artikel 93. *Deltagelse af regionale økonomiske samarbejdsorganisationer*

1. En regional økonomisk samarbejdsorganisation bestående af suveræne stater og med kompetence inden for visse sagsområder, der er reguleret i denne konvention, kan ligeledes underskrive, ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde denne konvention. I så fald skal den regionale økonomiske samarbejdsorganisation have en kontraherende stats rettigheder og forpligtelser, i den udstrækning den pågældende organisation har kompetence over forhold reguleret i denne konvention. Når antallet af kontraherende stater er relevant i denne konvention, tæller den regionale økonomiske samarbejdsorganisation ikke med som en kontraherende stat i tillæg til de af dennes medlemsstater, som er kontraherende stater.
2. Den regionale økonomiske samarbejdsorganisation skal, på tidspunktet for underskriften, ratificeringen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen, afgive en erklæring til depositaren, der angiver de sagsområder, reguleret ved denne konvention, hvor organisationen har fået tilført kompetence fra sine medlemsstater. Den regionale økonomiske samarbejdsorganisation skal straks underrette depositaren om enhver ændring i kompetencefordelingen, herunder nye kompetenceoverførsler, som er angivet nærmere i erklæringen i henhold til denne paragraf.
3. Enhver henvisning til en "kontraherende stat" eller "kontraherende stater" i denne konvention gælder ligeledes for en regional økonomisk samarbejdsorganisation, når dette følger af konteksten.

Artikel 94. *Ikrafttræden*

1. Denne konvention træder i kraft på den første dag i måneden efter udløbet af et år efter datoen for deponeringen af det tyvende ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument.
2. For enhver stat, som bliver kontraherende stat til denne konvention efter datoen for deponeringen af det tyvende ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, træder denne konvention i kraft på den første dag i måneden efter udløbet af et år efter deponeringen af det relevante instrument på den pågældende stats vegne.
3. Kontraherende stater skal anvende denne konvention på transportaftaler indgået på eller efter denne konventions ikrafttrædelsesdato for den pågældende stat.

Artikel 95. *Revisioner og ændringer*

1. På anmodning af ikke mindre end en tredjedel af de kontraherende stater til denne konvention skal De Forenede Nationers generalsekretær indkalde de kontrahe-

Contracting States for revising or amending it.

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

Article 96. *Denunciation of this Convention*

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

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

rende stater til en konference med henblik på at revidere eller ændre konventionen.

2. Ethvert ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, der er deponeret efter ikrafttrædelsen af en ændring til denne konvention, skal anses for at gælde for den ændrede konvention.

Artikel 96. *Opsigelse af denne konvention*

1. En kontraherende stat kan til enhver tid opsige denne konvention ved en skriftlig meddelelse herom til depositaren.
2. Opsigelsen træder i kraft på den første dag i måneden efter udløbet af et år efter depositarens modtagelse af en sådan meddelelse. Hvis en længere periode er angivet i meddelelsen, træder opsigelsen i kraft ved udløbet af denne længere periode efter depositarens modtagelse af meddelelsen.

UDFÆRDIGET i New York den 11. december 2008 i et enkelt originaleksemplar, i hvilket den arabiske, kinesiske, engelske, franske, russiske og spanske tekst er lige autentisk.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som er behørigt bemyndiget af deres regeringer, underskrevet denne konvention.

C. Parallelopstilling af forslag til nye bestemmelser i søloven og Rotterdam-reglerne hhv. gældende bestemmelser i søloven

Dansk forslag til lovtekst	**Rotterdam-reglerne/ den gældende sølov**
Definitioner	**Chapter 1. General provisions**
§ 251. I dette kapitel forstås ved	**Article 1.** *Definitions* For the purposes of this Convention:
1. Transportaftale En aftale, hvor en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte transport med andre transportmidler.	1. "Contract of carriage" means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. Volumenkontrakt En transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et aftalt tidsrum. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt interval.	2. "Volume contract" means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. Linjefart En transportydelse, som omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgange, og som udbydes offentligt.	3. "Liner transportation" means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.
4. Ikke-linjefart Enhver transport, der ikke er linjefart.	4. "Non-liner transportation" means any transportation that is not liner transportation.
5. Transportør Den, som indgår transportaftale med afsenderen.	5. "Carrier" means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.
6. Udførende part Den, som uden at være transportøren udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale med hensyn til modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang den udførende part handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Den, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en kontraktsbestemt afsender, af en rådighedshaver eller af en modtager i stedet for af en transportør, er ikke en udførende part.	6. (*a*) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control. (*b)* "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.
7. Maritim udførende part Den udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden, fra godset ankommer til skibets lastehavn, til det forlader skibets lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part,	7. "Maritime performing party" means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing

hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine tjenester udelukkende i et havneområde.

8. Afsender
Den, som indgår en transportaftale med transportøren.

9. Kontraktsbestemt afsender
Den, som accepterer at være angivet som "afsender" i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument uden at være den, der har indgået en transportaftale med transportøren.

10. Ihændehaver
a) Den, som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, og
i) hvis dokumentet er udstedt til ordre, ihændehaveren er angivet som afsender eller modtager eller er den, til hvem dokumentet er korrekt transporteret, eller
ii) hvis dokumentet er udstedt til ordre og overdrages in blanco eller er et ihændehaverdokument
eller
b) den, som i eget navn har fået udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med § 298, stk. 1.

11. Modtager
Den, som er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

12. Råderet
Retten til i medfør af transportaftalen at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med §§ 318-320d.

13. Rådighedshaver
Den, som i medfør af § 319 er berettiget til at udøve råderetten.

14. Transportdokument
Et dokument udstedt af transportøren i henhold til en transportaftale, der
a) beviser eller indeholder en transportaftale og
b) er bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

15. Negotiabelt transportdokument
Et transportdokument, som ved at angive at være "til ordre", "negotiabelt" eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt".

party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

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

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

10. "Holder" means:
(*a*) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or
(*b*) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

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

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

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

14. "Transport document" means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:
(*a*) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and
(*b*) Evidences or contains a contract of carriage.

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

16. Ikke-negotiabelt
Et transportdokument, som ikke er negotiabelt.

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

17. Elektronisk kommunikation
Oplysninger, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde, så oplysningerne er tilgængelige til senere brug.

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

18. Elektronisk transportdokument
Oplysninger, som en transportør i henhold til en transportaftale kommunikerer elektronisk i en eller flere beskeder, herunder oplysninger, som er vedhæftet til, eller som på anden måde logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument, samtidigt med eller efter transportøren har udstedt det elektroniske transportdokument, så oplysningen indgår som en del af det elektroniske transportdokument, og som derved
a) beviser eller indeholder en transportaftale og
b) beviser, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

18. "Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:
(*a*) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and
(*b*) Evidences or contains a contract of carriage.

19. Negotiabelt elektronisk transportdokument
Et elektronisk transportdokument, som ved at angive at være "til ordre", "negotiabelt" eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt", og hvis anvendelse opfylder kravene i § 299, stk. 1.

19. "Negotiable electronic transport record" means an electronic transport record:
(*a*) That indicates, by wording such as "to order", or "negotiable", or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable"; and
(*b*) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument
Et elektronisk transportdokument, som ikke er negotiabelt.

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

21. Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument
Udstedelsen af et dokument efter procedurer, der tilsikrer, at dokumentet undergives eksklusiv kontrol fra dokumentets oprettelse, til det ophører med at have retsvirkning eller gyldighed.

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

22. Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument
Overdragelsen af den eksklusive kontrol over dokumentet.

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

23. Transportoplysninger
Oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, der vedrører transportaftalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemærkninger, underskrifter og påtegninger.

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

24. Gods
De varer, handelsvarer og genstande af enhver type, som

24. "Goods" means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry

en transportør har påtaget sig at transportere i henhold til transportaftalen, herunder alt udstyr, emballage og container, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.

25. Skib
Ethvert fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs.

26. Container
Enhver type container eller beholder, transportabel tank eller flad lasteindretning, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at samle gods, og det udstyr, der hører til sådanne lasteenheder.

27. Køretøj
Et transportmiddel til godstransport på vej eller med jernbane.

28. Fragt
Det vederlag, som skal betales transportøren for transport af gods i henhold til en transportaftale.

29. Hjemsted
Det sted, hvor et selskab, en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har det vedtægtsmæssige sæde, stiftelsesadresse eller registrerede hovedkontor, alt efter hvad der måtte være relevant, har hovedkontor eller hovedvirksomhed eller det sted, hvor en fysisk person har sædvanligt opholdssted.

30. Kompetent domstol
En domstol i en konventionsstat, som i henhold til værnetingsregler i den pågældende stat har retlig kompetence.

31. Konvention
De Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs.

32. Konventionsstat
En stat, som er bundet af konventionen.

33. Enkeltdokument
Et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at det skal overdrages mod udlevering af godset.

Anvendelsesområde

§ 252. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på:
1) Aftaler om søtransport af gods i indenrigsfart i Danmark.
2) Aftaler om transport af gods, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater,

under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

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

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

27. "Vehicle" means a road or railroad cargo vehicle.

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

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

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

Chapter 2. Scope of application

Article 5. *General scope of application*
1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en konventionsstat:
a) modtagelsesstedet,
b) lastehavnen,
c) udleveringsstedet eller
d) lossehavnen.

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

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

§ 253. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib i linjefart.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på transportaftaler i ikke-linjefart, medmindre der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har indgået certeparti eller anden aftale om hel- eller delbefragtning af skib.

Article 6. *Specific exclusions*

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:
(*a*) Charter parties; and
(*b*) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.
2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:
(*a*) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
(*b*) A transport document or an electronic transport record is issued.

§ 254. Bestemmelserne i dette kapitel finder, uanset § 253, anvendelse i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, forudsat at denne ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som er undtaget dette kapitels anvendelsesområde. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse i retsforholdet mellem de oprindelige parter til en transportaftale, som er undtaget i medfør af § 253.

Article 7. *Application to certain parties*

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

Fravigelighed

§ 255. Medmindre andet er bestemt i dette kapitel, er enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig i den udstrækning, den
1) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser efter dette kapitel,
2) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel,
3) udpeger transportøren eller en person nævnt i § 275 som begunstiget under den tegnede forsikring af godset,
4) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders forpligtelser efter dette kapitel eller
5) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke §§ 271, 286, 295-296, 317 og 320g.

Chapter 16. Validity of contractual terms

Article 79. *General provisions*

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
(*a*) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
(*b*) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
(*c*)Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.
2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
(*a*) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
(*b*) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

§ 254. *Ufravigelighed*

[]

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder dog ikke §§ 255, 258-

Stk. 3. Er transportaftalen undergivet konventionslovgivning, skal transportoplysningerne, jf. § 301, indeholde oplysning herom og om at bestemmelser som afviger fra sådanne bestemmelser er ugyldige i den udstrækning de direkte eller indirekte i strid med stk. 1 udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens, den kontraktsbestemte afsenders, transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

§ 256. En volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, kan i forholdet mellem transportøren og afsenderen, uanset § 255, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang, end hvad der er bestemt i dette kapitel.

Stk. 2. En aftale om fravigelse i henhold til stk. 1 er kun bindende, hvis

1) volumenkontrakten særligt fremhæver, at den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel,
2) volumenkontrakten er forhandlet individuelt eller særligt fremhæver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder de pågældende afvigelser,
3) afsenderen har fået mulighed for og er underrettet om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der uden forbehold eller afvigelser opfylder bestemmelserne i dette kapitel, og
4) afvigelsen hverken er inkorporeret ved henvisning fra et andet dokument eller er medtaget i en standardkontrakt, som ikke er undergivet særskilt forhandling.

Stk. 3. En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokument, elektroniske transportdokument eller lignende dokument udgør ikke en volumenkontrakt i henhold til stk. 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser i henhold til §§ 266, nr. 1-2, 289 og 292 eller for erstatningsansvar for manglende opfyldelse heraf eller for ethvert ansvar for handlinger eller undladelser som nævnt i § 284.

Stk. 5. Bestemmelserne i volumenkontrakten, der afviger fra dette kapitel, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder stk. 2, og

1) denne anden person har modtaget oplysninger, hvori det særligt er fremhævet, at volumenkontrakten afviger fra dette kapitel, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser, og
2) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument.

Stk. 6. Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har bevisbyrden for, at betingelserne for afvigelsen er opfyldt.

261 og 264-273 og er heller ikke til hinder for, at der indtages bestemmelser om fælleshavari i transportaftalen. Uanset ordlyden i stkr. 1 kan en transportør udvide omfanget af sit ansvar og sine forpligtelser.

Stk. 3. Såfremt transportaftalen er undergivet konventinen eller en bestemt stats konventionslovgivning, sakl transportdokumentet indeholde en erklæring herom og om, at enhver bestemmelse, som afviger fra sådanne bestemmelser til skade for afsenderen, aflasteren eller modtageren er ugyldige.

Article 80. *Special rules for volume contracts*

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.
2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

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

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

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

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

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.
4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (*a*) and (*b*), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.
5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

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

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

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

Stk. 7. En aftale som nævnt i stk. 2 og oplysninger som nævnt i stk. 5 skal være skriftlige. Hvis aftalens afsender og modtager samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Article 3. *Form requirements*

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

§ 257. Uanset §§ 255-256 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis

1) godset består af levende dyr, dog således at en sådan udelukkelse eller begrænsning ikke er gyldig, hvis den berettigede godtgør, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller undladelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 med det forsæt at forårsage et sådant tab af eller en sådan skade på godset eller et sådant tab pga. forsinkelse eller er begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade eller et sådant tab pga. forsinkelse sandsynligvis ville indtræde, eller
2) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådanne, at en særlig aftale med rimelighed kan retfærdiggøres, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument for transport af godset.

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

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

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

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

Forholdet til internationale konventioner

§ 258. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af følgende internationale konventioner, som allerede er i kraft, med evt. fremtidige ændringer, som regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset, hvis den pågældende konvention regulerer

1) lufttransport af gods, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på en hvilken som helst del af transportaftalen,
2) transport af gods på vej, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på gods, der transporteres på lastvogn om bord på et skib,
3) transport af gods på bane, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der som supplement til banetransport transporteres til søs, eller

Chapter 17. Matters not governed by this convention

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

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

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

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

(*c*) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its

4) transport af gods ad indre vandveje, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der uden omladning transporteres såvel ad indre vandveje som til søs.

provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

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

§ 259. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for redere.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

Article 83. Global limitation of liability

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

Article 85. *Passengers and luggage*

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

§ 260. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari.

Stk. 2. Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 257, 267, 273-278 og 280-284 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til fælleshavari og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

Article 84. *General average*

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

§ 289. *Bidrag til almindeligt havari*

Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 274-288 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til almindeligt havari, og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til almindeligt havari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

§ 261. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til nedenstående konventioner med evt. senere ændringer

1) Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),
2) Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved fællesprotokollen om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988 og protokollen til ændring af 1963 Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 12. september 1997 (Wienkonventionen) og
3) konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen),

samt evt. fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskade.

Stk. 2. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller potentielle skadelidte som efter Paris- eller Wienkonventionen eller tillægserstatningskonventionen.

Article 86. *Damage caused by nuclear incident*

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

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

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

Transportørens pligter

§ 262. Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og udlevere det til modtageren i overensstemmelse med transportaftalen og i henhold til bestemmelserne i dette kapitel.

§ 263. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset i henhold til §§ 273 og 285, på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset.

Stk. 2. Transportøren og afsenderen kan uanset stk. 1, og uden at anvendelsen af §§ 262, 264, 266-269, 273-285 og 287-294 i øvrigt berøres, aftale, at lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset skal udføres af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren. Transportoplysningerne skal indeholde en henvisning til en sådan aftale.

§ 264. Transportøren skal besvare afsenderens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i transportørens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis afsenderen ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 265. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller på køretøj, er transportøren ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette rådighedshaveren. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

§ 266. Transportøren skal forud for, ved begyndelsen af og under rejsen med tilbørlig omhu sørge for, at

1) skibet, der benyttes til transporten, er sødygtigt,
2) skibet er tilstrækkeligt bemandet, udrustet og forsynet før og under hele rejsens forløb, og
3) lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og at alle containere, som er leveret af transportøren, hvor godset transporteres i eller på, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

Chapter 4. Obligations of the carrier
Chapter 6. Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 11. *Carriage and delivery of the goods*
The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 13. *Specific obligations*
1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

Article 28. *Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*
The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

§ 256. *Undersøgelse af pakningen*
Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller lignende transportindretning, er denne ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette afsenderen. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

Article 14. *Specific obligations applicable to the voyage by sea*
The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:
(*a*) Make and keep the ship seaworthy;
(*b*) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and
(*c*) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are

carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

§ 267. Gods kan kun transporteres på dæk, hvis
1) en sådan transport kræves i henhold til lov,
2) godset transporteres i eller på container eller køretøj, som er egnet til transport på skibets dæk, og forudsat at skibets dæk er særligt egnet til at transportere sådanne containere eller køretøjer, eller
3) dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel om transportøransvar finder anvendelse på tab af, skade på eller forsinket levering af godset, der transporteres på dæk i overensstemmelse med stk. 1. Transportøren er dog ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes de særlige risici, der er forbundet med transporten på dæk, når godset er transporteret i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller nr. 3.

Stk. 3. Transporteres gods på dæk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, hvis tabet, skaden eller forsinkelsen udelukkende skyldes transporten på dæk, og transportøren har ikke ret til at påberåbe sig de i § 274 nævnte indsigelser.

Stk. 4. Transportøren kan ikke påberåbe sig stk. 1, nr. 3, over for en tredjemand, som i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i transportoplysningerne er angivet, at godset kan transporteres på dæk.

Stk. 5. Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale mellem transportøren og afsenderen om transport under dæk, har transportøren ikke ret til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes transporten på dæk.

Article 25. *Deck cargo on ships*

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:

(*a*) Such carriage is required by law;

(*b*) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or

(*c*)The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

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

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

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

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

§ 268. Udgør godset i løbet af transportørens ansvarsperiode en reel fare for personer, ejendom eller miljø, eller ville godset med rimelighed kunne anses for at udgøre en sådan fare, kan transportøren eller en udførende part, uanset §§ 262-263, nægte at modtage eller laste godset og kan tage sådanne andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, som måtte være rimelige.

Article 15. *Goods that may become a danger*

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

§ 269. Transportøren eller en udførende part kan, uanset §§ 262-263 og § 266, opofre gods til søs, når dette med rimelighed foretages til fælles frelse eller for at undgå fare for tab af menneskeliv eller for at redde værdier, der under den fælles søtransport er udsat for fare.

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

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

§ 270. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal rådighedshaveren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 271. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage afsenderens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.

Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på vegne af afsenderen træffe de nødvendige dispositioner vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende, hvis tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 270.

Stk. 4. Ejeren af godset hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning

§ 272. Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give transportøren ret til indsigelser eller ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, og som er reguleret i en transportaftale, eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse i henhold til dette kapitel mod

1) transportøren eller en maritim udførende part,
2) skibsføreren, besætningen eller evt. andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet, eller
3) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte.

Stk. 2. Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ret til indsigelser, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt mod afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller deres underleverandører, agenter eller ansatte.

Stk. 3. Stk. 1-2 gælder, uanset om sagen vedrører ansvar i eller uden for kontrakt.

§ 262. *Transportørens pligt til at varetage lasteejerens interesser*

Stk. 3. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal lasteejeren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 266. *Dispositioner på lasteejerens vegne*

Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage lasteejerens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.

Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på lasteejerens vegne træffe de nødvendige dispositioner og repræsentere denne i sager vedrørende godset. Dispositioner, som er inødvendige, er dog bindende for lasteejeren, dersom tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3.

§ 267. *Lasteejerens ansvar for transportørens dispositioner*

Lasteejeren hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset. Har transportøren handlet uden anvisning, svarer lasteejeren dog ikke med højere beløb end værdien ved transportens begyndelse af det gods, dispisitionen eller udlægget omfattede.

Chapter 5. Liability of the carrier for loss, damage or delay

Chapter 6. Additional provisions relating to particular stages of carriage

Chapter 12. Limits of liability

Article 4. *Applicability of defences and limits of liability*

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

(*a*) The carrier or a maritime performing party;

(*b*) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or

(*c*)Employees of the carrier or a maritime performing party.

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

§ 273. Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt, hvor denne eller en udførende part modtager godset til transport og til det tidspunkt, hvor godset er udleveret.

Stk. 2. Kræver loven eller reglerne på

1) modtagelsesstedet, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller anden tredjemand, eller
2) udleveringsstedet, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til myndigheden eller anden tredjemand.

Stk. 3. Ved fastsættelse af transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale tid og sted for godsets modtagelse og udlevering. En sådan bestemmelse i transportaftalen er ugyldig, hvis tidspunktet for godsets

1) modtagelse ligger efter, den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller
2) udlevering ligger før, den afsluttende losning i henhold til transportaftalen er fuldført.

Article 12. *Period of responsibility of the carrier*

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.
2.

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

(*b*) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

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

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

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

§ 274. Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket levering, hvis den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted i transportørens ansvarsperiode som defineret i § 273.

Stk. 2. Transportøren er helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne godtgør, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes fejl eller forsømmelse begået af transportøren selv eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 3. Transportøren er ligeledes helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne i stedet for at bevise i henhold til stk. 2, at der ikke er begået fejl eller forsømmelse, godtgør, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen:

1) Ekstraordinære naturhændelser,
2) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande,
3) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder,
4) karantænerestriktioner, indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275,
5) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring

Article 17. *Basis of liability*

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

(*a*) Act of God;

(*b*) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;

(*c*)War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;

(*d*) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;

for arbejdet,
6) brand om bord på skibet,
7) skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,
8) handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-294,
9) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 263, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren,
10) svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed,
11) utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren,
12) redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs,
13) rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs,
14) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet eller
15) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.

Stk. 4. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis den berettigede godtgør, at
1) en fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig, eller
2) en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i stk. 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, medmindre transportøren godtgør, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 5. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis
1) den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvist var eller sandsynligvis var forårsaget af (i) skibets usødygtighed, (ii) utilstrækkelig bemanding, udrustning eller forsyning af skibet, eller (iii) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller containere udleveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset, og
2) transportøren ikke godtgør, (i) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i stk. 5, nr. 1, nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller (ii) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.

Stk. 6. Når transportøren delvist fritages for ansvar i

(*e*) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
(*f*) Fire on the ship;
(*g*) Latent defects not discoverable by due diligence;
(*h*) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
(*i*) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
(*j*) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
(*k*) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
(*l*) Saving or attempting to save life at sea;
(*m*) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
(*n*) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or
(*o*) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:
(*a*) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or
(*b*) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:
(*a*) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and
(*b*) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (*a*) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.
6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

medfør af denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan tilskrives den for transportøren ansvarspådragende begivenhed eller omstændighed.

§ 275. Transportøren er ansvarlig efter dette kapitel, når tabet, skaden eller forsinkelsen skyldes handlinger eller undladelser foretaget af

1) enhver udførende part,
2) skibets fører eller besætning,
3) transportørens eller en udførende parts ansatte eller
4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang denne direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.

§ 276. En maritim udførende part er underlagt samme forpligtelser og ansvar og er berettiget til samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren efter dette kapitel, hvis

1) en maritim udførende part modtog godset til transport i en kontraherende stat, udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og
2) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted (i) i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn, og til godset forlod skibets lossehavn, (ii) mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller (iii) på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. En maritim udførende part er ikke bundet af, at transportøren har påtaget sig forpligtelser eller accepteret en højere ansvarsgrænse, som ikke følger af dette kapitel, medmindre den maritime udførende part udtrykkeligt har accepteret at være bundet af sådanne forpligtelser eller en sådan ansvarsgrænse. En maritim udførende parts accept skal foreligge skriftlig. Hvis acceptens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 3. En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel, når dette skyldes handlinger eller undladelser hos personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.

Stk. 4. Intet i dette kapitel skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.

Article 18. *Liability of the carrier for other persons*

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

(*a*) Any performing party;

(*b*) The master or crew of the ship;

(*c*)Employees of the carrier or a performing party; or

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

Article 19. *Liability of maritime performing parties*

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

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

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

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.
3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.
4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

Article 3. *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48,

paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

§ 277. Er både transportøren og en eller flere maritime udførende parter ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, hæfter de solidarisk inden for de i dette kapitel fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Det samlede ansvar for de i stk. 1 nævnte personer kan, medmindre andet følger af § 284, ikke overstige den maksimale ansvarsgrænse inden for dette kapitel.

Article 20. *Joint and several liability*

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.
2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

§ 278. Forsinket levering foreligger, når godset ikke inden for aftalt tid er udleveret på det sted, som følger af transportaftalen.

Article 21. *Delay*

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

§ 279. En deviation under søtransport, som efter den lov, der finder anvendelse, udgør en manglende opfyldelse af transportørens forpligtelser, begrænser ikke i sig selv transportørens eller en maritim udførende parts ret til at gøre enhver indsigelse eller ansvarsbegrænsning efter dette kapitel gældende, medmindre andet følger af § 284.

Article 24. *Deviation*

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

§ 280. Erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på det sted og det tidspunkt, der fremgår af § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 282.

Stk. 2. Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet på udleveringsstedet.

Stk. 3. Transportøren er ikke forpligtet til at betale erstatning ud over den, der beregnes i medfør af stk. 1-2, medmindre transportøren og afsenderen med respekt af §§ 255-257 har aftalt at beregne erstatningen på anden vis.

Article 22. *Calculation of compensation*

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.
2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.
3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

§ 281. Når andet ikke godtgøres, anses transportøren for at have udleveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i transportoplysningerne, medmindre der til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, er givet meddelelse om tab af eller skade på godset med angivelse af tabets eller skadens almindelige karakter, og denne meddelelse er givet senest samtidig med udleveringstidspunktet. Hvis tabet

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

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage

eller skaden ikke var synlig, gælder det samme, hvis meddelelsen ikke er givet inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet regnet fra udleveringstidspunktet.

Stk. 2. Manglende afgivelse af den i stk. 1 nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part påvirker ikke retten til at kræve erstatning efter dette kapitel for tab af eller skade på godset, ligesom det heller ikke påvirker, hvem bevisbyrden efter § 274 påhviler.

Stk. 3. Skriftlig meddelelse i henhold til stk. 1 kræves ikke, hvis tabet eller skaden er påvist ved en fælles besigtigelse af godset mellem godsets modtager og den, som ansvaret gøres gældende over for, hvad enten det er transportøren eller en maritim udførende part.

Stk. 4. Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering.

Stk. 5. Meddelelse efter denne bestemmelse til den udførende part, der udleverede godset, anses også for at være givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren anses også for at være givet til en maritim udførende part.

Stk. 6. Ved faktisk eller formodning for tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og fastslå mængden af godset og skal give adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.

Stk. 7. De i stk. 1-4 nævnte meddelelser skal være skriftlige. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.
3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.
4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.
5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.
6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

Article 3. *Form requirements*

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

§ 282. Med forbehold for §§ 283-284, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel begrænset til 875 SDR for hvert kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb, medmindre godsets værdi er angivet af afsenderen og medtaget i transportoplysningerne, eller hvis et højere beløb end den nævnte ansvarsbegrænsning er aftalt mellem transportøren og afsenderen.

Stk. 2. Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at samle gods i eller på, eller i eller på et køretøj, skal ethvert kollo eller enhver anden lasteenhed, der i transportoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses som et kollo eller en lasteenhed. Hvis det ikke er

Article 59. *Limits of liability*

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.
2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the

specificeret på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed. Er selve transportenheden gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte aftale skal være skriftlig. Hvis aftalens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

Article 3. *Form requirements*

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

§ 283. Erstatning for tab af eller skade på godset som følge af forsinkelse skal med forbehold for § 284, stk. 2, beregnes i overensstemmelse med § 280. Ansvar for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse, er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Det maksimale beløb, der skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 282, stk. 1, skal ikke overstige den ansvarsgrænse, som ville være gældende efter § 282, stk. 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.

Article 60. *Limits of liability for loss caused by delay*

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

§ 284. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 282 eller i henhold til transportaftalen, hvis den berettigede godtgør, at tabet er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel og er forårsaget af en personlig handling eller undladelse af den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde sådant tab eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 2. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 283, hvis den berettigede godtgør, at den forsinkede levering er

Article 61. *Loss of the benefit of limitation of liability*

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.
2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or

opstået som følge af en personlig handling eller undladelse hos den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde tab som følge af forsinkelse eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Multimodale transporter

§ 285. Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket levering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog udelukkende før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har bestemmelserne i dette kapitel ikke forrang for bestemmelser i andre internationale instrumenter, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen,

1) i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det specifikke transportled, hvor tabet eller skaden på godset opstod, eller hvor en begivenhed eller omstændighed forårsagede forsinket levering,
2) fastsætter regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller forældelse, og
3) i henhold til et sådant instrument ikke kan fraviges eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen.

Chapter 6. Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 26. *Carriage preceding or subsequent to sea carriage*

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

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;
(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and
(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

Afsenderens pligter og erstatningsansvar

§ 286. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Stk. 3. Når transportaftalen hæves pga. krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.

Stk. 4. Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.

Chapter 7. Obligations of the shipper to the carrier

§ 265. *Transportafbrydelse og afstandsfragt*

Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporte.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden uriemligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Stk. 3. Når trasnportaftalen hæves på grund af kirgsfare mv., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.

Stk. 4. Er en del af transportren udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.

§ 287. Afsenderen skal, medmindre andet er aftalt i transportaftalen, levere godset klar til transporten. Afsenderen skal under alle omstændigheder levere godset i en sådan stand, at det tåler den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring og sikring og losning, og således at det ikke

Article 27. *Delivery for carriage*

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and

forårsager skade på personer eller ejendom.

Stk. 2. Afsenderen skal på behørig og omhyggelig vis opfylde de forpligtelser, denne har påtaget sig ved aftale i henhold til § 263, stk. 2.

Stk. 3. Når afsenderen pakker en container eller laster et køretøj, skal denne på behørig og omhyggelig vis stuve, surre og sikre indholdet i eller på containeren eller køretøjet, således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.

securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.

2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.
3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

§ 288. Afsenderen skal besvare transportørens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i afsenderens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis transportøren ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

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

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

§ 289. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som rimeligvis er nødvendige for at

1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder oplyse hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage, og
2) transportøren kan opfylde gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rimelig tid underretter afsenderen om, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker.

Stk. 2. Denne bestemmelse påvirker ikke specifikke forpligtelser, der følger af gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne, til at give oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.

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

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

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

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

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

§ 290. Afsenderen er ansvarlig for tab eller skade, der rammer transportøren, hvis denne godtgør, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen har undladt at opfylde sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Afsenderen fritages helt eller delvist for ansvar, hvis tabet eller skaden ikke er forårsaget af fejl eller forsømmelse begået af afsenderen eller af en person nævnt i § 294. Dette gælder dog ikke, hvis årsagen til tabet eller skaden er afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til §§ 291, stk. 2, og 292.

Stk. 3. Når afsenderen fritages delvist for ansvar i henhold til denne bestemmelse, ifalder denne kun ansvar for den del af tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 294.

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

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.
2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.
3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

§ 291. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren korrekte oplysninger til brug for udarbejdelse af transportoplysninger og udstedelse af transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, samt navnet på

1) den, der skal fremstå som afsender i transportoplysningerne,
2) den, der skal modtage godset, hvis en sådan er angivet, og
3) den, til hvis ordre et transportdokument eller et elektronisk transportdokument skal udstedes, hvis en sådan er angivet.

Stk. 2. Afsenderen anses for at indestå for, at de i stk. 1 nævnte oplysninger er korrekte, når disse er modtaget af transportøren. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes, at sådanne oplysninger er urigtige.

§ 292. Afsenderen skal ved gods, der pga. dets beskaffenhed eller egenskab udgør eller med rimelighed kan antages at ville kunne udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet, underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rimelig tid, før godset leveres til transportøren eller til den udførende part. Har afsenderen leveret farligt gods uden at oplyse herom, og har hverken transportøren eller den udførende part kendskab til dets farlige beskaffenhed eller egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende orientering.

Stk. 2. Afsenderen skal mærke farligt gods som nævnt i stk. 1 i overensstemmelse med gældende love, forskrifter eller myndighedskrav, der finder anvendelse på ethvert led af den planlagte transport af godset. Har afsenderen undladt at mærke sådant farligt gods, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende mærkning.

§ 293. En kontraktsbestemt afsender er underlagt forpligtelser og ansvar som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 320c og kan påberåbe sig rettigheder og indsigelser som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 504.

Stk. 2. Stk. 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.

§ 294. Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, når tabet eller skaden skyldes handlinger eller undladelser foretaget af personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til. Afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser begået af transportøren eller en udførende part, som handler på

Article 31. *Information for compilation of contract particulars*

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.
2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

Article 32. *Special rules on dangerous goods*

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

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

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

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

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.
2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

Article 34. *Liability of the shipper for other persons*

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

vegne af transportøren, og som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til.

§ 295. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 2. Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.

§ 296. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 268.

Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Elektronisk transportdokument

§ 297. Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav

1) kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument i henhold til dette kapitel, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk transportdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke, og
2) har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.

§ 298. Anvendelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument skal ske i henhold til procedurer, der fastsætter

1) metoden for udstedelse og overdragelse af dette dokument til en efterfølgende ihændehaver,

which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

§ 261. *Afsenderens kontraktsbrud og tilbagetræden*

Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 2. Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.

§ 260. *Frakt*

Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspuntket. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side eller transportøen har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 291.

Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Chapter 3. Electronic transport records

Article 8. *Use and effect of electronic transport records*

Subject to the requirements set out in this Convention:

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

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

Article 9. *Procedures for use of negotiable electronic transport records*

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

(a) The method for the issuance and the transfer of that

2) en sikkerhed for, at dette dokument bevarer sin ægthed,
3) måden, hvorpå ihændehaveren kan godtgøre, at vedkommende er ihændehaveren, og
4) måden, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihændehaveren er sket, eller at et elektronisk transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til §§ 299, stk. 2, eller 312, stk. 1, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 2. Der skal være henvist til de i stk. 1 nævnte procedurer i transportoplysningerne, og disse procedurer skal være lettilgængelige.

§ 299. Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal
1) ihændehaveren udlevere det negotiable transportdokument eller, hvis der er udstedt mere end ét, samtlige negotiable transportdokumenter til transportøren,
2) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihændehaveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument, og
3) det negotiable transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt transportdokument, skal
1) transportøren i stedet for det elektroniske transportdokument udstede et negotiabelt transportdokument til ihændehaveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument, og
2) det negotiable elektroniske transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Transportdokument og elektronisk transportdokument

§ 300. Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller hvis det følger sædvane eller brancheprakis, at et sådant ikke benyttes, har afsenderen eller, hvis denne samtykker, den kontraktsbestemte afsender, når godset udleveres til transport hos transportøren eller den udførende part, ret til efter afsenderens valg at få udstedt
1) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument eller
2) et egnet negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et negotiabelt

record to an intended holder;
(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;
(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and
(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

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

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

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:
(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;
(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and
(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.
2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:
(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and
(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

Chapter 8. Transport documents and electronic transport records

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

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:
(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or
(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the

transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, eller hvis det følger af sædvane eller brancheprakis, at et sådant ikke benyttes.

§ 301. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal indeholde følgende oplysninger fra afsenderen:

1) En beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport,
2) nødvendig mærkning til identificering af godset,
3) antal kolli eller enheder eller godsets mængde og
4) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom.

De i nr. 2-4 nævnte oplysninger skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af de skriftlige oplysninger samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 2. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal også indeholde

1) en erklæring om godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport,
2) transportørens navn og adresse,
3) datoen, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, da godset blev lastet om bord på skibet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt, og
4) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antallet af originaleksemplarer af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar.

Stk. 3. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal yderligere indeholde

1) modtagerens navn og adresse, hvis afsenderen har oplyst herom,
2) skibets navn, hvis det er angivet i transportaftalen,
3) modtagelsesstedet og udleveringsstedet, hvis transportøren har kendskab hertil, og
4) lastehavn og lossehavn, hvis denne er angivet i transportaftalen.

Stk. 4. I denne bestemmelse henviser udtrykket "godsets synlige tilstand" i stk. 2, nr. 1, til godsets tilstand baseret på

1) en rimelig ekstern besigtigelse af godset i emballeret stand på det tidspunkt, hvor afsenderen leverer det til transportøren eller en udførende part, og
2) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk gennemfører, før der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 36. *Contract particulars*

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

(a) A description of the goods as appropriate for the transport;

(b) The leading marks necessary for identification of the goods;

(c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and

(d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

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

(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;

(b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

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

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and

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

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

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

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

Article 3. *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1;

63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

§ 302. Hvis en transportør er angivet ved navn i transportoplysningerne, skal øvrige oplysninger om transportørens identitet, som måtte være i strid med denne angivelse i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, ikke have retsvirkning.

Stk. 2. Hvis der ikke ud fra transportoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i henhold til § 301, stk. 2, nr. 2, men hvor transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et navngivet skib, antages skibets registrerede ejer at være transportøren, medmindre vedkommende godtgør, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og transportøren kan identificere bareboatbefragteren og oplyse dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer godtgøre, at denne ikke er transportøren ved at identificere transportøren og oplyse dennes adresse. Bareboatbefragteren kan på samme måde godtgøre, at denne ikke er transportøren.

Stk. 3. Intet i denne bestemmelse er til hinder for, at den berettigede godtgør, at en anden end den, der er angivet i transportoplysningerne eller er identificeret i overensstemmelse med stk. 2, er transportøren.

Article 37. *Identity of the carrier*

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.
2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.
3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

§ 303. Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren.

Stk. 2. Et elektronisk transportdokument skal påføres elektronisk signatur af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren. Den elektroniske signatur skal identificere den, som underskriver i henhold til et elektronisk transportdokument, og skal gengive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.

Article 38. *Signature*

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

§ 304. Hvis en eller flere af transportoplysningerne som nævnt i § 301, stk. 1-3, mangler eller ikke er korrekte, berører det ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis transportoplysningerne indeholder en dato uden at angive dens betydning, anses datoen at være, da

1) alt gods, som er angivet i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, blev lastet om bord på skibet, hvis transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et skib, eller
2) transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis transportoplysningerne ikke angiver, at godset er lastet om bord på et skib.

Stk. 3. Hvis transportoplysningerne ikke angiver godsets

Article 39. *Deficiencies in the contract particulars*

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.
2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

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

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not

synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller den udførende part modtog det, anses transportoplysningerne for at angive, at godsets synlige tilstand var god på tidspunktet, hvor transportøren eller en udførende part modtog dette.

§ 305. Transportøren skal tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvar for rigtigheden af afsenderens oplysninger, hvis

1) transportøren ved, at enhver væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende, eller
2) transportøren har rimelig grund til at antage, at en væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende.

Stk. 2. Transportøren kan, uden at dette berører stk. 1, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den måde, som er angivet i stk. 3-4, som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af afsenderens oplysninger.

Stk. 3. Hvis godset ikke udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, eller hvis det udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis

1) transportøren ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde har kunnet kontrollere afsenderens oplysninger; er dette tilfældet kan transportøren oplyse, hvilke oplysninger det ikke har været muligt at kontrollere, eller
2) transportøren har rimelig grund til at tro, at afsenderens oplysninger er urigtige; er dette tilfældet kan transportøren tilføje en anmærkning om, hvad der med rimelighed må anses for værende rigtige oplysninger.

Stk. 4. Hvis godset udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 1-3, nævnte oplysninger, hvis

1) godset i containeren eller køretøjet ikke faktisk er besigtiget af transportøren eller den udførende part, og
2) hverken transportøren eller den udførende part på anden måde har kendskab til indholdet, før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument udstedes.

Stk. 5. Transportøren kan ligeledes, hvis godset udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj til transportøren eller den udførende part, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 4, nævnte oplysninger, hvis

1) hverken transportøren eller den udførende part har vejet containeren eller køretøjet, og afsenderen og

indicate that the goods have been loaded on board a ship.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be

transportøren ikke forud for forsendelsen er blevet enige om, at containeren eller køretøjet skulle vejes, og vægten opgives i transportoplysningerne, eller

2) det ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde var muligt at kontrollere containerens eller køretøjets vægt.

Et sådant forbehold skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af det skriftlige forbehold samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Article 3. *Form requirements*

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

§ 306. I den udstrækning, der ikke er taget forbehold i henhold til § 305 over for transportoplysninger, gælder følgende:

1) Et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er bevis for, at transportøren har modtaget godset som beskrevet i transportoplysningerne, medmindre modbevis føres.

2) Modbevis i henhold til nr. 1 er ikke tilladt i forhold til transportoplysninger, som er angivet i et

a) negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, der er overdraget til en tredjepart i god tro, eller

b) enkeltdokument, der er overdraget til en modtager i god tro.

3) Transportøren er afskåret fra at føre modbevis i henhold til nr. 1 over for en modtager, der i god tro har handlet i tillid til en eller flere af følgende oplysninger, som er indeholdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument:

a) Transportoplysninger angivet i § 301, stk. 1, når sådanne data er givet af transportøren,

b) angivelse af antallet af containere, type og identifikationsnummer, men dog ikke identifikationsnummer for forsegling af containerne og

c) transportoplysninger som angivet i § 301, stk. 2.

Article 41. *Evidentiary effect of the contract particulars*

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

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:

(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;

(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and

(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

§ 307. Påføres en tredjemand tab ved at indløse et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i tillid til, at oplysningerne i dokumentet er rigtige, er transportøren ansvarlig, hvis denne har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel falder bort, hvis transportøren ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår pga. de vildledende

§ 300. *Ansvar for vildledende konnossementsoplysninger*

Lider tredjemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysninger i dette, er transportøren ansvarlig, såfremt denne har eller burde have indset, at konnossementet på grund af disse oplysninger var vildledende for tradjemand. ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

oplysninger.

Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

Udlevering af godset

§ 308. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, skal den, der kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, tage imod godset på det tidspunkt eller i det tidsrum og på det sted, som fremgår af transportaftalen, eller i mangel af en sådan aftale på det tidspunkt og sted, hvor udlevering med rimelighed kan forventes i henhold til de aftalte vilkår, handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart og omstændighederne ved transporten.

§ 309. Modtageren skal på anmodning fra transportøren eller den udførende part, der udleverer godset, bekræfte på den for udleveringsstedet sædvanlige måde, at godset er modtaget fra transportøren eller den udførende part. Transportøren kan nægte at udlevere godset, hvis modtageren ikke vil bekræfte, at godset er modtaget. Bekræftelse på, at godset er modtaget, skal foreligge skriftligt. Hvis bekræftelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 310. Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager.
2) Rådighedshaver skal, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i transportoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til udleveringsstedet underrette transportøren om modtagerens navn og adresse.

Chapter 9. Delivery of the goods

Article 43. *Obligation to accept delivery*

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

Article 44. *Obligation to acknowledge receipt*

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

Art 3. *Form requirements*

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

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

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

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

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

3) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi
a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for det i § 308 nævnte tidsrum kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager, eller
c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,

kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette rådighedshaver herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaver, kan transportøren underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

4) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 3 fra rådighedshaver, afsender eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen.

§ 311. Når der er udstedt et enkeltdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, hvis modtageren på transportørens anmodning legitimerer sig og overgiver enkeltdokumentet til transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. Transportøren skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltdokumentet. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af enkeltdokumentet, er det tilstrækkeligt med overgivelse af ét eksemplar, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed.

2) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi
a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver enkeltdokumentet, eller
c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,

and address;

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

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

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

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

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

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

kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instrukser vedrørende godsets udlevering.

3) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 2 fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om enkeltdokumentet er overgivet til transportøren.

§ 312. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Ihændehaveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument er berettiget til efter godset ankomst til udleveringsstedet at kræve det udleveret fra transportøren, der skal udlevere godset på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted til ihændehaveren

a) mod overgivelse af det negotiable transportdokument og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, når ihændehaveren legitimerer sig behørigt, eller

b) når ihændehaveren i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer har godtgjort, at denne er ihændehaver af det negotiable elektroniske transportdokument.

2) Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, og antallet af originaleksemplarer er angivet i dokumentet, vil overgivelse af ét eksemplar være tilstrækkeligt, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. Hvis der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, ophører dette med at have retsvirkning eller gyldighed i henhold til de i § 298, stk. 1, krævede procedurer ved godsets udlevering til ihændehaveren.

Stk. 2. Transportøren skal nægte at udlevere godset, hvis kravene i stk. 1, nr. 1, ikke opfyldes. Angiver det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument imidlertid udtrykkeligt, at godset kan udleveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og

1) kan godset ikke udleveres, fordi

a) ihændehaveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret efter dets ankomst til udleveringsstedet fra transportøren,

b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være ihændehaver, ikke legitimerer sig behørigt som værende en af de i § 251, nr. 10, litra a, i),

the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*a*) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder

nævnte, eller

c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med ihændehaveren for at få udleveringsinstrukser,

kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

2) Den transportør, der i henhold til stk. 2, nr. 1, udleverer godset efter instruks fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort fra sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det negotiable transportdokument er overgivet til transportøren, eller den, der kræver levering i henhold til et negotiabelt elektronisk transportdokument i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, har godtgjort, at denne er ihændehaveren.

3) Den, der i henhold til stk. 2, nr. 1, giver instruks om udlevering af godset, skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihændehaveren i henhold til stk. 2, nr. 5. Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis den, der giver instruks, ikke stiller en passende sikkerhed, som med rimelighed kan kræves af transportøren.

4) Den, der, efter at transportøren har udleveret godset i henhold til stk. 2, nr. 2, men som i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering bliver ihændehaver af et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, opnår rettigheder over for transportøren i henhold til transportaftalen, men opnår ikke retten til at kræve godset udleveret.

5) Uanset stk. 2, nr. 2 og nr. 4, får en ihændehaver, som bliver ihændehaver, efter godset er udleveret, og som hverken havde kendskab til eller kunne have kendskab til en sådan udlevering på det tidspunkt, hvor denne blev ihændehaver, de rettigheder, der følger af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument. Er godsets forventede ankomsttidspunkt angivet i transportoplysningerne, eller er det heri angivet, hvordan oplysninger om, hvorvidt godset er udleveret, kan fremskaffes, er der en formodning for, at ihændehaveren, da denne blev ihændehaver, havde kendskab til eller burde have kendskab til godsets udlevering.

§ 313. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige originaleksemplarer af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring i henhold til § 315, stk. 2-5, for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal

does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (*a*) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

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

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

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

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

§ 303. *Flere konnossementsindehavere*

Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige eksemplarer af konnossementet, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 314. Om mortifikation af et bortkommet transportdokument gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne transportdokument måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 315. Gods, der er ankommet til bestemmelsesstedet, anses for ikke at kunne udleveres, når

1) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til §§ 308-312 og 316 på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted,
2) rådighedshaveren, ihændehaveren, afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ikke kan findes eller undlader at give transportøren de nødvendige instrukser i henhold til §§ 310-312,
3) transportøren kan eller skal nægte at udlevere godset i henhold til §§ 309-312,
4) loven eller reglerne på det sted, hvor udlevering skal ske, ikke tillader, at transportøren udleverer godset til modtageren, eller
5) godset af andre grunde ikke kan udleveres af transportøren.

Stk. 2. Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, rådighedshaveren eller modtageren, når godset ikke har kunnet udleveres, kan transportøren for regning og risiko af den, der er berettiget til godset, træffe forholdsregler vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder

1) opbevare godset på et passende sted,
2) pakke godset ud, hvis det er pakket i container eller på køretøj, eller træffe andre forholdsregler vedrørende godset, herunder at flytte godset, og
3) foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til loven eller reglerne på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.

Stk. 3. Transportøren kan kun træffe de i stk. 2 nævnte forholdsregler, hvis der forinden med rimeligt varsel er givet meddelelse om de forholdsregler, der påtænkes truffet, til den, der i transportoplysningerne evt. er angivet som den, der skal underrettes om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en i nævnte rækkefølge, hvis vedkommende er kendt af transportøren: modtageren, rådighedshaveren eller afsenderen. Transportørens meddelelse skal foreligge skriftligt. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Transportøren skal, hvis godset sælges i henhold til stk. 2, nr. 3, tilbageholde salgssummen med fradrag for evt. omkostninger, som denne har afholdt, samt evt. andre tilgodehavender opstået i forbindelse med

§ 305. *Udlevering når konnossementet er bortkommet*

Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

Article 48. *Goods remaining undelivered*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.
4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.
5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to

transport af godset til fordel for den, der er berettiget til godset.

Stk. 5. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på godset, som er opstået i den periode, hvor godset i henhold til denne bestemmelse ikke kan udleveres, medmindre den berettigede kan bevise, at sådant tab eller skade er opstået, fordi transportøren har undladt at træffe forholdsregler, der efter omstændighederne ville være rimelige for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå som følge af en sådan undladelse.

goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

Art 3. *Form requirements*

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

§ 316. Bestemmelserne i dette kapitel påvirker ikke transportørens eller den udførende parts ret til i henhold til transportaftalen eller efter gældende ret at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.

Article 49. *Retention of goods*

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

§ 317. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

§ 273. *Afsenderens ansvar for fragt m.v.*

Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forblicer afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen og transportøren måtte have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Rådighedshavers rettigheder

Chapter 10. Rights of the controlling party

§ 318. Råderetten kan kun udøves af rådighedshaveren og er begrænset til retten til at

1) give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen,
2) få godset udleveret i en planlagt anløbshavn eller ved en indlandstransport på et hvilket som helst sted langs transportruten og
3) erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren.

Stk. 2. Råderetten eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i § 273 og ophører ved periodens udløb.

Article 50. Exercise and extent of right of control

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

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

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

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

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

§ 319. Med undtagelse af de i stk. 2-4 nævnte tilfælde

1) er afsenderen rådighedshaver, medmindre afsenderen

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

ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, den kontraktsbestemte afsender eller en anden som værende rådighedshaver,

2) kan rådighedshaveren overdrage råderetten til en anden person. Overdragelsen får virkning over for transportøren, når den, som overdrager råderetten, underretter transportøren om overdragelsen, hvorefter den, som råderetten overdrages til, bliver ny rådighedshaver, og

3) skal rådighedshaveren legitimere sig på behørig vis ved udøvelse af råderetten.

Stk. 2. Når der er udstedt et enkeltdokument

1) er afsenderen rådighedshaver og kan overdrage råderetten til den i enkeltdokumentet nævnte modtager ved at overlevere dokumentet til denne uden påtegning. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres for at overdragelse af råderetten effektueres, og

2) skal rådighedshaveren for at udøve sin råderet fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarer fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 3. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument,

1) er ihændehaveren rådighedshaver. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, er rådighedshaveren den ihændehaver, der har alle originalerne,

2) kan ihændehaveren overdrage råderetten ved at overlevere det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med § 320e. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af råderetten, og

3) skal ihændehaveren for at udøve råderetten fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte personer, skal ihændehaveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 4. Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument,

1) er ihændehaveren rådighedshaver,

2) kan ihændehaveren overdrage råderetten til en anden ved at overføre det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, og

3) skal ihændehaveren for at kunne udøve råderetten godtgøre, at denne er ihændehaver i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 1, nr. 2, overdrager råderetten, skal underrette transportøren skriftligt. Hvis underretningens afsender og modtager begge samtykker

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

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

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

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

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

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

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

3. When a negotiable transport document is issued:

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

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

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

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

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

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

Art 3. *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1

hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 320. Transportøren skal med forbehold for stk. 2-3 udføre de i § 318 nævnte instrukser, hvis

1) den, der giver instrukserne, er berettiget til at udøve råderetten,
2) instrukserne på rimelig vis kan udføres i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor transportøren modtager dem, og
3) instrukserne ikke griber forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.

Stk. 2. Rådighedshaveren skal i alle tilfælde erstatte transportøren for de rimelige tillægsudgifter, som denne måtte have afholdt, og skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der følger af, at transportøren med rimelig omhu har udført enhver instruks meddelt i henhold til denne bestemmelse, herunder det erstatningsansvar som transportøren måtte blive pålagt som følge af tab eller skade på andet gods, der transporteres.

Stk. 3. Transportøren kan kræve, at rådighedshaveren stiller sikkerhed til dækning af tillægsudgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med udførelse af instrukser i henhold til denne bestemmelse. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis rådighedshaveren ikke stiller sådan sikkerhed.

Stk. 4. Transportørens ansvar for tab af, skade på eller for forsinket udlevering af godset, som skyldes dennes undladelse af at efterleve rådighedshaverens instrukser i strid med transportørens forpligtelser i henhold til stk. 1, reguleres af §§ 274-279 og §§ 280-281, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af §§ 282-284.

§ 320a. Gods, der udleveres i henhold til en instruks givet i overensstemmelse med § 320, stk. 1, anses for at være udleveret på bestemmelsesstedet, og §§ 308-317 om udlevering finder anvendelse på sådant gods.

§ 320b. Rådighedshaveren er den eneste, der kan indgå aftale med transportøren om andre ændringer i transportaftalen end de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte.

Stk. 2. Ændringer i transportaftalen, herunder de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte, skal påføres et negotiabelt transportdokument eller et enkeltdokument eller skal indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på rådighedshaverens

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

Article 52. *Carrier's execution of instructions*

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

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

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

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

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.
3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.
4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

Article 53. *Deemed delivery*

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

Article 54. *Variations to the contract of carriage*

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).
2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in

anmodning påføres et ikke-negotiabelt transportdokument eller skal indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument. Ændringer, som påføres eller indarbejdes, skal signeres eller påføres elektronisk signatur i overensstemmelse med § 303.

§ 320c. Rådighedshaveren skal på transportørens eller den udførende parts anmodning i rimelig tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter om godset, som ikke allerede er tilvejebragt af afsenderen eller på anden rimelig måde er tilgængelige for transportøren, og som med rimelighed er nødvendige for, at transportøren kan opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaveren, eller hvis rådighedshaveren ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de tilvejebringes af afsenderen. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, skal den kontraktsbestemte afsender tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. Transportaftalens parter kan aftale at fravige § 318, stk. 1, nr. 2-3, stk. 2, og § 320. Parterne kan ligeledes aftale at indskrænke eller udelukke adgangen til at overdrage råderetten som nævnt i § 319, stk. 1, nr. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav

§ 320e. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder ved at overdrage dokumentet til en anden

1) med behørig påtegning enten til vedkommende modtager eller in blanco, hvis det er et ordredokument, eller
2) uden påtegning, hvis det er et
   a) ihændehaverdokument eller et dokument påtegnet in blanco eller
   b) dokument udstedt til en navngiven persons ordre, og overdragelsen sker mellem den første ihændehaver og den, som er angivet ved navn i dokumentet.

Stk. 2. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om dokumentet er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

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

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents

Article 56. *Variation by agreement*

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

Chapter 11. Transfer of rights

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

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

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

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

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

§ 320f. Med forbehold for § 320c er en ihændehaver, som ikke er afsender, og som ikke udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, ikke ansvarlig i henhold til transportaftalen blot ved at være ihændehaver.

Stk. 2. En ihændehaver, som ikke er afsender, og som udøver enhver rettighed i henhold til transportaftalen, ifalder ethvert ansvar, som er pålagt denne i medfør af transportaftalen, i det omfang forpligtelser, som er pålagt denne, er inkorporeret i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.

Stk. 3. For så vidt angår stk. 1 og 2, udøver en ihændehaver, som ikke er afsender, ikke rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at denne

1) indgår aftale med transportøren i henhold til § 299 om at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller om at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument eller
2) overdrager sine rettigheder i henhold til § 320e.

§ 320g. Er godset udleveret på anden måde end i henhold til et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

§ 320h. Hvis transportoplysningerne indeholder udtrykket "forudbetalt fragt" (Freight Prepaid) eller tilsvarende, kan transportøren ikke over for ihændehaveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis ihændehaveren eller modtageren også er afsenderen.

Domstol og voldgift

§ 320i. Medmindre andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love, finder stk. 2-12 anvendelse på søgsmål efter dette kapitel.

Stk. 2. Sager om transport af gods kan, medmindre andet følger af stk. 3-6 og 12, efter sagsøgers valg kun anlægges ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har hjemsted,
2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Sag mod transportøren kan ud over på de i stk. 2 nævnte steder anlægges ved en i transportaftalen angivet kompetent domstol.

Stk. 4. En afsender kan kun anlægge sag mod den

Article 58. *Liability of holder*

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.
2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.
3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

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

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

§ 269. *Modtagerens pligt til at betale fragt m.v.*

Er godset udleveret på anden måde end i henhold til konnossement, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

Article 42. *"Freight prepaid"*

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

Chapter 14. Jurisdiction
Chapter 15. Arbitration

§ 310 *Kompetente domstole og værnetingsklausuler*

Enhver forhåndsaftale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få tvist vedrørende transport af stykgods ifølge dette kapitel afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har sit hovedkontor eller i mangel heraf der, hvor denne har sit almindelige opholdssted,
2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte der har et forretningssted, en filial eller et agentur, hvorigennem aftalen er indgået,
3) det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger eller
4) det aftalte eller faktiske udleveringssted efter transportaftalen ligger.

Stk. 2. Stk. 1 er ikke til hinder for,

1) at en part kan rejse sag ved domstol på det sted, der er

maritime udførende part ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) den maritime udførende part har hjemsted, eller
2) havnen, hvor den maritime udførende part modtog, udleverede eller udførte sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, er beliggende.

Stk. 5. Stk. 2 gælder ikke for sager mellem transportøren og maritime udførende parter eller mellem de sidstnævnte indbyrdes.

Stk. 6. Medmindre der er indgået en eksklusiv værnetingsaftale, der er bindende i henhold til stk. 7-8 eller 11, kan sagen, hvis der anlægges en enkelt sag mod såvel transportøren som den maritime udførende part på baggrund af en enkelt hændelse, kun anlægges ved en domstol, hvor sagen i henhold til både stk. 2 og 4 kan anlægges. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan sagen anlægges ved den domstol, der i henhold til stk. 4, nr. 2, er kompetent.

Stk. 7. En mellem en volumenkontrakts parter indgået aftale om, at en eller flere kompetente domstole har eksklusiv kompetence til at behandle tvisten, er bindende, hvis værnetingsaftalen er indeholdt i en volumenkontrakt, der tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en værnetingsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf aftalen fremgår.

Stk. 8. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt, er alene omfattet af det i stk. 7 aftalte værneting, hvis

1) domstolen er beliggende på et af de i stk. 2 nævnte steder,
2) værnetingsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og
3) den pågældende i rimelig tid og på passende måde underrettes om stedet, hvor søgsmålet skal anlægges og underrettes om, at værnetinget er eksklusivt.

Stk. 9. Hvis et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at dokumentet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af dokumentet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af dokumentet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 10. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 11. Parterne kan uanset stk. 2-8, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken kompetent domstol der skal afgøre tvisten.

Stk. 12. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der tages foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest. Er der iværksat sådanne foreløbige retsskridt, kan en dansk domstol kun træffe afgørelse om sagens materielle forhold, hvor

1) kravene i denne bestemmelse er opfyldt, eller
2) dette følger af en international konvention, som er gældende i Danmark.

angivet i transportaftalen, eller

2) at parterne, efter at en tvist er opstået, aftaler, hvordan den skal behandles.

Stk. 3. Hvis et konnossement er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at konnossementet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af konnossementet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af konnossementet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 4. Her i riget kan søgsmål vedrørende aftale om transport af stykgods i fart mellem to stater i alle tilfælde rejses på det sted eller på et af de steder, hvortil sagen har en sådan tilknytning som nævnt i stk. 1, eller på et andet sted her i riget, som parterne har aftalt.

Stk. 5. Stk. 1 og 4 gælder ikke, hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted efter § 252, stk. 3, ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, eller hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse lov.

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1-5 er ikke til hinder for, at der foretages foreløbige retsskridt her i riget.

Article 66. *Actions against the carrier*

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

(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67. *Choice of court agreements*

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

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

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

2. A person that is not a party to the colume contract is bound by an exclusive choice of court agreement

concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

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

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

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

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

Article 68. *Actions against the maritime performing party*

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

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

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

Article 69. *No additional bases of jurisdiction*

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

Article 70. *Arrest and provisional or protective measures*

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

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

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

Article 71. *Consolidation and removal of actions*

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (*b*), if there is such a court.
2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

Article 72. *Agreement after a dispute has arisen and*

jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Article 73. *Recognition and enforcement*

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

§ 320j. Parterne kan aftale, at sager om transport af gods i medfør af dette kapitel skal afgøres ved voldgift efter reglerne i denne bestemmelse.

Stk. 2. Voldgiftssagen kan, medmindre andet følger af stk. 3-5, 7 og 10, efter sagsøgers valg kun rejses på det sted, hvor

1) indklagede har hjemsted,
2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Voldgiftssag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder rejses på et i transportaftalen angivet sted.

Stk. 4. Har parterne til en volumenkontrakt aftalt et voldgiftssted, er dette bindende, hvis aftalen er indeholdt i volumenkontrakten og tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en voldgiftsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf voldgiftsaftalen fremgår.

Stk. 5. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt med en voldgiftsaftale, er alene bundet af det i stk. 4 aftalte voldgiftssted, hvis

1) voldgiftsstedet er beliggende på et af de steder, der er angivet i stk. 2,
2) voldgiftsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument,
3) den, som voldgiftsaftalen har bindende virkning for, i rimelig tid og på passende måde underrettes om voldgiftsstedet, og
4) den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at voldgiftsaftalen har bindende virkning for denne.

§ 311. *Voldgiftsklausuler*

Uanset bestemmelsen i § 310, stk. 1, kan parterne skriftligt aftale, at tvister skal afgøres ved voldfigt, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses i en af de stater, hvor stedet som nævnt i § 310, stk. 1, ligger.

Stk. 2. Voldgiftsretten skal anvende bestemmelserne i dette kapitel. Bestemmelserne i stk. 1 gælder som en del af voldgiftsaftalen.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 310, stk.2, 3 og 6, gælder tilsvarende.

Stk. 4. Hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, kan parterne ligeledes aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift på andet sted med anvendelse af andre bestemmelser, end hvad der fremgår af stk. 1 og 2.

Article 75. *Arbitration agreements*

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(*a*) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or

(*b*) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged

Stk. 6. Stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsaftalen er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med stk. 1-5.

Stk. 7. Med forbehold for stk. 8 er bestemmelserne i dette kapitel ikke til hinder for håndhævelsen af en voldgiftsaftale, der fremgår af en transportaftale i ikke-linjefart, som dette kapitel gælder for enten i henhold til § 254 eller som følge af parternes frivillige inkorporering af konventionen i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af bestemmelserne i dette kapitel.

Stk. 8. En voldgiftsaftale i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som i henhold til § 254 er underlagt bestemmelserne i dette kapitel, er uanset stk. 7 dog undergivet bestemmelserne i stk. 1-6, medmindre et sådant transportdokument eller et elektronisk transportdokument angiver parterne til og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som i henhold til § 253 er undtaget fra dette kapitels anvendelsesområde og specifikt henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Stk. 9. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 10. Parterne kan uanset § 320i og stk. 1-6, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken voldgift der skal afgøre tvisten.

Stk. 11. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der træffes foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest.

from a ship.

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

(*a*) Is individually negotiated; or

(*b*) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

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

(*a*) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (*b*) of this article;

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

(*c*)The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(*d*) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

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

Article 76. *Arbitration agreement in non-liner transportation*

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

(*a*) The application of article 7; or

(*b*) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

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

(*a*) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and

(*b*) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77. *Agreement to arbitrate after a dispute has arisen*

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

Afsnit 6. Afsluttende bestemmelser
Kapitel 19. Om forældelse og søgsmålsfrist

§ 504. Fristen for anlæggelse af søgsmål for krav nævnt i kapitel 13 er to år fra den dag, da godset blev udleveret, eller, hvis godset ikke er udleveret, eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret. Den dag, hvor fristen begynder at løbe, medregnes ikke.

Stk. 2. Uanset udløbet af den i stk. 1 nævnte frist kan en part gøre sit krav gældende som indsigelse eller til modregning over for krav fremsat af modparten.

Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte frist kan ikke afbrydes på anden måde end som nævnt i stk. 1 og kan ikke suspenderes. Den, mod hvem der gøres krav gældende, kan dog forlænge fristen en eller flere gange ved en skriftlig erklæring til den, der gør et krav gældende. Hvis erklæringens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Den, der holdes erstatningsansvarlig, kan anlægge regressøgsmål efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor den, der har anlagt søgsmålet, har betalt fordringen eller har fået forkyndt en stævning, alt efter hvilken hændelse der indtræder først.

Stk. 5. Et søgsmål mod en bareboatbefragter eller den, der er identificeret som transportør i henhold til § 302, stk. 2, kan anlægges efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor det er identificeret, hvem transportøren er, eller hvor den registrerede ejer eller bareboatbefragter har godtgjort, at denne ikke er transportør i henhold til § 302, stk. 2.

Stk. 6. § 501, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for krav nævnt i kapitel 13.

Stk. 7. Stk. 1-5 gælder ikke for krav i henhold til §§ 260, stk. 2, 271, 286, 295-296, 307, 317 og 320g.

Chapter 13. Time for suit

Article 62. *Period of time for suit*

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.
2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.
3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Article 63. *Extension of time for suit*

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

Article 64. *Action for indemnity*

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

(*a*) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(*b*) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Article 65. *Actions against the person identified as the carrier*

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

(*a*) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(*b*) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

Article 3. *Form requirements*

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic

communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

D. Parallelopstilling af forslag til nye bestemmelser i søloven og det norske forslag til nye bestemmelser i sjøloven

Dansk forslag til lovtekst	**Norsk forslag til lovtekst**
Definitioner	**Innledende bestemmelser**
§ 251. I dette kapitel forstås ved 1. Transportaftale En aftale, hvor en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte transport med andre transportmidler.	**§ 251.** *Terminologi* I dette kapitlet menes med 1. *Transportavtale*, avtale hvor en transportør mot betaling av frakt påtar seg å transportere gods fra et sted til et annet såfremt avtalen omfatter sjøtransport. Avtalen kan i tillegg til sjøtransporten omfatte transport med andre transportmidler.
2. Volumenkontrakt En transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et aftalt tidsrum. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt interval.	2. *Kvantumskontrakt*, transportavtale som omfatter transport av en bestemt mengde gods fordelt på flere skipninger innenfor et angitt tidsrom. Mengdespesifikasjonen kan fastsettes som et minimum, et maksimum eller innenfor visse rammer.
3. Linjefart En transportydelse, som omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgange, og som udbydes offentligt.	3. *Linjefart*, transportytelse som tilbys allmennheten ved offentliggjøring eller på liknende måte; omfatter transport med skip etter en fast seilingsplan mellom nærmere bestemte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige ruteplaner over avganger.
4. Ikke-linjefart Enhver transport, der ikke er linjefart.	4. *Ikke-linjefart*, enhver transport som ikke er linjefart.
5. Transportør Den, som indgår transportaftale med afsenderen.	5. *Transportør*, den som inngår en transportavtale med avsenderen.
6. Udførende part Den, som uden at være transportøren udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale med hensyn til modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang den udførende part handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Den, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en kontraktsbestemt afsender, af en rådighedshaver eller af en modtager i stedet for af en transportør, er ikke en udførende part.	6. *Utførende oppdragstaker*, (a) den som uten å være transportøren utfører eller påtar seg å utføre en eller flere av transportørens plikter i henhold til en transportavtale vedrørende mottakelse, lasting, håndtering, stuing, transport, omsorg for, lossing eller utlevering av gods, i den grad denne direkte eller indirekte handler på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontroll. (b) Uttrykket omfatter ikke den som engasjeres direkte eller indirekte av avsenderen, den kontraktsbestemte avsenderen, rådighetshaveren eller av mottakeren i stedet for av transportøren.
7. Maritim udførende part Den udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden, fra godset ankommer til skibets lastehavn, til det forlader skibets lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part, hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine	7. *Maritim utførende oppdragstaker*, utførende oppdragstaker som utfører eller påtar seg å utføre en hvilken som helst av transportørens plikter i perioden fra godset ankommer til skipets lastehavn og til det forlater skipets lossehavn. En innlandstransportør er bare maritim utførende oppdragstaker hvis denne utfører eller påtar seg å utføre sine tjenester

tjenester udelukkende i et havneområde.

8. Afsender
Den, som indgår en transportaftale med transportøren.

9. Kontraktsbestemt afsender
Den, som accepterer at være angivet som "afsender" i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument uden at være den, der har indgået en transportaftale med transportøren.

10. Ihændehaver
a) Den, som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, og
i) hvis dokumentet er udstedt til ordre, ihændehaveren er angivet som afsender eller modtager eller er den, til hvem dokumentet er korrekt transporteret, eller
ii) hvis dokumentet er udstedt til ordre og overdrages in blanco eller er et ihændehaverdokument
eller
b) den, som i eget navn har fået udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med § 298, stk. 1.

11. Modtager
Den, som er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

12. Råderet
Retten til i medfør af transportaftalen at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med §§ 318-320d.

13. Rådighedshaver
Den, som i medfør af § 319 er berettiget til at udøve råderetten.

14. Transportdokument
Et dokument udstedt af transportøren i henhold til en transportaftale, der
a) beviser eller indeholder en transportaftale og
b) er bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

15. Negotiabelt transportdokument
Et transportdokument, som ved at angive at være "til ordre", "negotiabelt" eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt".

utelukkende i et havneområde.

8. *Avsender*, Den som inngår en transportavtale med transportøren.

9. *Kontraktsbestemt avsender*, den som aksepterer å være angitt som "avsender" i transportdokumentet uten å ha inngått transportavtalen med transportøren.

10. *Ihendehaver*,
a) Den som er i besittelse av et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument og, (i)når dokumentet er utferdiget til ordre, besitteren er angitt som avsender eller mottaker eller fremstår som berettiget ved en sammenhengende rekke av påtegninger om overdragelser, eller (ii) dokumentet er utferdiget til ordre uten angivelse av hvem som er berettiget, eller det er et ihendehaverdokument, eller
b) den som et elektronisk negotiabelt transportdokument er utstedt eller overdratt til etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

11. *Mottaker*, den som har rett til å få godset utlevert etter en transportavtale eller et transportdokument.

12. *Råderett*, retten etter transportavtalen til å gi transportøren instrukser vedrørende godset i samsvar med §§ 318 til 320d.

13. *Rådighetshaver*, den som etter § 319 har rett til å utøve råderett.

14. *Transportdokument*, elektronisk eller ikke-elektronisk dokument utstedt av transportøren etter en transportavtale og som
a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og
b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.

15. *Negotiabelt transportdokument*, dokument som ved bruk av uttrykkene "til ordre", "negotiabelt" eller tilsvarende, som etter anvendelig rett for dokumentet gir samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre for avsender, mottaker eller ihendehaver; med mindre dokumentet uttrykkelig angis å være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt".

16. Ikke-negotiabelt
Et transportdokument, som ikke er negotiabelt.

17. Elektronisk kommunikation
Oplysninger, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde, så oplysningerne er tilgængelige til senere brug.

18. Elektronisk transportdokument
Oplysninger, som en transportør i henhold til en transportaftale kommunikerer elektronisk i en eller flere beskeder, herunder oplysninger, som er vedhæftet til, eller som på anden måde logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument, samtidigt med eller efter transportøren har udstedt det elektroniske transportdokument, så oplysningen indgår som en del af det elektroniske transportdokument, og som derved
a) beviser eller indeholder en transportaftale og
b) beviser, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

19. Negotiabelt elektronisk transportdokument
Et elektronisk transportdokument, som ved at angive at være "til ordre", "negotiabelt" eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt", og hvis anvendelse opfylder kravene i § 299, stk. 1.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument
Et elektronisk transportdokument, som ikke er negotiabelt.

21. Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument
Udstedelsen af et dokument efter procedurer, der tilsikrer, at dokumentet undergives eksklusiv kontrol fra dokumentets oprettelse, til det ophører med at have retsvirkning eller gyldighed.

22. Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument
Overdragelsen af den eksklusive kontrol over dokumentet.

23. Transportoplysninger
Oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, der vedrører transportaftalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemærkninger, underskrifter og påtegninger.

24. Gods
De varer, handelsvarer og genstande af enhver type, som en transportør har påtaget sig at transportere i henhold til transportaftalen, herunder alt udstyr, emballage og container, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.

16. *Ikke-negotiabelt transportdokument*, et transportdokument som ikke er negotiabelt.

17. *Elektronisk kommunikasjon*, opplysninger som fremstilles, sendes, mottas eller oppbevares elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måte slik at opplysningene er tilgjengelige for senere bruk.

18. *Elektronisk transportdokument,* informasjon i en eller flere elektroniske meldinger som en transportør sender i henhold til en transportavtale, herunder informasjon som logisk hører sammen med det elektroniske transportdokumentet, som er knyttet til det som vedlegg eller på annen måte, enten samtidig med eller etter at det ble utstedt av transportøren, slik at informasjonen inngår som en del av det elektroniske transportdokumentet,og som derved
a) er bevis for at transportøren eller en utførende oppdragstaker har mottatt godset etter transportavtalen, og
b) er bevis for eller inneholder en transportavtale.

19. *Negotiabelt elektronisk transportdokument,* (a) elektronisk dokument som ved bruk av uttrykkene "til ordre", "negotiabelt" eller tilsvarende, som etter anvendelig rett for dokumentet gir samme rettsvirkning, angir at godset er bestemt til ordre for avsender, mottaker eller ihendehaver; med mindre dokumentet uttrykkelig angis å være "ikke til ordre" eller "ikke-negotiabelt", og (b) som benyttes i samsvar med kravene i § 298 nr. 1.

20. *Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument*, elektronisk dokumentet som ikke er negotiabelt.

21. *Utstedelse av negotiabelt elektronisk transportdokument,* utstedelse av et slikt dokument etter fremgangsmåter som sikrer at dokumentet undergis eksklusiv kontroll fra det opprettes og til det opphører å ha rettsvirkning eller gyldighet.

22. *Overdragelse av negotiabelt elektronisk transportdokument*, overdragelse av den eksklusive rådighet over et slikt dokument.

23. *Transportopplysninger*, alle opplysninger om transportavtalen eller godset (herunder vilkår, merknader, signaturer og påtegninger) inntatt i transportdokumentet.

24. *Gods,* Alle typer varer, handelsvarer og gjenstander som en transportør påtar seg å transportere etter en transportavtale, herunder alt utstyr, emballasje og konteinere som ikke er skaffet til veie av eller på vegne av transportøren.

25. Skib
Ethvert fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs.

26. Container
Enhver type container eller beholder, transportabel tank eller flad lasteindretning, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at samle gods, og det udstyr, der hører til sådanne lasteenheder.

27. Køretøj
Et transportmiddel til godstransport på vej eller med jernbane.

28. Fragt
Det vederlag, som skal betales transportøren for transport af gods i henhold til en transportaftale.

29. Hjemsted
Det sted, hvor et selskab, en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har det vedtægtsmæssige sæde, stiftelsesadresse eller registrerede hovedkontor, alt efter hvad der måtte være relevant, har hovedkontor eller hovedvirksomhed eller det sted, hvor en fysisk person har sædvanligt opholdssted.

30. Kompetent domstol
En domstol i en konventionsstat, som i henhold til værnetingsregler i den pågældende stat har retlig kompetence.

31. Konvention
De Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs.

32. Konventionsstat
En stat, som er bundet af konventionen.

33. Enkeltdokument
Et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at det skal overdrages mod udlevering af godset.

Anvendelsesområde

§ 252. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på:
1) Aftaler om søtransport af gods i indenrigsfart i Danmark.

25. *Skip*, ethvert fartøy som benyttes til å transportere gods til sjøs.

26. *Konteiner*, alle slags konteinere, transportable tanker og lasteplattformer samt ikke-maritime konteinere og lignende transportenheter som benyttes til å samle gods, og alt utstyr som hører til slike transportenheter.

27. *Kjøretøy*, transportmiddel til godstransport på vei eller med jernbane.

28. *Frakt*, det vederlag som skal betales til transportøren for transport av gods etter en transportavtale.

29. *Hjemsted*, (a) stedet der et selskap, en annen juridisk person eller en sammenslutning av fysiske eller juridiske personer har (i) enten vedtektsbestemt sete, registreringssted eller registrert hovedkontor, alt ettersom, (ii) hovedadministrasjon, eller (iii) hovedforretningssted; eller (b) stedet der en fysisk person har sitt faste opphold.

30. *Kompetent domstol*, en domstol i en konvensjonsstat som etter vernetingsreglene i den aktuelle stat har domsmyndighet over tvisten.

31. *Sjøtransportkonvensjonen*, De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om avtaler for internasjonal transport av gods helt eller delvis til sjøs.

32. *Konvensjonsstat*, en stat som er bundet av sjøtransportkonvensjonen.

33. *Konvensjonslovgivning*, bestemmelser i andre konvensjonsstater som inkorporerer eller gjennomfører forpliktelser etter sjøtransportkonvensjonen, samt bestemmelsene i sjøtransportkonvensjonen selv.

34. Bestemmelsene i dette kapitlet, bestemmelsene i dette kapitlet med de tilhørende foreldelsesbestemmelsene i §§ 501A til 501d.

Anvendelsesområde

§ 252. *Virkeområde*
1. Bestemmelsene i dette kapitlet får anvendelse på transportavtaler. I utenriks fart gjelder dette likevel bare når mottaksstedet og utleveringsstedet ligger i

2) Aftaler om transport af gods, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en konventionsstat:
a) modtagelsesstedet,
b) lastehavnen,
c) udleveringsstedet eller
d) lossehavnen.

§ 253. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib i linjefart.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på transportaftaler i ikke-linjefart, medmindre der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har indgået certeparti eller anden aftale om hel- eller delbefragtning af skib.

§ 254. Bestemmelserne i dette kapitel finder, uanset § 253, anvendelse i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, forudsat at denne ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som er undtaget dette kapitels anvendelsesområde. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse i retsforholdet mellem de oprindelige parter til en transportaftale, som er undtaget i medfør af § 253.

Fravigelighed

§ 255. Medmindre andet er bestemt i dette kapitel, er enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig i den udstrækning, den
1) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser efter dette kapitel,
2) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel,
3) udpeger transportøren eller en person nævnt i § 275 som begunstiget under den tegnede forsikring af godset,
4) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders forpligtelser efter dette kapitel eller
5) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktsbestemte afsenders ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

forskjellige stater, lastehavn og lossehavn for en sjødel av transporten ligger i forskjellige stater samt et av følgende steder etter transportavtalen ligger i en konvensjonsstat:
a) mottaksstedet,
b) lastehavnen,
c) utleveringsstedet eller
d) lossehavnen.

2 Dette kapitlet får anvendelse uten hensyn til nasjonaliteten til skipet, transportøren, de utførende oppdragstakere, avsenderen, mottakeren eller andre berørte parter.

§ 253. *Certepartifart mv*

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

§ 254. *Spesielle partsforhold*

Bestemmelsene i dette kapitlet får, uten hensyn til § 253, anvendelse i rettsforholdet mellom transportøren og en mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet eller annen transportavtale som er unntatt dette kapitlets anvendelsesområde. Bestemmelsene i dette kapitlet får likevel ikke anvendelse i rettsforholdet mellom de opprinnelige parter i en transportavtale som er unntatt etter § 253.

Fravikelighet

§ 255. *Avtalefrihet*

1. Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den
a) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter etter dette kapitlet,
b) direkte eller indirekte utelukker eller begrenser transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet, eller
c) utnevner transportøren, eller en person nevnt i § 275, som begunstiget til forsikringserstatning for godset.
2. Enhver bestemmelse i en transportavtale er ugyldig i den utstrekning den direkte eller indirekte utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens eller den kontraktsbestemte avsenderens plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter etter dette kapitlet.
3. Bestemmelsene i nr. 1 og 2 ovenfor gjelder ikke avvik fra § 271, § 285c, § 286, § 295, § 296, § 299a, § 317 og § 320g.
4. Er transportavtalen undergitt konvensjonslovgivning,

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke §§ 271, 286, 295-296, 317 og 320g.

Stk. 3. Er transportaftalen undergivet konventionslovgivning, skal transportoplysningerne, jf. § 301, indeholde oplysning herom og om at bestemmelser som afviger fra sådanne bestemmelser er ugyldige i den udstrækning de direkte eller indirekte i strid med stk. 1 udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens, den kontraktsbestemte afsenders, transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

§ 256. En volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, kan i forholdet mellem transportøren og afsenderen, uanset § 255, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang, end hvad der er bestemt i dette kapitel.

Stk. 2. En aftale om fravigelse i henhold til stk. 1 er kun bindende, hvis

1) volumenkontrakten særligt fremhæver, at den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel,
2) volumenkontrakten er forhandlet individuelt eller særligt fremhæver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder de pågældende afvigelser,
3) afsenderen har fået mulighed for og er underrettet om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der uden forbehold eller afvigelser opfylder bestemmelserne i dette kapitel, og
4) afvigelsen hverken er inkorporeret ved henvisning fra et andet dokument eller er medtaget i en standardkontrakt, som ikke er undergivet særskilt forhandling.

Stk. 3. En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokument, elektroniske transportdokument eller lignende dokument udgør ikke en volumenkontrakt i henhold til stk. 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser i henhold til §§ 266, nr. 1-2, 289 og 292 eller for erstatningsansvar for manglende opfyldelse heraf eller for ethvert ansvar for handlinger eller undladelser som nævnt i § 284.

Stk. 5. Bestemmelserne i volumenkontrakten, der afviger fra dette kapitel, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder stk. 2, og

1) denne anden person har modtaget oplysninger, hvori det særligt er fremhævet, at volumenkontrakten afviger fra dette kapitel, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser, og
2) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument.

Stk. 6. Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har skal transportopplysningene (jf. § 301) inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler er ugyldige i den utstrekning de direkte eller indirekte i strid med nr. 1 eller 2 utelukker, begrenser eller øker avsenderens, mottakerens, rådighetshaverens, ihendehaverens, den kontraktsbestemte avsenderens, transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar for manglende oppfyllelse av plikter.

§ 256. *Avtalefrihet i kvantumskontrakter*

1. En kvantumskontrakt som er regulert av bestemmelsene i dette kapitlet kan i forholdet mellom transportøren og avsenderen uten hensyn til § 255 fastsette rettigheter, plikter og ansvar av større eller mindre omfang enn hva som er bestemt i dette kapitlet.
2. En avtale om avvik etter nr. 1 er bindende bare hvis:

a) kvantumskontrakten inneholder et fremtredende utsagn om at den avviker fra bestemmelsene i dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning,
b) kvantumskontrakten er individuelt fremforhandlet eller klart og tydelig oppgir hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder de aktuelle avvikene,
c) avsenderen er gitt anledning til å inngå en transportavtale på betingelser som oppfyller bestemmelsene i dette kapitlet eller annen konvensjonslovgining uten slike avvik som det ellers er adgang til etter bestemmelsen her, og er underrettet om denne muligheten, og
d) avviket verken er (i) inkorporert ved henvisning fra et annet dokument eller (ii) nedfelt i en standardkontrakt som ikke er åpen for forhandling.

3. En transportørs offentlig tilgjengelige liste over priser og tjenesteytelser, transportdokument eller lignende dokumenter utgjør ikke en kvantumskontrakt etter nr. 1, men en kvantumskontrakt kan ved henvisning inkorporere slike dokumenter som kontraktsvilkår.
4. Bestemmelsen i nr. 1 gjelder ikke for rettigheter og plikter etter §§ 266 bokstav a) og b), 289 og 292 eller for erstatningsansvar som oppstår ved manglende oppfyllelse av disse bestemmelsene, eller for ansvar for handlinger eller unnlatelser som nevnt i § 284.
5. Vilkår i kvantumskontrakten som avviker fra dette kapitlet, får anvendelse mellom transportøren og andre enn avsenderen dersom kvantumskontrakten oppfyller vilkårene i nr. 2, og

a) den andre personen klart og tydelig har fått opplyst at kvantumskontrakten avviker fra dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, og vedkommende har gitt uttrykkelig samtykke til å være bundet av disse avvikene, og
b) et slikt samtykke ikke utelukkende er oppført i transportørens offentlig tilgjengelige liste over priser og

bevisbyrden for, at betingelserne for afvigelsen er opfyldt.

Stk. 7. En aftale som nævnt i stk. 2 og oplysninger som nævnt i stk. 5 skal være skriftlige. Hvis aftalens afsender og modtager samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 257. Uanset §§ 255-256 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis

1) godset består af levende dyr, dog således at en sådan udelukkelse eller begrænsning ikke er gyldig, hvis den berettigede godtgør, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller undladelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 med det forsæt at forårsage et sådant tab af eller en sådan skade på godset eller et sådant tab pga. forsinkelse eller er begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade eller et sådant tab pga. forsinkelse sandsynligvis ville indtræde, eller
2) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådanne, at en særlig aftale med rimelighed kan retfærdiggøres, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument for transport af godset.

Forholdet til internationale konventioner

§ 258. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af følgende internationale konventioner, som allerede er i kraft, med evt. fremtidige ændringer, som regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset, hvis den pågældende konvention regulerer

1) lufttransport af gods, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på en hvilken som helst del af transportaftalen,
2) transport af gods på vej, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på gods, der transporteres på lastvogn om bord på et skib,
3) transport af gods på bane, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der som supplement til banetransport transporteres til søs, eller
4) transport af gods ad indre vandveje, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der uden omladning transporteres såvel ad indre vandveje som til søs.

tjenesteytelser eller transportdokument.

6. Den part som påberoper seg avvikende vilkår har bevisbyrden for at betingelsene for avviket er oppfylt.

*7. E*n avtale som nevnt i nr. 2 og opplysninger som nevnt i nr. 5 skal være skriftlige. Hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 257. *Levende dyr og andre spesielle transporter*

Transportavtalen kan også utelukke eller begrense såvel transportørens som en maritim utførende oppdragstakers plikter eller ansvar i følgende tilfeller:

a) Dersom godset består av levende dyr. Dette gjelder likevel ikke om kravshaveren godtgjør at tap av eller skade på godset eller forsinket levering skyldes handling eller unnlatelse av transportøren eller en person nevnt i § 275 dersom tapet ved dette er voldt forsettlig, eller grovt uaktsomt med forståelse av at det sannsynligvis ville oppstå.
b) Dersom godsets art eller forfatning eller omstendighetene og vilkårene for gjennomføringen av transporten med rimelighet tilsier en særlig avtale. Dette gjelder likevel bare når transportavtalen ikke gjelder alminnelige ervervsmessige transporter i vanlig handelssamkvem, og det ikke er utstedt negotiabelt transportdokument for transporten.

Andre regelsett

§ 258. *Luft- og landtransport*

Bestemmelsene i dette kapitlet berører ikke anvendelsen av internasjonale konvensjoner omfattet av noen av bokstavene a) til d) nedenfor, med eventuelle fremtidige endringer, dersom konvensjonene er i kraft når sjøtransportkonvensjonen trer i kraft og regulerer transportørens ansvar for tap av eller skade på godset. Dette gjelder:

a) konvensjoner som regulerer lufttransport av gods i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på noen del av transportavtalen.
b) konvensjoner som regulerer transport av gods på vei i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som forblir pålesset et veitransporttransportkjøretøy transportert om bord på et skip.
c) konvensjoner som regulerer transport av gods på jernbane i den utstrekning den aktuelle konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som transporteres til sjøs som supplement til jernbanetransport.
d) konvensjoner som regulerer transport av gods på innlands vannveier i den utstrekning den aktuelle

konvensjonen etter sine egne bestemmelser får anvendelse på gods som uten omlasting transporteres både på innlands vannveier og til sjøs.

§ 259. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for redere.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

§ 259. *Globalbegrensning og passasjeransvar*

Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for global ansvarsbegrensning for redere.

Bestemmelsene i dette kapittelel får ikke anvendelse på avtaler om transport av passasjerer og deres bagasje.

§ 260. Bestemmelserne i dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari.

Stk. 2. Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 257, 267, 273-278 og 280-284 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til fælleshavari og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

§ 260. *Felleshavari mv*

Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for felleshavarioppgjør eller bestemmelser i transportavtalen om felleshavarioppgjør.

Reglene om transportørens ansvar for tap av eller skade på gods i §§ 272 til 285a gjelder tilsvarende for mottakerens rett til å nekte å betale felleshavaribidrag og for transportørens plikt til å erstatte felleshavaribidrag eller bergelønn som mottakeren har betalt.

§ 261. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til nedenstående konventioner med evt. senere ændringer

1) Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),
2) Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved fællesprotokollen om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988 og protokollen til ændring af 1963 Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 12. september 1997 (Wienkonventionen) og
3) konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen),

samt evt. fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskade.

Stk. 2. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller potentielle skadelidte som efter Paris- eller Wienkonventionen eller tillægserstatningskonventionen.

[Se Sjølovens § 152]

Tolkning

[Indføres ikke i forslaget]

§ 261. *Tolking av dette kapitlet*

Ved tolkning av dette kapitlet skal det tas hensyn til reglenes internasjonale karakter, og til behovet for å

Transportørens pligter

§ 262. Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og udlevere det til modtageren i overensstemmelse med transportaftalen og i henhold til bestemmelserne i dette kapitel.

§ 263. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset i henhold til §§ 273 og 285, på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset.

Stk. 2. Transportøren og afsenderen kan uanset stk. 1, og uden at anvendelsen af §§ 262, 264, 266-269, 273-285 og 287-294 i øvrigt berøres, aftale, at lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset skal udføres af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren. Transportoplysningerne skal indeholde en henvisning til en sådan aftale.

§ 264. Transportøren skal besvare afsenderens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i transportørens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis afsenderen ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 265. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller på køretøj, er transportøren ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette rådighedshaveren. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

§ 266. Transportøren skal forud for, ved begyndelsen af og under rejsen med tilbørlig omhu sørge for, at

1) skibet, der benyttes til transporten, er sødygtigt,
2) skibet er tilstrækkeligt bemandet, udrustet og forsynet før og under hele rejsens forløb, og
3) lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og at alle containere, som er leveret af transportøren, hvor godset transporteres i eller på, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

fremme rettsenhet og og sikre tillit i internasjonal handel. Det skal legges til grunn at transporten skal planlegges og gjennomføres med tilbørlig hensyn til miljøet.

Transportørens plikter

§ 262. *Transportforpliktelsen*

Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og utlevere det til mottakeren i samsvar med transportavtalen og i henhold til bestemmelsene i dette kapitlet.

§ 263. *Håndteringen av godset*

1. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset, jf § 273, og i samsvar med § 285, med tilbørlig aktsomhet og på egnet måte motta, laste, håndtere, stue, transportere, oppbevare, dra omsorg for, losse og utlevere godset.
2. Transportøren og avsenderen kan likevel avtale at lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset skal utføres av avsenderen, den kontraktsbestemte avsenderen eller mottakeren. En slik avtale skal være angitt i transportopplysningene.

§ 264. *Samarbeid med avsenderen*

Transportøren skal på avsenderens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instrukser som kreves for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis, forutsatt at transportøren er i besittelse av opplysningene eller på rimelig vis kan gi instruksene, og avsenderen ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe opplysningene.

§ 265. *Undersøkelse av pakkingen*

Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. Leveres godset i konteiner eller liknende transportinnretning, plikter transportøren likevel ikke å undersøke den innvendig med mindre det er grunn til å tro at den ikke er pakket godt nok.

Transportøren skal varsle senderen om de mangler transportøren har oppdaget. Transportøren plikter ikke å transportere godset med mindre transportøren med rimelige tiltak kan gjøre det egnet for transport.

§ 266. *Sjødyktighet mv*

Transportøren skal forut for, ved begynnelsen av og under reisen med tilbørlig aktsomhet sørge for at:

a) skipet er er sjødyktig og at sjødyktigheten opprettholdes,
b) skipet har tilstrekkelig bemanning, utstyr og forsyninger før og under hele reisen, og
c) lasterom og alle andre deler av skipet som anvendes til lasting av godset, herunder konteinere levert av transportøren og som godset transporteres i eller på, er i god stand med henblikk på mottak, transport og

§ 267. Gods kan kun transporteres på dæk, hvis
1) en sådan transport kræves i henhold til lov,
2) godset transporteres i eller på container eller køretøj, som er egnet til transport på skibets dæk, og forudsat at skibets dæk er særligt egnet til at transportere sådanne containere eller køretøjer, eller
3) dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel om transportøransvar finder anvendelse på tab af, skade på eller forsinket levering af godset, der transporteres på dæk i overensstemmelse med stk. 1. Transportøren er dog ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes de særlige risici, der er forbundet med transporten på dæk, når godset er transporteret i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller nr. 3.

Stk. 3. Transporteres gods på dæk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, hvis tabet, skaden eller forsinkelsen udelukkende skyldes transporten på dæk, og transportøren har ikke ret til at påberåbe sig de i § 274 nævnte indsigelser.

Stk. 4. Transportøren kan ikke påberåbe sig stk. 1, nr. 3, over for en tredjemand, som i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i transportoplysningerne er angivet, at godset kan transporteres på dæk.

Stk. 5. Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale mellem transportøren og afsenderen om transport under dæk, har transportøren ikke ret til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes transporten på dæk.

§ 268. Udgør godset i løbet af transportørens ansvarsperiode en reel fare for personer, ejendom eller miljø, eller ville godset med rimelighed kunne anses for at udgøre en sådan fare, kan transportøren eller en udførende part, uanset §§ 262-263, nægte at modtage eller laste godset og kan tage sådanne andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, som måtte være rimelige.

§ 269. Transportøren eller en udførende part kan, uanset §§ 262-263 og § 266, opofre gods til søs, når dette med rimelighed foretages til fælles frelse eller for at undgå fare for tab af menneskeliv eller for at redde værdier, der under den fælles søtransport er udsat for fare.

§ 270. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal rådighedshaveren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, oppbevaring af godset.

§ 267. *Dekkslast*

1. Gods kan bare transporteres på dekk dersom:
a) slik transport kreves i henhold til lov,
b) godset transporteres i eller på konteinere eller kjøretøy som er egnet til transport på dekk, og skipets dekk er beregnet på transport av slike konteinere eller kjøretøy, eller
c) slik transport er i samsvar med transportavtalen eller følger av handelsbruk eller annen sedvane i den aktuelle fart.
2. Bestemmelsene i dette kapitlet om transportøransvar får anvendelse på tap av, skade på eller forsinket levering av gods som transporteres på dekk i henhold til nr. 1. Transportøren er likevel ikke ansvarlig om tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes slike særlige risikoer som er forbundet med transport på dekk når godset transporteres i samsvar med nr. 1 bokstav a) eller c).
3. Transporteres gods på dekk i strid med nr. 1, er transportøren ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av godset dersom tapet, skaden eller forsinkelsen utelukkende skyldes transporten på dekk, og transportøren har da ikke rett til å påberope seg innsigelsene nevnt i § 274.
4. Transportøren kan ikke påberope seg bestemmelsen i nr. 1 bokstav c) overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et negotiabelt transportdokument, med mindre det i transportopplysningene er anført at godset kan transporteres på dekk.
5. Er gods transportert på dekk i strid med en uttrykkelig avtale mellom transportøren og avsenderen om transport under dekk, har transportøren ikke rett til ansvarsbegrensning for tap av, skade på eller forsinket levering av godset, i den grad tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes transporten på dekk.

§ 268. *Farlig gods*

Dersom godset i løpet av transportørens ansvarsperiode utgjør eller med rimelig sannsynlighet kan utgjøre en reell fare for personer, eiendom eller miljø, kan transportøren eller en utførende oppdragstaker uten hensyn til §§ 262 til 263 nekte å motta eller laste godset og kan treffe andre rimelige tiltak, herunder losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset.

§ 269. *Fjerning av gods under sjøreisen*

Transportøren eller en utførende oppdragstaker kan uten hensyn til §§ 262, 263 og 266 fjerne gods til sjøs når dette skjer av hensyn til felles sikkerhet eller for å unngå fare for menneskeliv eller eiendom omfattet av sjøfellesskapet.

§ 270. *Transportørens underretningsplikt*

Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som avsenderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, avsenderen

dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 271. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage afsenderens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.

Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på vegne af afsenderen træffe de nødvendige dispositioner vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende, hvis tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 270.

Stk. 4. Ejeren af godset hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning

§ 272. Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give transportøren ret til indsigelser eller ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, og som er reguleret i en transportaftale, eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse i henhold til dette kapitel mod

1) transportøren eller en maritim udførende part,
2) skibsføreren, besætningen eller evt. andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet, eller
3) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte.

Stk. 2. Enhver bestemmelse i dette kapitel, som kan give afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ret til indsigelser, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt mod afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller deres underleverandører, agenter eller ansatte.

Stk. 3. Stk. 1-2 gælder, uanset om sagen vedrører ansvar i eller uden for kontrakt.

§ 273. Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt, hvor denne eller en udførende part modtager godset til transport og til det tidspunkt, hvor godset er udleveret.

Stk. 2. Kræver loven eller reglerne på

1) modtagelsesstedet, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller

underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.

§ 271. *Tiltak på lasteierens vegne*

Er det nødvendig å treffe særlige tiltak for å bevare eller transportere godset eller for å ivareta lasteierens interesse for øvrig, skal transportøren innhente forholdsordre fra lasteieren.

Tillater ikke tiden eller forholdene ellers at forholdsordre innhentes, eller mottas ikke forholdsordre i tide, kan transportøren på lasteierens vegne treffe de nødvendige tiltak og representere lasteieren i saker som gjelder godset. Disposisjoner som ikke er nødvendige, er likevel bindende for lasteieren hvis tredjepersonen var i god tro.

Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 270.

Lasteieren svarer for de disposisjoner som transportøren har foretatt og de utlegg transportøren har hatt av hensyn til godset. Har transportøren handlet uten forholdsordre, svarer lasteieren likevel ikke med høyere beløp enn verdien ved transportens begynnelse av det gods disposisjonen eller utlegget gjaldt.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrensning

§ 272. *Hva ansvarsreglene regulerer*

Alle bestemmelser i dette kapitlet som kan gi transportøren rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning får anvendelse overfor

a) transportøren og en maritim utførende oppdragstaker,
b) skipsføreren, besetningen eller andre personer som utfører tjenester om bord på skipet og
c) transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers ansatte.

Dette gjelder i all rettergang og voldgift anlagt for tap av, skade på eller forsinket levering av gods under en transportavtale eller for manglende oppfyllelse av enhver annen forpliktelse i henhold til dette kapitlet, uansett om saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt.

§ 273. *Ansvarsperioden*

1 Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar godset til transport og til det tidspunktet godset utleveres.

2. Krever lover eller regler på

a) mottaksstedet at godset skal overleveres til myndighet eller annen tredjeperson som transportøren kan hente godset fra, begynner transportørens ansvarsperiode når transportøren henter godset hos vedkommende, eller

anden tredjemand, eller

2) udleveringsstedet, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til myndigheden eller anden tredjemand.

Stk. 3. Ved fastsættelse af transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale tid og sted for godsets modtagelse og udlevering. En sådan bestemmelse i transportaftalen er ugyldig, hvis tidspunktet for godsets

1) modtagelse ligger efter, den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller

2) udlevering ligger før, den afsluttende losning i henhold til transportaftalen er fuldført.

§ 274. Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket levering, hvis den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted i transportørens ansvarsperiode som defineret i § 273.

Stk. 2. Transportøren er helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne godtgør, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes fejl eller forsømmelse begået af transportøren selv eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 3. Transportøren er ligeledes helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne i stedet for at bevise i henhold til stk. 2, at der ikke er begået fejl eller forsømmelse, godtgør, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen:

1) Ekstraordinære naturhændelser,

2) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande,

3) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder,

4) karantænerestriktioner, indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275,

5) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet,

6) brand om bord på skibet,

7) skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,

8) handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-294,

9) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 263, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren,

b) utleveringsstedet at transportøren overleverer godset til myndighet eller annen tredjeperson som mottakeren kan hente godset fra, utløper transportørens ansvarsperiode når transportøren overleverer godset til vedkommende.

§ 274. *Ansvarsgrunnlag*

1. Transportøren er ansvarlig for tap av eller skade på godset og for forsinket levering dersom kravshaveren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhet eller omstendighet som forårsaket eller bidro til dette, fant sted i transportørens ansvarsperiode som definert i §§ 262, 263, 266, 268, 269 og 273.

2. Transportøren er helt eller delvis fritatt for ansvar, jf nr. 1, dersom denne godtgjør at årsaken eller en av årsakene til tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes feil eller forsømmelse begått av transportøren selv eller av en person som nevnt i § 275.

3. Transportøren er likeledes helt eller delvis fritatt for ansvar etter nr. 1 dersom transportøren, i stedet for å godtgjøre i henhold til nr. 2 at det ikke er begått feil eller forsømmelse, godtgjør at en eller flere av følgende begivenheter eller omstendigheter helt eller delvis har forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen

a) naturkatastrofer,

b) sjøens farer eller ulykker,

c) krig, fiendtligheter, væpnede konflikter, sjørøveri, terrorisme, opprør og sivile uroligheter,

d) karanteneresriksjoner, inngripen fra eller hindringer skapt av statlige eller andre offentlige myndigheter, ledere eller folkegrupper, herunder tilbakeholdelse, arrest eller beslagleggelse av skipet, og dette ikke skyldes transportøren eller personer nevnt i § 275,

e) streik, lockout, arbeidsstans eller arbeidshindringer,

f) brann om bord på skipet,

g) iboende mangler som ikke kan oppdages ved tilbørlig aktsomhet,

h) handling eller forsømmelse begått av avsender, kontraktsbestemt avsender, rådighetshaver eller andre personer som avsender eller kontraktsbestemt avsender svarer for etter §§ 293 og 294,

i) lasting, håndtering, stuing eller lossing av godset i henhold til en avtale i samsvar med § 263 nr. 2, med mindre transportøren eller en utførende oppdragstaker gjør dette på vegne av avsender, kontraktsbestemt avsender eller mottaker,

j) svinn i mengde eller vekt eller annet tap eller annen skade som følge av en iboende mangel, egenskap eller

10) svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed,
11) utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren,
12) redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs,
13) rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs,
14) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet eller
15) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.

Stk. 4. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis den berettigede godtgør, at

1) en fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig, eller
2) en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i stk. 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, medmindre transportøren godtgør, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 5. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis

1) den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvist var eller sandsynligvis var forårsaget af (i) skibets usødygtighed, (ii) utilstrækkelig bemanding, udrustning eller forsyning af skibet, eller (iii) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller containere udleveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset, og
2) transportøren ikke godtgør, (i) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i stk. 5, nr. 1, nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller (ii) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.

Stk. 6. Når transportøren delvist fritages for ansvar i medfør af denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan tilskrives den for transportøren ansvarspådragende begivenhed eller omstændighed.

§ 275. Transportøren er ansvarlig efter dette kapitel, når tabet, skaden eller forsinkelsen skyldes handlinger eller undladelser foretaget af

1) enhver udførende part,
2) skibets fører eller besætning,
3) transportørens eller en udførende parts ansatte eller
4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang

feil ved godset,
k) utilstrekkelig eller mangelfull pakking eller merking som ikke er utført av eller på vegne av transportøren,
l) berging av eller forsøk på berging av menneskeliv til sjøs,
m) rimelige tiltak med henblikk på å berge eller forsøke å berge gjenstander til sjøs,
n) rimelige tiltak med henblikk på å unngå eller forsøke å unngå skade på miljøet eller
o) handlinger utført av transportøren i henhold til de beføyelser denne har fått tildelt ved §§ 268 og 269.

4. Transportøren er ellers ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen dersom kravshaveren godtgjør, at en

a) feil eller forsømmelse begått av transportøren eller av en person nevnt i § 275 har forårsaket eller bidratt til de begivenheter eller omstendigheter som transportøren påberoper seg, eller
b) begivenhet eller omstendighet som ikke er nevnt i nr. 3, har bidratt til tapet, skaden eller forsinkelsen, og transportøren ikke godtgjør at denne begivenhet eller omstendighet ikke skyldes en feil eller forsømmelse begått av denne eller av en person som nevnt i § 275.

5. Transportøren er uansett ansvarlig for hele eller deler av tapet, skaden eller forsinkelsen, hvis

a) kravshaveren godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen var eller sannsynligvis var helt eller delvis forårsaket av (i) skipets usjødyktighet, (ii) at skipets bemanning, utstyr eller forsyninger ikke strakk til, eller (iii) at lastrommene eller andre deler av skipet hvor godset ble transportert, eller konteinere levert av transportøren og som godset ble transportert i eller på, ikke var i god og forsvarlig stand til å motta, transportere og oppbevare godset, og
b) transportøren ikke godtgjør, (i) at tapet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes noen av begivenhetene eller omstendighetene nevnt i nr. 5 bokstav a), eller (ii) at denne har oppfylt sin forpliktelse til å utvise tilbørlig aktsomhet i henhold til § 266.

6. Når transportøren delvis fritas for ansvar i henhold til denne bestemmelse, er transportøren bare ansvarlig for den del av tapet, skaden eller forsinkelsen som kan tilskrives den aktuelle begivenhet eller omstendighet.

§ 275. *Transportørens ansvar for andre*

Transportøren er ansvarlig etter dette kapitlet når tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes handling eller unnlatelse foretatt av

a) en utførende oppdragstaker,
b) skipets fører eller besetning,
c) transportørens eller en utførende oppdragstakers ansatte, eller
d) enhver annen person som utfører eller påtar seg å utføre

denne direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.

§ 276. En maritim udførende part er underlagt samme forpligtelser og ansvar og er berettiget til samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren efter dette kapitel, hvis

1) en maritim udførende part modtog godset til transport i en kontraherende stat, udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og
2) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted (i) i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn, og til godset forlod skibets lossehavn, (ii) mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller (iii) på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. En maritim udførende part er ikke bundet af, at transportøren har påtaget sig forpligtelser eller accepteret en højere ansvarsgrænse, som ikke følger af dette kapitel, medmindre den maritime udførende part udtrykkeligt har accepteret at være bundet af sådanne forpligtelser eller en sådan ansvarsgrænse. En maritim udførende parts accept skal foreligge skriftlig. Hvis acceptens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 3. En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel, når dette skyldes handlinger eller undladelser hos personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.

Stk. 4. Intet i dette kapitel skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.

§ 277. Er både transportøren og en eller flere maritime udførende parter ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, hæfter de solidarisk inden for de i dette kapitel fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Det samlede ansvar for de i stk. 1 nævnte personer kan, medmindre andet følger af § 284, ikke overstige den maritime ansvarsgrænse inden for dette kapitel.

§ 278. Forsinket levering foreligger, når godset ikke inden for aftalt tid er udleveret på det sted, som følger af transportaftalen.

noen av transportørens plikter etter transportavtalen i den grad denne direkte eller indirekte handler etter transportørens anmodning eller under transportørens tilsyn eller kontroll.

§ 276. *Maritim utførende oppdragstakers ansvar*

1. En maritim utførende oppdragstaker er underlagt samme plikter og ansvar som transportøren, og er berettiget til samme innsigelser og ansvarsbegrensninger etter dette kapitlet, dersom

a) den maritime utførende oppdragstakeren mottok godset til transport i en konvensjonsstat, utleverte godset i en konvensjonsstat eller utførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en konvensjonsstat, og
b) den hendelse som forårsaket tapet, skaden eller forsinkelsen, fant sted (i) i perioden mellom godsets ankomst til skipets lastehavn og til godset forlot skipets lossehavn, (ii) mens den maritime utførende oppdragstakeren hadde godset i sin varetekt, eller (iii) på ethvert annet tidspunkt i den grad den maritime utførende oppdragstakeren utførte en arbeidsoppgave i henhold til transportavtalen.

2. En maritim utførende oppdragstaker er ikke bundet av at transportøren har påtatt seg andre plikter eller akseptert en høyere ansvarsgrense enn det som følger av bestemmelsene i dette kapitlet, medmindre den maritime utførende oppdragstakeren uttrykkelig har akseptert å være bundet av slike plikter eller en slik ansvarsgrense. Den maritim utførende oppdragstakers aksept skal foreligge skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.
3. En maritim utførende oppdragstaker er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter bestemmelser i dette kapitlet når dette skyldes handlinger eller unnlatelser av personer som denne har gitt i oppdrag å utføre noen av transportørens plikter i henhold til transportavtalen etter bestemmelsene i nr. 1.
4. Ingen bestemmelse i dette kapitlet medfører ansvar for skipets fører eller besetning eller en ansatt hos transportøren eller hos en maritim utførende oppdragstaker.

§ 277. *Felles ansvar*

1. Er både transportøren og en eller flere maritime utførende oppdragstakere ansvarlig for tap av, skade på eller forsinket levering av gods, hefter de solidarisk innenfor de ansvarsgrenser som er fastsatt i dette kapitlet.
2. Det samlede ansvar for dem som er nevnt i nr. 1 kan ikke overstige den samlede ansvarsgrensen etter dette kapitlet, med mindre annet følger av § 284.

§ 278. *Forsinkelse*

Forsinket levering foreligger når godset ikke er utlevert innen avtalt tid på det bestemmelsessted som følger av transportavtalen. Når ikke annet er avtalt, har transportøren adgang til å legge vekt på miljøhensyn

§ 279. En deviation under søtransport, som efter den lov, der finder anvendelse, udgør en manglende opfyldelse af transportørens forpligtelser, begrænser ikke i sig selv transportørens eller en maritim udførende parts ret til at gøre enhver indsigelse eller ansvarsbegrænsning efter dette kapitel gældende, medmindre andet følger af § 284.

§ 280. Erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på det sted og det tidspunkt, der fremgår af § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 282.

Stk. 2. Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet på udleveringsstedet.

Stk. 3. Transportøren er ikke forpligtet til at betale erstatning ud over den, der beregnes i medfør af stk. 1-2, medmindre transportøren og afsenderen med respekt af §§ 255-257 har aftalt at beregne erstatningen på anden vis.

§ 281. Når andet ikke godtgøres, anses transportøren for at have udleveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i transportoplysningerne, medmindre der til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, er givet meddelelse om tab af eller skade på godset med angivelse af tabets eller skadens almindelige karakter, og denne meddelelse er givet senest samtidig med udleveringstidspunktet. Hvis tabet eller skaden ikke var synlig, gælder det samme, hvis meddelelsen ikke er givet inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet regnet fra udleveringstidspunktet.

Stk. 2. Manglende afgivelse af den i stk. 1 nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part påvirker ikke retten til at kræve erstatning efter dette kapitel for tab af eller skade på godset, ligesom det heller ikke påvirker, hvem bevisbyrden efter § 274 påhviler.

Stk. 3. Skriftlig meddelelse i henhold til stk. 1 kræves ikke, hvis tabet eller skaden er påvist ved en fælles besigtigelse af godset mellem godsets modtager og den, som ansvaret gøres gældende over for, hvad enten det er transportøren eller en maritim udførende part.

Stk. 4. Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering.

Stk. 5. Meddelelse efter denne bestemmelse til den udførende part, der udleverede godset, anses også for at være givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren anses også for at være givet til en maritim

når farten fastsettes.

§ 279. *Deviasjon*

En deviasjon begrenser ikke i seg selv transportørens eller en maritim utførende oppdragstakers rett til innsigelser eller ansvarsbegrensning etter dette kapitlet med mindre annet følger av § 284, selv når den innebærer at transportøren har brutt sine plikter bedømt etter anvendelig rett.

§ 280. *Beregning av erstatning for tingskade*

1. Erstatning som skal betales av transportøren for tap av eller skade på godset beregnes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag på det stedet og det tidspunktet som fremgår av § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrensene som fremgår av §§ 282 til 284.
2. Godsets verdi bestemmes etter børsprisen, eller etter markedsprisen om det ikke finnes en børspris. Finnes verken børs- eller markedspris, bestemmes verdien etter gjengs verdi av gods av samme art og kvalitet på utleveringsstedet.
3. Transportøren plikter ikke å betale erstatning utover den som er fastsatt i nr. 1 og 2 med mindre transportøren og avsenderen har avtalt å beregne erstatningen på annen måte innen rammene i §§ 255 til 257.

§ 281. *Reklamasjon*

1. Når ikke annet godtgjøres, anses transportøren for å ha utlevert godset i slik stand som beskrevet i transportopplysningene, med mindre transportøren eller den utførende oppdragstakeren som utleverte godset, senest samtidig med utleveringen er gitt melding om tap av eller skade på godset med angivelse av tapets eller skadens generelle art. Dersom tapet eller skaden ikke var synlig, gjelder det samme dersom meldingen ikke er gitt på utleveringsstedet innen syv virkedager regnet fra utleveringen.
2. Manglende melding til transportøren eller den utførende oppdragstaker som nevnt i nr. 1, påvirker ikke retten til å kreve erstatning etter dette kapitlet for tap av eller skade på godset og påvirker heller ikke plasseringen av bevisbyrden etter § 274.
3. Skriftlig melding, jf nr. 1, kreves ikke hvis tapet eller skaden er påvist ved en felles besiktigelse av godset av den som har mottatt det og den som ansvaret gjøres gjeldende mot, hva enten det er transportøren eller den maritime utførende oppdragstakeren.
4. Erstatning for forsinkelse kan ikke kreves med mindre melding om tap som skyldes forsinkelse er gitt til transportøren innen tjueen kalenderdager etter godsets utlevering.
5. Melding til den utførende oppdragstakeren som utleverte godset anses også for å være gitt til transportøren, og melding gitt til transportøren anses også for å være gitt til en maritim utførende oppdragstaker.

udførende part.

Stk. 6. Ved faktisk eller formodning for tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og fastslå mængden af godset og skal give adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.

Stk. 7. De i stk. 1-4 nævnte meddelelser skal være skriftlige. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 282. Med forbehold for §§ 283-284, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel begrænset til 875 SDR for hvert kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb, medmindre godsets værdi er angivet af afsenderen og medtaget i transportoplysningerne, eller hvis et højere beløb end den nævnte ansvarsbegrænsning er aftalt mellem transportøren og afsenderen.

Stk. 2. Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at samle gods i eller på, eller i eller på et køretøj, skal ethvert kollo eller enhver anden lasteenhed, der i transportoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses som et kollo eller en lasteenhed. Hvis det ikke er specificeret på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed. Er selve transportenheden gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte aftale skal være skriftlig. Hvis aftalens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 283. Erstatning for tab af eller skade på godset som følge af forsinkelse skal med forbehold for § 284, stk. 2, beregnes i overensstemmelse med § 280. Ansvar for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse, er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Det maksimale beløb, der skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 282, stk. 1, skal ikke overstige den ansvarsgrænse, som ville være gældende efter § 282, stk. 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.

§ 284. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 282 eller i henhold til transportaftalen, hvis den berettigede godtgør, at tabet er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel og er forårsaget af en personlig handling eller

6. Ved faktisk eller mulig tap eller skade skal tvistens parter i rimelig utstrekning bistå hverandre slik at godset kan undersøkes og telles, og de skal gi innsyn i nedtegnelser og dokumenter av betydning for godstransporten.

*7. Me*ldingene nevnt i nr. 1 til 4 skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 282. *Ansvarsgrenser ved tap og skade på gods*

1. Transportørens ansvar for manglende oppfyllelse av sine plikter i henhold til dette kapitlet er begrenset til 875 SDR for hvert kolli eller annen lasteenhet eller 3 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det godset som er gjenstand for kravet eller tvisten, alt etter hva som er høyest. Dette gjelder ikke om godsets verdi er angitt av avsenderen og medtatt i transportopplysningene, eller et høyere beløp enn den nevnte ansvarsgrensen er avtalt mellom transportøren og avsenderen. En slik avtale skal være skriftlig; hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.
2. Transporteres godset i eller på en konteiner, pall eller lignende transportenhet, som anvendes til å samle gods, eller i eller på et kjøretøy, anses de kolli eller lasteenheter som i transportopplysningene er oppgitt å være pakket i eller på transportenheten eller kjøretøyet, som kolli eller lasteenheter. Dersom godset ikke er spesifisert på denne måten, anses godset i eller på transportenheten eller kjøretøyet for å være en lasteenhet.
3. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.
4. For transportavtaler innen Norge er transportørens ansvar begrenset til 19 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. For øvrig gjelder bestemmelsene i nr. 1 til 3.

§ 283. *Ansvarsgrenser ved forsinkelse*

Erstatning for tap av eller skade på godset som følge av forsinkelse skal beregnes i samsvar med § 280. Ansvar for økonomisk tap som skyldes forsinkelse er begrenset til et beløp som svarer til to og en halv ganger den frakten som skal betales for det forsinkede godset med mindre annet følger av § 284. Det samlede beløpet som skal betales etter denne bestemmelsen og § 282 nr. 1 skal ikke overstige den ansvarsgrensen etter § 282 nr. 1 som ville gjeldt ved totaltap av det aktuelle godset.

§ 284. *Tap av retten til ansvarsbegrensning*

1. Verken transportøren eller personer nevnt i § 275 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 282 eller etter transportavtalen dersom kravshaveren godtgjør at tap som skyldes transportørens manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet kan tilskrives handling

undladelse af den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde sådant tab eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 2. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 283, hvis den berettigede godtgør, at den forsinkede levering er opstået som følge af en personlig handling eller undladelse hos den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde tab som følge af forsinkelse eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Multimodale transporter

§ 285. Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket levering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog udelukkende før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har bestemmelserne i dette kapitel ikke forrang for bestemmelser i andre internationale instrumenter, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen,

1) i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det specifikke transportled, hvor tabet eller skaden på godset opstod, eller hvor en begivenhed eller omstændighed forårsagede forsinket levering,
2) fastsætter regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller forældelse, og
3) i henhold til et sådant instrument ikke kan fraviges eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen.

[Indføres ikke i forslaget]

[Indføres ikke i forslaget]

eller unnlatelse av den som krever ansvarsbegrensning, som vedkommende selv har gjort forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

2. Verken transportøren eller personer nevnt i § 275 har rett til å begrense sitt ansvar etter § 283 dersom kravshaveren godtgjør at den forsinkede leveringen skyldes handling eller unnlatelse av den som krever ansvarsbegrensning, som vedkommende selv har gjort forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Transporter i flere steg

§ 285. *For- og ettertransport*

Når tap av eller skade på gods, eller en begivenhet eller omstendighet som forårsaker forsinket levering, oppstår i transportørens ansvarsperiode, men utelukkende før godset lastes om bord på skipet eller utelukkende etter at det er losset fra skipet, har bestemmelsene i dette kapitlet ikke forrang for de bestemmelsene i andre internasjonale regelverk som på tidspunktet for tapet, skaden eller begivenheten eller omstendigheten som medførte forsinkelsen

a) ville ha fått anvendelse etter bestemmelsene i det internasjonale regelverket på hele eller deler av transportørens handlinger dersom avsenderen hadde inngått en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende den delen av transporten der tap av eller skade på godset oppsto, eller der en begivenhet eller omstendighet forårsaket forsinket levering,
b) uttrykkelig regulerer transportørens ansvar, ansvarsbegrensning eller søksmålsfrister, og
c) er ufravikelige, enten fullt ut eller til vern av avsenderen etter det aktuelle regelverket.

§ 285a. *Transportørens adgang til å fraskrive seg ansvar for særskilte deler av transporten*

Er det uttrykkelig avtalt at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt utførende oppdragstaker, kan transportøren forbeholde seg ansvarsfrihet for tap voldt ved hendelse som inntreffer mens godset er i en utførende oppdragstakers varetekt. Transportøren har bevisbyrden for at tapet er voldt ved en slik hendelse.

Forbehold etter første ledd kan likevel ikke gjøres gjeldende dersom sak ikke kan reises mot den utførende oppdragstaker ved domstol som er kompetent i samsvar med reglene om domsmyndighet i dette kapitlet.

§ 285b. *Gjennomgangsdokument*

Den som utsteder gjennomgangskonnossement *eller et annet gjennomgangsdokument*, skal sørge for at særskilt dokument utstedt for en del av transporten

	angir at godset er under transport på gjennomgangsdokument. Med gjennomgangsdokument forstås et transportdokument der det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn én transportør.
	Transportavbrudd
[Indføres ikke i forslaget]	**§ 285c.** *Transportørens kontraktsbrudd og avsenderens hevingsrett* Avsenderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan avsenderen ikke heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre avsendere. Vil avsenderen heve avtalen, må avsenderen gi melding uten ugrunnet opphold etter at avsenderen må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør avsenderen ikke det, går hevingsretten tapt.
Afsenderens pligter og erstatningsansvar	
§ 286. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten. *Stk. 2.* Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn. *Stk. 3.* Når transportaftalen hæves pga. krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende. *Stk. 4.* Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.	**§ 286.** Transportavbrudd og avstandsfrakt Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller kan det ikke repareres, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten. Inntrer det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse godset eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan transportøren i stedet velge en annen rimelig lossehavn. Om heving av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360. Er en del av transporten utført når transportavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan transportøren kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.
	Avsenderens plikter og ansvar overfor transportøren
§ 287. Afsenderen skal, medmindre andet er aftalt i transportaftalen, levere godset klar til transporten. Afsenderen skal under alle omstændigheder levere godset i en sådan stand, at det tåler den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring og sikring og losning, og således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom. *Stk. 2.* Afsenderen skal på behørig og omhyggelig vis opfylde de forpligtelser, denne har påtaget sig ved aftale i henhold til § 263, stk. 2. *Stk. 3.* Når afsenderen pakker en container eller laster et køretøj, skal denne på behørig og omhyggelig vis stuve, surre og sikre indholdet i eller på containeren eller køretøjet, således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.	**§ 287.** *Levering av godset til transportøren* 1. Avsenderen skal, medmindre annet er avtalt i transportavtalen, levere godset klart til transport. Avsenderen skal uansett levere godset i en slik stand at det vil tåle den planlagte transport, herunder lasting, håndtering, stuing, surring, sikring og lossing, og at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom. 2. Avsenderen skal på egnet måte og med aktsomhet oppfylle de pliktene vedkommende har påtatt seg etter avtale inngått etter § 263 nr. 2. 3. Når en konteiner pakkes eller et kjøretøy lastes av avsenderen, skal denne på egnet måte og med aktsomhet stue, surre og sikre innholdet i eller på konteiner en eller kjøretøyet slik at det ikke vil forårsake skade på person eller eiendom.

§ 288. Afsenderen skal besvare transportørens anmodninger om at tilvejebringe de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i afsenderens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis transportøren ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 289. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som rimeligvis er nødvendige for at

1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder oplyse hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage, og
2) transportøren kan opfylde gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rimelig tid underretter afsenderen om, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker.

Stk. 2. Denne bestemmelse påvirker ikke specifikke forpligtelser, der følger af gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne, til at give oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.

§ 290. Afsenderen er ansvarlig for tab eller skade, der rammer transportøren, hvis denne godtgør, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen har undladt at opfylde sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Afsenderen fritages helt eller delvist for ansvar, hvis tabet eller skaden ikke er forårsaget af fejl eller forsømmelse begået af afsenderen eller af en person nævnt i § 294. Dette gælder dog ikke, hvis årsagen til tabet eller skaden er afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til §§ 291, stk. 2, og 292.

Stk. 3. Når afsenderen fritages delvist for ansvar i henhold til denne bestemmelse, ifalder denne kun ansvar for den del af tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 294.

§ 291. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren korrekte oplysninger til brug for udarbejdelse af transportoplysninger og udstedelse af transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, samt navnet på

1) den, der skal fremstå som afsender i transportoplysningerne,

§ 288. *Samarbeid med transportøren*

Avsenderen skal på transportørens anmodning skaffe til veie de opplysninger og instrukser som kreves for å kunne håndtere og transportere godset på behørig vis, forutsatt at avsenderen er i besittelse av opplysningene eller på rimelig vis kan gi instruksene, og transportøren ikke selv på rimelig vis kan fremskaffe opplysningene.

§ 289. *Dokumentasjonsplikt*

1. Avsenderen skal i god tid gi transportøren de opplysninger, instrukser og dokumenter vedrørende godset som transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe til veie på annen måte, og som etter et rimelig skjønn er nødvendige

a) for å håndtere og transportere godset på forsvarlig måte, herunder opplysninger om hvilke forholdsregler transportøren eller utførende oppdragstakere skal ta, og
b) for at transportøren skal kunne overholde gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter i forbindelse med den planlagte transporten, forutsatt at transportøren i god tid underretter avsenderen om hvilke opplysninger, instrukser og dokumenter denne trenger.

2. Denne bestemmelsen fritar ikke for særskilte forpliktelser som følger av gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter til å fremskaffe opplysninger, instrukser og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transporten.

§ 290. *Grunnlaget for avsenderansvar*

1. Avsenderen er ansvarlig etter denne lov for tap eller skade som rammer transportøren dersom transportøren godtgjør at tapet eller skaden skyldes at avsenderen har unnlatt å oppfylle sine plikter etter dette kapitlet.
2. Med unntak av tap eller skade som skyldes avsenderens manglende oppfyllelse av de plikter som følger av § 291 nr. 2 og § 292, skal avsenderen helt eller delvis være ansvarsfri om årsaken, eller en av årsakene, til tapet eller skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av vedkommende selv eller av en person nevnt i § 294.
3. Enhver bestemmelse i dette kapitlet som kan gi avsender eller kontraktsbestemt avsender rett til innsigelser, får anvendelse i forbindelse med all rettergang og voldgift, enten saken er basert på ansvar i eller utenfor kontrakt, om saken er anlagt mot avsender, kontraktsbestemt avsender eller deres underleverandører, medhjelpere eller ansatte.

§ 291. *Transportopplysninger*

1. Avsenderen skal i god tid gi transportøren presis informasjon til bruk i utformingen av transportopplysningene og utstedelsen av transportdokumenter, herunder de opplysningene som nevnt i § 301 nr. 1, navnet på den som skal stå som avsender i transportopplysningene og eventuelt mottakerens navn og navnet på den som skal stå som

2) den, der skal modtage godset, hvis en sådan er angivet, og
3) den, til hvis ordre et transportdokument eller et elektronisk transportdokument skal udstedes, hvis en sådan er angivet.

Stk. 2. Afsenderen anses for at indestå for, at de i stk. 1 nævnte oplysninger er korrekte, når disse er modtaget af transportøren. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes, at sådanne oplysninger er urigtige.

§ 292. Afsenderen skal ved gods, der pga. dets beskaffenhed eller egenskab udgør eller med rimelighed kan antages at ville kunne udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet, underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rimelig tid, før godset leveres til transportøren eller til den udførende part. Har afsenderen leveret farligt gods uden at oplyse herom, og har hverken transportøren eller den udførende part kendskab til dets farlige beskaffenhed eller egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende orientering.

Stk. 2. Afsenderen skal mærke farligt gods som nævnt i stk. 1 i overensstemmelse med gældende love, forskrifter eller myndighedskrav, der finder anvendelse på ethvert led af den planlagte transport af godset. Har afsenderen undladt at mærke sådant farligt gods, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende mærkning.

§ 293. En kontraktsbestemt afsender er underlagt forpligtelser og ansvar som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 320c og kan påberåbe sig rettigheder og indsigelser som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 504.

Stk. 2. Stk. 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.

§ 294. Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, når tabet eller skaden skyldes handlinger eller undladelser foretaget af personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til. Afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser begået af transportøren eller en udførende part, som handler på vegne af transportøren, og som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til.

§ 295. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

rådighetshaver.
2. Avsenderen anses for å ha garantert at opplysningene som er gitt etter nr. 1 er riktige når transportøren mottar dem. Avsenderen skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som skyldes uriktige opplysninger.

§ 292. *Særregler om farlig gods*

Når det skal transporteres gods som på grunn av sin beskaffenhet eller egenskaper utgjør eller kan antas å utgjøre en fare for personer, eiendom eller miljøet, gjelder følgende:

a) Avsenderen skal underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhet eller egenskaper i god tid før godset leveres til transportøren eller til en utførende oppdragstaker. Har avsenderen overlevert farlig gods uten å opplyse om det, og har verken transportøren eller den utførende oppdragstakeren kjennskap til dets farlige beskaffenhet eller egenskaper, er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes den manglende underretningen.
b) Avsenderen skal merke farlig gods i samsvar med gjeldende lover, forskrifter eller andre krav fra offentlige myndigheter dersom de får anvendelse på noen del av den planlagte transporten av godset. Har avsenderen unnlatt å merke farlig gods, er avsenderen ansvarlig overfor transportøren for tap eller skade som skyldes unnlatelsen.

§ 293. *Vedtakelse av avsenderens rettigheter og plikter*

1. En kontraktsbestemt avsender har tilsvarende plikter og ansvar som avsenderen etter §§ 287 til 294 og § 320c. Bestemmelsene om avsenderens innsigelser og ansvarsbegrensninger i §§ 287 til 294 og §§ 501a til 504 gjelder tilsvarende.
2. Bestemmelsen i nr. 1 berører ikke avsenderens plikter, ansvar, rettigheter eller innsigelser.

§ 294. *Avsenderens ansvar for andre*

Avsenderen er ansvarlig for manglende oppfyllelse av sine plikter etter dette kapitlet når dette skyldes handling eller unnlatelse hos personer, herunder ansatte, medhjelpere og underleverandører, som avsenderen har overlatt utførelsen av sine plikter til. Avsenderen er ikke ansvarlig for handling eller unnlatelse begått av transportøren eller en utførende oppdragstaker som handler på vegne av transportøren, og som avsenderen har overlatt utførelsen av sine plikter til.

§ 295. *Avsenderens kontraktsbrudd og tilbaketreden*

Trer avsenderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

Stk. 2. Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.

§ 296. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 268.

Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Elektronisk transportdokument

§ 297. Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav

1) kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument i henhold til dette kapitel, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk transportdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke, og
2) har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.

§ 298. Anvendelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument skal ske i henhold til procedurer, der fastsætter

1) metoden for udstedelse og overdragelse af dette dokument til en efterfølgende ihændehaver,
2) en sikkerhed for, at dette dokument bevarer sin ægthed,
3) måden, hvorpå ihændehaveren kan godtgøre, at vedkommende er ihændehaveren, og
4) måden, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihændehaveren er sket, eller at et elektronisk transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til §§ 299, stk. 2, eller 312, stk. 1, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Blir godset ikke levert til rett tid, kan transportøren heve transportavtalen dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd. Vil transportøren heve avtalen, må transportøren gi melding om det uten ugrunnet opphold etter at avsenderen har spurt om det, likevel senest når godset mottas til transport. Gjør transportøren ikke det, går hevingsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

Krever avsenderen eller mottakeren at transporten skal avbrytes og godset utleveres på et annet sted enn bestemmelsesstedet, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Transporten kan ikke kreves avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre avsendere.

Reglene i § 352 nr. 2 til 4 gjelder tilsvarende.

§ 296. *Frakt*

Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.

For gods som ikke er i behold ved transportens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på avsenderens side, eller transportøren har solgt det for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det etter § 268.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.

Transportdokumenter

§ 297. *Elektroniske transportdokumenter*

a) Alt som skal inntas i eller påføres et transportdokument etter dette kapitlet kan nedfelles i et elektronisk transportdokument, dersom utstedelsen og bruken av det skjer med transportørens og avsenderens samtykke.
b) Utstedelsen av, den eksklusive rådigheten over eller overføringen av et elektronisk transportdokument har samme virkning som utstedelse, besittelse eller overdragelse av andre transportdokumenter.

§ 298. *Regler for negotiable elektroniske transportdokumenter*

1. Bruk av negotiable elektroniske transportdokumenter skal skje i samsvar med regler om:

a) fremgangsmåten for utstedelse og overføring til ny ihendehaver,
b) sikring av at det elektroniske negotiable transportdokumentet mot forfalskning,
c) hvordan ihendehaveren kan legitimere seg som ihendehaver, og
d) hvordan det kan bekreftes at godset er utlevert til ihendehaveren av dokumentet, eller at det elektroniske transportdokumentet ikke lenger har rettsvirkning eller gyldighet etter § 299 nr. 2 og § 312 nr. 1 bokstav a) ii)

Stk. 2. Der skal være henvist til de i stk. 1 nævnte procedurer i transportoplysningerne, og disse procedurer skal være lettilgængelige.

og bokstav c).
2. Transportopplysningene skal vise til reglene nevnt i nr. 1, og de skal være lett tilgjengelige.
3. Departementet kan gi forskrifter om elektroniske transportdokumenter.

§ 299. Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal
1) ihændehaveren udlevere det negotiable transportdokument eller, hvis der er udstedt mere end ét, samtlige negotiable transportdokumenter til transportøren,
2) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihændehaveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument, og
3) det negotiable transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihændehaveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt transportdokument, skal
1) transportøren i stedet for det elektroniske transportdokument udstede et negotiabelt transportdokument til ihændehaveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument, og
2) det negotiable elektroniske transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

§ 299. *Ombytting av transportdokumenter*
1. Dersom det er utstedt et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihendehaveren er enige om å erstatte det med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende gjelde:
a) Ihendehaveren skal levere det negotiable transportdokumentet til transportøren, eller samtlige transportdokumenter om det er utstedt mer enn ett.
b) Transportøren skal utstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihendehaveren, med erklæring om at det erstatter det andre negotiable transportdokumentet.
c) Etter dette opphører det ikke-elektroniske negotiable transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.
2. Dersom det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihendehaveren er enige om å erstatte den med et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:
a) Transportøren skal utstede et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument til ihendehaveren i stedet for det elektroniske transportdokumentet, med en erklæring om at det erstatter det negotiable elektroniske transportdokumentet.
b) Etter dette opphører det negotiable elektroniske transportdokumentet å ha noen rettsvirkning eller gyldighet.

[Indføres ikke i forslaget]

§ 299a. *Kvittering for mottakelse av godset*
Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.

Transportdokument og elektronisk transportdokument

§ 300. Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller hvis det følger sædvane eller brancheprakis, at et sådant ikke benyttes, har afsenderen eller, hvis denne samtykker, den kontraktsbestemte afsender, når godset udleveres til transport hos transportøren eller den udførende part, ret til efter afsenderens valg at få udstedt
1) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument eller
2) et egnet negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, nr. 1, et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, eller hvis det følger af sædvane

§ 300. *Utstedelse av transportdokument*
Når godset leveres til transport hos transportøren eller en utførende oppdragstaker, har avsenderen, eller etter dennes samtykke den kontraktsbestemte avsenderen, rett til å få utstedt transportdokumenter av transportøren etter avsenderens valg. Dette gjelder likevel ikke om avsenderen og transportøren har avtalt at transportdokumenter ikke skal brukes, eller det følger av sedvane, handelsbruk eller bransjepraksis at slike ikke brukes. Transportdokumentene som kan kreves er:
a) et ikke-negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 297 bokstav a) kan være elektronisk, eller
b) et egnet negotiabelt transportdokument, som etter reglene i § 297 bokstav a) kan være elektronisk, med mindre avsenderen og transportøren har avtalt at negotiable transportdokumenter ikke skal brukes, eller det følger av sedvane, handelsbruk eller bransjepraksis

eller brancheprakis, at et sådant ikke benyttes.

§ 301. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal indeholde følgende oplysninger fra afsenderen:

1) En beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport,
2) nødvendig mærkning til identificering af godset,
3) antal kolli eller enheder eller godsets mængde og
4) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom.

De i nr. 2-4 nævnte oplysninger skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af de skriftlige oplysninger samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 2. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal også indeholde

1) en erklæring om godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport,
2) transportørens navn og adresse,
3) datoen, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, da godset blev lastet om bord på skibet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt, og
4) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antallet af originaleksemplarer af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar.

Stk. 3. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal yderligere indeholde

1) modtagerens navn og adresse, hvis afsenderen har oplyst herom,
2) skibets navn, hvis det er angivet i transportaftalen,
3) modtagelsesstedet og udleveringsstedet, hvis transportøren har kendskab hertil, og
4) lastehavn og lossehavn, hvis denne er angivet i transportaftalen.

Stk. 4. I denne bestemmelse henviser udtrykket ”godsets synlige tilstand” i stk. 2, nr. 1, til godsets tilstand baseret på

1) en rimelig ekstern besigtigelse af godset i emballeret stand på det tidspunkt, hvor afsenderen leverer det til transportøren eller en udførende part, og
2) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk gennemfører, før der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

§ 302. Hvis en transportør er angivet ved navn i transportoplysningerne, skal øvrige oplysninger om transportørens identitet, som måtte være i strid med denne angivelse i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, ikke have retsvirkning.

Stk. 2. Hvis der ikke ud fra transportoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i henhold til § 301, stk. 2, nr. 2, men hvor transportoplysningerne

at slike ikke brukes.

§ 301. *Transportopplysninger*

1. Transportdokumentet nevnt i § 300 skal inneholde følgende opplysninger fra avsenderen:

a) en beskrivelse av godset, som er tilpasset den aktuelle transport,
b) nødvendige merker til identifisering av godset,
c) antall kolli eller enheter, eller godsets mengde, og
d) godsets vekt, dersom avsenderen har opplyst om dette.

2. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 300 skal også inneholde:

a) en erklæring om godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunktet transportøren eller en utførende oppdragstaker mottar det til transport,
b) transportørens navn og adresse,
c) datoen da transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok godset, eller da godset ble lastet om bord i skipet, eller da transportdokumentet ble utstedt, og
d) dersom transportdokumentet er negotiabelt, antall originaleksemplarer av det negotiable transportdokumentet når det er utstedt mer enn én original.

3. Opplysningene i transportdokumentet nevnt i § 300 skal videre inneholde:

a) mottakerens navn og adresse, dersom navnet er oppgitt av avsenderen,
b) skipets navn, dersom det er oppgitt i transportavtalen,
c) mottaksstedet og, dersom det er kjent for transportøren, utleveringsstedet,
d) lastehavnen og lossehavnen, dersom det er oppgitt i transportavtalen, og
e) opplysning om at transporten er undergitt konvensjonen, jf. § 255, nr. 4.

4. Uttrykket "godsets synlige tilstand og forfatning" i nr. 2 betyr for formålene her godsets tilstand og forfatning basert på:

a) en rimelig, utvendig besiktigelse av godset slik det er emballert på det tidspunktet avsenderen leverer det til transportøren eller en utførende oppdragstaker, og
b) enhver ytterligere besiktigelse som transportøren eller en utførende oppdragstaker faktisk gjennomfører før transportdokumentet utstedes.

5 *Opplysningene* nevnt i nr. 1 bokstav b), c) og d) skal være skriftlige, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 302. *Hvem som skal regnes som transportøren*

1. Dersom en transportør er navngitt i transportopplysningene, gjelder ikke andre opplysninger i transportdokumentet om hvem som skal regnes som transportør for så vidt de strider mot det som står i transportopplysningene.
2. Dersom ingen transportør er navngitt i transportopplysningene (slik det kreves etter § 301 nr. 2

angiver, at godset er lastet om bord på et navngivet skib, antages skibets registrerede ejer at være transportøren, medmindre vedkommende godtgør, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og transportøren kan identificere bareboatbefragteren og oplyse dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer godtgøre, at denne ikke er transportøren ved at identificere transportøren og oplyse dennes adresse. Bareboatbefragteren kan på samme måde godtgøre, at denne ikke er transportøren.

Stk. 3. Intet i denne bestemmelse er til hinder for, at den berettigede godtgør, at en anden end den, der er angivet i transportoplysningerne eller er identificeret i overensstemmelse med stk. 2, er transportøren.

bokstav b)), men transportopplysningene angir at godset er lastet om bord i et navngitt skip, formodes den registrerte eieren av skipet å være transportøren. Dette gjelder likevel ikke om vedkommende godtgjør at skipet på transporttidspunktet var bortbefraktet på bare-boat-vilkår (skipsleievilkår) og oppgir bare-boat-befrakterens navn og adresse. I så fall formodes bare-boat-befrakteren å være transportøren. I stedet kan den registrerte eieren avkrefte formodningen om at han er transportøren ved å oppgi transportørens navn og adresse. Bare-boat-befrakteren kan på samme måte avkrefte at han er transportøren.

3. Denne bestemmelsen er ikke til hinder for at en kravshaver godtgjør at en annen er transportøren enn den som er oppgitt i transportopplysningene eller er utpekt i samsvar med nr. 2.
4. Et transportdokument som er undertegnet av skipsføreren på et skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.

§ 303. Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren.

Stk. 2. Et elektronisk transportdokument skal påføres elektronisk signatur af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren. Den elektroniske signatur skal identificere den, som underskriver i henhold til et elektronisk transportdokument, og skal gengive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.

§ 303. *Signering*

1. Et ikke-elektronisk transportdokument skal undertegnes av transportøren eller en person som handler på vedkommendes vegne.
2. Et elektronisk transportdokument skal signeres elektronisk av transportøren eller en person som handler på dennes vegne. Den elektroniske signaturen skal navngi den som signerer det elektroniske transportdokumentet, og skal vise at transportøren har godtatt det.

§ 304. Hvis en eller flere af transportoplysningerne som nævnt i § 301, stk. 1-3, mangler eller ikke er korrekte, berører det ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis transportoplysningerne indeholder en dato uden at angive dens betydning, anses datoen at være, da

1) alt gods, som er angivet i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, blev lastet om bord på skibet, hvis transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et skib, eller
2) transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis transportoplysningerne ikke angiver, at godset er lastet om bord på et skib.

Stk. 3. Hvis transportoplysningerne ikke angiver godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller den udførende part modtog det, anses transportoplysningerne for at angive, at godsets synlige tilstand var god på tidspunktet, hvor transportøren eller en udførende part modtog dette.

§ 304. *Mangler i transportopplysningene*

1. Dersom en eller flere av transportopplysningene nevnt i § 301 nr. 1, 2 eller 3 mangler eller er uriktige, berører ikke det i seg selv transportdokumentets rettslige karakter eller gyldighet.
2. Dersom transportopplysningene inneholder en dato, men uten å angi hva den betyr, anses datoen å være:

a) datoen da alt gods oppført i transportdokumentet ble lastet om bord i skipet, dersom transportopplysningene gir holdepunkter for at godset er lastet om bord i et skip, eller
b) datoen da transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok godset, dersom transportopplysningene ikke gir holdepunkter for at godset er blitt lastet om bord i et skip.

3. Dersom transportopplysningene ikke oppgir godsets synlige tilstand og forfatning på det tidspunkt transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok det, anses transportopplysningene å ha oppgitt at godsets synlige tilstand og forfatning var god på det tidspunkt transportøren eller en utførende oppdragstaker mottok det.

§ 305. Transportøren skal tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvar for rigtigheden af afsenderens oplysninger, hvis

§ 305. *Merknader om godsopplysningene*

1. Transportøren skal i følgende tilfeller ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1 for å frasi seg ansvar for riktigheten av avsenderens opplysninger:

1) transportøren ved, at enhver væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende, eller
2) transportøren har rimelig grund til at antage, at en væsentlig oplysning i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtig eller vildledende.

Stk. 2. Transportøren kan, uden at dette berører stk. 1, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den måde, som er angivet i stk. 3-4, som udtryk for, at denne ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af afsenderens oplysninger.

Stk. 3. Hvis godset ikke udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, eller hvis det udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis

1) transportøren ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde har kunnet kontrollere afsenderens oplysninger; er dette tilfældet kan transportøren oplyse, hvilke oplysninger det ikke har været muligt at kontrollere, eller
2) transportøren har rimelig grund til at tro, at afsenderens oplysninger er urigtige; er dette tilfældet kan transportøren tilføje en anmærkning om, hvad der med rimelighed må anses for værende rigtige oplysninger.

Stk. 4. Hvis godset udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 1-3, nævnte oplysninger, hvis

1) godset i containeren eller køretøjet ikke faktisk er besigtiget af transportøren eller den udførende part, og
2) hverken transportøren eller den udførende part på anden måde har kendskab til indholdet, før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument udstedes.

Stk. 5. Transportøren kan ligeledes, hvis godset udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj til transportøren eller den udførende part, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 4, nævnte oplysninger, hvis

1) hverken transportøren eller den udførende part har vejet containeren eller køretøjet, og afsenderen og transportøren ikke forud for forsendelsen er blevet enige om, at containeren eller køretøjet skulle vejes, og vægten opgives i transportoplysningerne, eller
2) det ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde var muligt at kontrollere containerens eller køretøjets vægt.

Et sådant forbehold skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af det skriftlige forbehold samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

[Indføres ikke i forslaget]

a) Om transportøren har kjennskap til at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende, eller
b) Om transportøren har rimelig grunn til å tro at en vesentlig opplysning i transportdokumentet er uriktig eller villedende.

2. Transportøren kan dessuten ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1, for å frasi seg ansvar for riktigheten av avsenderens opplysninger, men bare under de omstendighetene og på den måten som er angitt nedenfor.
3. Når godset ikke leveres til transportøren eller en utførende oppdragstaker i en lukket konteiner eller et lukket kjøretøy, eller når det leveres i en lukket konteiner eller et lukket kjøretøy og transportøren eller en utførende oppdragstaker faktisk besiktiger det, kan transportøren ta forbehold vedrørende opplysningene nevnt i § 301 nr. 1 i følgende tilfeller:

a) Om transportøren ikke har kunnet kontrollere avsenderens opplysninger på en fysisk gjennomførbar eller kommersielt fornuftig måte; i så fall kan transportøren oppgi hvilke opplysninger som ikke lot seg kontrollere.
b) Om transportøren har rimelig grunn til å tro at avsenderens opplysninger er uriktige; i så fall kan transportøren tilføye en merknad som viser hva som med rimelighet anses som riktige opplysninger.

4. Når godset leveres til transportøren eller en utførende oppdragstaker i en lukket konteiner eller et lukket kjøretøy, kan transportøren ta forbehold vedrørende den informasjonen som er nevnt i følgende bestemmelser:

a) § 301 nr. 1 bokstav a), b), eller c), men bare dersom:
i) godset i konteiner en eller kjøretøyet ikke er faktisk besiktiget av transportøren eller en utførende oppdragstaker, og
ii) verken transportøren eller en utførende oppdragstaker på annen måte har kjennskap til innholdet før transportdokumentet utstedes.
b) § 301 nr. 1 bokstav d), men bare dersom:
i) verken transportøren eller en utførende oppdragstaker har veid konteiner en eller kjøretøyet, og avsenderen og transportøren ikke er blitt enige før forsendelsen om at konteiner en eller kjøretøyet skulle veies og vekten oppgis i transportopplysningene, eller
ii) det ikke var mulig å kontrollere konteiner ens eller kjøretøyets vekt på en fysisk gjennomførbar eller kommersielt fornuftig måte.

5. Forbeholdet nevnt i nr. 4 bokstav b) skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 305a. *Regressavtaler*

Svarer godset ikke til opplysningene i

transportdokumentet, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avlasteren eller avsenderen har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren plikter i så fall å gjøre mottakeren kjent med innholdet av erklæringen.

Har avlasteren eller avsenderen påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at transportdokument utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er de likevel ikke ansvarlige dersom dette ble gjort for å villede erverver av transportdokumentet. I så fall hefter avsenderen heller ikke etter § 291.

§ 306. I den udstrækning, der ikke er taget forbehold i henhold til § 305 over for transportoplysninger, gælder følgende:

1) Et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er bevis for, at transportøren har modtaget godset som beskrevet i transportoplysningerne, medmindre modbevis føres.
2) Modbevis i henhold til nr. 1 er ikke tilladt i forhold til transportoplysninger, som er angivet i et
   a) negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, der er overdraget til en tredjepart i god tro, eller
   b) enkeltdokument, der er overdraget til en modtager i god tro.
3) Transportøren er afskåret fra at føre modbevis i henhold til nr. 1 over for en modtager, der i god tro har handlet i tillid til en eller flere af følgende oplysninger, som er indeholdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument:
   a) Transportoplysninger angivet i § 301, stk. 1, når sådanne data er givet af transportøren,
   b) angivelse af antallet af containere, type og identifikationsnummer, men dog ikke identifikationsnummer for forsegling af containerne og
   c) transportoplysninger som angivet i § 301, stk. 2.

§ 306. *Transportopplysningenes beviskraft*

For så vidt det ikke er tatt forbehold vedrørende transportopplysningene under de omstendighetene og på den måten som følger av § 305, gjelder følgende:

a) Et transportdokument er bevis på at transportøren har mottatt godset slik det er oppgitt i transportopplysningene.
b) Motbevis tillates ikke ført fra transportørens side vedrørende kontraktsopplysninger som er oppført i:
i) et negotiabelt transportdokument som er overført til en tredjeperson i god tro, eller
ii) et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, og som er overført til en mottaker i god tro.
c) Motbevis tillates heller ikke ført fra transportørens side overfor en mottaker som i god tro har handlet i tillit til en eller flere av følgende transportopplysninger oppført i et ikke-negotiabelt transportdokument:
i) De transportopplysningene som er nevnt i § 301 nr. 1, dersom de er gitt av transportøren.
ii) Konteinernes antall, type og identifikasjonsnummer, men ikke konteiner forseglingenes identifikasjonsnummer.
iii) De transportopplysningene som er nevnt i § 301 nr. 2.

§ 307. Påføres en tredjemand tab ved at indløse et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i tillid til, at oplysningerne i dokumentet er rigtige, er transportøren ansvarlig, hvis denne har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel falder bort, hvis transportøren ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår pga. de vildledende oplysninger.

Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet

§ 307. *Ansvar for villedende transportopplysninger*

Påføres en tredjeperson tap ved å innløse et transportdokument i tillit til at opplysningene i det er riktige, er transportøren ansvarlig for tap som følger av innløsningen dersom transportøren har eller burde ha innsett at transportopplysningene var villedende for tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapitlet faller bort om *transportøren ikke har gjort det som er mulig for å hindre at tap oppstår på grunn av de villedende transportopplysningene.*

af en sådan erklæring.

Udlevering af godset

§ 308. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, skal den, der kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, tage imod godset på det tidspunkt eller i det tidsrum og på det sted, som fremgår af transportaftalen, eller i mangel af en sådan aftale på det tidspunkt og sted, hvor udlevering med rimelighed kan forventes i henhold til de aftalte vilkår, handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart og omstændighederne ved transporten.

[Indføres ikke i forslaget]

§ 309. Modtageren skal på anmodning fra transportøren eller den udførende part, der udleverer godset, bekræfte på den for udleveringsstedet sædvanlige måde, at godset er modtaget fra transportøren eller den udførende part. Transportøren kan nægte at udlevere godset, hvis modtageren ikke vil bekræfte, at godset er modtaget. Bekræftelse på, at godset er modtaget, skal foreligge skriftligt. Hvis bekræftelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 310. Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager.
2) Rådighedshaver skal, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i transportoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til udleveringsstedet underrette transportøren om modtagerens navn og adresse.
3) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi
   a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for det i § 308 nævnte tidsrum kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
   b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager, eller
   c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,

kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette rådighedshaver herom og anmode om

Utlevering av gods

§ 308. *Plikt til å ta imot godset*
Når godset er kommet frem til bestemmelsesstedet, skal en mottaker som krever godset utlevert etter transportavtalen, ta imot godset på det tidspunktet eller i det tidsrommet og på det stedet som er avtalt i transportavtalen, eller, om slik avtale ikke foreligger, på det tidspunktet og det stedet der utleveringen med rimelighet kan forventes å finne sted ut fra avtalevilkårene, sedvane, handelsbruk eller bransjepraksis og omstendighetene rundt transporten.

§ 308a. *Undersøkelse av godset*
Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.

§ 309. *Plikt til å bekrefte mottak*
På anmodning fra transportøren eller den utførende oppdragstakeren som utleverer godset, skal mottakeren bekrefte å ha mottatt godset fra transportøren eller den utførende oppdragstaker på den måte som er vanlig på utleveringsstedet. Transportøren kan nekte utlevering dersom mottakeren nekter å bekrefte mottaket.
Bekreftelsen skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 310. *Utlevering uten negotiabelt transportdokument*
Når det ikke er utstedt negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:

a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte.
b) Dersom mottakerens navn og adresse ikke er oppgitt i transportopplysningene, skal rådighetshaveren før eller ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet opplyse transportøren om dette.
c) I tillegg til reglene i § 315 nr. 1 gjelder at dersom godset ikke kan utleveres fordi (i) mottakeren ikke krever å få godset utlevert fra transportøren på det tidspunktet eller i det tidsrommet som er nevnt i § 308 etter at det er kommet frem til bestemmelsesstedet og etter å ha mottatt melding om ankomst, (ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være mottaker, ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte, eller (iii) transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne mottakeren for å få utleveringsinstrukser, så kan transportøren underrette rådighetshaveren om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne rådighetshaveren,

dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaver, kan transportøren underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

4) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 3 fra rådighedshaver, afsender eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen.

§ 311. Når der er udstedt et enkeltdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, hvis modtageren på transportørens anmodning legitimerer sig og overgiver enkeltdokumentet til transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. Transportøren skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltdokumentet. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af enkeltdokumentet, er det tilstrækkeligt med overgivelse af ét eksemplar, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed.

2) Hvis godset ikke kan udleveres, fordi

a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,

b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver enkeltdokumentet, eller

c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser,

kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instrukser vedrørende godsets udlevering.

3) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 2 fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om enkeltdokumentet er kan transportøren underrette avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.

d) En transportør som utleverer gods etter instruks fra rådighetshaveren, avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen etter bokstav c), er fritatt fra sin plikt til å utlevere godset etter transportavtalen.

§ 311. *Utlevering ved ikke-negotiabelt innløsningsdokument*

Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende:

a) Transportøren skal utlevere godset til mottakeren på det tidspunktet og på stedet som er nevnt i § 308, etter at mottakeren på anmodning fra transportøren har legitimert seg på behørig måte og har levert tilbake det ikke-negotiable dokumentet. Transportøren kan nekte utlevering dersom den som hevder å være mottaker, på anmodning fra transportøren ikke legitimerer seg på behørig måte, og skal nekte utlevering dersom dokumentet ikke blir levert tilbake. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det ikke-negotiable dokumentet, vil det være tilstrekkelig å levere tilbake ett orginaleksemplar, og de øvrige originaleksemplarer opphører da å ha rettsvirkning eller gyldighet.

b) I tillegg til reglene i § 315 nr. 1, gjelder at dersom godset ikke kan utleveres fordi

(i) mottakeren ikke krever å få godset utlevert fra transportøren på det tidspunktet eller i det tidsrommet som er nevnt i § 308 etter at det er kommet frem til bestemmelsesstedet og etter å ha mottatt melding om ankomst,

(ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være mottaker, ikke legitimerer seg som mottaker på behørig måte eller ikke leverer dokumentet tilbake, eller

(iii) transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne mottakeren for å få utleveringsinstrukser,

så kan transportøren underrette avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.

c) En transportør som utleverer gods etter instruks fra avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen etter bokstav b), er fritatt fra sin plikt til å utlevere

overgivet til transportøren.

§ 312. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Ihændehaveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument er berettiget til efter godset ankomst til udleveringsstedet at kræve det udleveret fra transportøren, der skal udlevere godset på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted til ihændehaveren

   a) mod overgivelse af det negotiable transportdokument og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, når ihændehaveren legitimerer sig behørigt, eller

   b) når ihændehaveren i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer har godtgjort, at denne er ihændehaver af det negotiable elektroniske transportdokument.

2) Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, og antallet af originaleksemplarer er angivet i dokumentet, vil overgivelse af ét eksemplar være tilstrækkeligt, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. Hvis der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, ophører dette med at have retsvirkning eller gyldighed i henhold til de i § 298, stk. 1, krævede procedurer ved godsets udlevering til ihændehaveren.

Stk. 2. Transportøren skal nægte at udlevere godset, hvis kravene i stk. 1, nr. 1, ikke opfyldes. Angiver det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument imidlertid udtrykkeligt, at godset kan udleveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og

1) kan godset ikke udleveres, fordi

   a) ihændehaveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret efter dets ankomst til udleveringsstedet fra transportøren,

   b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være ihændehaver, ikke legitimerer sig behørigt som værende en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte, eller

   c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med ihændehaveren for at få udleveringsinstrukser,

kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om godset etter transportavtalen, uavhengig av om det ikke-negotiable transportdokumentet er levert tilbake til transportøren.

§ 312. *Utlevering ved negotiabelt transportdokument*

Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:

a) Ihendehaveren av det negotiable dokumentet har rett til å kreve at godset utleveres av transportøren etter at godset er kommet frem til bestemmelsesstedet. I så fall skal transportøren utlevere godset til ihendehaveren på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308 såfremt,

(i) det negotiable dokumentet blir levert tilbake og ihendehaveren, om vedkommende er blant dem som er nevnt i § 251 nr. 10 bokstav a)(i), legitimerer seg på behørig måte, eller

(ii) ihendehaveren har godtgjort at vedkommende er ihendehaveren av det negotiable elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

b) Transportøren skal nekte utlevering av godstet dersom vilkårene i bokstav (a)(i) eller (a)(ii) ikke er oppfylt.

c) Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable transportdokumentet, og det er oppgitt i dokumentet hvor mange originaleksemplarer som er utstedt, er det tilstrekkelig å levere tilbake ett orginaleksemplar, og de øvrige originaleksemplarer opphører da å ha rettsvirkning eller gyldighet. Om transportdokumentet er elektronisk, har det ikke lenger rettsvirkning eller gyldighet etter at godset er levert til ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

2) Den transportør, der i henhold til stk. 2, nr. 1, udleverer godset efter instruks fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort fra sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det negotiable transportdokument er overgivet til transportøren, eller den, der kræver levering i henhold til et negotiabelt elektronisk transportdokument i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, har godtgjort, at denne er ihændehaveren.
3) Den, der i henhold til stk. 2, nr. 1, giver instruks om udlevering af godset, skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihændehaveren i henhold til stk. 2, nr. 5. Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis den, der giver instruks, ikke stiller en passende sikkerhed, som med rimelighed kan kræves af transportøren.
4) Den, der, efter at transportøren har udleveret godset i henhold til stk. 2, nr. 2, men som i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering bliver ihændehaver af et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, opnår rettigheder over for transportøren i henhold til transportaftalen, men opnår ikke retten til at kræve godset udleveret.
5) Uanset stk. 2, nr. 2 og nr. 4, får en ihændehaver, som bliver ihændehaver, efter godset er udleveret, og som hverken havde kendskab til eller kunne have kendskab til en sådan udlevering på det tidspunkt, hvor denne blev ihændehaver, de rettigheder, der følger af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument. Er godsets forventede ankomsttidspunkt angivet i transportoplysningerne, eller er det heri angivet, hvordan oplysninger om, hvorvidt godset er udleveret, kan fremskaffes, er der en formodning for, at ihændehaveren, da denne blev ihændehaver, havde kendskab til eller burde have kendskab til godsets udlevering.

[Fremgår af forslaget til § 312, stk. 2]

§ 312a. *Utleveringsklausul*

Dersom det er uttrykkelig oppgitt i et negotiabelt transportdokument at godset kan utleveres uten at transportdokumentet leveres tilbake, gjelder følgende regler i tillegg til § 312 og § 315 nr. 1:

a) Dersom godset ikke kan utleveres fordi (i)ihendehaveren ikke krever å få godset utlevert fra transportøren på det tidspunktet eller i det tidsrommet som er nevnt i § 308 etter at det er kommet frem til bestemmelsesstedet og etter å ha mottatt melding om ankomst, (ii) transportøren nekter utlevering fordi den som hevder å være ihendehaver, ikke legitimerer seg på behørig måte som en av dem som er nevnt i § 251 nr. 10 bokstav a)(i), eller (iii) transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne ihendehaveren for å få utleveringsinstrukser, så kan transportøren underrette avsenderen om dette og be om instrukser om

utleveringen av godset. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte avsenderen om dette og be om instrukser om utleveringen av godset.

b) En transportør som utleverer gods etter instruks fra avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen i samsvar med bokstav a), er fritatt fra sin plikt under transportavtalen til å utlevere godset til ihendehaveren, uavhengig av om det negotiable dokumentet er levert tilbake, eller om den som krever godset utlevert på grunnlag av et negotiabelt elektronisk transportdokument har vist at vedkommende er ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

c) Den som har gitt instruks etter bokstav a), skal holde transportøren skadesløs for det tap som måtte oppstå ved at transportøren holdes ansvarlig overfor ihendehaveren etter bokstav e). Transportøren kan nekte å følge slike instrukser dersom vedkommende ikke stiller slik egnet sikkerhet som transportøren med rimelighet krever.

d) Den som blir ihendehaver av et negotiabelt transportdokument etter at transportøren har utlevert godset etter bokstav b), får rettigheter mot transportøren etter transportavtalen unntatt retten til å kreve godset utlevert, dersom grunnlaget for ihendehavelsen er en kontrakt eller annet fra før utleveringen.

e) En ihendehaver som blir ihendehaver etter slik utlevering, får uavhengig av bokstav b) og d) de rettighetene som følger av det negotiable transportdokumentet, såfremt vedkommende ikke hadde eller med rimelighet kunne ha hatt kjennskap til utleveringen på det tidspunktet vedkommende ble ihendehaver. Dersom det fremgår av transportopplysningene hvilket tidspunkt godset forventes å komme frem, eller hvordan man kan orientere seg om hvorvidt godset er utlevert, formodes det at ihendehaveren på det tidspunktet vedkommende ble ihendehaver, hadde eller med rimelighet kunne ha hatt kjennskap til utleveringen av godset.

§ 313. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige originaleksemplarer af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring i henhold til § 315, stk. 2-5, for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 313. *Flere dokumentihendehavere*

Melder det seg flere som legitimerer seg som berettiget til godset, skal transportøren legge opp godset etter bestemmelsen i § 315. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.

§ 314. Om mortifikation af et bortkommet transportdokument gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne transportdokument måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af

§ 314. *Utlevering når transportdokumentet er kommet bort*

For begjæring om mortifikasjon av et bortkommet transportdokument gjelder reglene i lov 18 desember 1959 nr 1 om mortifikasjon av skuldbrev m v.

Når retten har besluttet å fremme mortifikasjonssaken, kan godset kreves utlevert mot sikkerhet for krav som

retten.

§ 315. Gods, der er ankommet til bestemmelsesstedet, anses for ikke at kunne udleveres, når

1) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til §§ 308-312 og 316 på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted,
2) rådighedshaveren, ihændehaveren, afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ikke kan findes eller undlader at give transportøren de nødvendige instrukser i henhold til §§ 310-312,
3) transportøren kan eller skal nægte at udlevere godset i henhold til §§ 309-312,
4) loven eller reglerne på det sted, hvor udlevering skal ske, ikke tillader, at transportøren udleverer godset til modtageren, eller
5) godset af andre grunde ikke kan udleveres af transportøren.

Stk. 2. Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, rådighedshaveren eller modtageren, når godset ikke har kunnet udleveres, kan transportøren for regning og risiko af den, der er berettiget til godset, træffe forholdsregler vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder

1) opbevare godset på et passende sted,
2) pakke godset ud, hvis det er pakket i container eller på køretøj, eller træffe andre forholdsregler vedrørende godset, herunder at flytte godset, og
3) foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til loven eller reglerne på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.

Stk. 3. Transportøren kan kun træffe de i stk. 2 nævnte forholdsregler, hvis der forinden med rimeligt varsel er givet meddelelse om de forholdsregler, der påtænkes truffet, til den, der i transportoplysningerne evt. er angivet som den, der skal underrettes om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en i nævnte rækkefølge, hvis vedkommende er kendt af transportøren: modtageren, rådighedshaveren eller afsenderen. Transportørens meddelelse skal foreligge skriftligt. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Transportøren skal, hvis godset sælges i henhold til stk. 2, nr. 3, tilbageholde salgssummen med fradrag for evt. omkostninger, som denne har afholdt, samt evt. andre tilgodehavender opstået i forbindelse med transport af godset til fordel for den, der er berettiget til godset.

Stk. 5. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på godset, som er opstået i den periode, hvor godset i henhold til denne bestemmelse ikke kan udleveres, medmindre den berettigede kan bevise, at sådant tab eller skade er opstået, fordi transportøren har undladt at træffe forholdsregler, der efter ihendehaveren af det bortkomne dokumentet måtte gjøre gjeldende mot transportøren.

§ 315. *Uavhentet gods*

1. I denne bestemmelsen anses gods bare for å være uavhentet om det er kommet frem til bestemmelsesstedet og:

a) mottakeren ikke tar imot godset i samsvar med bestemmelsene i dette kapitlet på det tidspunktet og på det stedet som er nevnt i § 308,
b) rådighetshaveren, ihendehaveren, avsenderen eller den kontraktsbestemte avsenderen ikke kan finnes, eller ikke gir transportøren nødvendige instrukser som nevnt i §§ 310 til 312,
c) transportøren kan eller må nekte utlevering etter §§ 309 til 312,
d) lover eller regler på stedet der utlevering kreves forbyr transportøren å utlevere godset til mottakeren, eller
e) det av andre grunner er umulig for transportøren å utlevere godset.

2. Dersom godset er uavhentet, kan transportøren treffe de tiltak vedrørende godset som omstendighetene med rimelighet krever for regningen og risikoen til den som har rett til å få godset utlevert. Dette kommer i tillegg til andre rettigheter som transportøren måtte ha overfor avsenderen, rådighetshaveren eller mottakeren, og omfatter:

a) å legge opp godset på egnet sted,
b) å pakke ut godset dersom det er pakket i konteiner eller kjøretøy, eller treffe andre tiltak så som å flytte godset, og
c) å få godset solgt eller destruert i samsvar med vanlig praksis eller etter lover eller regler på stedet der godset befinner seg på det aktuelle tidspunktet.

3. Transportøren kan utøve rettighetene etter nr. 2 først etter å ha varslet om de tilsiktede tiltak med rimelig frist. Slikt varsel skal gis til den som eventuelt er oppgitt i transportopplysningene som mottaker av melding om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en av følgende personer, i angitt rekkefølge, dersom de er kjent for transportøren: mottakeren, rådighetshaveren eller avsenderen.
4. Dersom godset selges etter nr. 2 bokstav c), skal transportøren oppbevare inntektene av salget til fordel for den som har rett til å få godset utlevert, med fradrag for eventuelle utgifter transportøren har hatt og eventuelle andre beløp som transportøren har til gode i forbindelse med transporten av dette godset.
5. Transportøren er ikke ansvarlig for tap av eller skade på gods som oppstår i det tidsrommet det har vært uavhentet i henhold til denne bestemmelsen med mindre kravshaveren godtgjør at tapet eller skaden oppstod som følge av at transportøren unnlot å treffe tiltak som etter omstendighetene ville ha vært rimelige for å unngå forringelse av godset, og at transportøren visste eller burde ha visst at det ville oppstå tap av eller skade på godset om transportøren unnlot å treffe slike tiltak.

omstændighederne ville være rimelige for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå som følge af en sådan undladelse.

§ 316. Bestemmelserne i dette kapitel påvirker ikke transportørens eller den udførende parts ret til i henhold til transportaftalen eller efter gældende ret at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.

§ 317. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Rådighedshavers rettigheder

§ 318. Råderetten kan kun udøves af rådighedshaveren og er begrænset til retten til at

1) give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen,
2) få godset udleveret i en planlagt anløbshavn eller ved en indlandstransport på et hvilket som helst sted langs transportruten og
3) erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren.

Stk. 2. Råderetten eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i § 273 og ophører ved periodens udløb.

§ 319. Med undtagelse af de i stk. 2-4 nævnte tilfælde

1) er afsenderen rådighedshaver, medmindre afsenderen ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, den kontraktsbestemte afsender eller en anden som værende rådighedshaver,
2) kan rådighedshaveren overdrage råderetten til en anden person. Overdragelsen får virkning over for transportøren, når den, som overdrager råderetten, underretter transportøren om overdragelsen, hvorefter den, som råderetten overdrages til, bliver ny rådighedshaver, og
3) skal rådighedshaveren legitimere sig på behørig vis ved udøvelse af råderetten.

Stk. 2. Når der er udstedt et enkeltdokument

1) er afsenderen rådighedshaver og kan overdrage råderetten til den i enkeltdokumentet nævnte modtager ved at overlevere dokumentet til denne uden påtegning.
6. *Varselet etter nr. 3* skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 316. *Tilbakeholdsrett*

Har transportøren krav etter § 320g eller andre krav som er sikret ved sjøpant i godset etter § 61, plikter transportøren ikke å utlevere godset før mottakeren enten har betalt kravene eller har stilt sikkerhet. Når godset er utlevert, kan transportøren kreve dekning av sikkerheten med mindre mottakeren hindrer dette ved arrest eller midlertidig forføyning.

§ 317. *Avsenderens ansvar for frakt m v*

Utleveres godset til mottakeren uten betaling av krav mot avsenderen som mottakeren skulle ha betalt, er avsenderen fortsatt ansvarlig med mindre utleveringen medfører tap for avsenderen og transportøren måtte ha innsett dette.

Transportøren plikter ikke å selge opplagt gods for å få dekket krav mot avsenderen som mottakeren skulle ha betalt. Finner salg likevel sted uten at kravene dekkes, er avsenderen fortsatt ansvarlig for resten.

Rådighetshaverens rettigheter

§ 318. *Utøvelsen av råderett og råderettens omfang*

1. Råderetten kan bare utøves av rådighetshaveren og er begrenset til:

a) rett til å gi eller endre instrukser om godset som ikke utgjør en endring av transportavtalen,
b) rett til å få godset utlevert i en havn transportøren bruker eller, ved innlandstransport, på et sted langs transportruten, og
c) rett til å erstatte mottakeren med en annen person, også med rådighetshaveren.

2. Råderetten består under hele ansvarsperioden slik denne er fastsatt i § 273, og opphører med denne perioden.

§ 319. *Hvem som skal regnes som rådighetshaveren*

1. Med mindre særreglene i nr. 2-4 får anvendelse, gjelder følgende:

a) Avsenderen er rådighetshaver, med mindre vedkommende har utpekt mottakeren, den kontraktsbestemte avsenderen eller en annen person som rådighetshaver da transportavtalen ble inngått.
b) Rådighetshaveren kan overdra råderetten til en annen person. Overdragelsen gjelder overfor transportøren når den som overdrar rettigheten underretter transportøren om overdragelsen. Erververen blir da ny rådighetshaver. *Overdragelsen* og underretningen skal være skriftlig men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.
c) Rådighetshaveren skal legitimere seg på behørig måte ved utøvelse av råderetten.

Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres for at overdragelse af råderetten effektueres, og

2) skal rådighedshaveren for at udøve sin råderet fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarer fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 3. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument,

1) er ihændehaveren rådighedshaver. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, er rådighedshaveren den ihændehaver, der har alle originalerne,
2) kan ihændehaveren overdrage råderetten ved at overlevere det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med § 320e. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af råderetten, og
3) skal ihændehaveren for at udøve råderetten fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, i), nævnte personer, skal ihændehaveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 4. Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument,

1) er ihændehaveren rådighedshaver,
2) kan ihændehaveren overdrage råderetten til en anden ved at overføre det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, og
3) skal ihændehaveren for at kunne udøve råderetten godtgøre, at denne er ihændehaver i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 1, nr. 2, overdrager råderetten, skal underrette transportøren skriftligt. Hvis underretningens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 320. Transportøren skal med forbehold for stk. 2-3 udføre de i § 318 nævnte instrukser, hvis

1) den, der giver instrukserne, er berettiget til at udøve råderetten,
2) instrukserne på rimelig vis kan udføres i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor transportøren modtager dem, og
3) instrukserne ikke griber forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.

2. Når det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument der det fremgår at dokumentet må leveres tilbake om godset skal utleveres, gjelder følgende:

a) Avsenderen er rådighetshaver og kan overdra råderetten til mottaker navngitt i transportdokumentet ved å overlevere dokumentet til vedkommende uten transportpåtegning. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene overleveres om overdragelsen av råderetten skal få virkning.
b) For å kunne utøve sin råderett må rådighetshaveren fremvise dokumentet og legitimere seg på behørig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene fremvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.

3. Når det er utstedt et ikke-elektronisk negotiabelt transportdokument, gjelder følgende:

a) Ihendehaveren er rådighetshaver. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av det negotiable transportdokumentet, er ihendehaveren av alle originaleksemplarene rådighetshaver.
b) Ihendehaveren kan overdra råderetten ved å overlevere det negotiable transportdokumentet til en annen person i samsvar med § 320e. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, må alle originaleksemplarene overleveres til vedkommende om overdragelsen av råderetten skal få virkning.
c) Ihendehaveren må fremvise det negotiable transportdokumentet for transportøren for å kunne utøve råderetten. Dersom ihendehaveren er blant dem som er nevnt i § 251 nr. 10 bokstav a)(i), skal ihendehaveren legitimere seg på behørig måte. Dersom det er utstedt mer enn ett originaleksemplar av dokumentet, skal alle originaleksemplarene fremvises; i motsatt fall kan råderetten ikke utøves.

4. Når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, gjelder følgende:

a) Ihendehaveren er rådighetshaver.
b) Ihendehaveren kan overdra råderetten til en annen person ved å overføre det negotiable elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.
c) For å kunne utøve råderetten må ihendehaveren godtgjøre at vedkommende er ihendehaveren etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

§ 320. *Transportørens utførelse av instrukser*

1. Transportøren skal utføre slike instrukser som er omtalt i § 318 dersom:

a) den som gir instruksene er berettiget til å utøve råderetten,
b) instruksene etter sitt innhold med rimelighet kan utføres, bedømt på det tidspunktet transportøren mottar dem, og
c) instruksene ikke griper forstyrrende inn i transportørens vanlige drift, herunder transportørens

Stk. 2. Rådighedshaveren skal i alle tilfælde erstatte transportøren for de rimelige tillægsudgifter, som denne måtte have afholdt, og skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der følger af, at transportøren med rimelig omhu har udført enhver instruks meddelt i henhold til denne bestemmelse, herunder det erstatningsansvar som transportøren måtte blive pålagt som følge af tab eller skade på andet gods, der transporteres.

Stk. 3. Transportøren kan kræve, at rådighedshaveren stiller sikkerhed til dækning af tillægsudgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med udførelse af instrukser i henhold til denne bestemmelse. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis rådighedshaveren ikke stiller sådan sikkerhed.

Stk. 4. Transportørens ansvar for tab af, skade på eller for forsinket udlevering af godset, som skyldes dennes undladelse af at efterleve rådighedshaverens instrukser i strid med transportørens forpligtelser i henhold til stk. 1, reguleres af §§ 274-279 og §§ 280-281, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af §§ 282-284.

§ 320a. Gods, der udleveres i henhold til en instruks givet i overensstemmelse med § 320, stk. 1, anses for at være udleveret på bestemmelsesstedet, og §§ 308-317 om udlevering finder anvendelse på sådant gods.

§ 320b. Rådighedshaveren er den eneste, der kan indgå aftale med transportøren om andre ændringer i transportaftalen end de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte.

Stk. 2. Ændringer i transportaftalen, herunder de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte, skal påføres et negotiabelt transportdokument eller et enkeltdokument eller skal indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på rådighedshaverens anmodning påføres et ikke-negotiabelt transportdokument eller skal indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument. Ændringer, som påføres eller indarbejdes, skal signeres eller påføres elektronisk signatur i overensstemmelse med § 303.

§ 320c. Rådighedshaveren skal på transportørens eller den udførende parts anmodning i rimelig tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter om godset, som ikke allerede er tilvejebragt af afsenderen eller på anden rimelig måde er tilgængelige for transportøren, og som med rimelighed er nødvendige for, at transportøren kan opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaveren, eller hvis rådighedshaveren ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de tilvejebringes af afsenderen. Hvis

utleveringspraksis.

2. Rådighetshaveren skal uansett erstatte rimelige tilleggsutgifter transportøren er påført, og skal holde transportøren skadesløs for tap eller skade som er oppstått ved at transportøren omhyggelig har utført instrukser etter denne bestemmelsen, herunder det erstatningsansvaret transportøren måtte bli pålagt som følge av tap av eller skade på annet transportert gods.
3. Transportøren kan kreve at rådighetshaveren stiller sikkerhet til dekning av tilleggsutgifter, tap eller skade som transportøren med rimelighet kan påregne vil oppstå i forbindelse med utførelse av instrukser gitt etter denne bestemmelsen. Transportøren kan nekte å utføre instrukser dersom slik sikkerhet ikke stilles.
4. Transportøren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 278 og §§ 280 til 281 for tap av, skade på eller forsinket utlevering av gods som skyldes transportørens unnlatelse av å følge rådighetshaverens instrukser i strid med plikter etter nr. 1. Det erstatningsbeløpet transportøren skal betale, reguleres av bestemmelsene i §§ 282 til 284.

§ 320a. *Utlevering etter instruks*

Gods som utleveres etter instruks gitt i samsvar med § 320 nr. 1, anses for å være utlevert på bestemmelsesstedet, og bestemmelsene om utlevering i §§ 308 til 317 får anvendelse på godset.

§ 320b. *Endringer i transportavtalen*

1. Bare rådighetshaveren kan avtale endringer i transportavtalen med transportøren, bortsett fra de endringene som er nevnt i § 318 nr. 1 bokstav b) og c).
2. Endringer i transportavtalen, herunder de endringene som er nevnt i § 318 nr. 1 bokstav b) og c), skal påføres negotiable transportdokumenter og ikke-negotiable innløsningsdokumenter, og de skal påføres ikke-negotiable transportdokumenter om rådighetshaveren ber om det. Endringene som påføres, skal signeres i samsvar med § 302.

§ 320c. *Plikt til å gi transportøren ytterligere opplysninger, instrukser eller dokumenter*

1. Rådighetshaveren skal, på anmodning fra transportøren eller en utførende oppdragstaker, i god tid gi slike opplysninger, instrukser eller dokumenter om godset som transportøren med rimelighet trenger for å kunne oppfylle sine plikter etter transportavtalen, såfremt opplysningene ikke allerede er gitt av avsenderen, og såfremt transportøren ikke med rimelige tiltak kan skaffe opplysningene på annen måte.
2. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne rådighetshaveren, eller rådighetshaveren ikke er i stand til å gi tilstrekkelige opplysninger,

transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, skal den kontraktsbestemte afsender tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. Transportaftalens parter kan aftale at fravige § 318, stk. 1, nr. 2-3, stk. 2, og § 320. Parterne kan ligeledes aftale at indskrænke eller udelukke adgangen til at overdrage råderetten som nævnt i § 319, stk. 1, nr. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav

§ 320e. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder ved at overdrage dokumentet til en anden

1) med behørig påtegning enten til vedkommende modtager eller in blanco, hvis det er et ordredokument, eller
2) uden påtegning, hvis det er et
   a) ihændehaverdokument eller et dokument påtegnet in blanco eller
   b) dokument udstedt til en navngiven persons ordre, og overdragelsen sker mellem den første ihændehaver og den, som er angivet ved navn i dokumentet.

Stk. 2. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om dokumentet er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

§ 320f. Med forbehold for § 320c er en ihændehaver, som ikke er afsender, og som ikke udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, ikke ansvarlig i henhold til transportaftalen blot ved at være ihændehaver.

Stk. 2. En ihændehaver, som ikke er afsender, og som udøver enhver rettighed i henhold til transportaftalen, ifalder ethvert ansvar, som er pålagt denne i medfør af transportaftalen, i det omfang forpligtelser, som er pålagt denne, er inkorporeret i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.

Stk. 3. For så vidt angår stk. 1 og 2, udøver en ihændehaver, som ikke er afsender, ikke rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at denne

1) indgår aftale med transportøren i henhold til § 299 om at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller om at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument eller
2) overdrager sine rettigheder i henhold til § 320e.

§ 320g. Er godset udleveret på anden måde end i henhold til et negotiabelt transportdokument eller et

instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de gis av avsenderen. Dersom transportøren etter rimelig innsats ikke har klart å finne avsenderen, skal en kontraktsbestemt avsender gi slike opplysninger, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. *Fravik etter avtale*

Partene i transportavtalen kan fravike § 318 nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 2 samt § 320. Partene kan også innskrenke eller utelukke adgangen til overdragelse av råderetten som nevnt i § 319 nr. 1 bokstav b).

Overdragelse av rettigheter og tilhørende plikter

§ 320e. *Overdragelse ved negotiabelt transportdokument*

1. Når det er utstedt et negotiabelt transportdokument, kan ihendehaveren overdra rettighetene i det ved å overdra det til en annen på følgende måte:

a) med påtegning om overdragelse, enten til vedkommende eller uten angivelse av hvem det overdras til, dersom det er et dokument utferdiget til ordre, eller
b) uten påtegning om overdragelse, dersom det er: (i) et ihendehaverdokument eller et dokument påført en erklæring om overdragelse uten angivelse av hvem det overdas til, eller(ii) et dokument utstedt til en navngitt persons ordre og overdragelsen finner sted mellom den første ihendehaveren og den som er navngitt.

2. Når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, kan ihendehaveren overdra rettighetene i det, enten det er utferdiget til ordre eller til en navngitt persons ordre, ved å overføre det elektroniske transportdokumentet etter fremgangsmåten nevnt i § 298 nr. 1.

§ 320f. *Ihendehaverens ansvar*

1. En ihendehaver som ikke er avsender, og som ikke utøver noen rettigheter etter transportavtalen, har intet ansvar etter transportavtalen i egenskap av ihendehaver med mindre annet følger av § 320c.
2. En ihendehaver som ikke er avsender, og som utøver rettigheter etter transportavtalen, har ansvar etter transportavtalen i den grad dennes ansvar fremgår av eller kan utledes av det negotiable transportdokumentet.
3. En ihendehaver som ikke er avsender, utøver ikke noen rettigheter etter transportavtalen, som det er vist til i nr. 1 og 2, kun ved å:

a) avtale med transportøren, i henhold til § 299 å erstatte et ikke-elektronsk negotiabelt transportdokument med et elektronisk, eller å erstatte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et ikke-elektronisk, eller
b) overdra sine rettigheter etter § 320e.

§ 320g. *Mottakerens ansvar*

Utleveres godset mot transportdokument, blir mottakeren

negotiabelt elektronisk transportdokument, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

da ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge dokumentet med mindre annet følger av § 320f.

Er godset utlevert på annen måte enn mot transportdokument, er mottakeren bare ansvarlig for frakt og andre krav etter fraktavtalen når mottakeren har fått varsel om kravene ved utleveringen eller mottakeren forsto eller burde ha forstått at transportøren ikke hadde fått betaling.

§ 320h. Hvis transportoplysningerne indeholder udtrykket "forudbetalt fragt" (Freight Prepaid) eller tilsvarende, kan transportøren ikke over for ihændehaveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis ihændehaveren eller modtageren også er afsenderen.

§ 320h. *"Forskuddsbetalt frakt"*

Dersom transportopplysningene inneholder uttrykket "forskuddsbetalt frakt" ("freight prepaid") eller liknende, kan transportøren ikke hevde overfor ihendehaveren eller mottakeren at frakten ikke er betalt. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse dersom ihendehaveren eller mottakeren også er avsenderen.

Domstol og voldgift

Domsmyndighet

[Den norske betænkning foreslår to varianter af bestemmelserne om domstol og voldgift]

ALTERNATIV A

§ 320i. Medmindre andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love, finder stk. 2-12 anvendelse på søgsmål efter dette kapitel.

Stk. 2. Sager om transport af gods kan, medmindre andet følger af stk. 3-6 og 12, efter sagsøgers valg kun anlægges ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har hjemsted,
2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Sag mod transportøren kan ud over på de i stk. 2 nævnte steder anlægges ved en i transportaftalen angivet kompetent domstol.

Stk. 4. En afsender kan kun anlægge sag mod den maritime udførende part ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) den maritime udførende part har hjemsted, eller
2) havnen, hvor den maritime udførende part modtog, udleverede eller udførte sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, er beliggende.

Stk. 5. Stk. 2 gælder ikke for sager mellem transportøren og maritime udførende parter eller mellem de sidstnævnte indbyrdes.

Stk. 6. Medmindre der er indgået en eksklusiv værnetingsaftale, der er bindende i henhold til stk. 7-8 eller 11, kan sagen, hvis der anlægges en enkelt sag mod såvel transportøren som den maritime udførende part på baggrund af en enkelt hændelse, kun anlægges ved en domstol, hvor sagen i henhold til både stk. 2 og 4 kan anlægges. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan sagen anlægges ved den domstol, der i henhold til

§ 320i. *Domsmyndighet*

1. Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder søksmål etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning med mindre annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf. tvisteloven § 4-8.
2. Sak kan bare anlegges ved kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder, etter saksøkers valg:

a) saksøktes hjemsted,
b) mottaks- eller utleveringsstedet, som fastsatt i transportavtalen, eller
c) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.

3. Sak mot transportøren kan likevel anlegges ved en kompetent domstol angitt i transportavtalen.
4. En avsender kan likevel bare anlegge sak mot en maritim utførende oppdragstaker ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:

a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller
b) havnen der godset blir mottatt av den maritime utførende oppdragstakeren, havnen der godset blir utlevert av den maritime utførende oppdragstakeren eller havnen der den maritime utførende oppdragstakeren utfører sine oppgaver i tilknytning til godset.

5. Nr. 2 ovenfor gjelder ikke for saker mellom transportøren og en maritim utførende oppdragstaker eller mellom maritime utførende oppdragstakere.
6. Dersom sak om samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både nr. 2 og nr. 4. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en

stk. 4, nr. 2, er kompetent.

Stk. 7. En mellem en volumenkontrakts parter indgået aftale om, at en eller flere kompetente domstole har eksklusiv kompetence til at behandle tvisten, er bindende, hvis værnetingsaftalen er indeholdt i en volumenkontrakt, der tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en værnetingsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf aftalen fremgår.

Stk. 8. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt, er alene omfattet af det i stk. 7 aftalte værneting, hvis

1) domstolen er beliggende på et af de i stk. 2 nævnte steder,
2) værnetingsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og
3) den pågældende i rimelig tid og på passende måde underrettes om stedet, hvor søgsmålet skal anlægges og underrettes om, at værnetinget er eksklusivt.

Stk. 9. Hvis et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at dokumentet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af dokumentet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af dokumentet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 10. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 11. Parterne kan uanset stk. 2-8, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken kompetent domstol der skal afgøre tvisten.

Stk. 12. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der tages foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest. Er der iværksat sådanne foreløbige retsskridt, kan en dansk domstol kun træffe afgørelse om sagens materielle forhold, hvor

1) kravene i denne bestemmelse er opfyldt, eller
2) dette følger af en international konvention, som er gældende i Danmark.

vernetingsavtale som er bindende etter nr. 7, 8 eller 11. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter nr. 4 bokstav b), dersom en slik domstol finnes.

7. Partene i en kvantumskontrakt kan avtale at tvister bare skal behandles ved en eller flere kompetente domstoler dersom om avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten er individuelt fremforhandlet eller som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.
8. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 7 bare dersom:

a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i nr. 2,
b) avtalen fremgår av transportdokumentet, og
c) vedkommende i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet.

9. Er transportdokument utstedt i henhold til en fraktavtale om inneholder bestemmelse om avgjørelse av tvister ved søksmål uten at transportdokumentet uttrykkelig angir at bestemmelsen er bindende for innehaveren av transportdokumentet, kan transportøren ikke gjøre bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av transportdokumentet som har ervervet det i god tro.
10. Bestemmelsene i nr. 2 til 8 gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringsstedet eller det avtalte utleveringsstedet ligger i Norge.
11. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal bringes inn for hvilken som helst kompetent domstol.
12. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører en domstols kompetanse til å treffe avgjørelse om midlertidige sikring, herunder arrest. Er det besluttet slik midlertidig sikring, kan norsk domstol bare treffe realitetsavgjørelse i saken dersom:

a) vilkårene i denne bestemmelsen er oppfylt, eller
b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i Norge.

§ 320j. Parterne kan aftale, at sager om transport af gods i medfør af dette kapitel skal afgøres ved voldgift efter reglerne i denne bestemmelse.

Stk. 2. Voldgiftssagen kan, medmindre andet følger af stk. 3-5, 7 og 10, efter sagsøgers valg kun rejses på det sted, hvor

1) indklagede har hjemsted,
2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Voldgiftssag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder rejses på et i transportaftalen

§ 320j. *Voldgift*

1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning, skal henvises til voldgift etter denne bestemmelsen.
2. Voldgiftssak kan bare anlegges på et av følgende steder, etter saksøkers valg:

a) saksøktes hjemsted,
b) mottaks- eller utleveringsstedet, som fastsatt i transportavtalen, eller
c) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.

3. Voldgiftssak mot transportøren kan likevel anlegges på

angivet sted.

Stk. 4. Har parterne til en volumenkontrakt aftalt et voldgiftssted, er dette bindende, hvis aftalen er indeholdt i volumenkontrakten og tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en voldgiftsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf voldgiftsaftalen fremgår.

Stk. 5. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt med en voldgiftsaftale, er alene bundet af det i stk. 4 aftalte voldgiftssted, hvis

1) voldgiftsstedet er beliggende på et af de steder, der er angivet i stk. 2,
2) voldgiftsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument,
3) den, som voldgiftsaftalen har bindende virkning for, i rimelig tid og på passende måde underrettes om voldgiftsstedet, og
4) den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at voldgiftsaftalen har bindende virkning for denne.

Stk. 6. Stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsaftalen er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med stk. 1-5.

Stk. 7. Med forbehold for stk. 8 er bestemmelserne i dette kapitel ikke til hinder for håndhævelsen af en voldgiftsaftale, der fremgår af en transportaftale i ikke-linjefart, som dette kapitel gælder for enten i henhold til § 254 eller som følge af parternes frivillige inkorporering af konventionen i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af bestemmelserne i dette kapitel.

Stk. 8. En voldgiftsaftale i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som i henhold til § 254 er underlagt bestemmelserne i dette kapitel, er uanset stk. 7 dog undergivet bestemmelserne i stk. 1-6, medmindre et sådant transportdokument eller et elektronisk transportdokument angiver parterne til og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som i henhold til § 253 er undtaget fra dette kapitels anvendelsesområde og specifikt henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Stk. 9. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 10. Parterne kan uanset § 320i og stk. 1-6, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken voldgift der skal afgøre tvisten.

Stk. 11. Bestemmelserne i dette kapitel er ikke til hinder for, at der træffes foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest.

et sted som er angitt i transportavtalen.

4. Har partene i en kvantumskontrakt avtalt voldgiftssted, er dette bindende om avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten er individuelt fremforhandlet eller som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.
5. En person som ikke er part i en kvantumskontrakt med voldgiftsavtale, er bundet av voldgiftsstedet avtalt i samsvar med nr. 4 dersom:

a) voldgiftsstedet befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i nr. 2,
b) avtalen fremgår av transportdokumentet,
c) vedkommende i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet, og
d) lovgivningen som får anvendelse på voldgiftsavtalen, anerkjenner at den får bindende virkning.

6. Bestemmelsene i nr. 1 til 5 gjelder som en del av voldgiftsavtalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsavtalen er ugyldig i den grad den er uforenlig med bestemmelsene i nr. 1 til 5.
7. Etter at en tvist er oppstått, kan partene uten hensyn til § 320i og nr. 1 til 6 avtale at tvisten skal løes ved voldgift på et hvilket som helst sted.
8. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller konvensjonslovgivning får anvendelse i henhold til § 254 eller fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt den.
9. Bestemmelsene i nr. 2 til 8 gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringsstedet eller det avtalte utleveringsstedet ligger i Norge.
10. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal løses ved voldgift på et hvilket som helst sted, uten hensyn til bestemmelsene her om domsmyndighet og voldgift.
11. Ingen bestemmelse i dette kapitlet er til hinder for at det treffes avgjørelse om midlertidige sikring, herunder arrest.

ALTERNATIV B

§ 320i. *Luganokonvensjonen*

Bestemmelsene her om domsmyndighet gjelder ikke dersom annet følger av Luganokonvensjonen 2007, jf tvisteloven § 4-8.

§ 320j. *Søksmål mot transportøren*

Med mindre transportavtalen inneholder en eksklusiv vernetingsavtale som er i samsvar med § 320k eller § 320q, kan søksmål mot transportøren etter dette kapitlet reises ved:

a) en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:

i) transportørens bosted,

ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen,

iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller

iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip, eller

b) en eller flere kompetente domstoler etter avtale mellom avsenderen og transportøren for det formål å avgjøre de krav mot transportøren som måtte oppstå etter dette kapitlet. En slik avtale skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 320k. *Vernetingsavtaler*

1. En domstol som er avtalt i samsvar med § 320j bokstav b), har eksklusiv domsmyndighet i tvister mellom avtalepartene bare dersom partene er enige om det, og dersom vernetingsavtalen

a) er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse fremgår, og som enten (i) er individuelt fremforhandlet eller (ii) som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en eksklusiv vernetingsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale, og

b) utpeker domstolene i en konvensjonsstat eller én eller flere konkrete domstoler i en konvensjonsstat.

2. En person som ikke er part i kvantumskontrakten, er bundet av en eksklusiv vernetingsavtale inngått i samsvar med nr. 1 bare dersom:

a) domstolen som er valgt, befinner seg på ett av de stedene som er nevnt i § 320j bokstav a),

b) avtalen er nedfelt i transportdokumentet,

c) vedkommende i tide er behørig underrettet om hvilken domstol saken skal bringes inn for, og om at domstolen har eksklusiv domsmyndighet, og

d) lovgivningen ved domstolen som behandler saken anerkjenner at denne personen kan være bundet av den eksklusive vernetingsavtalen.

3. *En avtale etter nr. 2* skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 320m. *Søksmål mot maritim utførende oppdragstaker*

Sak kan reises mot en maritim utførende oppdragstaker etter dette kapitlet ved en kompetent domstol med domsmyndighet som omfatter et av følgende steder:

a) den maritime utførende oppdragstakers hjemsted, eller

b) havnen der godset blir mottatt av den maritime utførende oppdragstakeren, havnen der godset blir utlevert av den maritime utførende oppdragstakeren

eller havnen der den maritime utførende oppdragstakeren utfører sine oppgaver i tilknytning til godset.

§ 320n. *Andre grunnlag for domsmyndighet*

Sak kan ikke sak reises etter etter dette kapitlet eller annen konvensjonslovgivning mot transportøren eller en maritim utførende oppdragstaker ved en domstol som ikke har myndighet henhold til §§ 320j og 320m, med mindre annet følger av §§ 320p og 320q.

§ 320o. *Arrest og midlertidig sikring*

Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører en domstols kompetanse til å treffe avgjørelse om midlertidige sikring, herunder arrest. En domstol i en stat der det er besluttet midlertidig sikring, har ikke myndighet til å treffe realitetsavgjørelse i saken med mindre:

a) kravene i dette kapitlet er oppfylt, eller
b) dette er fastsatt i en internasjonal konvensjon som får anvendelse i vedkommende stat.

§ 320p. *Forening og overføring av saker*

1. Dersom samme krav, som springer ut av samme hendelse, reises mot både transportøren og en maritim utførende oppdragstaker, kan saken bare reises ved en domstol som har domsmyndighet etter både § 320j og § 320m. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er bindende etter § 320k eller § 320q. Dersom det ikke finnes noen slik domstol, kan saken bringes inn for en domstol som har domsmyndighet etter § 320m bokstav b), dersom en slik domstol finnes.
2. En transportør eller en maritim utførende oppdragstaker som går til søksmål for å få dom for at det ikke foreligger ansvar eller et annet søksmål som ville frata noen retten til å velge verneting etter § 320j og § 320m, skal på saksøktes anmodning trekke søksmålet tilbake når saksøkte har valgt en domstol som har domsmyndighet etter § 320j eller eventuelt § 320m, der saken kan fortsette. Dette gjelder likevel ikke om det foreligger en vernetingsavtale som er inngått i samsvar med § 320k eller § 320q.

§ 320q. *Domsmyndighet etter at tvist har oppstått*

1. Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal bringes inn for hvilken som helst kompetent domstol.
2. Om saksøkte møter frem for en kompetent domstol uten å bestride dens domsmyndighet i samsvar med reglene der, har den domsmyndighet.

§ 320r. *Anerkjennelse og fullbyrding*

Departementet kan i forskrift fastsette at avgjørelser truffet i navngitte konvensjonsstater av domstoler som har myndighet i kraft av konvensjonslovgivning, skal anerkjennes og fullbyrdes her i riket under forutsetning av gjensidighet. Anerkjennelse og fullbyrdelse skal likevel nektes når det ville stride mot ufravikelige rettsregler eller virke støtende på rettsordenen.

Voldgift

§ 320s. *Voldgiftsavtaler*

1. Partene kan avtale at en tvist som måtte oppstå om godstransport etter dette kapitlet eller annen

konvensjonslovgivning, skal henvises til voldgift etter disse reglene om voldgift.

2. Den som gjør et krav gjeldende overfor transportøren, skal velge ett av følgende steder til voldgiftsbehandlingen:

a) et sted som for dette formål er utpekt i voldgiftsavtalen, eller

b) et annet sted i en stat der ett av følgende steder befinner seg:

i) transportørens bosted,

ii) mottaksstedet som fastsatt i transportavtalen,

iii) utleveringsstedet som fastsatt i transportavtalen, eller

iv) havnen der godset først ble lastet om bord i et skip, eller havnen der godset ble endelig losset fra et skip.

3. Valget av voldgiftssted i avtalen er bindende for tvister mellom avtalepartene dersom avtalen er nedfelt i en kvantumskontrakt der partenes navn og adresse er utvetydig oppgitt, og som enten:

a) er individuelt fremforhandlet, eller

b) som inneholder et fremtredende utsagn om at det finnes en voldgiftsavtale med nærmere angivelse av hvilke deler av kvantumskontrakten som inneholder en slik avtale.

4. Når det er inngått en voldgiftsavtale i samsvar med nr. 3, er en person som ikke er part i kvantumskontrakten, bundet av valget av voldgiftssted i voldgiftsavtalen bare dersom:

a) voldgiftsstedet som er angitt i avtalen, er ett av de steder som er nevnt i nr. 2 bokstav b),

b) avtalen er nedfelt i transportdokumentet,

c) vedkommende i tide er behørig underrettet om voldgiftsstedet, og

d) lovgivningen som kommer til anvendelse åpner for at vedkommende kan være bundet av voldgiftsavtalen.

5. Bestemmelsene i nr. 1 til 4 anses å utgjøre en del av enhver voldgiftsklausul eller voldgiftsavtale, og ethvert vilkår i en slik klausul eller avtale er ugyldig i den grad den er uforenlig med disse bestemmelsene.

6. *En avtale* etter nr. 4 skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 320t. *Voldgiftsavtale i ikke-linjefart*

1. Ingen bestemmelse i dette kapitlet berører virkningen av en voldgiftsavtale i en transportavtale i ikke-linjefart der dette kapitlet eller annen konvensjonlovgivning får anvendelse

a) i henhold til § 254 eller

b) fordi partene har valgt å gjøre sjøtransportkonvensjonen til en del av en transportavtale som ellers ikke ville vært undergitt sjøtransportkonvensjonen.

2. Disse reglene om voldgift gjelder likevel en voldgiftsavtale i et transportdokument der dette kapitlet får anvendelse i henhold til § 254, med mindre transportdokumentet

a) angir partene i certepartiet eller en annen kontrakt som ikke faller inn under sjøtransportkonvensjonen etter

§ 253, og daterer denne kontrakten, og

b) ved en særlig henvisning tar inn den klausulen i certepartiet eller den andre kontrakten som inneholder vilkårene i voldgiftsavtalen.

§ 320u. *Avtale om voldgift etter at en tvist er oppstått*

Etter at en tvist er oppstått, kan tvistens parter bli enige om at den skal løses ved voldgift på et hvilket som helst sted, uten hensyn til bestemmelsene her om domsmyndighet og voldgift.

Forældelse og søgsmålsfrist

§ 504. Fristen for anlæggelse af søgsmål for krav nævnt i kapitel 13 er to år fra den dag, da godset blev udleveret, eller, hvis godset ikke er udleveret, eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret. Den dag, hvor fristen begynder at løbe, medregnes ikke.

Stk. 2. Uanset udløbet af den i stk. 1 nævnte frist kan en part gøre sit krav gældende som indsigelse eller til modregning over for krav fremsat af modparten.

Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte frist kan ikke afbrydes på anden måde end som nævnt i stk. 1 og kan ikke suspenderes. Den, mod hvem der gøres krav gældende, kan dog forlænge fristen en eller flere gange ved en skriftlig erklæring til den, der gør et krav gældende. Hvis erklæringens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Den, der holdes erstatningsansvarlig, kan anlægge regressøgsmål efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor den, der har anlagt søgsmålet, har betalt fordringen eller har fået forkyndt en stævning, alt efter hvilken hændelse der indtræder først.

Stk. 5. Et søgsmål mod en bareboatbefragter eller den, der er identificeret som transportør i henhold til § 302, stk. 2, kan anlægges efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor det er identificeret, hvem transportøren er, eller hvor den registrerede ejer eller bareboatbefragter har godtgjort, at denne ikke er transportør i henhold til § 302, stk. 2.

Stk. 6. § 501, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for krav nævnt i kapitel 13.

Stk. 7. Stk. 1-5 gælder ikke for krav i henhold til §§ 260, stk. 2, 271, 286, 295-296, 307, 317 og 320g.

Foreldelse

§ 501a. *Frist for søksmål etter kapittel 13*

1. Rettergang eller voldgift i forbindelse med krav eller tvister oppstått som en følge av manglende oppfyllelse av en forpliktelse etter kapittel 13 eller annen konvensjonslovgivning kan ikke innledes etter utløpet av en toårsfrist. Dette gjelder likevel ikke slike krav som er nevnt i § 260, § 271, § 286, § 295, § 296, § 307, § 317 og § 320g.
2. Fristen regnes fra den dagen transportøren har utlevert godset eller, om det ikke er utlevert noe gods eller bare en del av godset er utlevert, fra den dagen godset senest skulle vært utlevert. Den dagen fristen regnes fra, teller ikke med.
3. Uten hensyn til fristutløp kan en part fremme sitt krav som innsigelse mot eller til motregning med et krav gjort gjeldende av den andre parten.

§ 501b. *Forlenget frist etter kapittel 13*

Fristen omhandlet i § 501a kan verken utsettes eller avbrytes, men den part kravet rettes mot kan på ethvert tidspunkt mens fristen løper forlenge den ved en erklæring til kravshaveren. Fristen kan forlenges ytterligere ved en eller flere nye erklæringer. Erklæring etter første ledd skal være skriftlig, men hvis begge parter i kommunikasjonen samtykker, kan skriftlighetskravet oppfylles ved elektronisk kommunikasjon.

§ 501c. *Regress etter kapittel 13*

Om foreldelse av regresskrav gjelder lov 18 mai 1978 nr. 18 om foreldelse av fordringer § 8.

§ 501d. *Søksmål mot den som navngis som transportør etter kapittel 13*

Sak mot bare-boat-befrakteren eller den som navngis som transportøren etter § 302 nr. 2 kan innledes etter at fristen omhandlet i § 501a er utløpt dersom dette skjer før kravet er foreldet etter lov 18 mai 1978 nr 18 om foreldelse av fordringer.

§ 504. *Lovvalg*

Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som *er regulert* i § 501 *til § 501d* reises her i riket.

E. Kort redegørelse for forhandlingerne om FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs, 2008 (Rotterdam-reglerne)

Indledning
De Forenede Nationers (FN) konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs blev vedtaget på det 63. møde, der blev afholdt i december 2008, i FN's Generalforsamling.

Konventionsudkastet var forinden blevet færdigforhandlet på den 41. samling, der blev afholdt i New York fra den 16. juni til den 3. juli 2008, i FN's Kommission for International Handelsret (UNCITRAL). På mødet deltog repræsentanter fra 52 lande, observatører fra 34 lande og observatører fra en lang række internationale organisationer. Hr. Rafael Illescas Ortiz blev valgt som præsident for mødet. Ortiz var formand for de forudgående seks års møder om forhandling af konventionsteksten. Mødet bar præg af stor respekt for det omfattende arbejde, som UNCITRAL-arbejdsgruppen havde lagt i udfærdigelsen af konventionsudkastet. En tekst, der klart afspejler, at der har været ført grundige forhandlinger, og at resultaterne er udtryk for de bedst opnåelige kompromiser.

Historisk baggrund
UNCITRAL nedsatte på det 34. møde i 2001 en arbejdsgruppe (Working Group III), der fik til opgave i tæt samarbejde med repræsentanter fra lande, der var medlem af UNCITRAL, repræsentanter fra lande, der ikke var medlem af UNCITRAL, og en lang række internationale organisationer, herunder andre FN-organer, at forberede et udkast til en ny konvention til regulering af international transport af gods til søs, herunder regulering af f.eks. anvendelsesområde, transportørens ansvarsperiode, forpligtelser og erstatningsansvar, afsenderens forpligtelser samt transportdokumenter. Det blev efterfølgende besluttet, at udkastet også skulle regulere dør-til-dør-transporter (multimodale transporter), der indeholder et internationalt søled. Arbejdet med Rotterdam-reglerne blev tilendebragt i 2008.

Forud for beslutningen om at igangsætte et nyt konventionsarbejde havde der gennem længere tid været kritik af de tre internationale konventioner, der regulerer transportansvaret; Haag-reglerne, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne. Kritikken gik bl.a. på, at regelsættene ikke var tilstrækkeligt afbalancerede og ikke var tilpasset nutidens krav til regulering af transport af gods, herunder multimodale transporter, og at anvendelse af elektronisk kommunikation, herunder i forhold til håndtering af konnossementer, ikke var reguleret.

Allerede i 1996 begyndte indledende drøftelser i UNCITRAL om anvendelsen af elektronisk kommunikation under de eksisterende regelsæt. Drøftelserne fortsatte gennem årene og udviklede sig, bl.a. på baggrund af initiativ fra Comité Maritime International (CMI), til også at indeholde analyser af de områder, hvor erhvervet fandt, at der var behov for en højere grad af harmonisering og opdatering af regelsættene til nutidens transportformer og -behov.

Rotterdam-reglernes hovedindhold
Rotterdam-reglerne regulerer en række nye områder i forhold til de tre øvrige regelsæt. Dette skyldes, at man ønskede en nutidssvarende regulering, der, i det omfang det var muligt, er fremtidssikret.

De lange forhandlinger resulterede først og fremmest i en konvention, der modsat hidtidige søtransportkonventioner regulerer multimodale transporter, der indeholder et søled. For sådanne transporter fastslås som ansvarsprincip et netværksprincip. Der er væsentlige nye regler om digitale transportdokumenter, en udvidelse af reguleringen af afsenderens pligter og ansvar, overdragelse af rettigheder og rådighedshaverens rettigheder. Endvidere har man fra Haag-reglerne og Haag-Visby-reglerne videreført "kataloget" over skadesårsager, hvor bevisbyrden er ligefrem.

Rotterdam-reglerne finder anvendelse, hvis der er indgået en aftale mellem en kontraherende transportør og en afsender om international søtransport af gods. Den pågældende aftale kan som følge af netværksprincippet udstrækkes til også at omfatte for- og eftertransporter. Selv om det kunne være ønskværdigt i visse situationer, regulerer Rotterdam-reglerne dog ikke forholdet mellem den kontraherende transportør og eksempelvis den udførende landevejstransportør, som udfører en national landevejstransport i tilknytning til en international søtransport.

Udgangspunktet for, hvornår transportørens ansvarsperiode starter, er, når godset leveres, og denne ophører, når godset afleveres på bestemmelsesstedet. Dette er en videreførelse af ansvarsperioden i Hamburg-reglerne, men er en fravigelse af udgangspunktet fra Haag- og Haag-Visby-reglerne, hvor ansvarsperioden er "tackle-to-tackle". Udgangspunktet kan fraviges ved parternes aftale inden for rammen af udgangspunktet. Eksempelvis vil der ikke kunne støttes ret på en aftale om, at transportørens ansvarsperiode starter, før godset er leveret, og først ophører, efter godset er udleveret.

Der kunne ikke under forhandlingerne samles støtte til en bestemmelse om dokumenter vedrørende gennemgangstransport (som kan omfatte anden transport end en, der gennemføres i kombination med et søled). Et sådant dokument kan omfatte transportled, der ikke er omfattet af parternes aftale. Det blev dog udtrykkeligt angivet, at dette dog ikke skal tages til udtryk for en underkendelse af den udbredte praksis ved eksempelvis en videretransport, der arrangeres af transportøren (som agent) eller en Merchant Haulage, hvor afsenderen udfører en del af transportøren.

Som noget helt nyt giver Rotterdam-reglerne mulighed for, at godset kan udleveres uden præsentation af et transportdokument. Dette forudsætter dog, at transportdokumentet indeholder en bestemmelse herom. Denne nyskabelse giver mulighed for en ensartet fortolkning af klausuler om, at godset kan udleveres uden præsentation af transportdokument.

Rotterdam-reglerne indeholder også regler om elektronisk dokumenthåndtering og kommunikation, herunder udstedelse af elektroniske transportdokumenter.

Ændring af ansvarsgrænserne var et af de emner, der blev behandlet meget sent i forløbet, og er nu fastsat til 875 "Special Drawing Rights" (SDR) per kollo og 3 SDR per kilo. Ansvarsgrænserne er dermed højere end Haag-Visby- og Hamburg-reglernes SDR-grænseværdier.

Herudover indeholder Rotterdam-reglerne en bestemmelse, som tillader, at parterne ved aftale kan fravige regler om transportørens ansvar. Denne bestemmelse om volumenkontrakter findes i artikel 80 og giver mulighed for, under forudsætning af at en række betingelser er opfyldt, at ændre de konventionsbestemte rettigheder, pligter og ansvar.

Rotterdam-reglerne berører også forholdet til EU-retten. Dette gælder særligt i forhold til kapitel 14 om værneting, hvor EU forhandlede på vegne af medlemslandene, da der er EU-kompetence som følge af Bruxelles-I forordningen. Resultatet blev, at kapitel 14 – og kapitel 15 om voldgiftsaftaler – er gjort til "opt-in". Dermed er udgangspunktet, at kapitel 14 og 15 ikke er en del af Rotterdam-reglerne. Bruxelles-I forordningen finder anvendelse som følge af, at Danmark har indgået en parallelaftale med EU herom.

Rotterdam-reglerne indeholder ikke en "Disconnection Clause". En sådan bestemmelse indebærer, at Rotterdam-reglerne skal vige for en evt. fremtidig regional regulering af multimodale transporter. Forslaget, der blev støttet af Europa-Kommissionen, fik betydelig modstand fra et flertal af de øvrige EU-lande, herunder Danmark. Dette skyldes, at man ikke er interesseret i regional regulering af internationale transporter. Forslaget blev derfor afvist og er ikke medtaget i Rotterdam-reglerne. Derimod indeholder Rotterdam-reglerne en bestemmelse om, at en "Regional Economic Integration Organization" kan tiltræde Rotterdam-reglerne. Bestemmelsen indebærer i praksis, at EU kan undertegne Rotterdam-reglerne på medlemslandenes vegne. Bestemmelsen er bl.a. også kendt fra 2002-protokollen til Athenkonventionen og er ikke helt uproblematisk.

Afsluttende bemærkninger vedrørende Rotterdam-reglerne

Danmarks forhandlingslinje var baseret på tre hovedhensyn, nemlig at Rotterdam-reglerne skulle

- skabe en øget harmonisering af søtransportretten på globalt plan, der ville kunne tiltrædes af lande, såsom USA, der har stor betydning for danske søtransportydelser,
- indeholde mere tidssvarende regler, der afspejler den moderne transports behov, og
- indeholde en afbalanceret regulering af transportørens og afsenderens rettigheder og pligter.

Det vurderes, at man gennem de mange forhandlinger opnåede det bedst mulige resultat set i forhold til de til tider modsatrettede interesser, der blev fremført under forhandlingerne. Der er nu vedtaget ét regelsæt, der har potentiale til at få langt bredere international tilslutning, end tilfældet er med de nugældende tre konventioner.

Danmark undertegnede Rotterdam-reglerne med sædvanligt territorialforbehold og ratifikationsforbehold ved en officiel ceremoni, der blev afholdt i Rotterdam i september 2009.