

| | | | |
|---------------------|--|---------------------|------------|
| Dokumenttype | NOU 1993:36 | Dokumentdato | 1993-11-00 |
| Tittel | Godsbefordring til sjøs | | |
| Utvalgsnavn | Sjølovkomiteen (Utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen) | | |
| Utvalgsleder | Selvig, Erling | | |
| Utgiver | Justis- og politidepartementet | | |
| Oppnevnt | 1981-04-15 | Sider | 117 |
| Note | Utredning XV fra Sjølovkomiteen | | |
| Kapittel | 1 Innledning | | |
| | 1.1 Sjølovkomiteen mandat | | |
| | 1.2 Komiteens arbeid | | |
| | 1.3 Lovtekniske spørsmål | | |

1. Innledning

1.1 Sjølovkomiteens mandat

Justisdepartementet ga 15 april 1981 komiteen i oppdrag å vurdere revisjon av sjølovens kapittel 5 om godsbefordring og utarbeide forslag med motiver til nye bestemmelser. Bakgrunnen var bl a at det på en internasjonal konferanse i Hamburg 6 til 31 mars 1978 var blitt vedtatt en ny FN-konvensjon om sjøtransport av gods. I departementets brev til komiteen het det bl a:

"Som kjent ble det på en internasjonal konferanse i Hamburg 6-31 mars 1978 utarbeidd og vedtatt en ny konvensjon om godstransport til sjøs, "The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978", som også er kalt Hamburgreglene. Konvensjonen er undertegnet av 27 stater, bl a de nordiske land. Konvensjonen er ment å erstatte konnossementskonvensjonen 1924 (Haag-reglene) og tilleggsprotokollen 1968 (Haag-Visbyreglene). Haag-reglene ble delvis gjennomført i norsk rett ved konossementloven 4 februar 1938 nr 3. Norge er tilsluttet både Haag-reglene og Haag-Visby-reglene som er gjennomført i sjølovens kapittel 5 om befordring av gods ved lovendring 8 juni 1973 nr 38. Etter Justisdepartementets mening er tiden nå kommet til å overveie revisjon av bestemmelsene i sjøloven kapittel 5. Disse bestemmelsene skriver seg for en stor del fra 1938. Den delvise revisjon i 1973 i forbindelse med gjennomføringen av Haag-Visby-reglene hadde bare et begrenset omfang. Justisdepartementet ber derfor Sjølovkomiten om å utarbeide forslag med motiver til nye bestemmelser i sjøloven om befordring av gods. Komiten bør, så langt den finner det hensiktsmessig, ta utgangspunkt i Hamburg-reglene. Komiten bør også vurdere behovet for og ønskeligheten av eventuelle særregler for såkalte forbrukersendinger.

Justisdepartementet ber komiten uttale seg om Norge bør slutte seg til Hamburg-reglene og om de rettslige konsekvenser av en slik tilslutning.

Under behandlingen av det oppdrag som er nevnt, skal komiten bestå av følgende medlemmer:

- 1) Professor Erling Chr Selvig (formann)
- 2) Lagdommer Christian Borchsenius
- 3) Ekspedisjonssjef Karin M Bruzelius
- 4) Byråsjef Bjørn Engstrøm
- 5) Advokat Trygve Honne
- 6) Direktør Ole Lund
- 7) Direktør Annar Poulsson
- 8) Advokat Jan Rafen"

Direktør Ole Lund fratrådte i 1986, og administrerende direktør

Nicholas Hambro ble oppnevnt som nytt medlem. Direktør Annar Poulsson ble fritatt for komitvervet høsten 1993.

1.2 Komiteens arbeid

Arbeidet med revisjon av sjølovens kapittel 5 om godsbefordring har foregått på vanlig måte som ledd i det nordiske lovsamarbeid. Omtrent på samme tid som den norske komiteen mottok sitt oppdrag, ble sjølovkomiteene i Danmark, Finland og Sverige gitt tilsvarende oppdrag. Komiteene har oppfattet sine mandat slik at revisjonsarbeidet skulle omfatte såvel reglene om stykkgodstransport som reise- og tidsbefraktning av skip. Sjølovens regler om stykkgodsbefordring ble delvis endret i 1973 ved lov 8 juni 1973 nr 38 i forbindelse med innarbeidingen av reglene i konnosementskonvensjonen av 1924 (Haag-reglene) som endret ved protokollen av 1968 (Haag-Visby-reglene) og norsk tiltredelse til protokollen, se NOU 1972: 11 Utredning (innstilling) X fra Sjølovkomiteen og ot prp nr 28 (1972-73) om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og visse andre lover. Tilsvarende lovgivning ble da gjennomført i de andre nordiske land. Sjølovens regler om reise- og tidsbefraktning derimot skriver seg fra lovrevisjonen i slutten av 1930-årene. Forutsetningen for de nye oppdrag til sjølovkomiteene var således at det skulle foretas en grundig gjennomgang av reglene om befraktning av skip i lys av den internasjonale utvikling på dette området, bl a utviklingen i kontraktspraksis, behovet for lovregulering av nye befraktningsformer m m, samt nyere lovgivning på transport- og kontraktsrettsområdet. Dette fremgår uttrykkelig av oppdraget til den svenske komiteen. Utredningen fra den svenske sjølovkomiteen er trykt som SOU 1990: 13 versyn av sjlagen 2 - Godsbefordran til sjss - Slutbetnkande av sjlagsutredningen, Stockholm 1990. Den danske komiteens utredning finnes trykt som Betænkning nr 1215: 2. Betænkning afgivet av sølvsudvalget angående Befordring af gods, 1991. Den finske utredningen er utgitt i Trafikministeriets publikationsserie som Befordran av gods til sjss, Frslag til revision av 4 kap. sjlagen, Helsingfors 1993.

Resultatet av de nordiske sjølovkomiteers arbeid er blitt så å si likelydende lovforslag med motiver. Det er lagt vesentlig vekt på å harmonisere også motivene til forslaget. Lovforslaget inneholder to kapitler, ett kapittel med nye bestemmelser om sjøtransport av gods utarbeidet med utgangspunkt i de internasjonale konvensjoner på området, og ett kapittel med nye bestemmelser om befraktning av skip med utførlige regler for henholdsvis reisebefraktning, kvantumskontrakter og tidsbefraktning. Det er også foreslått en del særlige regler for befraktning av skip på konsekutiv reisebasis.

Under arbeidet er det særlig fra norsk og dansk side lagt vekt på revisjonen av sjølovens regler om befraktning av skip. Siden 1930-årene har det funnet sted en betydelig utvikling på dette området med bl a utbredelse av nye kontraktsformer og annen endring i kontraktspraksis. Hensett til den store betydning ulike former for befraktning av skip har ikke minst for norsk skipsfart, har en utbygging og modernisering av lovreguleringen på området stått for den norske komiteen som en viktig oppgave. Det danske syn har vesentlig vært det samme. Under de nordiske drøftelser er man kommet frem til et opplegg som vurderes som tilfredsstillende fra alle komiteenes side.

Den norske komiteen er særskilt anmodet om å vurdere behovet for eventuelle særregler for såkalte forbrukersendinger. I tråd med dette inneholder det norske lovforslaget noen særlige bestemmelser om innenriks sjøtransport av gods, som innebærer at transportørens ansvar for tap av eller skade på godset i hovedsak bringes på linje med det som gjelder for innenriks vei- og jernbanetransport. Fra dansk, finsk og svensk side har man ikke funnet grunn til å fremme tilsvarende forslag.

1.3 Lovtekniske spørsmål

Sjølovens kapittel 5 om godsbefordring inneholder i dag ca 100

paragrafer. De nordiske lovforslag med nye bestemmelser om sjøtransport av gods og befraktning av skip har et større omfang, det vil si ca 135 paragrafer. På denne bakgrunn har de nordiske komiteer drøftet hvordan man lovteknisk best kan innpasse forslagene i sjølovenes systematikk. Sjølovene i Danmark, Sverige og Norge har helt siden de opprinnelig ble vedtatt i 1890-årene hatt løpende paragrafering og i alt vesentlig samme systematiske oppbygging. De mange endringslover i årenes løp er blitt gjennomført uten at grunntrekkene i oppbyggingen er blitt endret. Den finske sjølov er imidlertid bygget over en noe annen lest selv om loven i dag materielt fremstår som i hovedsak lik sjølovene i de andre nordiske land.

De nordiske komiteer har drøftet de lovtekniske spørsmål som disse forhold foranlediger, bl a på bakgrunn av det behov for fortsatt løpende modernisering av sjølovene i takt med den nasjonale og internasjonale utvikling som må antas å foreligge. Det var enighet om at det ville være meget lite tilfredsstillende å søke å presse lovstoffet sammen til det antall paragrafer som kapittel 5 i sjøloven nå inneholder. Det ble overveiet å gjennomføre særskilt paragrafering i de to kapitler som lovforslaget inneholder, det vil si benytte en fremgangsmåte som er vel kjent fra nyere finsk, svensk og norsk lovgivning. Fra dansk side ble det imidlertid sterkt understreket at dette ville støte an mot en fast dansk lovtradisjon basert på løpende paragrafering. Det ville derfor ikke være mulig å opprettholde en enhetlig lovgivning på denne måten.

Fra finsk side ble det dessuten gitt uttrykk for at meget talte for at man ved en såvidt omfattende revisjon av sjøloven valgte en fremgangsmåte som gjorde det mulig å bringe sjølovene i de fire nordiske land helt på linje. Når det materielle innhold vesentlig var det samme, ville det være ønskelig å unngå så vidt mulig at den finske lov fortsatt fremsto med ulik systematikk og paragrafering. Hensynet til nordisk rettsenhet ble tillagt betydelig vekt.

På denne bakgrunn ble de nordiske komiteer enige om å utarbeide en skisse til en ny grunnstruktur for de nordiske sjølover. Etter at de svenske og danske komiteene hadde avgitt sine utredninger, ble skissen diskutert videre og endret noe under drøftelser på departementsnivå, der bl a den norske komitformannen deltok. Etter komiteens mening bør sjøloven gis følgende grunnstruktur:

Del I Skip

- kapittel 1 Skip
- kapittel 2 Skipsregister
- kapittel 3 Pant i skip
- kapittel 4 Arrest av skip

Del II Rederi

- kapittel 5 Partrederi
- kapittel 6 Skipsføreren

Del III Ansvar

- kapittel 7 Alminnelige regler
- kapittel 8 Sammenstøt
- kapittel 9 Ansvarsbegrensning
- kapittel 10 Oljesølsansvar
- kapittel 11 Ansvar for atomskade
- kapittel 12 Begrensningsfond

Del IV Fraktavtaler

- kapittel 13 Stykkgodstransport
- kapittel 14 Befraktning av skip
- kapittel 15 Passasjertransport

Del V Sjøulykker

kapittel 16 Bergning
 kapittel 17 Fellehavari
 kapittel 18 Sjøforklaring

Del VI Øvrige bestemmelser

kapittel 19 Foreldelse
 kapittel 20 Forskjellige bestemmelser

Komiteene forutsetter at dette spørsmål drøftes nærmere mellom de berørte departementer i de nordiske land. Komiteene har imidlertid forutsatt at den løpende paragraferingen skal beholdes i sjølovene. Visse ulikheter som i dag foreligger mellom de nordiske sjølover, vil man fortsatt måtte ta hensyn til. Skal man likevel så langt som mulig kunne opprettholde en parallell paragrafering vil dette etter omstendighetene kunne føre til enkelte hull i paragraferingen i det enkelte lands lov. Med utgangspunkt i skissen ovenfor og hensett til dette forhold har komiteene kommet til at lovforslagenes kapitler 13 og 14 om stykkgodstransport og befraktning bør begynne med 251. På denne bakgrunn har komiteen ikke funnet det nødvendig eller naturlig å tilpasse sitt lovutkast til sjøloven slik loven i dag er oppbygd. Den endelige systematikk og paragrafering i sjølovene må fastlegges under nordiske drøftelser i forbindelse med utarbeidelse av lovproposisjonene.

Kapittel 2 Alminnelige bemerkninger

2.4.2 Hovedpunkter i lovutkastet

2.4.2 Hovedpunkter i lovutkastet

Avsnittet om reisebefraktning i lovforslaget svarer i hovedsak til dagens regler, men det er foretatt en del endringer i forbindelse med en såvel formell som materiell gjennomgang av regelverket. Komiteen har lagt vekt på en viss utbygging av kontraktsbruddssanksjonene, bl a etter forbilde av regler i den nye kjøpsloven 13 mai 1988 nr 27. Komiteen har dessuten funnet at det er behov for noe mer langtgående endringer i reglene om lastetid og lossetid og om forsinkelse og tilbaketreden fra befrakterens side.

Etter sjøloven er det nær sammenheng mellom

- reglene om liggetid, overliggetid og betaling for overliggetid (sjøloven 80 til 88),
- ansvaret for forsinkelse i lastehavn (sjøloven 96), og
- erstatningsbetingende tilbaketreden fra fraktavtalen (sjøloven 131).

Sjølovens regulering av disse spørsmål avviker vesentlig fra det som i dag er vanlig internasjonal kontraktspraksis og rettsoppfatning. Det vanlige er nå å avtale liggetidens lengde samt hvilken godtgjørelse som skal betales for overliggetid. Derimot avtales normalt ikke lengden av overliggetiden, noe som medfører at skipet - i motsetning til hva som følger av sjøloven 85 og 131 - plikter å ligge til lasting så lenge befrakteren trenger det for å fullføre lastingen. Bortfrakteren har krav på den avtalte godtgjørelse for overliggetiden, men etter bl a engelsk oppfatning derimot ikke krav på annen erstatning for forsinkelse. Sjøloven 96 jf 85 har her en annen løsning.

Skal nordisk sjørett bringes på linje med vanlig internasjonal

oppfatning på dette området, er det derfor nødvendig å oppgi regelen om fast overliggetid i sjøloven 85 og dermed også frikoble reglene om erstatningsansvar for forsinkelse (sjøloven 96) og tilbaketreden fra fraktavtalen (sjøloven 131) fra reglene om lastetid. Som det fremgår av utkastet 321, 325, 326, 346 og 347 går komiteen inn for at dette gjøres. Avsnittet om tidsbefraktninger undergitt en forholdsvis grundig bearbeiding, såvel systematisk og formelt som materielt. Omfanget av reguleringen er noe utvidet med en del bestemmelser inspirert av kontraktspraksis på området. I lys av nordiske rederiers erfaringer med utenlandske befraktere er det også lagt vekt på å videreutbygge sanksjonssystemet når det gjelder kontraktsbrudd. For øvrig har komiteen ved utformingen av reglene lagt vekt på at tidsbefraktning som kontraktsform har fått stadig større betydning i forhold hvor begge parter er rederier. Den tradisjonelle motsetning mellom reder- og befrakterinteresser som i noen grad preger sjølovens regler om tidsbefraktning, har således langt mindre betydning i våre dager enn tidligere.

Som nevnt foreslår komiteen at kvantumskontrakter gjøres til gjenstand for lovregulering. Denne kontraktsformen har fått økende betydning som en ramme for langtidsbeskjeftigelse av tonnasje ved skipning av betydelige kvanta over forholdsvis lange tidsrom. De enkelte skipninger foregår på vanlige reisebefraktningvilkår, men tidspunktene for de enkelte reiser og hvilke skip som skal benyttes, bestemmes etter hvert i løpet av kontraktstiden i henhold til prosedyreregler fastlagt i rammeavtalen. Det er normalt forutsatt at de enkelte reiser ikke skal utføres som konsekutive reiser, og kontraktsformen adskiller seg derfor vesentlig fra befraktning på konsekutiv reisebasis. Hovedpunktene i avtalen vil gjerne gjelde det kvantum som skal skipes, og tidsrommet for avviklingen av kontrakten, samt de nevnte prosedyreregler vedrørende fastleggelsen av de enkelte reiser og hvilke reisebefraktningvilkår som skal benyttes. I tilfelle av kontraktsbrudd og hindringer oppstår særlige spørsmål som følge av den sammenheng mellom den enkelte reise og kontrakten som et hele som er etablert.

Komiteens utkast til regler om kvantumskontrakter er begrenset til en del hovedspørsmål, samt en del enkeltspørsmål som har vist seg å volde vansker i praksis. En har tatt utgangspunkt i foreliggende kontraktspraksis og søkt å utforme regler som har tilstrekkelig fleksibilitet til å ta hensyn til

en ikke ubetydelig variasjonsbredde i kontraktsmassen. I samsvar med den kommersielle betydning vil den enkelte kontrakt et godt stykke på vei fremtre som "skreddersydd". Dette tilsier at ambisjonsnivået når det gjelder en lovregulering ikke settes for høyt.
