



UiT

**NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET**

Det juridiske fakultet

Sender og avlasterens rettigheter og plikter ved stykkgodstransport

Brynjar Mathias Aas Strømsvik

Stor masteroppgave i Rettsvitenskap. Våren 2019



Innholdsfortegnelse

1	Kapittel 1. Innledning.....	1
1.1	<i>Oppgavens tema</i>	1
1.2	<i>Rettskildebildet i sjøretten. Metodiske særtrekk</i>	2
1.2.1	<i>Innledning</i>	2
1.2.2	<i>Kontrakten</i>	2
1.2.3	<i>Lovgivning</i>	3
1.2.4	<i>Konvensjoner</i>	4
1.2.5	<i>Rettspraksis</i>	6
1.2.6	<i>Juridisk litteratur</i>	7
1.3	<i>Transportprosessens aktører og sjølovens terminologi.</i>	8
1.3.1	<i>Aktørene</i>	8
1.3.2	<i>Sjølovens terminologi</i>	9
1.4	<i>Linjefart</i>	10
1.5	<i>Grunnleggende hensyn ved stykkgodstransport i linjefart</i>	11
2	Kapittel 2. Konnossementer og sjøfraktbrev.....	13
2.1	<i>Konnossementer</i>	13
2.1.1	<i>Innledning</i>	13
2.1.2	<i>Konnossementet som løsning på de problemer som oppstår ved distansehandel</i> 13	
2.1.3	<i>Sondringen mellom ombordkonnossement og mottakskonnossement</i>	15
2.1.4	<i>Hvilke opplysninger skal konnossementet inneholde</i>	16
2.1.5	<i>Konnossementets bevisvirkning</i>	17
2.1.6	<i>Konnossementets tre funksjoner</i>	18
2.2	<i>Sjøfraktbrev</i>	18
2.2.1	<i>Innledning</i>	18
2.2.2	<i>Hva er et sjøfraktbrev?</i>	19
2.2.3	<i>Når benyttes sjøfraktbrev?</i>	20

3	Kapittel 3. Før transport	21
3.1	<i>Innledning</i>	21
3.2	<i>Avlasterens plikter ved levering av godset til transport</i>	21
3.2.1	<i>Innledning</i>	21
3.2.2	<i>Leveringssted</i>	21
3.2.3	<i>Leveringsmåte</i>	23
3.3	<i>Avlasterens rett til kvittering og konnossement</i>	24
3.3.1	<i>Innledning</i>	24
3.3.2	<i>Generelt om avlasterens rett til å få utstedt konnossement</i>	24
3.3.3	<i>Hvilket gods omfatter konnossementet</i>	25
3.3.4	<i>Særlig om sjøfraktbrev</i>	26
3.4	<i>Avlasters ansvar for opplysninger inntatt i konnossementet</i>	26
3.5	<i>Senders rett til opplysninger om mangler ved godset</i>	28
3.5.1	<i>I hvilken utstrekning sender må akseptere at transportøren undersøker godset</i> .	30
3.6	<i>Senders rett til å rette mangler slik at godset er egnet til transport</i>	31
3.7	<i>Senders rett til å kreve at transportøren sørger for at godset er egnet til transport</i>	31
3.8	<i>Senders opplysningsplikt ved frakt av farlig gods. Erstatningsansvar</i>	32
3.8.1	<i>Innledning</i>	32
3.8.2	<i>Begrepet farlig gods</i>	33
3.8.3	<i>Senders opplysningsplikt</i>	34
3.8.4	<i>Konsekvenser ved forsømmelse av opplysningsplikten</i>	35
3.8.5	<i>Har avlaster opplysningsplikt, og kan avlaster holdes objektivt ansvarlig etter sjøl. § 291?</i>	36
3.9	<i>Senders avbestillingsrett</i>	36
3.9.1	<i>Generelt om senders avbestillingsrett</i>	36
3.9.2	<i>Avbestillingserklæringen</i>	38
3.9.3	<i>Konsekvenser av avbestilling</i>	39

3.9.4	<i>Kan sender gi avkall på avbestillingsretten gjennom avtale? Kan avbestillingsretten utvides gjennom avtale?</i>	41
3.9.5	<i>Senders adgang til å trekke seg fra transportavtalen før utstedelse av konnossement</i>	41
4	Kapittel 4. Under transport.....	42
4.1	<i>Innledning.....</i>	42
4.2	<i>Senders rett til å få transporten utført.....</i>	42
4.2.1	<i>Innledning.....</i>	42
4.2.2	<i>Heving ved forsinkelse og levering av annet gods</i>	42
4.2.3	<i>Heving ved krig o.l.</i>	43
4.2.4	<i>Hevingsadgang ved andre kontraktsbrudd?</i>	45
4.2.5	<i>Bortfall av transportørens hevingsrett</i>	46
4.2.6	<i>Bortfall av retten til å få transporten utført under andre omstendigheter.</i>	47
4.3	<i>Senders rett til å få transporten hurtig utført.....</i>	49
4.3.1	<i>Innledning.....</i>	49
4.3.2	<i>Kravet om tilbørlig hurtighet</i>	49
4.4	<i>Senders rett til å få godset fraktet med omsorg.....</i>	52
4.4.1	<i>Innledning.....</i>	52
4.4.2	<i>Transportørens tiltaksplikt</i>	53
4.4.3	<i>Senders rett til å instruere transportøren under transporten.....</i>	59
4.4.4	<i>Transportørens plikt til å stille med sjødyktig skip</i>	61
4.4.5	<i>Dekkslastning</i>	63
4.4.6	<i>Senders rett til å underrettes om skader og forsinkelse under transporten</i>	65
4.5	<i>Omlastning</i>	66
4.6	<i>Må sender akseptere avvik fra den avtalte reiserute?- Deviasjon.....</i>	67
4.7	<i>Senders hevingsrett</i>	71
4.7.1	<i>Innledning.....</i>	71
4.7.2	<i>Hevingsgrunnene.....</i>	71

4.7.3	<i>Misligholdskriteriet ved forsinkelse</i>	71
4.7.4	<i>Vesentlighetskriteriet</i>	75
4.7.5	<i>Begrensninger i senders hevingsadgang</i>	76
5	Kapittel 5. Ved levering	78
5.1	<i>Senders rett til å få godset utlevert på bestemmelsesstedet</i>	78
5.1.1	<i>Hovedregelen om senders rett til å få godset utlevert på bestemmelsesstedet</i>	78
5.1.2	<i>Begrensninger i retten til å motta godset</i>	80
5.2	<i>Senders plikt til å motta godset på bestemmelsesstedet.</i>	80
5.2.1	<i>Generelt om plikten</i>	80
5.2.2	<i>Konsekvenser ved manglende mottakelse av godset</i>	82
5.3	<i>Senders plikt til å betale frakt</i>	84
5.3.1	<i>Innledning</i>	84
5.3.2	<i>Fraktberegningen</i>	85
5.3.3	<i>Fraktrisiko</i>	85
5.3.4	<i>Stansingsrettens innvirkning på senders fraktbetalingsplikt</i>	87
5.3.5	<i>Nærmere om avstandsfrakt</i>	88
5.4	<i>Stansingsrett</i>	89
5.5	<i>Senders plikt til å tilbakelevere containere, paller o.l. lasteartikler</i>	93
6	Kapittel 6. Erstatning for skade og forsinkelse	95
6.1	<i>Erstatning for skade på gods</i>	95
6.1.1	<i>Innledning</i>	95
6.1.2	<i>Transportørens ansvar for skade på gods</i>	95
6.1.3	<i>Aktsomhetskravets innhold</i>	96
6.1.4	<i>I hvilket tidsrom er transportøren ansvarlig for skader på gods?</i>	98
6.1.5	<i>Ansvarsreglenes geografiske virkeområde</i>	102
6.1.6	<i>Omvendt bevisbyrde og beviskrav</i>	104
6.1.7	<i>Unntak for nautisk feil og brann</i>	107

6.1.8	<i>Opprinnelig sjødyktighet</i>	109
6.1.9	<i>Reduksjon i senders erstatningskrav etter pliktbrudd på senders side.</i>	111
6.2	<i>Erstatning for forsinkelse</i>	112
6.2.1	<i>Innledning</i>	112
6.2.2	<i>Når foreligger forsinkelse?</i>	112
6.2.3	<i>Reklamasjon</i>	113
	Kildeliste	115

1 Kapittel 1. Innledning

1.1 Oppgavens tema

Oppgavens tema er sender og avlasterens rettigheter og plikter ved stykkgodstransport. Formålet med besvarelsen er å gi en oversikt over hvilke rettigheter og plikter avlaster og sender får gjennom sjøloven 24. juni 1994 nr. 39. Fremstillingen vil ta utgangspunkt i linjefart. Enkelte av de rettigheter og plikter som følger av loven, er imidlertid deklarasjon. Der loven er deklarasjon, vil det også gis eksempler på hvordan avtalefriheten kan benyttes i praksis. Eksemplene vil ta utgangspunkt i vilkår fra utvalgte standardavtaler, utarbeidet for linjefarten.

Der man har et rettighetssubjekt, vil man også ha et pliktsubjekt. For å få en fullgod fremstilling vil det være nødvendig å trekke frem sender og avlasterens rettighetsmotpart. I denne sammenheng er det transportøren som er interessant. Transportøren vil derfor gjennomgående bli trukket frem for å gi et helhetlig bilde av de rettigheter og plikter som tilfaller sender og avlaster.

I dette kapitlet vil jeg først belyse de rettskildemessige spørsmål som oppstår i tilknytning oppgavens emne. Deretter skal jeg gjøre rede for avhandlingens terminologi. Avslutningsvis i kapitlet vil enkelte viktige hensyn bak transportretten belyses.

Når man undersøker sender og avlasterens rettigheter og plikter ved stykkgodstransport, er det nødvendig å ha kjennskap til de transportdokumenter som benyttes i linjefarten. I kapittel 2 vil det derfor bli gjort rede for hva et konnossement og sjøfraktbrev er. Det er flere tredjemannsproblemer knyttet til konnossementer. Slike problemer holdes utenfor fremstillingen her.

Transportprosessen vil grovt kunne inndeles i tre deler. Før transport, under transport og levering. I kapittel 3, 4 og 5 belyses rettighetene og pliktene som oppstår i transportprosessens enkelte deler. Spørsmål knyttet til fraktvederlaget finner jeg mest naturlig å vente med til kapittel 5 om levering, selv om det logisk også kunne vært plassert i kapittel 3 om situasjonen før transport.

Senders rettigheter og plikter henger nøye sammen med transportørens erstatningsplikt for skade på frakt. For å få et helhetlig bilde av rettighetene og pliktene finner jeg det hensiktsmessig å belyse hvordan brudd på rettigheter og plikter har konsekvenser for en

eventuell erstatning for skade på gods og forsinkelse. Av den grunn behandles transportørens erstatningsplikt i kapittel 6. De særlige ansvarsbegrensningsregler holdes imidlertid utenfor.

Sender og avlaster vil videre ha rettigheter og plikter overfor hverandre. Normalt vil dette være spørsmål som knyttes til veitransport, og holdes av den grunn utenfor oppgaven her. Det kan også tenkes at transportøren benytter seg av undertransportører. Disse spørsmålene holdes også utenfor oppgaven.

1.2 Rettskildebildet i sjøretten. Metodiske særtrekk

1.2.1 Innledning

Spørsmålet her er hvor man finner de rettsregler som gjelder for de sjørettslige fraktavtalene.

1.2.2 Kontrakten

Ved løsningen av de rettslige spørsmål som oppstår ved stykkgodstransport, er kontrakten et viktig utgangspunkt. Kontraktene preges normalt av standardiserte vilkår, men kan også være utformet spesielt for partene. Om man står overfor en standardisert avtale, eller en individuelt utformet avtale, har betydning for hvilke tolkningsprinsipper som anvendes på avtalen.

Ved tolkningen av en individuelt utformet avtale vil partenes intensjoner stå sentralt. Normalt vil avtalens ordlyd ha stor betydning, jf. eksempelvis Rt. 2002 s.1155, men dersom partene har hatt en felles oppfatning av hvordan et bestemt ord skal forstås, vil denne forståelse gå foran.¹

For standardavtaler må det skilles mellom ensidig fastsatte vilkår og avtaler som er fremforhandlet gjennom av kontrahentenes bransjeorganisasjoner. Sistnevnte avtaletype kan betegnes som avtalte standardvilkår. Avtalte standardvilkår benyttes i stor grad ved sjøtransport.

Om standardvilkårene fastsettes ensidig av en part, er det en utbredt oppfatning at vilkårene skal tolkes mot den som har forfattet dem.² Ettersom medkontrahentens deltakelse i

¹ Jf. Hans Jacob Bull, Avtalte standardvilkår som lovgivning. Lov, dom og bok; festskrift til Sjur Brækhus s. 99-114.

² Jf. Hans Jacob Bull, Avtalte standardvilkår som lovgivning. Lov, dom og bok; festskrift til Sjur Brækhus s. 99-114.

utformingsprosessen normalt har vært minimal, vil det ofte knytte seg betenkeligheter til å legge vekt på forarbeidene til slike avtaler.

Ved avtalte standardvilkår vil man derimot i større grad kunne bygge på de samme prinsipper som lovgivning. Ofte vil avtalte standardvilkår være fremforhandlet av likeverdige parter, som ønsker å finne hensiktsmessige løsninger for bransjen som helhet. De betenkeligheter som knytter seg til å vektlegge forarbeider ved ensidig fastsatte vilkår, gjør seg f.eks. ikke gjeldende i samme grad.

Om de avtalte standardvilkårene har skriftlige forarbeider, oppstår spørsmålet om hvilken grad de kan tillegges vekt. Som ved vanlig lovtolkning vil forarbeidene gi en god indikator på hvordan den som utformet de enkelte vilkårene, hadde sett for seg at de skulle forstås. Gode grunner taler derfor for å tillegge avtalens forarbeider betydelig vekt, hvilket Høyesterett syntes å gjøre i Rt. 2013 s.129.

Normalt vil det også være mindre grunn til å tolke avtalens ordlyd i disfavør den sterke part i kontraktsforholdet, dersom den er uklar. Avtalte standardvilkår vil ofte gi uttrykk for hva bransjen som helhet anser som hensiktsmessige løsninger på de ulike spørsmål som oppstår på området. Standardavtalens ordlyd vil derfor normalt veie tungt.³

1.2.3 Lovgivning

Selv om kontrakten er sentral ved løsningen av de rettsspørsmål som kan oppstå i stykkgodstransporten, trenger den ikke alltid være avgjørende. Flere av fraktavtalenes ulike sider er underlagt tvingende regler. Særlig gjelder dette for stykkgodstransport. Dersom man står overfor et område som reguleres av tvingende regler, vil kontrakten i prinsippet bli betydningsløs. Eksempelvis vil kontrakten være uten betydning ved spørsmål om ansvar for skade på gods og uriktig beskrivelse av godset, dersom konnossement er blitt benyttet som transportdokument, jf. sjøl. § 292 tredje ledd. Helt uten unntak gjelder imidlertid ikke dette. Sjølovens tvingende regler bygger på internasjonale konvensjoner. Konvensjonene er på sin side utformet med et manøvreringsrom. Av den grunn kommer man heller ikke ved konnossementer helt unna den enkelte kontrakts ordlyd. Videre er heller ikke alle sider av

³ Jf. Hans Jacob Bull, Avtalte standardvilkår som lovgivning. Lov, dom og bok; festskrift til Sjur Brækhus s. 99-114 og Jens Edvin A. Skoghøy, Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018, s. 100-101.

konnossementet underlagt tvingende regler. Eksempelvis vil betalingstid og størrelse på fraktvederlaget være spørsmål partene fritt kan bestemme selv.

Ved tolkningen av lover på sjørettens område gjelder i all hovedsak alminnelige tolkningsprinsipper. Utgangspunktet er lovens ordlyd, som igjen ses i lys av formål, rettspraksis, forarbeider, juridisk litteratur, osv. Ved tolkningen av sjøloven må man imidlertid være oppmerksom på lovens historie, samt lovgivningsprosessens særegenheter.

Mot slutten av 1800-tallet ble det etablert et samarbeid mellom Norge, Danmark og Sverige med målsetning om en felles sjørettslovgivning. Den norske lov kom ut i 1893, og ble formelt betegnet som lov 10. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten. Loven ble endret en rekke ganger, og i 1994 ble den erstattet av lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39. Hovedårsaken til endringene av 1893-loven har vært at Norge har tiltrådt internasjonale konvensjoner og søkt å innlemme dem i norsk rett.

De gangene behovet for lovendringer har meldt seg, har fremgangsmåten normalt vært at en sjølovskomiteé har utført det grunnleggende arbeid, f.eks. ved å gjennomgå den aktuelle konvensjon, samt fremme forslag om hvilke lovtekster konvensjonen nødvendiggjør. Det har ikke vært uvanlig at sjølovskomiteen har samarbeidet med tilsvarende komitéer i de øvrige nordiske landene.⁴

Dagens lov kom i stand etter et omfattende nordisk samarbeid, hvor det ble foretatt store endringer i befraktningsreglene. Loven ble omstrukturert, med mindre språklige justeringer, og selv om det realitetsendringene var få, fant man det hensiktsmessig å gi loven nytt navn. Også Danmark, Sverige og Finland fikk omtrent samtidig ny lov. Realiteten og fellesskapet i lovene er opprettholdt. Man ble ikke enige om paragrafnummereringen, men man ble enige om kapitellindelingen. Lovene har dermed noe ulik systematikk, uten at det innebærer noen realitetsforskjell. Videre er visse emner innlemmet i den norske sjøloven, mens de er underlagt særlig lovgivning i de øvrige landene.⁵

1.2.4 Konvensjoner

Som nevnt bygger mye av den sjørettslige lovgivning på internasjonale konvensjoner. Norsk rett bygger på et dualistisk synspunkt. Norsk rett går foran konvensjoner ved motstrid. Dette

⁴ Jf. Falkanger og Bull, Sjøloven, 8. utgave, Oslo 2016, s. 4.

⁵ Revisjonsarbeidet er grundig gjennomgått i NOU 1993: 36 s. 6-15.

synspunktet modifiseres av presumsjonsprinsippet, som innebærer at norsk rett presumeres å være i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser. Norske domstoler vil ved tolkningen av intern rett normalt falle ned på det tolkningsresultat som harmonerer best med norske folkerettslige forpliktelser. Av den grunn vil det være relevant å se hen til konvensjonens ordlyd og kilder ved tolkningen av en norsk lovbestemmelse. Vekten av konvensjonen avhenger av om konvensjonen er inkorporert eller transformert, eller ikke. Om konvensjonen verken er inkorporert eller transformert, er presumsjonsprinsippet styrende for konvensjonens vekt som rettskilde.⁶ Ved stykkgodstransport er det særlig Haag-, Haag-Visby og Hamburg-reglene som er av interesse.

1.2.4.1 Nærmere om Haag, Haag-Visby og Hamburg-reglenes påvirkning av norsk lovgivning

Konnossementet var i utgangspunktet et oversiktlig dokument som fastslo transportens betingelser uten å regulere ansvarsforholdene. Med tiden utviklet konnossementene seg til å bli omfattende og vanskelige å forstå. Årsaken var at rederiene (les; transportørene) ønsket å beskytte seg mot ansvar ved stykkgodstransport. Konnossementene var i hovedsak utarbeidet av rederiene, som hadde markedsposisjon til å bestemme vilkårene i betydelig grad.

Domstolene underkjente de mest ekstreme klausulene, men rederiene møtte dette med nye klausuler.⁷

Konnossementenes ensidighet førte til misnøye hos vareeiersiden. Særlig i USA, hvor vareeierinteressene sto sterkt, ble det forsøkt å oppnå større balanse i transportforholdene. Også i Europa økte misnøyen fra vareeiersiden. Det ble fremsatt krav om beskyttelse mot rederienes ansvarsfrihetsklausuler, og rederiorganisasjonene innså til slutt at rettsforholdet mellom rederi og vareeier måtte balanseres bedre.

I 1921 ble det valgt en konnossementskomité som utarbeidet et privat lovforslag som samme år ble presentert på en konferanse i Haag. Forslagets hovedtrekk bygget på amerikanske Harter Act, og fikk tilslutning av enkelte redere. Regelsettet hadde imidlertid ikke lovs karakter og fikk dermed begrenset betydning. Dette ledet til at Comité Maritime International (CMI) tok initiativ til en diplomatisk sjørettskonferanse i Brussel i 1924. Konferansen resulterte i konnossementskonvensjonen, som bygget på reglene fra Haag-konferansen i 1921.

⁶ Se nærmere om konvensjoners rettskildestatus i Jens Edvin A. Skoghøy, Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018, s. 83-89.

⁷ Jf. Falkanger og Bull, Sjøloven, 8. utgave, Oslo 2016, s. 279

Følgelig fikk konnossementskonvensjonen klengenavnet ”Haag-reglene”. Haag-reglene ble med tiden ratifisert av de fleste betydningsfulle sjøfartsnasjoner. Resultatet var tilnærmet ensartethet i reguleringen av de viktigste rettslige konflikter om transportansvaret, samt konnossementets opplysninger om varen. Haag-reglene ble innført i Norge ved direkte gjengivelse av konvensjonsteksten i lovs form. Den inkorporerte loven fikk navnet lov 4. februar 1938 nr. 2 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 24. august 1924.⁸

Haag-reglene viste seg med tiden å ha mangler av rettssystematisk, retsteknisk og saklig art. Behovet for forbedring ledet til endringsprotokoll av 1968. Konvensjonen i endret form kalles gjerne ”Haag-Visby reglene”. Denne gangen gjennomførte man konvensjonen i norsk rett ved å innta den i sjøloven 1893 kap. 5, ved å innarbeide konvensjonens prinsipper i nasjonal lovgivning.

Haag-Visby reglene ga heller ikke tilfredsstillende regler for stykkgodsbefordring. Det ble av United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) drøftet i 1971, spørsmål om revisjon av Haag-Visby reglene. UNCTAD reiste kritikk mot reglene, fortrinnsvis fra utviklingsland, som mente Haag-Visby reglene i for stor grad ensidig opererte til fordel for rederen, og dermed skadet land uten egen handelsflåte. Drøftelsene i UNCTAD førte til at UNCITRAL ble anmodet om å utarbeide et konvensjonsutkast. På en konferanse i 1978 ble utkastet vedtatt. Konvensjonen ble populært kalt ”Hamburg-reglene”.⁹

Hamburgreglene ble ikke ratifisert av Norge. Ved utarbeidelsen av sjøloven 1994 var Hamburg-reglene likevel av stor betydning. Sjølovens regler ble lagt så nær Hamburg-reglene som mulig, uten å komme i konflikt med Haag-Visby reglene.¹⁰

1.2.5 Rettspraksis

Ved løsningen av juridiske problemstillinger vil rettspraksis være en viktig rettskilde. Dette gjelder også i sjøretten. Ved tolkningen av en bestemmelse i sjøloven vil en domstol, i likhet med tolkningen av enhver annen norsk lovbestemmelse, med stor sannsynlighet følge den løsning Høyesterett tidligere har lagt til grunn. Det er først og fremst høyesterettspraksis som har normerende kraft. Lagmannsrettspraksis, tingrettspraksis og voldgiftspraksis har som

⁸ Jf. Falkanger og Bull, Sjøloven, 8. utgave, Oslo 2016, s. 279-280

⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 9-10.

¹⁰ Jf. Ot. prp. nr. 55 (1993-1994) s. 10.

hovedregel vekt som sekundær rettskilde.¹¹ Dette innebærer at vekten av underrettspraksis i utgangspunktet ligger i hvilken overbevisningsverdi domsgrunnene har. Dersom det eksisterer en omfattende underrettspraksis eller voldgiftspraksis, vil imidlertid vekten være større.¹²

I sjøretten er også utenlandsk rettspraksis en relevant rettskilde. Sjøloven er fellesnordisk og siden 1900 har vi hatt en fellesnordisk domssamling i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND). Fellesnordisk rettsenhet har vært en målsetning og det er da gode grunner til å vektlegge rettsavgjørelser fra de øvrige nordiske land. Vekten av en utenlandsk dom må ta utgangspunkt i det fremmede lands rettssystem. Bare i den grad dommen utgjør en autorativ rettskilde i det fremmede lands rettssystem, kan den få vekt som en autorativ rettskilde i norsk rett.¹³ Ved tolkningen av sjølovens bestemmelser om stykkgodstransport vil det først og fremst være dansk og svensk høyesterettpraksis som er av interesse som autorativ rettskilde. Rettspraksis fra lavere instanser og voldgiftspraksis vil imidlertid kunne ha vekt som sekundære rettskilder.

1.2.6 Juridisk litteratur

Ved løsningen av sjørettslige spørsmål er også den juridiske litteratur en viktig rettskilde. Forfatterne kan ha trukket frem gode og gjennomtenkte argumenter som taler for og imot en bestemt løsning. Juridiske forfattere har imidlertid ingen myndighet til å bestemme hva som skal være gjeldende rett, og er henvist til å bygge sine argumenter på andre rettskilder. Vekten av juridisk litteratur varierer dermed med argumentasjonens overbevisningskraft.¹⁴

På sjørettens område er det flere gode kilder til juridisk litteratur. Tidligere ble en rekke artikler publisert i Nordiske Domme i sjøfartsanliggende, og det eksisterer fremdeles kommentarer til en del av dommene som er inntatt. Man finner også omfattende litteratur i Arkiv for Sjørett (AfS). AfS er utgitt av den norske Sjørettsforening i perioden 1951-82 og består av 14 bind med avhandlinger om sjørettslige spørsmål. AfS rolle er senere overtatt av Marlus, som er en skriftserie utgitt av Sjørettsfondet (Oslo). Første nummer ble utgitt i 1975 og det kommer uregelmessig nye artikler om sjørettslige og petroleumsrettslige spørsmål. Av utenlandsk litteratur kan nevnes den svenske publikasjonsserien Skrifter, som er utgitt av Sjørettsforeningen i Göteborg fra 1987.

¹¹ Jf. Jens Edvin A. Skoghøy, Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018, s. 44.

¹² Jf. Jens Edvin A. Skoghøy, Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018, s. 231.

¹³ Jf. Jens Edvin A. Skoghøy, Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018, s. 128-129.

¹⁴ Jf. Jens Edvin A. Skoghøy, Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018, s. 216.

1.3 Transportprosessens aktører og sjølovens terminologi.

1.3.1 Aktørene

Fremstillingen her tar utgangspunkt i stykkgodstransport. Stykkgodstransport betegnes ofte som transport av containere, pakker og andre enheter tørrlast. Last som fraktes løst i lasterommene betegnes ofte som bulktransport. Bulktransport benyttes ofte ved frakt av olje, grus, o.l. Som rettslig begrep er det imidlertid ikke lastens art, men avtaleforholdene som er avgjørende. Om avtalen gjelder enkelte enheter, regnes avtalen som en stykkgoodsavtale. Gjelder avtalen skipet, står man ikke overfor en stykkgoodsavtale, men en avtale om befraktning av skip. Hvorvidt skipet fylles opp helt eller delvis av lasten er uten betydning.¹⁵

I en transportprosess deltar flere aktører. I tilknytning til varene som transporteres, vil man for det første møte varens selger og kjøper. Eiendomsretten til varen vil gå over fra selger til kjøper enten før, under eller etter transport. Dette avhenger av vilkårene i den enkelte kjøpsavtale.¹⁶

Transportavtalens funksjon er å få gjennomført den underliggende kjøpsavtalen. Både varens kjøper og selger kan være den som inngår avtale med tredjemann om transport, avhengig av om man står overfor et cif-kjøp eller fob-kjøp. Ved cif-kjøp (cost, insurance and freight) påtar selgeren seg å sørge for transporten, samt betale fraktkostnadene. Ved fob-kjøp (free on board/fritt om bord) skal kjøperen besørge frakten, samt betale fraktkostnadene. Selger vil imidlertid sørge for at varen kommer frem til transportøren.

Videre har man den aktørgruppen som står for transporten. Transporten fra vareselger til varekjøperen kan organiseres på en rekke ulike måter. En mulighet er at vareeieren inngår flere separate transportavtaler. Vareeier X inngår én avtale med rederiet Y om utførelse av sjøtransporten, og én avtale med veitransportfirmaet Z om utførelse av transporten fra X til Y. I et slikt tilfelle foreligger to separate transportavtaler, underlagt ulik lovgivning.

¹⁵ Jf. NOU 2012: 10 s. 24.

¹⁶ Jf. prinsippet om avtalefrihet i kjøpsretten og Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 20.

En annen variant er at vareeieren inngår avtale med Y om hele transporten fra X til mottakeren. Denne varianten er ikke unormal i moderne godstransport. Man vil da stå overfor en multimodal transport (MTO).

En tredje variant er at vareeier selv leverer varene til sjøtransport hos Y.

Ved begge de to siste eksemplene vil man stå overfor én transportavtale.

Det er ikke unormalt at transportavtale kommer i stand gjennom bruk av agent, ekspeditør, fullmektig eller speditør. Formidler kan være en nyttig samlebetegnelse på denne gruppen. Formidleren vil være en selvstendig aktør i transportforholdet, med et eget formidleransvar. Formidleransvaret må holdes adskilt fra det transportansvaret som påhviler den transportøren som utfører transporten.

Transportøren kan videre benytte seg av undertransportører til å utføre den faktiske gjennomføring av sjøtransporten.

Ved gjennomføringen av en sjøtransport møter vi også stevedorer. Stevedorer er dem som besørger lasting og lossing. Vareeieren kan selv organisere lasting og lossing, eller transportøren kan påta seg ansvaret. Transportøren vil kunne benytte egne ansatte eller selvstendige stevedorer som kontraktsmedhjelpere.

Til sist vil man kunne møte den aktørgruppen som yter havnetjenester i form av varemottak, flytting av varer innenfor havneområdet, tollbehandling, lagring osv. Også her kan vareeieren inngå selvstendige avtaler, eller transportøren kan påta seg å organisere den nødvendige havnebehandling.

1.3.2 Sjølovens terminologi

Tidligere ble partene ved avtale om stykkgodstransport betegnet som bortfrakter og befrakter. Partsbetegnelse viste til den som gir transportløfte (bortfrakter) og løftemottakeren (befrakter). De tidligere partsbetegnelse var svært generelle og egnet til å skape uklarhet. Særlig i de tilfeller hvor det knyttet seg flere forskjellige avtaler til ett og samme skip, var betegnelsen uegnet. Ved utarbeidelse av ny lov var det et ønske om en terminologi som klart kunne skille mellom stykkgodstransport, reisebefraktning og tidsbefraktning. Ved innføringen av sjøloven 1994 ble derfor partsbetegnelse endret til reisebefrakter/reisebortfrakter, tidsbefrakter/tidsbortfrakter og sender/transportør. Selv om loven er konsekvent i å markere om avtalen gjelder tids- eller reisebefraktning, utgjør ikke det terminologiske skillet på

befraktning av skip noen stor endring. Det er først ved stykkgodstransport terminologiskiftet er vesentlig.¹⁷

Hensikten med terminologiskiftet ved stykkgodstransport var først og fremst å markere forskjellen mellom stykkgodstransport og befraktning av skip. I tillegg til innføringen av begrepene transportør og sender som partsbetegnelser, innførte man også en sontring mellom sender og avlaster. Hamburg-reglene definerer "shipper" i så vid forstand at det omfatter både sender og avlaster. Lovutvalget mente at ved å skille sender og avlaster fra hverandre ville man unngå uklarheter.¹⁸

Transportør er i sjøl. § 251 definert som "*Den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs*", mens sender er definert som "*den som inngår avtale med transportør av stykkgoods til sjøs*". Som tidligere nevnt kan både vareselgeren og varekjøperen dermed være sender, avhengig av om det foreligger fob-salg eller cif-salg. Sender kan altså være den varen skal fraktes fra, eller den som mottar varen. Dermed blir senders rettigheter ved stykkgodstransporten, rettigheter som tilfaller transportørens medkontrahent. Den underliggende kjøpskontrakt er uten betydning for senders rettsstilling ved transportavtalen.

Avlasterbegrepet er definert i sjøl. §251 som "*den som leverer godset til transport*". Avlasteren er ikke part i fraktavtalen, men sjøloven etablerer et kontraktslignende forhold. Eksempelvis kan han blant annet forlange konnossement utstedt, jf. sjøl. § 294, og det etableres et ansvar overfor transportøren, jf. sjøl. § 301.

Avlaster og sender kan være selvstendige aktører i transporten, men trenger ikke være det. Det er ingenting i veien for at sender selv leverer godset til transport, og dermed blir både sender og avlaster.

1.4 Linjefart

Fremstillingen tar utgangspunkt i linjefarten. Karakteristisk kjennetegnes linjefarten ved at en linjeoperatør kunngjør at skipet hans skal foreta regelmessige seilinger mellom bestemte

¹⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 17.

¹⁸ Jf. NOU 1993: 36 s. 19.

havner, og at gods kan fraktes mot vederlag. Fraktvederlaget er opptjent når godset ankommer bestemmelsesstedet.

I linjefarten vil det normalt eksistere en rekke sendere på samme reise. Av den grunn er det nødvendig å trekke opp kontraktspartenes rettigheter og plikter noenlunde eksakt fra inngåelsen av kontrakten. Linjen må f.eks. vite hvilken havn godset skal fraktes til. Dersom man skal oppnå en rasjonell avvikling av transporten, vil det også være nødvendig at linjen i alminnelighet besørger lasting og lossing, mens sender på sin side sørger for at godset ankommer avskipningsstedet til rett tid.¹⁹

Linjefarten må holdes adskilt fra certepartifart. Et reisecerteparti innebærer i korte trekk at skipets eier skal flytte en godsmengde fra A til B mot vederlag. Ved tidscertepartiet forplikter han seg til å utføre reiser på befording fra medkontrahtenten i et nærmere angitt tidsrom. Vederlaget beregnes ut fra perioden skipet står til medkontrahtentens disposisjon. Forskjellen mellom linjefart og certepartifart ligger i hovedsak i at linjeskipet er bundet til et ruteopplegg. Det vil til enhver tid være en rekke medkontrahtenter som har selvstendige fraktavtaler med transportøren. Ved certepartifrakt vil det som utgangspunkt bare være én medkontrahtent. Certepartiet åpner dermed i større grad for individuelt tilpassede løsninger.²⁰

1.5 Grunnleggende hensyn ved stykkgodstransport i linjefart

Som allerede nevnt har sjølovens utvikling vært preget av inngåelsen av internasjonale konvensjoner. Konvensjonene har vokst frem som følge av et internasjonalt behov for å ivareta særskilte interesser i befraktingen. I forsøket på å oppnå en balansert næring har det vokst frem enkelte hensyn som er særlige for sjøfraktavtalen ut over de hensyn som gjør seg gjeldende for kontrakter i alminnelighet.

De siste 100 årene har sjøfartsnæringen vært preget av omfattende strukturelle endringer. Nye lastehåndteringsmetoder, større skip, konsentrasjon av linjenettet og utbyggelse av sjø- og landtransporten har økt effektiviteten i næringen. Regularitet og hurtighet har dermed blitt viktige elementer i linjefarten. For å ivareta hensyn til regularitet og hurtighet har hensynet til fleksibilitet i gjennomføringen av transporten vokst frem. Ved utarbeidelsen av sjøloven 1994

¹⁹ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 255.

²⁰ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 255-256.

ønsket man å tilpasse lovgivningen til den utviklingen næringen hadde hatt.²¹ Hensynet til regularitet i linjefarten har blant annet gitt seg utslag i sjøl. § 264 første ledd annet punktum, som begrenser senders adgang til å heve avtalen dersom andre sendere blir skadelidende.

Som nevnt i pkt. 1.2.1 har konvensjonene sjølovgivningen har bygget på, søkt å fordele risikoen mellom transportør og sender på en rettferdig måte. Hensynet til en balansert ansvarsfordeling får dermed stor betydning. Her må man ta i betraktning at ansvarsfordelingen tradisjonelt har vært til transportørens fordel. Konvensjonene har hatt som mål å bedre senderens rettsstilling.

Videre har skipsfartsnæringen et sterkt internasjonalt preg. Aktørene opererer fra ulike nasjoner og har til dels ulike rettstradisjoner. Den internasjonale skipsfarten har også utviklet et mangfold av standardiserte kontrakter. Konvensjonene har hatt som målsetning å oppnå rettsenhet. For at sjøloven skulle kunne bli en moderne og tidsmessig lov, var det viktig å ta hensyn til skipsfartsnæringens internasjonalisering. Lovgivningen er utformet i samsvar med den internasjonale kontraktpraksis.²² Hensynet til internasjonal rettsenhet innebærer at man tidvis burde tolke dynamiske begreper i tråd med den oppfatning som samsvarer best med den rådende oppfatning i det internasjonale marked.

²¹ Jf. Ot. prp. nr. 55 (1993-1994) s. 7.

²² Jf. NOU 1993: 36 s. 9.

2 Kapittel 2. Konnossementer og sjøfraktbrev

2.1 Konnossementer

2.1.1 Innledning

Reglene om konnossementer finnes i sjøl. kap. 13 (§§ 292-307). Konnossementer er negotiable transportdokumenter, som er underlagt utførlig rettslig regulering. Bestemmelsene svarer langt på vei til sjøloven 1893 §§ 151 til 167, jf. § 95, men er utformet med utgangspunkt i Hamburg-reglene art. 14 til 18. Endringen har ikke skapt realitetsendringer av betydning.

Tidligere hadde konnossementet en dominerende plass som sjøtransportdokument. Strukturendringer i linjefart gjennom bruk av bl.a. containere har ført til at regulariteten og hurtigheten i linjefarten har blitt vesentlig forbedret. Sammenholdt med endringer i internasjonal varedistribusjon og omsetningsmønstre har det vokst frem et behov for andre transportdokumenter. Sjøfraktbrevene, som er ikke-negotiable transportdokumenter, benyttes i stadig større grad.²³

Her skal det belyses hva et konnossement er, og hvilke funksjoner konnossementet har i sjøfrakten. For å forstå konnossementets funksjoner må man først se på forholdet mellom konnossementet og kjøpsforholdet.

2.1.2 Konnossementet som løsning på de problemer som oppstår ved distansehandel

Det vil normalt foreligge en kjøpsavtale før en transportavtale kommer til uttrykk i et linjekonnossement.²⁴ Transportavtalen inngås for å gjennomføre kjøpsavtalen. Av den grunn vil transportavtalen normalt være preget av de vilkår kjøpsavtalen setter, og transportøren trekkes dermed i betydelig grad inn i rettsforholdet mellom selger og kjøper. Enkelte alminnelige kjøpsrettslige prinsipper kan skape problemer ved distansesalg. Gjennom konnossementet søker man å bøte på disse problemene.

²³ Jf. NOU 1993: 36 s. 43.

²⁴ Et linjekonnossement er konnossementsformen som brukes ved stykkgodstransport, og må ikke forveksles med trampkonnossementet som benyttes ved certepartifrakt.

For det første bygger kjøpsloven 13. mai 1988 nr. 27 (kjl.) på prinsippet om ytelse-mot-ytelse, jf. § 10. Selgeren trenger ikke gi fra seg salgsgjenstanden før han får betaling, og kjøperen trenger ikke betale før han får salgsgjenstanden. Normalt vil kjøperen vente med å betale til han har forsikret seg om at varen er kontraktsmessig, typisk gjennom undersøkelse av varen. Ytelse-mot-ytelse prinsippet gir ingen tilfredsstillende sikkerhet ved distansehandel. Selgeren får også problemer. Selv om selgeren skulle sende varen til en representant på leveringsstedet, vil han risikere at kjøperen nekter å betale, slik at transporten har vært forgjeves.

Konnossementet søker å løse dette problemet ved å gi en beskrivelse av varene, jf. sjøl. § 296. Gjennom varebeskrivelsen skal mottaker kunne ta stilling til om varene er kontraktsmessige. Løsningen er ikke fullgod ettersom konnossementets innhold i realiteten kan være en styrmanns beskrivelse uten forankring i fagkunnskap. Kjøperen må finne seg i å stole på at beskrivelsen er tilfredsstillende. Kjøperens sikkerhet hviler langt på vei på det ansvar som påhviler transportøren for riktigheten av opplysningene, jf. §§ 299 og 300.²⁵

Spørsmålet er da om kjøperen med trygghet kan betale dersom han konstaterer at konnossementets beskrivelse er i samsvar med kjøpekontrakten. Kan han være trygg på å få varen?

For å kunne motta lasten må kjøperen presentere konnossementet og fremstå som legitimert, jf. sjøl. § 292 første ledd nr. 2 samt §§ 303 og 304. Det er bare den som har konnossementet i hende, som kan få utlevert godset.

Innehaveren av konnossementet er legitimert som mottaker av varene ved at konnossementet utpeker ham som mottaker, eller ved at det foreligger en sammenhengende rekke transporterklæringer som leder til den den som krever utlevering. Mottakeren vil også være legitimert dersom konnossementet er transportert "in blanco", jf. sjøl. § 302.

Når loven taler om legitimasjon, er det meningen å klargjøre at transportøren ikke kan utlevere til den som i lys av dokumentene fremtrer som berettiget til å motta godset, dersom han vet eller burde vite at den legitimerede ikke er eier eller på annen måte berettiget til å motta godset.²⁶ Det kan tenkes at ytre omstendigheter gjør at konnossementsinnehaveren ikke fremstår legitimert til tross for at konnossementet utpeker ham som berettiget til å motta

²⁵ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 273.

²⁶ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 274.

varene. Eksempelvis er transportøren informert om at konnossementsinnehaveren har stjålet dokumentet og påført transport til seg selv.

Bestemmelsen i sjøl. § 302 må sees i sammenheng med § 304. Transportøren kan og bør kreve å få lagt frem konnossementet før han leverer ut varene. Dermed blir konnossementet en nødvendighet for å få hånd om varene. Kjøperen kan trygt betale kjøpesummen mot samtidig å få konnossementet. Selgeren er da avskåret adgangen til å råde over varene. Selgeren på sin side kan sende varene uten frykt for at kjøperen skal få hånd om dem uten at han får betaling.

Videre kan det tenkes tredjemannsproblemer i kjøpsforholdet. Et konnossement er et negotiabelt dokument, og kan overdras. Dersom avlaster har overdratt rettighetene til konnossementet, eller hans kreditorer har tatt beslag i det, oppstår spørsmålet om kjøpers rett til varene ekstingveres. Spørsmålet er regulert i sjøl. §§ 306 og 307, men behandles ikke nærmere her.

2.1.3 Sondringen mellom ombordkonnossement og mottakskonnossement

Når lasten leveres til transportør, vil den bli tellet eller veiet, samt kontrollert av transportørens ansatte. Resultatet kommer til uttrykk i en såkalt "mate's receipt" og deretter i konnossementet som utstedes av transportøren og overleveres til avlasteren. Eksempelvis; 20 containers bananas, 2 containers damaged.

Hvilket tidspunkt beskrivelsen knytter seg til, er av stor betydning for mottaker. Det må da sondres mellom ombordkonnossementer og mottakskonnossementer. Ombordkonnossementet blir først utstedt når godset er tatt ombord i skipet. Konnossementsformen vil normalt gi konnossementsinnehaveren en bedre rett, ettersom det er knyttet til navngitt skip, som gir bedre muligheter for arrest av skipet og for å sikre erstatningskrav.²⁷

Ombordkonnossementet gir erklæring om at varene er kommet ombord i skipet. Beskrivelsen av varene vil knytte seg til varenes tilstand da de kom ombord.

Mottakskonnossementet kan derimot utstedes allerede når godset mottas i terminalen.

Konnossementsformen er vanlig i linjefart, da godset normalt vil bli levert til transportøren før et skip er ankommet til havn.

²⁷ Jf. note 573 rettsdata, Bergliot Webster. Sist hovedrevidert 15.05.2015, sist besøkt 25.03.19 kl. 10.07.

Mottakskonossementet sier bare noe om godsets mengde og tilstand på tidspunktet varene ble mottatt for transport. Skader som inntreffer frem til- og under lasting, vil ikke komme til uttrykk i konnossementet. Dette er svært viktig å være oppmerksom på, da skaderisikoen frem til lastingen er ferdig, er særlig høy.²⁸ Kjøperen vil normalt være tjent med å få et ombordkonossement, og avlaster har adgang til å kreve dette, jf. sjøl. § 294 annet ledd.

I tillegg til varebeskrivelsen, utgjør tidselementet et viktig skille på de ombord- og mottakskonossementet. Det er enklere å anslå ankomsttiden i ombordkonossementet enn i mottakskonossementet.²⁹

2.1.4 Hvilke opplysninger skal konnossementet inneholde

Reglene om konnossementet er utformet i samsvar med Hamburg-reglene. I sjøl. § 296 finner vi bestemmelsen om hvilke formkrav som stilles til et konnossement. I første ledd oppstilles 13 punkter med informasjonskrav, i annet ledd finner vi tilleggskrav til ombordkonossement og tredje ledd stiller krav om underskrift.

I de 13 punkter oppstilles for det første krav til godsets art og mengde, jf. nr. 1. Det kreves mer enn en generell angivelse. Fraktes f.eks. stålplater, må konnossementet si noe om hvilke typer stålplater. Hvis godset er emballert, må pakningen angis. Eksempelvis trekasser eller pappkartonger.³⁰ Informasjonen som kreves etter nr. 1, er det avlaster som må gi.

Informasjonen må foreligge på et tidspunkt som gir transportøren anledning til å kontrollere at den mottatte last stemmer med angivelsene.³¹

I nr. 2 stilles krav om at konnossementet angir godsets og pakningens synlige tilstand.

Dersom konnossementet er taus på dette punkt, legges det til grunn at tilstanden var god, jf. sjøl. § 299 første ledd, annet punktum. Transportøren må dermed undersøke godset slik at han kan gi en dekkende beskrivelse i konnossementet.

I nr. 3, 4 og 5 oppstilles krav om at transportøren, hans forretningssted, avlasteren og mottaker skal angis. Mottaker skal bare angis dersom avlaster oppgir hvem som skal motta godset.

²⁸ Se. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 276-277.

²⁹ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s.277.

³⁰ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 328.

³¹ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 329.

Etter nr. 6 skal konnossementet angi lastehavn i henhold til transportavtalen, og mottaksdato. Også lossehavn skal angis, og leveringsdato må inntas dersom fraktavtalen angir den, jf. nr. 7.

Etter nr. 8 må det angis hvor mange konnossementer som er utstedt, og utstedelsesstedet skal angis, jf. nr. 9.

Dersom frakten skal betales på bestemmelsesstedet av mottakeren, må fraktens størrelse fremgå, jf. nr. 10. Det er tilstrekkelig at konnossementet angir at frakt skal betales av mottaker. Videre krever nr. 10 at øvrige vilkår for transport og utlevering av godset fremgår. Normalt vil dette krav tilfredsstilles gjennom konnossementets standardklausuler.³²

Dersom transporten er underlagt de preseptoriske regler i sjøl. kap. 13, må dette angis, jf. nr. 11.

Dersom dekklasting skal være tillatt, må dette fremgå uttrykkelig av konnossementet, jf. nr. 12.

Nr. 13 gjelder kollobegrensningen. Dersom en høyere ansvarsgrense enn sjølovens skal gjelde, må dette fremgå uttrykkelig.

Det kan undertiden skje at enkelte punkter utelates fra konnossementet. Dette innebærer ikke at dokumentet ikke er et konnossement, jf. sjøl. § 297, som fastslår at så lenge kravene i sjøl. § 292 er oppfylt, er det tale om et konnossement. Dersom dokumentet ikke inneholder ordet konnossement eller angir at godset bare vil utleveres mot presentasjon av dokumentet, utgjør det derimot ikke et konnossement.

2.1.5 Konnossementets bevisvirkning

Konnossementets bevisvirkning kommer til uttrykk i sjøl. § 299. Bestemmelsen regulerer bevisvirkningen i forhold til konnossementets mottaker og tredjemann som innløser konnossementet i god tro. Her vil fokus være på bevisvirkningene overfor mottaker.

Konnossementet gir overfor mottaker grunnlag for en presumsjon om at konnossementsopplysningene er riktige, men hindrer ikke transportøren i å føre motbevis.³³ Dersom konnossementet ikke opplyser om godset og pakningens synlige tilstand, legges det

³² Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 330.

³³ Jf. NOU 1993: 36 s. 47.

til grunn at tilstanden ved levering var god. Konnossementet er dermed et viktig bevis for om senders rettigheter er ivaretatt, og om godsskade er oppstått i transportørens ansvarsperiode, jf. pkt. 6.1.4.

Konnossementet utgjør også et viktig bevis i relasjon til fraktspørsmålene. Av sjøl. § 299 annet ledd følger det at dersom konnossementet ikke angir frakten, eller på annen måte viser at mottakeren skal betale frakt, presumeres det at mottakeren ikke skal betale frakt.

2.1.6 Konnossementets tre funksjoner

Konnossementet sies ofte å ha tre hovedfunksjoner. Funksjonene kommer også til uttrykk i sjøl. § 292 første ledd.

For det første tjener konnossementet som bevis for at et nærmere angitt kvantum last er mottatt, på et bestemt tidspunkt i en angitt tilstand. Konnossementet har altså en kvitteringsfunksjon.

For det annet innebærer konnossementet at transportøren skal bringe lasten til bestemmelsesstedet og utlevere lasten mot konnossement. Konnossementet er dermed et transportløfte.

For det tredje er det bare den som har konnossementet i hende, som kan kreve varene utlevert. Retten til varene kan overdras ved at konnossementet overleveres til tredjemann. Konnossementet har dermed funksjon som varerepresentativ. Besittelse av konnossementet er likestilt med besittelse av varene.

2.2 Sjøfraktbrev

2.2.1 Innledning

I Hamburg-reglene art. 18 finnes en generell bestemmelse om sjøfraktbrev. Bestemmelsen sier at dokumentet utgjør ‘prima facie’ bevis for at sjøfraktavtale er inngått, og at godset er mottatt som beskrevet i dokumentet. Dette innebærer ikke noe mer enn det som følger av alminnelige kontraktsrettslige regler. I tiden frem til utarbeidelsen av sjøloven 1994 økte bruken av sjøfraktbrevene både ved nasjonal og internasjonal stykkgodsbefraktning. Sjøfraktbrevene som ble brukt internasjonalt, hadde flere rettslige egenskaper som er karakteristiske for konnossementer. Som følge av sjøfraktbrevenes stadig større praktiske

betydning var det enighet i de nordiske komiteene om at det var ønskelig å lovregulere de hovedspørsmål som dokumenttypen reiser.³⁴ Sjølovens bestemmelser om sjøfraktbrev finnes i sjøl. §§ 308 og 309.

Den mest fremtredende forskjell på sjøfraktbrevet og konnossementet er at sjøfraktbrevet ikke er et negotiabelt dokument. Det er heller ikke nødvendig å presentere originaldokumentet for å kunne kreve varen utlevert. Sistnevnte forskjell er praktisk ved transporter over korte distanser, hvor varen like gjerne kan komme frem raskere enn dokumentet.

2.2.2 Hva er et sjøfraktbrev?

Sjøfraktbrevet er definert i sjøl. § 308. Bestemmelsens første ledd nr. 1, som tilsvare sjøl. § 292 første ledd nr. 1 om konnossementer, sier at sjøfraktbrevet er et bevis for inngått avtale om sjøtransport, og bevis for at godset er mottatt av transportøren.

Etter første ledd nr. 2 inneholder sjøfraktbrevet tilsagn om å utlevere godset til den mottakeren som angis i dokumentet. På dette punkt skiller sjøfraktbrevet seg fra konnossementet, hvor transportøren bare plikter å utlevere godset mot tilbakelevering av konnossementet, jf. sjøl. § 292 første ledd nr. 2.

Dokumentet må videre tilfredsstillende de krav som oppstilles i sjøl. § 309 for å være et sjøfraktbrev. Dette innebærer at dokumentet må inneholde opplysninger om det gods som er mottatt for transport. Herunder må transportøren ta forbehold om uriktige opplysninger dersom han har grunn til å tvile på riktigheten av opplysningene, eller ikke har hatt rimelig mulighet til å undersøke opplysningenes riktighet.

Ordlyden nevner ikke hvilke opplysninger om godset dokumentet må inneholde. I forarbeidene er det imidlertid klart forutsatt at opplysningene må tilsvare de opplysninger som kreves i sjøl. § 296 første ledd nr. 1 og 2.³⁵ Sjøfraktbrevet må altså angi godsets art, herunder eventuelle farlige egenskaper, dets mengde, identitetsmerker samt tilstand på gods og emballering. Dersom dokumentet ikke anmerker at opplysningene om godset er uriktige, eller at det foreligger skader, presumeres det at godset og pakningen var i synlig god stand ved

³⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 51.

³⁵ Jf. NOU 1993: 36 s. 51.

levering. Tilsvarende gjelder de tilfeller hvor sjøfraktbrevet forholder seg taus om godsets synlige tilstand.³⁶

Dokumentet må inneholde opplysninger om transportvilkårene. Det er ikke uvanlig at sjøfraktbrevene utformes på samme måte som linjekonnossementer, og normalt vil dokumentene være like utførlige når det gjelder opplysninger om både godset og transporten.³⁷ Det er imidlertid liten grunn til å tolke loven strengere enn at en henvisning til sjølovens regler vil være tilstrekkelig for å tilfredsstille kravet til transportvilkårene.³⁸

Videre kreves det at dokumentet må angi frakt og andre omkostninger som skal betales av mottakeren. Dokumentet må være underskrevet, samt inneholde navnet på sender, transportør og mottaker. Av forarbeidene fremgår det at dokumentet også må angi leverings- og utleveringsstedet, samt angi om godset kan lastes på dekk.³⁹ Sistnevnte kan bare gjelde dersom godset faktisk skal lastes på dekk. Dersom dokumentet forholder seg taus om dekkslast, må det presumeres at lastning på dekk ikke er tillatt. Det kreves ikke at dokumentet betegner seg selv som et sjøfraktbrev.

2.2.3 Når benyttes sjøfraktbrev?

Først og fremst vil det bero på den konkrete avtale mellom sender og transportør om det benyttes sjøfraktbrev eller konnossement. Videre er nok bransjepraksis av stor betydning. Det er for visse områder eller vareslag tradisjonelt benyttet den ene typen dokument, og transportøren vil uten videre utferdige det dokument han er vant til. Her er det viktig å bemerke at sender, uavhengig av hvilket dokument transportøren normalt opererer med, vil kunne kreve utstedt konnossement.⁴⁰

³⁶ Jf. NOU 1993: 36 s. 51.

³⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 51.

³⁸ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 343.

³⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 51.

⁴⁰ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 346.

3 Kapittel 3. Før transport

3.1 Innledning

En rekke av de rettigheter og plikter som tilfaller sender og avlaster ved stykkgodstransport, knytter seg til tidspunktet før transporten. Avlasterens rolle knytter seg til tidspunktet før transporten. Enkelte av rettighetene og pliktene varer gjennom hele transporten. I kapitlet her vil det redegjøres for de rettigheter og plikter som gjør seg sterkest gjeldende før transport. I pkt. 3.2 vil det redegjøres for avlasterens plikter ved levering av godset til transport. I pkt. 3.3 redegjøres for avlasterens rett til kvittering og konnossement. I pkt. 3.4 belyses avlasterens ansvar for opplysninger inntatt i konnossementet. I pkt. 3.5 behandles senders rett til opplysninger om mangler ved godset og senders rett til å utbedre manglene i pkt. 3.6 og i pkt. 3.7 behandles spørsmålet om i hvilken utstrekning sender kan kreve at transportøren stiller godset i slik stand at det kan transporteres. I pkt. 3.8 behandles senders opplysningsplikt og adgangen til å avbestille transporten behandles avslutningsvis i pkt. 3.9.

3.2 Avlasterens plikter ved levering av godset til transport

3.2.1 Innledning

Hverken Haag-Visby reglene eller Hamburg reglene inneholder bestemmelser om avlevering av godset til transport. Etter sjøloven 1893 § 89 skulle lasten leveres ved skipets side. Bestemmelsen passet dårlig for moderne linjefart og ble av den grunn endret ved utarbeidelsen av sjøloven 1994. Gjennom endringen søkte man å ta hensyn til at moderne lastehåndteringsmetoder og organiseringen av linjefarten innebærer at godset normalt må leveres til terminal i lastehavnen. Terminalen kan være transportørens, eller det kan dreie seg om terminal drevet av det offentlige eller tredjemann. Linjeskipene vil normalt oppholde seg i havnen i korte perioder, og de moderne lastehåndteringsmetode innebærer at godset vil kunne forvares og ligge lasteklart i terminalen.⁴¹

3.2.2 Leveringssted

Før transporten starter, har avlaster plikt til å levere godset på det sted transportøren har angitt innenfor det angitte tidsrom, jf. sjøl. § 255. Leveringstid og -sted vil normalt følge av den

⁴¹ Jf. NOU 1936: 36 s. 24.

underliggende transportavtale. Hva som er riktig leveringstid og leveringssted, vil som oftest være uproblematisk. Det kan imidlertid spørres om transportøren er bundet av det leveringssted han først angir, eller om avlaster må akseptere at leveringsstedet endres.

Etter ordlyden i bestemmelsen synes transportøren å være bundet av det leveringssted han først angir. Begrepsbruken "har angitt" trekker i retning av at avlaster ikke er nødt til å akseptere eventuelle endringer. Ordlyden kan imidlertid ikke sies å stenge fullstendig for at transportøren skal kunne endre leveringssted. Så lenge transportøren gir beskjed om endring av leveringssted, vil han jo kunne sies å ha angitt det nye leveringsstedet.

Under normale omstendigheter er det betenkelig å akseptere at transportøren endrer leveringssted. Utgangspunktet i norsk kontraktsrett er at avtaler skal holdes, jf. NL 5-1-2. Dette allmenne prinsipp gjelder også for transportavtaler. Endringer av leveringssted vil kunne innebære merkostnader for både sender og avlaster. I tillegg kan det hende at det først angitte leveringssted var en viktig forutsetning for at transportavtalen kom i stand. De beste grunner taler for at transportøren under normale omstendigheter er bundet av det leveringssted han først angir. Dersom leveringsstedet skal endres, kreves samtykke fra sender. Hvorvidt sender kan samtykke til slik endring, vil avhenge av rettsforholdet mellom ham og avlaster.

Etter sjøl. § 265 annet ledd kan transportøren benytte annen rimelig lossehavn, dersom det inntreffer hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen. Eksempelvis på grunn av krig, is og streik. Bestemmelsen er begrunnet i behovet for fleksibilitet i linjefarten. Dersom ventetiden blir for lang, vil det kunne ødelegge transportørens ruteopplegg, samt føre til skade og ulempe for eiere av gods som skal til andre havner. Det vil da være urimelig å kreve at skipet skal vente i uvisshet til streiken er over.⁴² Behovet for fleksibilitet i linjefarten vil kunne gjøre seg tilsvarende gjeldende i lastehavnen. Hensynet til effektivitet og hurtighet i linjefarten innebærer at man bør akseptere at transportøren endrer leveringssted dersom adkomst til avtalt leveringshavn er vesentlig vanskeliggjort. Mot dette kan det innvendes at sender normalt vil benytte seg av den linjen som går i den mest tilgjengelige havnen. Om annen havn skulle velges, vil dette kunne være en bristende forutsetning for sender. Sender risikerer også at de totale fraktkostnadene øker. Økningen av merkostnader knyttet til levering av gods til transportøren, avbøtes heller ikke gjennom regelen om avstandsfrakt som bare reduserer fraktkostnader dersom transportøren leverer i annen lossehavn. Av den grunn må

⁴² Jf. NOU 1993: 36 s. 30.

transportøren være bundet av det leveringssted han først angir. Eventuelle endringer krever samtykke.

3.2.3 Leveringsmåte

Godset skal leveres på en slik måte og i en slik stand at det lett kan tas om bord, stues, transporteres og losses, jf. sjøl. § 255 annet punktum. Med måten godset leveres, stilles det dermed til dels krav om hvilken rekkefølge godset leveres, og dels til hvordan godset er tilpasset den aktuelle lastehåndteringsmetode. Når det skal avgjøres om godsets leveringsstand er tilstrekkelig, må det ses hen til allment aksepterte krav til forsvarlig pakking og emballasje.⁴³

I ND 2011 s. 210 Bergen tingrett anførte saksøkerne, Wilson Eurocarriers AS og Wilson Shipowning AS, at når containerne ble levert uemballert for sjøtransport på høsten, uten nærmere merking eller instruksjoner om at containerne var spesielt ømtålige, måtte sender og avlaster selv bære risikoen for at det kunne oppstå håndteringsskader når godset var sendt på den aktuelle måten. Saksøkerne ble ikke hørt med dette, med den begrunnelse at dersom transportøren mener godsets leveringsstand ikke er tilfredsstillende, må det foretas undersøkelser for å oppklare forholdene, eventuelt må transportøren nekte å frakte godset. Dersom han ikke gjør det, vil han ikke kunne høres med at avlaster ikke har levert godset i slik stand at det sikkert kan lastes, stues, transporteres og losses. Dommen synes å presumere at avlasters levering er tilfredsstillende så lenge transportøren ikke fremsetter innvendinger mot leveringsstanden ved leveringen. En slik presumsjon vil ikke være urimelig. Transportøren vil kunne nekte å transportere gods som ikke leveres i tilfredsstillende stand, jf. sjøl. § 256 annet ledd annet punktum. Det er transportøren som har de beste forutsetninger for å vurdere om godset, i den tilstand det leveres, er egnet for sjøtransport. En lojal etterlevelse av kontrakten innebærer at transportøren gir beskjed om den fraktrisiko han mener er tilstede.

Etter sjøloven 1983 § 89 var det transportørens oppgave å ta godset ombord og stue det. Bestemmelsen ble ikke videreført i sjøloven 1994. Det er dermed et spørsmål om det nå er avlasterens oppgave å ta godset ombord i fraktskipet og stue det. Ordlyden i sjøl. § 255 kan ikke tas til inntekt for at avlaster har en slik plikt. Avlasterens plikter rekker ikke lengre enn at godset skal kunne "tas om bord" på en sikker og enkel måte. Ved utarbeidelsen av ny sjølov ble den tidligere § 89 ansett overflødig i et transportopplegg hvor levering til terminal er

⁴³ Jf. NOU 1993: 36 s. 24.

normalen. Bestemmelsen ble ikke utelatt for å endre rettstilstanden.⁴⁴ Avlaster har derfor ikke plikt til å bringe godset ombord i skipet.

Når godset oppbevares i terminal før lastning, er det ikke uvanlig at "the shipper" bærer risikoen for oppbevaringen.⁴⁵ Som tidligere nevnt er begrepet "shipper" vidt nok til å omfatte både sender og avlaster. Ettersom sender er den som inngår fraktavtalen med transportøren, vil det som utgangspunkt være han som bærer risikoen. Avlaster kan imidlertid tilskrives risikoen etter det underliggende rettsforholdet mellom ham og sender.

Det vil ofte være viktig for transportøren at lastingen går forholdsvis raskt. Av den grunn er det vanlig at transportøren forbeholder seg retten til å starte lastingen uten forhåndsvarsel.⁴⁶

3.3 Avlasterens rett til kvittering og konnossement

3.3.1 Innledning

Når godset er levert til transportøren, kan avlaster kreve kvittering for mottakelse av godset etterhvert som det leveres, jf. sjøl. § 259. Dersom et større vareparti må leveres over flere transporter, har avlaster en rett til å få utstedt kvittering for den enkelte levering.

Kvittering etter sjøl. § 259 er bare bevis for selve mottakelsen/leveringen av godset. Kvitteringen gir ingen opplysninger om godsets synlige tilstand. Avlasterens rett til kvittering for levert gods er først og fremst et forsøk på å ta hensyn til at gods i moderne linjefart normalt vil mottas av terminaloperatør, og ikke nødvendigvis transportøren. Avlaster vil kunne ha behov for et bevis overfor sender om at godsleveringen er utført. Dersom sender og avlaster er samme person, samt opptrer som selger, vil kvitteringen kunne tjene som bevis overfor kjøper om at godset er levert til sjøtransport.

3.3.2 Generelt om avlasterens rett til å få utstedt konnossement

Når transportøren har mottatt godset, kan avlaster kreve mottakskonnossement. Konnossementet er viktig for at avlaster skal kunne sikre sitt krav på kjøpesummen, jf. kjl. § 49 nr. 3. Når konnossementet utstedes, skal opplysninger om godsets art og mengde føres opp

⁴⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 2.

⁴⁵ Se til eksempel; Conlinebill 2000 kl. 9 b og Conlinebooking 2000 kl. 9 b.

⁴⁶ Se til eksempel; Conlinebill 2000 kl. 9 c og Conlinebooking 2000 kl. 9 c.

slik avlaster opplyser, jf. sjøl. § 296 første ledd nr. 1. Transportøren skal på sin side i rimelig utstrekning kontrollere at opplysningene stemmer, jf. sjøl. § 298. Eksempelvis skal avlaster gi beskjed om bananene som leveres er blitt overmodne, eller om de enda er umodne.

Opplysningene i et mottakskonnosement vil knytte seg til mottakstidspunktet. Ved oppbevaring, lasting og stuing påløper imidlertid en ekstra risiko for at godset utsettes for skade. Bananene slår seg, sementsekken revner, glassplatene knuser osv. Av den grunn er det, særlig i de tilfeller varen er solgt mot remburs, behov for ombordkonnosement. Ved remburs vil en bank på oppdrag fra kjøperen ha forpliktet seg til å betale kjøpesummen mot å få angitte dokumenter med et definert innhold. Hvilke dokumenter banken krever, vil variere med det enkelte rembursoppdrag. Ved cif-kjøp vil f.eks. de viktigste dokumentene vanligvis være forsikringspolise, faktura og konnosement.⁴⁷ Avlaster kan kreve ombordkonnosement utstedt når godset er lastet, jf. sjøl. § 294 annet ledd. Dersom avlaster krever utstedt ombordkonnosement må han levere tilbake mottakskonnosementet.

Ombordkonnosementet skal beskrive godsets tilstand når det er kommet ombord i skipet. Formålet er at konnosementet skal gi uttrykk for godsets tilstand etter den risiko som knytter seg til å ta godset ombord opphører.

En lasteprosess kan foregå på flere måter. Alt gods kan fraktes ombord i skipet før det stues inne på skipet, eller stuingen kan skje fortløpende. Risikoen for at skader inntreffer eksisterer helt frem til godset er ferdig stuert. For at konnosementet best skal gi uttrykk for godsets tilstand etter risikoen opphører bør lasteprosessen først anses ferdig når godset er stuert.

3.3.3 Hvilket gods omfatter konnosementet

Tidvis skal gods under transport selges til flere forskjellige kjøpere. Spørsmålet som da oppstår, er om avlaster kan kreve konnosement for den enkelte del av godset, eller om konnosementet omfatter lasten under ett. Spørsmålet er regulert i sjøl. § 296 tredje ledd, som gir avlaster rett til særskilte konnosementer for den enkelte del av lasten, såfremt det ikke medfører vesentlig ulempe for transportøren.

Hva som menes med vesentlig ulempe, må avgjøres etter en konkret vurdering. Det ligger imidlertid i ordlyden "vesentlig" at transportøren må finne seg i at oppdeling innebærer noe merarbeid. Det går imidlertid en grense for hvor omfattende merarbeid transportøren vil måtte

⁴⁷ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 275-276.

finne seg i. Helt klart er det at avlaster kan kreve konnossement for hver enkelt pall eller container. Like klart er det at avlaster ikke vil kunne kreve konnossement for den enkelte sementsekk i containeren. Grensen går et sted mellom disse ytterpunkter. Ved vurderingen vil det som følge av hensynet til regularitet og hurtighet i linjefarten være fornuftig å se hen til hvor tidkrevende en oppdeling vil være, og hvordan den tiden som medgår, vil ramme transportørens forhold til de ulike sendere som benytter linjen. Man må også ta med i vurderingen hvilket oppdelingsutstyr som trengs, og om transportøren har slikt utstyr tilgjengelig. Ved bulklast kan oppdeling av godset være vanskelig å foreta nøyaktig. Dersom transportøren har erfaring med oppdeling av bulklast og har nødvendig utstyr tilgjengelig, vil han neppe kunne høres med at det foreligger en vesentlig ulempe.

3.3.4 Særlig om sjøfraktbrev

Dersom det benyttes sjøfraktbrev fremfor konnossement, er det senderen som har krav på sjøfraktbrevet. Det praktiske i slike tilfeller er at sender også er avlaster. Dersom sender og avlaster ikke er samme person, må imidlertid senderen kunne gi avlaster fullmakt til å motta sjøfraktbrevet direkte fra transportøren.⁴⁸ Avlasterens rett til sjøfraktbrevet er dermed betinget av senders aksept. Et muntlig samtykke må være tilstrekkelig, jf. alminnelige avtalerettslige regler. Her er det imidlertid viktig å huske på at dersom avlaster har behov for fraktdokumenter, vil han kunne kreve konnossement, jf. sjøl. § 294. Unntak gjelder imidlertid dersom sender gir avkall på retten til å endre mottaker, jf. sjøl. § 308 tredje ledd.

3.4 Avlasters ansvar for opplysninger inntatt i konnossementet

Dersom konnossementet inneholder uriktige opplysninger, kan transportøren bli holdt ansvarlig overfor mottaker.⁴⁹

I de tilfeller transportøren holdes ansvarlig av mottaker, kan han søke regress hos avlaster, såfremt han var i god tro da opplysningene ble gitt. Avlasterens ansvar er regulert i sjøl. § 301, som er et garantiansvar for konnossementets opplysninger. Første ledd holder avlaster

⁴⁸ Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 346.

⁴⁹ For en nærmere redegjørelse om transportørens ansvar se Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 334 flg.

objektivt ansvarlig for de opplysninger om godset som etter krav fra ham er inntatt i konnossementet.

Avlaster er tjent med å få utstedt et konnossement som gir uttrykk for at godsets tilstand er god. Et slikt konnossement betegnes som ''clean bill of lading'', eller ''rent konnossement''. Det kan være vanskelig å få gjennomført et salg ved overdragelse av et urent konnossement. De færreste vil kjøpe rustne maskindeler, eller et vareparti med epler som har begynt forråtnelsesprosessen før transport.

For å få utstedt ''clean bill of lading'' kan avlaster tilby transportøren et skadesløsbrev i retur. Ofte omtales slike skadesløsbrev som ''back letter'', ''revers'' eller ''letter of indemnity''. Skadesløsbrevet innebærer at transportøren vil kunne kreve regress hos avlaster både på grunnlag av skadesløsbrevet og sjøl. § 301 første ledd.

En viktig forutsetning for at transportøren skal kunne kreve regress hos avlaster, er at det ikke er tale om svindel. Dersom transportøren har gitt ''clean bill of lading'' til tross for at det åpenbart var uriktig, kan hverken skadesløsbrev eller § 301 første ledd påberopes, jf. § 301 annet ledd. Formålet med begrensningen i transportørens rett til å søke regress hos avlaster er å motvirke at transportøren utsteder ''clean bill of lading'' dersom det er i strid med allmenne krav om redelighet og god tro. Svikaktig handlemåte mellom transportør og avlaster bidrar til å svekke den tillitt en mottaker kan ha til konnossementet, og man ønsker ikke å anerkjenne en uredelig fremgangsmåte som rettsgrunnlag for nye rettigheter og plikter.⁵⁰

Det trenger ikke foreligge noen eksplisitt avtale mellom avlaster og transportør om svikaktig utstedelse av ''clean bill of lading''. Det må være tilstrekkelig at det er synlig for transportøren at de godsopplysninger avlaster har gitt, ikke er korrekte. Ved vurderingen av om transportøren har opptrådt tilstrekkelig aktsomt i denne sammenheng må det være relevant å legge vekt på subjektive forhold hos ham. Dersom transportøren har særlig kjennskap til en bestemt type gods, eller tidligere har fraktet godstypen for senderen, slik at han vet hvilken tilstand godset normalt ankommer i, må dette innebære at det stilles strengere krav til transportøren. Dette syn harmonerer med uttalelsene i forarbeidene om at det er en

⁵⁰ Jf. NOU 1993: 36 s. 49.

forutsetning for at transportøren skal miste sin regressrett, at han *''må antas å ha vært klar over at konnossementet som utstedt ville være villedende for tredjemann''*.⁵¹

3.5 Senders rett til opplysninger om mangler ved godset

Dersom godsets synlige tilstand ved levering viser at transporten ikke kan utføres forsvarlig, kan sender ha behov for underretning, slik at han kan utføre de nødvendige tiltak for å sette godset i tilfredsstillende stand. Sender har derfor rett til å bli varslet om mangler som oppdages av transportøren, jf. sjøl. § 256 annet ledd, første punktum. Spørsmålet om hvor langt senders rett på varsling rekker, må avgjøres på bakgrunn av transportørens undersøkelsesplikt.

Hovedregelen om transportørens undersøkelsesplikt kommer til uttrykk i sjøl. § 256 første ledd første punktum. 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. Dersom transportøren mener godset er uforsvarlig pakket, er han nødt til å si fra til sender, jf. ND 1955 s.1 hvor Høyesterett inntok det standpunkt at dersom transportøren ikke ønsker å transportere gods i den pakning det er levert, må transportøren si fra, slik at sender kan ordne ny pakning. Dersom transportøren tar godset ombord, vil han ikke kunne påberope ansvarsfrihet i ettertid.

I annet punktum innskrenkes undersøkelsesplikten dersom godset leveres i container eller liknende transportinnretning. I container-tilfellene plikter transportøren bare å foreta innvendige undersøkelser når det er grunn til å tro at containeren ikke er pakket godt nok. Eksempelvis kan han ved lasting høre at godset på innsiden sitter løst, og kunnskapen om godset tilsier at godset ikke må fraktes løst i container.

Det sentrale vurderingstema ved undersøkelsen er om godset i levert tilstand er egnet for sikker transport, hensett til lastehåndteringsmetodene som benyttes, den bestemte transportstrekning og eventuelle andre forhold ved transporten som kan påvirke skaderisikoen.⁵² Eksempelvis vil transportøren måtte vurdere om pakningen som er benyttet, har en tilfredsstillende holdbarhet og er i god nok stand. Transportøren må også vurdere om

⁵¹ Jf. NOU 1993: 36 s. 49.

⁵² Jf. NOU 1993: 36 s. 25.

emballasjen er egnet til transporten, herunder om den tåler vær og vind. Godset vil ikke være i tilfredsstillende stand dersom godset ikke kan transporteres uten at godset selv vil påføres skader, eller godset vil volde skade på mannskap eller annet gods.

Omfanget av undersøkelsesplikten kommer til uttrykk gjennom formuleringen ”i rimelig utstrekning”. Formuleringen begrenser undersøkelsesplikten til det som følger av de krav til alminnelig aktsomhet som påhviler en transportør. Undersøkelsen må være forsvarlig hensett til omstendighetene i det enkelte transportforhold.⁵³ De retningslinjer som er utarbeidet ved anvendelsen av reglene om transportørens plikt til å undersøke konnossementets opplysninger, vil langt på vei gjøre seg gjeldende på tilsvarende vis ved plikten til å undersøke godsets tilstand.⁵⁴

Når transportøren skal undersøke om et konnossements opplysninger om godsets tilstand er riktige, har det betydning hvilke kunnskaper det kan forventes at transportøren har om varen.⁵⁵ Synspunktet vil kunne gjøre seg gjeldende ved undersøkelse av pakkingen, men bør tilpasses. Transportøren vil normalt ha langt bedre kunnskaper om hvilke krav som må stilles til pakking av gods for at forsvarlig transport skal kunne gjennomføres, enn han har til godsets egenskaper. Transportørens plikt til å undersøke om godset er egnet til transport bør derfor være strengere. I ND 1969 s.105 Stockholm rådhusrätt, Hood River Valley, gir uttrykk for at dersom omstendighetene impliserer at noe er galt, skjerpes transportørens plikt til å undersøke. I saken skulle transportøren foretatt ytterligere undersøkelser av et parti slakt, da det ble oppdaget blodflekker og enkelte skadede kjøttstykker. Dommen gjelder undersøkelse av riktigheten av opplysningene som ble inntatt i konnossement, men tilsvarende må gjelde ved undersøkelsesplikten, ettersom reglene henger tett sammen. Dersom pakningen gir indikasjoner på at godset ikke er pakket forsvarlig, vil transportøren ha en oppfordring til å foreta nærmere undersøkelser.

Ved containerlast vil transportøren som utgangspunkt ikke ha noen plikt til å foreta innvendige undersøkelser. Undersøkelsesplikt kan likevel forekomme dersom det er grunn til å anta at godset ikke er pakket godt nok. Dette kan være tilfelle om containeren har synlige skader, eller man kan høre at godset sitter løst inne i containeren. Transportøren er sakkyndig

⁵³ Jf. NOU 1993: 36 s. 25.

⁵⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 25.

⁵⁵ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 334, med videre henvisninger til rettspraksis.

på sjøtransport, og vil normalt ha bedre forutsetninger enn senderen for å vurdere om pakkingen er tilstrekkelig.⁵⁶

3.5.1 I hvilken utstrekning sender må akseptere at transportøren undersøker godset

Et spørsmål nært beslektet med spørsmålet om transportørens undersøkelsesplikt, er hvilken utstrekning sender må finne seg i at transportøren undersøker godset. Spørsmålet er relevant dersom transportøren mistenker at containerne ikke inneholder det avtalte gods, eller ønsker å få avkreftet at godset også inneholder smuglervarer.

Sjøloven inneholder ingen regler som gir transportøren rett til å undersøke godset nærmere. Ordlyden i sjøl. § 256 gir imidlertid transportøren plikt til å undersøke pakningen. I tilfeller hvor transportøren har plikt til å undersøke pakningen, vil han presumtivt også ha en tilsvarende rett til å undersøke. Etter ordlyden i sjøl. § 256 er undersøkelsene imidlertid begrenset til om pakkingen av godset er i en slik art at det kan transporteres på en trygg måte. Undersøkelsene knytter seg dermed nærmere til emballeringen av godset, enn til godset som sådan. Sjøl. § 256 hjemler dermed neppe en rett til å undersøke om lasteinnretningen inneholder det avtalte gods.

Imidlertid vil en rett til å undersøke godset kunne forankres i avtalen. Transportøren har gjennom avtalen bare forpliktet seg til å frakte et bestemt vareparti. Senders plikter i avtalen vil normalt være å levere det avtalte godset til transporten. Senders verneverdige interesser i transportavtalen knytter seg til dette avtalte varepartiet. Dersom transportøren mistenker at lastemballeringen ikke inneholder det avtalte gods, må han kunne gjøre de nødvendige skritt for å oppklare spørsmålet. Slike undersøkelser kan være nødvendig for å sikre at transportøren ikke frakter gods mot lavere fraktrate og at risikoen ved transporten avklares. Sistnevnte kan være viktig med tanke på forsikring. Undersøkelse kan også være nødvendig for å avklare om transportavtalen er misligholdt. Transportøren kan også ha behov for å sikre at han ikke medvirker til smugling.

Sender vil dermed ikke ha noen anledning til å motsette seg at transportøren gjennomfører undersøkelser. Imidlertid må det gå en grense. Det vil ha formodningen mot seg at transportavtalen åpner for undersøkelser som kan medføre skader på godset, åpning av

⁵⁶ jf. Note 458 på rettsdata. Berlijot Webster. Sist hovedrevidert 15. 05. 2015. Sist sjekket 27.04.19 kl. 13.45.

vareemballasje o.l. Om transportøren i slike tilfeller frykter at transporten vil medvirke til smugling, må han henvende seg til offentlige myndigheter.

3.6 Senders rett til å rette mangler slik at godset er egnet til transport

Som utgangspunkt vil sender selv kunne rette de mangler transportøren gir underretning om.⁵⁷ Dersom sender ønsker å rette manglene selv, oppstår spørsmålet om retten kan falle bort dersom rettingen tar for lang tid. Spørsmålet er ikke berørt i forarbeidene.

Retting som tar lang tid å gjennomføre, vil kunne påvirke transportørens forhold til andre sendere. Transportøren plikter å utføre transporten med tilbørlig hurtighet, jf. § 262, og denne plikten vil kunne bli vanskelig å overholde dersom han samtidig ubetinget må finne seg i at en sender skal utføre omfattende retting av sitt gods. Transportørens hevingsadgang etter sjøl. § 261 annet ledd er begrenset til de tilfeller hvor godset ikke blir levert til rett tid. I tilfeller som her vil imidlertid godset være levert. En løsning på problemet er å tolke sjøl. § 261 annet ledd utvidende slik at godset først anses levert når det er ankommet i slik stand at det forsvarlig kan transporteres. En slik løsning harmonerer imidlertid dårlig med regelen om at transportøren skal foreta "rimelige tiltak" for å gjøre godset egnet for transport. Se nærmere om når godset anses levert i pkt. 4.1.2. Hensynet til regularitet og hurtighet i linjefarten taler også for at sender må bære risikoen for at retting vil ta for lang tid. I utgangspunktet er det hans oppgave å sørge for at godset er forsvarlig pakket før transporten.

Det er ikke uvanlig i kontraktsretten at passivitet kan lede til rettighetsbortfall.⁵⁸ Dersom sender forholder seg passiv, eller unnlater å foreta de nødvendige rettingsskritt innen rimelig tid, vil han etterleve kontrakten illojalt. Av den grunn bør senders rett til å rette mangler selv kunne falle bort ved passivitet.

3.7 Senders rett til å kreve at transportøren sørger for at godset er egnet til transport

Dersom sender ikke selv vil utføre retting av pakningsmanglene, plikter transportøren som utgangspunkt ikke å transportere godset med mindre han med rimelige tiltak kan gjøre godset egnet for transport, jf. sjøl. § 256 annet ledd annet punktum. Bestemmelsen innebærer at

⁵⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 25.

⁵⁸ Jf. Hagstrøm, Obligasjonsretten, 2. utgave, Oslo 2011, s. 802 flg.

sender undertiden kan ha rett på at transportøren står for de tiltak som er nødvendige for å gjøre godset egnet for transport. Senders rett på slike tiltak kan ikke være særlig omfattende ettersom han selv har fått muligheten til å foreta retting.⁵⁹ Det er tale om relativt små tiltak. Sender kan f.eks. normalt ikke kreve at gods som er levert på pall, skal lastes om i container. Trelast som fraktes som buntenheter, vil derimot kunne kreves påført ekstra stropper for å holde enheten samlet, dersom transportøren har slike stropper lett tilgjengelig.

Dersom sender velger å sende lasten til tross for manglene, vil transportøren kunne gjøre gjeldende ansvarsfrihet overfor senderen dersom skader skulle oppstå.⁶⁰ Senderen har i et slik tilfelle akseptert en forhøyet risiko. Sender har likevel ingen rett til å få lasten transportert i slike tilfeller. Dette er naturlig ettersom transportøren vil risikere å bli holdt ansvarlig overfor en konnossementsinnehaver etter reglene i sjøl. § 298-300 eller overfor andre sendere.

3.8 Senders opplysningsplikt ved frakt av farlig gods. Erstatningsansvar

3.8.1 Innledning

Mye av det gods som fraktes til sjøs, kan være farlig i seg selv, enten for mannskap, skip eller annen last. Det kan være farlige gasser, eksplosiver, brannfarlig stoff, m.v. Farligheten kan også være betinget av ytre omstendigheter, se til eksempel ND 1954 s. 377 Tønsberg byrett Florentine, hvor lastet malm ble flytende når vanninnholdet var omlag 10%. Andre typer last kan i seg selv være ufarlig, men skaper en fare dersom de plasseres sammen med bestemte laster. Dette var tilfellet i ND 1957 s. 323 NH Geisha, hvor chilisalpeter og sinkkonsentrat var plassert sammen. Lasten kan også være farlig fordi den er forurenset.

Ansvarsfordelingen ved transport av farlig last beror i stor grad på den enkelte kontrakt. Vi har også lovregler som knytter seg til farlig last. Reglene om senders opplysningsplikt ved transport av farlig gods er preseptoriske, jf. sjøl. § 254.

I fremstillingen her vil det først gjøres rede for hva som ligger i begrepet farlig last. Deretter vil det bli redegjort for hvilken opplysningsplikt sender har knyttet til transport av farlig last.

⁵⁹ Jf. NOU 1993:36 s. 25.

⁶⁰ Jf. NOU 1993: 36 s.25.

Avslutningsvis vil det bli redegjort for hvilke konsekvenser det har for sender å ikke overholde opplysningsplikten.

3.8.2 Begrepet farlig gods

Begrepet "farlig gods" er å finne i sjøl. §§ 257 og 291. Bestemmelsene henger nøye sammen. Sjøl. § 257 omhandler senders opplysningsplikt, mens § 291 omhandler ansvar for brudd på opplysningsplikten. Under lovforberedelsen ble det søkt å oppnå fullt samsvar mellom reglene om opplysningsplikt og erstatningsansvar.⁶¹ Begrepet "farlig gods" bør derfor tolkes likt i begge bestemmelsene.

Som det fremgår ovenfor, kan lastens farlige egenskaper realisere seg på en rekke ulike måter. Man står da overfor spørsmålet om lasten bare kan anses som farlig gods dersom den i seg selv utgjør en fare, eller om det er tilstrekkelig at lasten utgjør en fare dersom den plasseres sammen med andre typer gods. Det kan synes urimelig strengt å kategorisere en tønne sildolje som farlig gods fordi den er stuet i nærheten av et parti honning, selv om honningen vil totalskades dersom sildoljen lekker ut.

Ordet "farlig" synes å peke på at det kreves en risiko ut over dagliglivets risiko. Det må foreligge et ikke ubetydelig skadepotensial. Med andre ord må produktet av risiko og skadeomfang være høyt.

Det er videre et spørsmål om det må kreves at faren realiseres raskt, f.eks. gjennom eksplosjon eller brann. Dette vil nok være en uholdbar streng tolkning, ettersom det ville utelukke at syrer og gasser som virker langsomt, men gjør stor skade, ble omfattet.

Hvorvidt gods er å anse som farlig, bør avgjøres etter en konkret, skjønnsmessig vurdering. Offentlige definisjoner av hvilke typer gods som anses som farlige, kan ikke alene være avgjørende, men vil kunne utgjøre en god indikator. Også gods som ikke omfattes, vil undertiden kunne anses som farlig.⁶² Ved vurderingen må man se hen til hvilke egenskaper godset har når det utsettes for ytre påvirkninger som kan oppstå under en sjøreise, som f.eks. temperaturendringer, bevegelse, lasting og lossing.⁶³

⁶¹ Jf. NOU 1993: 36 s. 26.

⁶² Jf. NOU 1993: 36 s. 25.

⁶³ Jf. Note 461 på rettsdata. Berglijot Webster, Norsk lovkommentar. Sist hovedrevidert 15.05.2015. Sist sjekket 28.03.19 kl. 10.53.

3.8.3 *Senderens opplysningsplikt*

Som nevnt ovenfor er senders opplysningsplikt ved transport av farlig gods regulert i sjøl. § 257. Formålet med opplysningsplikten er å gi transportøren muligheten til å ta nødvendige forholdsregler.⁶⁴ Sender vil normalt ha større kjennskap til den risiko godset utgjør for omgivelsene, og slike opplysninger kan være nødvendige for å beskytte annet gods, skipets mannskap m.m. Spørsmålet er da hva sender plikter å opplyse om.

Sender må for det første merke godset som farlig på en hensiktsmessig måte. Eksempelvis gjennom tydelige merkinger om at godset er brannfarlig. Kravet innebærer at godset må merkes i samsvar med offentligrettslige regler, men slik merking er ikke nødvendigvis tilstrekkelig.⁶⁵ Det avgjørende er om merkingen er hensiktsmessig. Det vil ikke være tilstrekkelig å benytte seg av de offentligrettslige symboler for farlige egenskaper, dersom det er på det rene at merkingen vil slites bort under sjøfrakten.

Videre må sender gi transportøren underretning om godsets farlige beskaffenhet, og angi de sikkerhetstiltak som kan være nødvendige. Underretning skal gis i god tid. Hvilke sikkerhetstiltak som er nødvendige vil variere med den ulike typen gods. I enkelte tilfeller vil det være tilstrekkelig å opplyse om hvilket gods det dreier seg om. For eksempel vil dynamitt i seg selv fremtre som farlig gods som må behandles med forsiktighet, mens andre typer gods vil behøve mer utfyllende informasjon. Ved frakt av hydrogensulfid vil det eksempelvis kunne være nødvendig å opplyse om at gassen er luktfri og potensielt dødelig. De ulike krav som må stilles for de ulike typer gods, innebærer at begrepet ”god tid” bør tolkes dynamisk. Det sentrale er at underretning må gis slik at transportøren har tilstrekkelig tid til å iverksette de angitte sikkerhetstiltak. Ved bruk av undertransportør må sender gi undertransportøren samme informasjon som han gir transportøren.

Det er videre et spørsmål om hvem som bærer risikoen for at opplysningene når frem til transportøren. Senders opplysningsplikt gjelder overfor transportøren. Transportøren har følgelig rett til opplysninger om farlig gods fra senderen. I utgangspunktet kan det ikke stilles formkrav til hvordan opplysningen gis. Det sentrale er at transportøren mottar informasjonen. Det er sender som er nærmest å bære risikoen for at informasjonen når frem. Dersom han har opplyst avlaster om godsets farlige egenskaper, med instruks om å bringe informasjonen til

⁶⁴ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, s. 302.

⁶⁵ Jf. NOU 1993: 36 s. 25.

transportøren, vil han bære risikoen for at avlaster ikke følger instruksjonen. Informasjonen må anses for å ha kommet frem når den er avlevert på en slik måte at transportøren kunne og burde ha fått kunnskapen. Det ville være urimelig om sender bærer risikoen for at transportøren gjør seg utilgjengelig.

3.8.4 Konsekvenser ved forsømmelse av opplysningsplikten

Dersom det viser seg at lasten er farlig, og transportøren ikke har godtatt å transportere farlig gods, følger det allerede av kontrakten at transportøren kan nekte å ta lasten ombord. Skulle lasten likevel komme ombord, og transportøren ikke kjenner til godsets farlige beskaffenhet, kan transportøren etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge lasten. I et slikt tilfelle har transportøren ingen erstatningsplikt, jf. sjøl. § 291 første ledd, annet punktum.

Sjøl. § 291 første ledd pålegger videre senderen et objektivt ansvar for tap forvoldt av farlig last, dersom opplysningsplikten ikke er overholdt. En forutsetning for at objektivt ansvar skal inntre, er at transportøren ikke har kjennskap til godsets farlige beskaffenhet. Dette kan være tilfelle hvor sender har benyttet samme transportør over tid til å frakte den aktuelle typen gods. Alternativt kan godset i seg selv fremtre som farlig, slik at transportøren etter omstendighetene burde forstått at godset var farlig.

Selv om sender forsømmer sin opplysningsplikt, og dermed i prinsippet er objektivt ansvarlig, vil ikke senere ledd i transportkjeden kunne kreve erstatning på objektivt grunnlag dersom vedkommende er blitt kjent med godsets farlige egenskaper, eksempelvis ved at godset er merket som farlig.⁶⁶

Det objektive ansvaret gjelder bare overfor transportøren og dennes undertransportører. Erstatning overfor andre er ikke utelukket, men må avgjøres på bakgrunn av alminnelige erstatningsrettslige regler.⁶⁷

I tilfeller hvor transportøren kjenner til godsets farlige egenskaper, foreligger aksept av risiko. Sender kan da ikke møtes med tiltak etter sjøl. § 291 første ledd. Transportøren er dermed avskåret fra å losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten å bli erstatningsansvarlig. Sender vil heller ikke kunne holdes objektivt ansvarlig for skader forårsaket av godset.⁶⁸ Transportøren vil imidlertid likevel kunne losse, uskadeliggjøre eller ødelegge gods

⁶⁶ Jf. NOU 1993: 36 s. 43.

⁶⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 43.

⁶⁸ Jf. NOU 1993: 36 s. 43.

ansvarsfritt, dersom godset viser seg å utgjøre fare for person eller eiendom, jf. sjøl. § 291 tredje ledd. Bestemmelsen gjelder i alle tilfeller, også der sender har gitt alle nødvendige opplysninger. En forutsetning er imidlertid at ”den risiko som godsets farlige egenskaper representerer, må oppfattes som en aktuell risiko og truer med å materialisere seg i en slik skade”.⁶⁹

3.8.5 Har avlaster opplysningsplikt, og kan avlaster holdes objektivt ansvarlig etter sjøl. § 291?

Etter sjøloven 1893 § 92 hadde avlaster plikt til å merke lasten og gi de nødvendige opplysninger. Avlasterens ansvar var regulert i § 97. Bestemmelsens annet ledd innebar at avlaster var objektivt ansvarlig for farlig gods.

Bestemmelsen ble endret i 1973, hvor befrakteren ble gjort til ansvarssubjekt. Årsaken var at man fant det best i samsvar med Haag-Visby reglene å legge ansvaret på befrakteren, i det befrakteren og avlaster som oftest var samme person i stykkgodsbefordring.⁷⁰

Opplysningsplikten i sjøloven 1994 § 257 påhviler etter bestemmelsens ordlyd bare senderen. Det samme gjelder det objektive ansvaret i § 291. Det er klart forutsatt i forarbeidene at avlaster ikke har opplysningsplikt eller har et objektivt ansvar etter sjølovens regler.⁷¹ Avlaster må imidlertid kunne holdes erstatningsansvarlig på bakgrunn av alminnelige erstatningsrettslige regler. Eksempelvis dersom avlaster forsømmer instruks fra senderen om å opplyse om godsets farlige egenskaper.

3.9 Senders avbestillingsrett

3.9.1 Generelt om senders avbestillingsrett

Før transporten er påbegynt, kan senderen tre tilbake fra transportavtalen mot å erstatte det tap transportøren blir påført som følge av avbestillingen, jf. sjøl. § 261 første ledd. Senderens rett til å avbestille frakten avskjæres når transporten påbegynnes. I mange tilfeller vil det ikke være problematisk å avgjøre om transporten er påbegynt. Når skipet forlater lastehavnen, vil

⁶⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 43.

⁷⁰ Jf. Ot.prp. nr. 28 (1972-1973).

⁷¹ Jf. NOU 1936: 36 s. 26.

transporten klart nok være påbegynt. Motsatt vil transporten klart nok ikke være påbegynt før avlaster har levert godset i lastehavnen. Grensen går et sted mellom disse to ytterpunkter.

I forarbeidene forutsettes det at skjæringstidspunktet for når transporten anses påbegynt, er når innlasting er begynt eller godset er brakt om bord slik at det vil være medføre en urimelig ulempe for transportøren å levere godset tilbake til senderen.

Til en viss grad må transportøren tåle kostnader ved avbestillingen, ettersom senderen plikter å erstatte dem.⁷² Det sentrale vurderingstemaet er om transportøren har befattet seg med godset på en slik måte at konsekvensen av avbestilling fremstår urimelig. Avbestilling vil kunne være urimelig om transportøren har lastet godset om bord, og det vil medføre større forsinkelser eller omrokkeringer å ta lasten av skipet igjen. Eksempelvis dersom bulklast må pumpes ut av bulk, eller pallen med sement er stuert innerst i skipet bak all øvrig last. Avbestilling vil derimot ikke være urimelig dersom en container kan fjernes fra skipet i en forholdsvis enkel losseoperasjon.

Et særskilt spørsmål er om sender har rett til delvis avbestilling. Delvis tilbaketreden er godtatt ved befraktning av skip.⁷³ Også ved stykkgodstransport kan sender ha behov for delvis avbestilling. Det er f.eks. inngått fraktavtale om frakt av tre containere med sement. Før reisen er påbegynt, ønsker imidlertid senderen å avbestille frakten av den ene containeren. Som utgangspunkt må man ut fra et ”fra det mer-til det mindre-prinsipp” akseptere delvis avbestilling. Dersom sender kan avbestille i sin helhet, ville det fremstå vilkårlig at han ikke skal kunne avbestille delvis. Som utgangspunkt vil jo transportørens tap være mindre ved delvis enn ved fullstendig avbestilling.

Det kan innvendes at transportøren vil lide skade ved delvis avbestilling gjennom at fraktvederlaget reduseres. Innvendingen bør ikke være avgjørende. Ved fullstendig avbestilling vil transportørens fraktvederlag falle fullstendig bort. I begge tilfeller vil transportøren kunne kreve tapet erstattet.

Det kan imidlertid oppstå andre negative følger for transportøren ved delvis avbestilling. Eksempelvis vil stuingen av annet gods kunne bli vanskeligere. Delvis avbestilling bør derfor vurderes på samme måte som fullstendig avbestilling. Det avgjørende må være at

⁷² Jf. NOU 1993: 36 s.27.

⁷³ Jf. NOU 1993: 36 s. 73.

transportørens befatning med godset ved avbestillingen ikke er av en slik art at avbestilling fremstår urimelig.

3.9.2 Avbestillingserklæringen

Dersom sender ønsker å avbestille, oppstår spørsmålet om hvilke formkrav man må stille til avbestillingserklæringen. Må sender gi uttrykkelig erklæring om avbestilling, eller vil manglende levering undertiden måtte tolkes som en avbestillingserklæring? Spørsmålet vil ha betydning for senders mulighet til å kreve frakten gjennomført ved forsinket levering. Om første tolkningsalternativ legges til grunn, vil sender ha krav på å få frakten utført også når godset leveres forsinket (under forutsetning at transportøren ikke kan heve kontrakten). Om man legger til grunn sistnevnte tolkningsalternativ, vil derimot transportøren kunne nekte å utføre transporten ved forsinket levering under henvisning til at transporten er avbestilt. Spørsmålet har også betydning for senders plikt til å betale frakt.

Etter sjøloven 1893 § 132 skulle manglende levering tolkes som tilbaketredelse for det gods som ikke var levert. Ved utarbeidelsen av sjøloven 1994 bygget man derimot på en sontring mellom avbestilling på den ene siden og forsinket levering på den andre siden. Forsinket levering av godset skulle behandles som vanlig kontraktsbrudd.⁷⁴

Sontringen i sjøloven 1994 kommer til uttrykk i sjøl. § 261 annet ledd som gir transportøren hevingsrett ved forsinket levering. Det er en forutsetning at forsinkelsen utgjør et vesentlig kontraktsbrudd. Det markante skillet mellom avbestilling og levering som kommer til uttrykk i loven, tilsier at sender må avgi særskilt erklæring om tilbaketreden. Noe annet ville innebære en utilsiktet utvidelse av transportørens hevingsadgang. Også det generelle kontraktsrettslige prinsipp om lojal etterlevelse av kontrakten tilsier et slikt resultat. Det ville være dårlig forretningskikk om sender ikke underretter transportøren om at han ønsker å tre tilbake fra kontrakten. Imidlertid bør det ikke kreves mer enn muntlig underretning. Transportøren vil da ha fått tilstrekkelig mulighet til å innrette seg etter avbestillingen, samt muligheten til å redusere eget tap.

Ved delvis avbestilling kompliseres problemstillingen. Sjøloven bygger på et klart skille mellom avbestilling og forsinket levering. Når bare deler av godset leveres til frakt, vil imidlertid ikke denne sontring harmonere særlig godt med de grunnleggende hensyn som

⁷⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 27.

gjør seg gjeldende ved stykkgodstransport. Dersom bare deler av godset blir levert til frakt, vil det være naturlig å tolke senders adferd dithen at han ikke ønsker transporten utført for det gods som ikke er levert. Det ville kunne ramme andre sendere og transportøren, dersom transportøren ble nødt til å avvente til forsinkelsen utgjør et vesentlig kontraktsbrudd. Dermed ville man undergrave viktige hensyn som regularitet og hurtighet. Riktignok vil sender kunne henvises til å benytte neste skip, men dette vil igjen kunne begrense linjeoperatørens fraktkapasitet på neste linje. Videre taler hensynet til lojal etterlevelse i kontraktsforhold for at sender må underrette transportøren. Dersom sender ønsker den resterende del transportert, taler de beste grunner for at han gir transportøren uttrykkelig beskjed om dette. Om han ikke gir beskjed, må transporten for den del som ikke leveres, anses avbestilt.

3.9.3 Konsekvenser av avbestilling

Hvis sender benytter seg av avbestillingsretten, kan han kreve transporten stanset og godset tilbakelevert. Til gjengjeld plikter han å erstatte "frakttap og annen skade". Ansvar er objektivt. Formuleringen "annen skade" innebærer at sender plikter å erstatte enhver form for påregnelig tap. I moderne linjefart er det vanlig at transportører har ledig lastekapasitet som kan benyttes dersom mer gods skulle dukke opp. Transportørens mulighet til å ta med annet gods vil ikke reelt økes ved avbestillingen. En avbestilling medfører da en reduksjon av tilgjengelig lastemengde og tapte fraktinntekter. Transportøren vil i slike tilfeller lide tap.⁷⁵

Ved fastsettelsen av erstatningen skal det tas hensyn til om transportøren har hatt rimelig grunn til å unnlate å ta med annet gods, jf. sjøl. § 261 fjerde ledd jf. § 352 annet ledd. Transportøren har dermed en tapsbegrensningsplikt. Dersom transportøren har forsømt tapsbegrensningsplikten, vil det måtte gjøres fradrag for det tap transportøren kunne ha unngått ved å overholde tapsbegrensningsplikten. Hvorvidt transportøren har hatt rimelig grunn til å unnlate å frakte annet gods, må avgjøres konkret. I linjefarten vil transportøren normalt være bundet av et bestemt ruteopplegg. Det alternative gods må dermed befinne seg innenfor den planlagte rute. Om ikke vil de spørsmål som tradisjonelt knyttes til deviasjon, kunne melde seg, se nærmere i pkt. 4.5.

Om transportøren sparer liggetid i havnen, må det gjøres fradrag for det beløp transportøren sparer på dette. En forutsetning for fradrag må imidlertid være at transportøren har kunnet

⁷⁵ Jf. NOU 1993: 36 s. 27.

utnytte liggetiden.⁷⁶ Transportørens muligheter til å utnytte bespart liggetid vil normalt være bedre ved reisebefraktning enn ved den klassiske linjefart. I linjefarten har transportøren flere sendere å forholde seg til, og dermed flere laste og lossetidspunkter som må tas i betraktning. Mulighetene for å utnytte liggetiden kan da være begrenset.

I enkelte tilfeller kan avbestilling skje uten plikt til å yte erstatning, jf. sjøl. § 261 fjerde ledd, jf. § 352 tredje ledd. Sjøl. § 352 tredje ledd innebærer at senders erstatningsplikt ved avbestilling er objektiv med unntak for force majeure tilfellene.

Sender er for det første ansvarsfri dersom leverings-, befordrings- eller innførselsmulighetene på bestemmelsesstedet er utelukket som følge av omstendigheter han ikke burde ha tatt i betraktning ved inngåelsen av fraktavtalen. Etter ordlyden er den avgjørende vurdering for senderens erstatningsansvar om han burde tatt hindringen i betraktning på avtaletidspunktet. Dersom det er forholdsvis klart at det vil komme et innførselsforbud mot en vare, vil sender måtte ta forbehold i kontrakten om dette. Eksempelvis dersom EU har varslet en handelsblokkade mot Kina.

Senderen er for det andre fri for ansvar dersom han ikke kunne forutsett "annen forføyning av offentlig myndighet". Typiske eksempler vil være ekspropriasjon, krig, opprør, borgerlige opptøyer og omfattende arbeidsstanser. Utenfor faller omstendigheter som værforhold, ishindring, lokal arbeidsstans og transportforstyrrelser.⁷⁷

Senderen går for det tredje ansvarsfri ved "hendelig undergang av alt gods". Begrepet "hendelig" peker på tilfeller hvor sender ikke kan klandres for at godset gikk tapt. En slik tolkning er naturlig. Dersom sender kan klandres for at godset går tapt, er det ingen grunn til at han skal gå fri for ansvar. Dersom begrepet ses i sammenheng med kravet om at sender ikke burde tatt forholdet i betraktning på avtaletidspunktet, synes det også klart at det må være tale om en forholdsvis upåregnelig undergang av godset. Etter ordlyden er det videre tale om fullstendig undergang av typen gods. I litteraturen er det tatt til ordet for at den tilsvarende, tidligere lovbestemmelse ikke kunne tolkes strengt etter ordlyden. Det må være tilstrekkelig at ødeleggelse har medført at det er umulig å anskaffe gods innenfor det området senderen ønsker godset transportert fra.⁷⁸ Litteraturens argumenter er langt på vei gode for

⁷⁶ Jf. ND 1998 s. 188 SØHA Dania.

⁷⁷ Jf. Jantzen, Johs, Håndbok i godsbeordring til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 297.

⁷⁸ Jf. Jantzen, Johs, Håndbok i godsbeordring til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 297.

dagens lovbestemmelse også. Det ville være en uforholdsmessig streng tolkning om bestemmelsen tas på ordet. Imidlertid må man etter gjeldende rett tilpasse kravet, under hensyn til de logistikkfremskritt som har preget avstandshandel de seneste årene. Dersom det er mulighet til å skaffe gods fra et annet område på forholdsvis enkel måte, f.eks. ved bruk av tog, vil ikke kravet kunne anses oppfylt.

Dersom senderen vil påberope et force majeure-unntak, må han gi transportøren melding uten ugrunnet opphold. Om melding uteblir, plikter sender å erstatte skadene som følger av manglende underretning, jf. sjøl. § 261 fjerde ledd, jf. § 352 fjerde ledd.

I reisecertepartier kan bortfrakteren heve avtalen dersom befrakteren erstatningsfritt trer tilbake fra avtalen etter sjøl. § 352 tredje ledd, jf. sjøl. § 353. For stykkgodstransport finnes ingen tilsvarende bestemmelse.

3.9.4 Kan sender gi avkall på avbestillingsretten gjennom avtale? Kan avbestillingsretten utvides gjennom avtale?

Sjøl. § 261 er deklatorisk, jf. § 254 annet ledd. Dette innebærer at sender gjennom avtale kan utvide, og innskrenke sin avbestillingsrett. Også spørsmålene om erstatning og erstatningsomfang kan avtales særskilt.

Avkall på avbestillingsretten utgjør en forholdsvis stor svekkelse av senders rettsstilling under transporten. Av den grunn bør det kreves at slike klausuler er tilstrekkelig tydelig for å anse dem vedtatt.

3.9.5 Senders adgang til å trekke seg fra transportavtalen før utstedelse av konnossement

I tiden før utstedelse av konnossementet kan det tidvis forekomme at sender ønsker å trekke seg fra avtaleforholdet med transportøren. Dersom det foreligger en avtale om transport, er denne prinsipielt bindende, og senders tilbaketreden anses som en avbestilling. Det er imidlertid vanlig at transportavtalen inneholder reservasjoner, som i tiden frem til utstedelse av konnossement gir både sender og transportør adgang til å tre fra avtalen, slik at det ikke blir tale om erstatning.

4 Kapittel 4. Under transport

4.1 Innledning

Under transport er det først og fremst sender, vareeier og transportøren som har rettigheter og plikter. Mange av de forpliktelser som påhviler transportøren, vil ha både sender og vareeier som rettighetssubjekt. Ofte vil sender og vareeier være samme person, men trenger ikke være det. I kapittelet her vil jeg redegjøre for senders rett til å få transporten utført i pkt. 4.2. Det hurtighetskrav som stilles til transporten redegjøres for i pkt. 4.3. Under transporten har transportøren en vid omsorgsforpliktelse overfor godset. Denne redegjøres for i pkt. 4.4. I pkt. 4.5 redegjøres for omlastingsspørsmålene, og i pkt. 4.6 drøftes spørsmålet om deviasjon. Dersom transportøren forsømmer sine plikter, kan sender ha hevingsrett. Hevingsretten redegjøres for i pkt. 4.7

4.2 Senders rett til å få transporten utført

4.2.1 Innledning

Såfremt sender oppfyller sine transportforpliktelser, har han rett til å få transporten utført. Dersom vilkårene for transportørens hevingsrett er tilstede, bortfaller bare retten til å få transporten utført hvis transportøren velger å benytte seg av hevingsretten. I det følgende skal det ses nærmere på hva som skal til for at senders rett til å få transporten utført skal falle bort. Jeg vil først redegjøre for hva som skal til for at transportøren skal kunne heve avtalen. Deretter skal det drøftes om retten til å få transporten utført av andre grunner kan falle bort.

4.2.2 Heving ved forsinkelse og levering av annet gods

Under nærmere omstendigheter vil transportøren kunne heve avtalen. Heving innebærer at kontrakten faller bort, og sender mister sin rett til å få transporten utført.

Dersom godset ikke leveres i tide, og forsinkelsen utgjør et vesentlig kontraktsbrudd, har transportøren en lovbestemt hevingsadgang, jf. sjøl. § 261 annet ledd. Tidspunktet godset skal være levert må avgjøres med utgangspunkt i avtalen. Enhver overskridelse av avtalt tidspunkt vil innebære en forsinkelse, jf. formuleringen "blir godset ikke levert til rett tid".

Hevingsadgangen ved forsinkelse er imidlertid begrenset av vilkåret om at forsinkelsen må være vesentlig.

I linjefarten er det en vanlig følge av forsinket levering at tidspunktet for gjennomføring av transportens forskyves slik at det ikke foreligger noen forsinkelse fra transportørens side. Normalen er at sender venter på neste skip i ruten. Dette er ikke ensbetydende med at transportøren får noen hevingsrett. Konsekvensen av en slik regel ville vært at transportøren kunne krevd ny frakt ved neste transport. Ved utarbeidelsen av sjøloven 1994 ble en slik regel funnet urimelig. Spørsmålet kan stille seg annerledes dersom forsinkelsen fører til at transportøren på grunn av plassforhold, rute, opplegg o.l. påføres ytterligere tap eller ulempe ved at transporten må gjennomføres senere.⁷⁹

Dersom det er avtalt frakt av en bestemt type gods, vil sender ikke ha krav på å få fraktet en annen type gods. Dersom sender leverer annet gods enn avtalt, vil de beste grunner tale for å anse leveringen som forsinket, såfremt leveringstiden er kommet.

4.2.3 Heving ved krig o.l.

Dersom det etter inngåelse av fraktavtalen viser seg at reisen vil medføre fare for skipet, personer om bord eller lasten, kan transportøren heve avtalen, såfremt faren skyldes krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, jf. sjøl. § 265 tredje ledd, jf. sjøl. § 358 første ledd.

Bestemmelsen svarer til sjøl. § 135. Ved utarbeidelse av § 135 ble formuleringen "fare for skip eller gods" erstattet med "fare for skipet eller godset". Endringen utgjorde bare en presisering av det som allerede var gjeldende rett.⁸⁰ Faren må dermed rette seg mot det konkrete skip, dets mannskap og gods. For linjefarten passer ikke dette utgangspunkt helt. Karakteristisk for linjefarten er at det inngås avtale om frakt på strekningen X til Y. Hvilket skip som utfører transporten, er av mindre betydning, såfremt skipet er egnet til transporten. Det vil av den grunn være naturlig å lese bestemmelsen slik at faren må rette seg mot de skip transportøren skulle ha til disposisjon hvis han forsøker å gjennomføre transporten. Dersom transportøren disponerer skip som trygt kan gjennomføre reisen, bør han således være avskåret fra heving.

Hva angår faregrad, har det vært antydnet i norsk litteratur at forsikringspremien i farvannet kan være en indikator.⁸¹ Det kan likevel ikke ses bort fra andre omstendigheter. I Rt. 1947 s.

⁷⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 27.

⁸⁰ Jf. Ot.prp. nr. 28 (1972-1973).

⁸¹ Jf. Jantzen, Johs, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 325.

705 så Høyesterett hen til at en helhetlig presset politisk situasjon tilsa at det forelå krigsfare før inngåelsen av kontrakten.

Det kreves ikke at krigen, blokaden osv. tilfredsstillende de krav som følger av folkeretten. Avgjørende må være det rent faktiske. Nemlig at krig, blokade osv. rent faktisk utgjør en hindring eller fare. Eksempelvis vil proklamasjon av faresoner eller minesperringe på skipets rute være en hindring dersom skipet må avvike vesentlig fra den planlagte rute for å nå frem til avtalt sted.⁸² Under første verdenskrig hendte det at rederen ikke kunne skaffe drivstoff eller annet utstyr til reisen fordi skipet ble svartelistet. I mange tilfeller ble dette ansett som en tilstrekkelig hindring.⁸³

For sjørøveri som hindring eller fare for skipsfarten vil man vanskelig kunne anse isolerte tilfeller av sjørøveri i bestemte områder å tilfredsstillende kravene. Det må være grunn til å frykte gjentakelser.⁸⁴ Sjørøveri er i dag et omfattende problem ved Aden-gulven utenfor Somalia. Her vil farevilkåret være oppfylt, men hevingsadgangen likevel være avskåret ved at faren er synlig på forhånd. Om sjørøveriet skulle spre seg til større deler av Det indiske hav, ville hevingsadgangen kunne tenkes å være i behold for de nye områdene.

Et viktig spørsmål er om bestemmelsen angir hindringstilfellene uttømmende eller om den kan anvendes analogisk på andre hindringer som under henvisning til styrke og varighet må sidestilles med de angitte tilfellene. Eksempelvis bryter det ut epidemi i det land hvor lasten skal fraktes. Dersom det er tilnærmet umulig å få levert godset til leveringsstedet, ville det være liten grunn til å ikke behandle tilfellene likt. En epidemi vil i likhet med en krig være en absolutt hindring, såfremt sykdommen er tilstrekkelig smittsom.

Faren må ha blitt synlig først etter fraktavtalen er inngått, jf. formuleringen ”viser det seg etter at befraktningsavtalen er inngått”. Det kan ikke kreves at faren må ha oppstått etter avtaletidspunktet. Eksempelvis vil det ikke avskjære heving at en epidemi eksisterte på forhånd, dersom den ikke var synlig for partene. Om faren er synlig, har man derimot tatt en sjanse som i utgangspunktet avskjærer hevingsretten. Hevingsretten kan imidlertid være i behold dersom det i ettertid har oppstått en vesentlig og upåregnelig fareøkning, jf. Rt. 1947 s. 705 s. 706-707.

⁸² Jf. Jantzen, Johs, Håndbok i godsbeordring til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 322.

⁸³ Jf. ND 1918 s. 335, ND 1919 s. 72, ND. 1920 s. 143 DH og ND 1922 s.193 NH.

⁸⁴ Jf. Jantzen, Johs, Håndbok i godsbeordring til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 323.

Dersom transportøren vil heve avtalen, må han gi beskjed uten ugrunnet opphold. Etter ordlyden må transportøren gi beskjed umiddelbart, med mindre han har en grunn til å la være. Eksempelvis kan transportøren ønske å avvende situasjonen i håp om at blokaden oppheves. Det er hevdet i litteraturen at det ikke er grunn til å kreve at transportøren bestemmer seg raskt, dersom man befinner seg på et tidspunkt før det må tas avgjørende skritt for reisens utførelse. Men etter dette tidspunkt øker faren for tap, og sender får dermed større behov for underretning.⁸⁵

4.2.4 Hevingsadgang ved andre kontraktsbrudd?

Sjølovens kapittel om stykkgodstransport inneholder ikke bestemmelser som gir transportøren hevingsrett ved andre kontraktsbrudd. Det kan undertiden oppstå omstendigheter som innebærer at transportøren har behov for ytterligere adgang til å heve avtalen. Eksempelvis vil et slikt behov kunne oppstå dersom frakt ikke betales i tide eller det er på det rene at frakt ikke vil bli betalt.

Bestemmelsen om heving i sjøl. § 261 er fravikelig, jf. sjøl. § 254 annet ledd. Det er dermed ingenting i veien for at partene fastsetter egne hevingsklausuler i avtalen. Men dersom avtalen er taus om hevings spørsmålet, aktualiseres spørsmålet om man utelukkende må se hen til sjølovens bestemmelser om heving, eller om transportøren kan heve på bakgrunn av ulovfestet kontraktsrett. Alternativt er det spørsmål om man kan tolke en hevingsklausul inn i avtalen.

Det er et overordnet prinsipp i norsk avtalerett at avtaler skal holdes, jf. NL 5-1-2. Heving innebærer et stort inngrep i dette prinsippet. At transportøren går fra kontrakten, vil kunne ramme sender hardt, og som utgangspunkt bør man derfor være varsom med å innfortolke en hevingsklausul i kontrakten dersom kontrakten forholder seg taus. Man bør i så tilfelle ha klare holdepunkter i partenes adferd for at ytterligere hevingsadgang har vært avtalt. Som eksempel kan nevnes at ytterligere hevingsadgang tidligere har vært akseptert av sender, og partene har hatt et langvarig samarbeid.

Reglene om stykkgodstransport bygger på Haag-Visby- og Hamburg- reglene som tar sikte på å fremme felles regler for internasjonal sjøtransport. Ingen av regelsettene inneholder

⁸⁵ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 324.

bestemmelser som gir transportøren en videre hevingsadgang enn den som følger av sjølovens bestemmelser.

Formålet med sjølovens ufravikelige bestemmelser er at sender, avlaster og mottaker ikke skal bli tvunget til å avtale seg til en dårligere rettsstilling enn den statene gjennom konvensjonsarbeidet, har ansett som hensiktsmessig.⁸⁶ Selv om sjøl. § 261 er deklatorisk, jf. sjøl. § 254 annet ledd, tyder bestemmelsen på at lovgiver har vurdert i hvilket omfang av hevingsrett for transportøren som er hensiktsmessig. Dersom lovgiver hadde ment at transportøren burde ha hevingsadgang ved andre kontraktsbrudd, uavhengig av avtale, ville det vært naturlig å eksplisitt nevne dette i lovteksten. Eksempelvis har senders hevingsadgang ved andre kontraktsbrudd enn forsinkelse blitt inntatt i sjøl. § 264 som en kodifisering av ulovfestet rett.⁸⁷

For senders vedkommende er det ikke tvilsomt at sjøloven nå regulerer hevingsadgangen uttømmende, jf. sjøl. § 264 som åpner for at sender hever transportavtalen ved "annet kontraktsbrudd".⁸⁸ Det har formodningen mot seg at en ulovfestet hevingsadgang skulle kodifiseres for sender, men ikke for transportøren.

Det er i det hele vanskelig å se at det kan være plass til at transportøren hever kontrakten på bakgrunn av ulovfestet kontraktsrett. Transportørens behov for heving ved manglende betaling avdempes dessuten gjennom tilbakeholdsretten etter sjøl. § 270.

4.2.5 Bortfall av transportørens hevingsrett

Transportørens hevingsrett går tapt dersom han ikke gir sender melding om at han ønsker å heve avtalen uten ugrunnet opphold, jf. sjøl. § 261 annet ledd. Siste frist er når godset mottas til transport. Spørsmålet om når transportøren har mottatt godset, må avgjøres etter de samme prinsipper som ved spørsmålet om når han har fått godset i sin varetekt, jf. pkt. 6.1.3

Før godset er mottatt, må melding gis ugrunnet opphold. Det kan være vanskelig for sender å ta stilling til om forsinkelse fra hans side innebærer at transportøren utsettes for vanskeligheter av en slik art at han har behov for å heve avtalen. Av den grunn begynner

⁸⁶ Jf. NOU 1993: 36 s. 23.

⁸⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 29.

⁸⁸ Se også NOU 1993: 36 s. 29.

fristen å løpe fra det øyeblikk sender har spurt om hevingsretten vil bli utnyttet.⁸⁹ Dersom sender ikke fremsetter forespørsel, begrenses bare fristen av mottaksalternativet.

Ordlyden ”uten ugrunnet opphold” innebærer ikke at transportøren umiddelbart må gi svar på om hevingsretten vil bli benyttet. Ordlyden er riktignok strengere enn formuleringer som ”innen rimelig tid” o.l., men transportøren må likevel normalt innrømmes en viss tid til å områ seg. For eksempel vil det kunne ha betydning hvorvidt det er annen last i området som kan fraktes. Det sentrale for vurderingen er om transportøren har en legitim grunn for å avvente med å gi svar. Dersom transportøren ikke har noen grunn overhodet, må svar gis umiddelbart.

4.2.6 Bortfall av retten til å få transporten utført under andre omstendigheter.

Ved sjøloven 1893 kunne transportøren unnlate å gjennomføre transporten dersom fraktavtalen gjaldt et bestemt skip og dette gikk tapt eller ble uistandsettelig, jf. § 128. Ved utarbeidelsen av sjøloven 1994 ble det fremhevet at bestemmelsen ikke passet særlig godt for stykkgodstransport. Den moderne stykkgodsfart har en generisk karakter, hvor transportøren har stor valgfrihet med hensyn til hvilken måte godset skal bringes fra avsendelses- til bestemmelsesstedet.⁹⁰

Som følge av endringen i stykkgodsfartens karakter ble regelen i sjøl. § 128 endret.

Gjennom sjøl. § 265 er transportøren nå ilagt en plikt til å fullføre transporten også dersom skipet går tapt eller blir uistandsettelig. Rettstilstanden man har oppnådd med endringen, samsvarer med engelsk-amerikansk rettsoppfatning og de standardvilkår som vanligvis benyttes for stykkgodstransport.⁹¹ Endringen innebærer at dersom ruteopplegget transportøren normalt benytter svikter, vil transportøren være henvist til å benytte en annen handelsrute. Dersom skipet går tapt, vil han kunne være nødt til å slutte skip på reise- eller tidscerteparti, eventuelt transportere godset på annet vis.

4.2.6.1 Unntak fra avtalt lossehavn

Som utgangspunkt må transportøren frakte godset til den avtalte lossehavn. Senderens rett til å få godset transportert til avtalt lossehavn gjelder imidlertid ikke ubetinget. Dersom det inntrer hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe avtalt lossehavn og losse godset,

⁸⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 27.

⁹⁰ Jf. NOU 1993: 36 s. 29-30.

⁹¹ Jf. NOU 1993: 36 s. 30.

eller anløp til lossehavn og lossing ikke kan skje uten urimelig opphold, kan transportøren benytte annen rimelig lossehavn, jf. sjøl. § 265 annet ledd.

Bestemmelsen er en konsekvens av linjefartens behov for fleksibilitet. Dersom transportøren skulle tvinges til å vente på at hindringer bortfaller, ville dette kunne medføre skade for andre sendere. Sender kan ha et særlig behov for å disponere over godset på det avtalte lossested, men dette hensyn ble satt til side ved utarbeidelsen av loven. Begrunnelsen var at det normalt vil være mulig å viderebefordre godset fra den alternative lossehavn.⁹² Gode grunner taler for at mulighetene for viderebefordring tillegges stor betydning ved avgjørelsen om den alternative lossehavn kan anses som rimelig. Dersom sender ikke har muligheter for viderebefordring, og han har et behov for godset på avtalt leveringssted, vil gjennomføring av transporten kunne innebære større ulemper enn fordeler for sender. Videre må kostnadene ved viderebefordring tas i betraktning. Det er sender som bærer risikoen for viderebefordring.⁹³

Etter ordlyden må hindringen ramme både anløp til lossehavn og lossingen av godset. Dersom skipet ikke kan anløpe lossehavnen, vil lossingen uten videre være hindret. Det må imidlertid være tilstrekkelig at lossemulighetene rammes av hindringen. I forarbeidene er det forutsatt at streik anses som en hindring.⁹⁴ Det er dermed uten betydning om hindringen rammer anløpet til havn, eller havnen som sådan.

Begrepet ”hindring” peker etter ordlyden på omstendigheter som innebærer at transporten vanskeliggjøres i en slik grad at det vil være urimelig å kreve at transportøren gjennomfører transporten etter avtalen. Dermed vil uvær, is o.l. kunne anses som hindringer, dersom omstendigheten er omfattende nok. Begrepet kan ikke tolkes dithen at det må foreligge faktisk umulighet. En slik tolkning ville harmonere dårlig med hensikten om å legge til rette for fleksibilitet i linjefarten.

Hindringen kan være av midlertidig karakter, jf. formuleringen ”eller dette ikke kan skje uten urimelig opphold”. Det må her foretas en vurdering med utgangspunkt i transportørens og øvrige senderes interesse i å unngå forsinkelse eller risiko for forsinkelse av ubestemt varighet.⁹⁵ Dersom trafikkoppnopninger i havnen innebærer at transportøren vil måtte vente

⁹² Jf. NOU 1993: 36 s. 30.

⁹³ Jf. NOU 1993: 36 s. 30.

⁹⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 30.

⁹⁵ Jf. NOU 1993: 36 s. 30.

for lenge i havnen, vil dette kunne være en hindring.⁹⁶ Regularitet og hurtighet er viktige hensyn i moderne linjefart. Man kan derfor som utgangspunkt ikke kreve at transportøren venter særlig lenge for å kunne benytte alternativ lossehavn. I ND 1967- 325 fant Högsta Domstolen i Sverige at 10 dager var tilstrekkelig for at transportøren skulle kunne heve avtalen.

Sjøl. § 265 er deklatorisk, jf. sjøl. § 254 annet ledd. Sender og transportør står dermed fritt til å avtale både videre og snevrere adgang for transportøren til å gå fra avtalen. Det vil også kunne avtales at bestemte lossehavner ikke skal kunne benyttes, o.l. klausuler.

4.3 Senders rett til å få transporten hurtig utført

4.3.1 Innledning

I sjøl. § 262 er transportøren ilagt en generell omsorgsplikt overfor eierens interesser under transporten. Herunder skal transportøren utføre transporten med ”tilbørlig hurtighet”, jf. første ledd. I sjøloven 1893 kom en tilsvarende plikt for transportøren til uttrykk i § 98 første ledd. Innholdet i transportørens omsorgs, og aktsomhetsplikter er sentralt sett fra senderens side. Brudd på pliktene vil som regel ende i erstatningsansvar for transportøren.⁹⁷

I litteraturen er det under reiseCERTepartiet stilt spørsmål om mislighold foreligger ved forsinkelse, dersom bortfrakter ikke kan bebreides. I pkt. 4.7.3 skal det ses nærmere på den samme problemstilling for stykkgodstransport. Her skal det først ses nærmere på hva som ligger i kravet om at transporten skal utføres med ”tilbørlig hurtighet”.

4.3.2 Kravet om tilbørlig hurtighet

Kravet om at transporten skal utføres med ”tilbørlig hurtighet”, er i følge forarbeidene et utslag av moderne stykkgodstransports stadig strengere krav til regularitet og hurtighet. Bestemmelsen skal leses på denne bakgrunn.⁹⁸ Uttalelsene må tolkes slik at begrepet ”tilbørlig hurtighet” er dynamisk, hvor innholdet langt på vei avhenger av sedvanlig bransjepraksis. I denne sammenheng må man være oppmerksom på ulikheter internt i bransjen med hensyn til skipenes egenskaper, besetningens kvalifikasjoner, den transporterte

⁹⁶ Jf. ND 1967 s. 325.

⁹⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 28.

⁹⁸ Jf. NOU 1993: 36 s. 28.

lastens art m.v. Enkelte skip er i stand til å gå på dagtid, eller i grumsete farvann, mens andre skip alltid bør unngå denne typen navigasjon.⁹⁹

Ifølge forarbeidene vil det normalt foreligge forsinkelse dersom transporttiden går utover den tid som vil være rimelig for transportøren, hensett til transportopplegget og markedsføringen av transportopplegget.¹⁰⁰

Markedsføringen av transportopplegget kan foregå på ulike vis, og hvor ambisiøs transportøren har vært i sin markedsføring, vil i stor grad kunne påvirke senders valg av transportør. Den transportør som benytter hurtighetselementet aktivt i sin markedsføring av transporttjenestene, må finne seg i å bli vurdert strengere, med hensyn til de hurtighetskrav som stilles til ham, enn den transportør som ikke benytter hurtighetselementet i markedsføringen. Videre må det også ses hen til mer indirekte markedsføring. Transportørens rutetabeller vil kunne bidra til å gi sender indikasjoner på hvor hurtig transport han kan forvente. Ved indirekte markedsføring vil transportøren imidlertid ikke kunne vurderes like strengt. Rutetabeller gir først og fremst uttrykk for transportørens vurdering av transporttiden under normale omstendigheter. Under transporten vil det kunne oppstå situasjoner som gjør at den tid rutetabellen gir uttrykk for er umulig å oppnå, som for eksempel motorhavari eller storm.

I vurderingen av om transporten er utført med ”tilbørlig hurtighet”, skal det ses hen til transportopplegget. Dette åpner for en bred vurdering hvor det ses hen til de ulike aspekter ved reisen.

For det første må man se hen til den konkrete transportavtale. Dersom transportøren har påtatt seg å kunne transportere godset innen en nærmere angitt frist, må enhver overskridelse anses som forsinkelse. Dette må gjelde selv om transportøren har gjort alt i sin makt for å utføre reisen innen tidsfristen. Avtalen gir uttrykk for hva partene på avtaletidspunktet anså som et realistisk leveringstidspunkt. Ofte kan leveringstiden være et avgjørende moment for sender ved valg av transportør. Av den grunn bør man være varsom med å godta fristoverskridelse.

Dersom transportavtalen ikke inneholder en bestemt dato, men f.eks. en henvisning til sjølovens regler, vil tidligere transporter mellom partene kunne tjene som pekepinn på om

⁹⁹ Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 382. Her redegjøres for begrepets innhold i relasjon til reisecepartiet etter sjøl. § 339, men tilsvarende må gjelde ved stykkgodstransport.

¹⁰⁰ Jf. NOU 1993: 36 s. 28.

transporten er utført med tilstrekkelig hurtighet. Dersom partene har lang erfaring med hverandre, vil de tidligere transportene være en god indikator på hvilke forventninger til transportens hurtighet sender har inngått avtalen på bakgrunn av.

Dersom transporttid ikke er avtalt, må det videre ses hen til den aktuelle reises risiko. Også i de tilfeller hvor transportørens markedsføring har vært ambisiøs, vil det være relevant å se hen til den risiko reisen medfører. At transportopplegget ikke gjennomføres på den tid som markedsføringen forespeiler, er ikke ensbetydende med forsinkelse. Forarbeidene synes å forutsette at det avgjørende er hva som er rimelig tid for transporten, alle forhold tatt i betraktning. Man bør ikke legge til rette for at sjøkapteinen presses til å ta større risiko enn nødvendig, fordi han ønsker å holde sine overordnede ansvarsfrie.

Uforutsette hindringer kan oppstå underveis. Enkelte hindringer vil være mulige å forutse, men dersom reiseruten utsettes for en plutselig storm, som ingen på forhånd med rimelighet kunne ha forutsett, kan ikke transportøren klandres for å ikke tatt forbehold, eller regnet den inn i transporttiden. Dersom man vektlegger markedsføringen av transportopplegget for strengt, vil transportøren kunne utsettes for vanskelige dilemmaer. Skal han seile gjennom stormen for å unngå forsinkelse, men dermed utsette lasten og mannskapet for skaderisiko, eller skal han vente av stormen slik at transporten kan utføres trygt, men transporten forsinkes? Det vil kunne være fristende for transportøren å velge den løsning som lønner seg økonomisk. Dette kan gå på bekostning av andre viktige interesser, som f.eks. skipssikkerhet.

Reisens geografiske lengde vil også være av betydning. Jo lengre reisen er, desto lengre transporttid må man innvilge transportøren. Begrunnelsen ligger i dagen. Dersom transportstrekningen er lang, ville det være urimelig om transportøren ikke ble innvilget realistisk tid til utførelse. Ved vurderingen av hvor lang transportavstanden er, må eventuelle havner transportøren skal stanse i først, regnes med. I linjefarten vil normalt transportøren ha en rekke sendere å forholde seg til. Dersom reiseruten går fra Oslo til Cape Town, og så til Kiel, vil transportøren, overfor den sender som skal ha sitt gods fraktet til Kiel, måtte innvilges tid til å først gå innom Cape Town. Imidlertid vil transportørens markedsføring av reisen kunne påvirke hvor effektivt han må utføre reisen. Om han i sin markedsføring har hevdet å være "markedets raskeste", må det stilles strenge krav til hvilken lengde eventuelle arbeidsstanser, og opphold i havn kan ha.

Videre må det ses hen til lastens art. Enkelte typer last må transporteres med større forsiktighet. Eksempelvis må man gjennomgående være mer forsiktig ved lasting og sikringen av høyeksplosive lastegjenstander, enn ved f.eks. kornlast. Når lasten må lastes med større forsiktighet, vil det gå ut over lastetiden. Tilsvarende gjelder under selve sjøreisen. Enkelte typer last vil kunne medføre at transportøren i større grad må unngå uroligheter i farvannet. Han kan dermed tvinges til å skru ned reisehastigheten for å unngå skader.

Hvilket transportskip som benyttes, må også ilegges vekt. Det kan være store forskjeller på de ulike skip. Der det for ett skip vil være uproblematisk å seile om natten, vil det for et annet kunne innebære en stor risiko for grunnstøting. Det kan også forekomme store forskjeller i motorkraft, og skipsstørrelse.

I linjefarten vil normalt ikke transporten være knyttet til et bestemt skip. Transporten er en generisk ytelse, hvor det sentrale for sender er at transporten utføres hurtig og forsvarlig. Transportøren vil ofte stå friere, enn ved certepartiene til å velge hvilket skip i sin flåte han ønsker å benytte til å utføre transporten. Selv om transportøren har stor valgfrihet, må det likevel stilles krav om at han velger et skip som kan utføre transporten med en viss hurtighet. Om han har skip tilgjengelig i flåten som kan utføre den aktuelle transporten langt hurtigere enn det skip han har valgt å benytte, vil dette kunne ha betydning for vurderingen av om transporten tilfredsstiller kravet til hurtighet. Så lenge transportørens valg av skip er forsvarlig, kan dette imidlertid ikke holdes mot ham, da det ville gripe for sterkt inn i transportørens valgfrihet.

4.4 Senders rett til å få godset fraktet med omsorg

4.4.1 Innledning

Som allerede nevnt er senders interesse i transportavtalen normalt å få godset fraktet på forsvarlig måte. Av den grunn er transportøren ilagt en generell plikt til å dra omsorg for godset under transport, og for øvrig ivareta eierens interesse, jf. sjøl. § 262 første ledd. Rettighetssubjektet etter bestemmelsen er lasteeieren, men i fremstillingen her tas det som nevnt utgangspunkt i at senderen også er lasteeier.

Transportørens omsorgsforpliktelse varer hele transportperioden, jf. formuleringen '*fra mottakelsen til utleveringen av godset*'. Reglene om transportørens omsorgsforpliktelser

henger nøye sammen med reglene om erstatningsansvar,¹⁰¹ og forplikelsesperioden må avgjøres etter de samme prinsipper som når transportørens ansvarsperiode trer i kraft, jf. pkt. 6.1.3.

Transporten skal utføres med tilbørlig omhu og for øvrig ivareta senders interesser. Kravene må innebære en generell aktsomhetsplikt for transportøren. Aktsomhetspliktens innhold er behandlet i pkt. 6.1.2. Omsorgsforpliktelsen kan innebære at transportøren har en aktiv handleplikt for å ivareta senders interesser. I det følgende vil transportørens plikt til å treffe tiltak behandles, med utgangspunkt i at sender eier lasten. Deretter vil det ses nærmere på senderens adgang til å instruere om tiltak, samt transportørens plikt til å stille med sjødyktig skip, adgangen til dekkslasting og plikten til å underrette sender om skader, forsinkelse og tiltak.

4.4.2 Transportørens tiltaksplikt

4.4.2.1 Omfanget av tiltaksplikten

Transportørens omsorgsforpliktelse kan innebære at han på vegne av senderen må treffe nødvendige tiltak for å bevare eller transportere godset, jf. sjøl. § 266 første ledd. Eksempler på dette kan være å sikre godsets pakning ytterligere, leie lagringsplass i lossehavnen eller besørge fôring av levende dyr.

Dersom tiltak er nødvendig for å besørge en forsvarlig transport, skal transportøren innhente forholdsordre fra senderen. Når forholdsordre er innhentet, vil transportøren innenfor rammen av forholdsordren kunne handle på vegne av sender. Her gjelder alminnelige regler om oppdragsfullmakt.¹⁰² Sender blir dermed ikke bundet av disposisjoner utenfor fullmaktens rammer, som transportøren foretar på hans vegne, selv om tredjemann er i god tro, jf. avtaleloven § 11 annet ledd.

Tiltaksplikten strekker seg ikke lengre enn til hva som må anses rimelig, hensett til at transportøren påføres kostnader og ulemper ved tiltaket.¹⁰³ I utgangspunktet er sender ansvarlig for disposisjoner foretatt av transportøren i hans interesse, jf. sjøl. § 267 første

¹⁰¹ Jf. NOU 1993: 36 s. 28 hvor det er uttalt at brudd på omsorgsforpliktelsen normalt vil ende med erstatningsansvar.

¹⁰² Jf. NOU 1993: 36 s. 31.

¹⁰³ Jf. NOU 1993: 36 s. 31.

punktum. Så lenge tiltaket kan utføres for senders regning, vil dermed transportøren ha en vidtgående tiltaksplikt.

Sender er imidlertid bare ansvarlig for tiltak tilsvarende godsets verdi ved transportens begynnelse, dersom transportøren ikke har innhentet forholdsordre, jf. sjøl. § 267 annet punktum.

Tidvis kan det være umulig å innhente forholdsordre. Sender er umulig å få tak i, eller tidsfaktoren innebærer at tiltak må iverksettes øyeblikkelig. Transportøren må da som utgangspunkt fremdeles treffe tiltak, jf. sjøl. § 266 annet ledd. Sender vil derimot ikke være ansvarlig utover godsets verdi. Hvorvidt transportøren da har en plikt til å foreta de nødvendige tiltak, vil bero på en vurdering av konkret rimelighet. Det må i rimelighetsvurderingen ses hen til hvilke kostnader transportøren selv må bære ved utførelsen av tiltaket. Han må nok finne seg i mindre tiltak som ikke påfører ham særlige kostnader. Det må videre ses hen til hvor tidkrevende det er å få på plass tiltaket. Dersom de nødvendige tiltak for forsvarlig transport er omfattende, og vil medføre forsinkelser av betydning, taler hensynet til hurtighet og regularitet i transporten for at transportøren ikke har en plikt til å utføre dem.

4.4.2.2 Når har sender krav på at transportøren gjør tiltak

Transportørens tiltaksplikt retter seg mot ”lasteieren”. Senders rettsposisjon avhenger dermed av at han er lasteier. Det er da interessant å se på når eiendomsretten går over fra selger til kjøper.

Som nevnt innledningsvis vil spørsmålet om eiendomsrettens overgang måtte avgjøres på bakgrunn av det underliggende forhold mellom kjøper og selger. I det følgende skal det ses nærmere på når eiendomsretten til varen går over på kjøper, og betydningen av dette.

4.4.2.3 Betydningen av eiendomsrettens overgang. Et funksjonelt eller substansielt eiendomsbegrep?

Eiendomsretten utgjør normalt en sum av beføyelser, som f.eks. råderett. I norsk rett er det vanlig at regler om rettigheter knyttet til eiendom er funksjonelle. Reglene knyttes med andre ord til ulike stadier i en eiendomsoverføringsprosess.¹⁰⁴ Eksempelvis er dette tilfellet ved overdragelse av fast eiendom, hvor risikoen går over på kjøper ved bruksovertakelse, jf.

¹⁰⁴ Jf. Falkanger og Falkanger, Tingsrett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 75.

avhendingsl. § 2-4 annet ledd. Det finnes også eksempler om at rettsvirkninger direkte til eiendomsretten. Dette er tilfellet ved kreditorbeslag, hvor kreditorenes beslagsrett er knyttet til de gjenstander som "tilhører" skyldneren. Kreditorenes beslagsrett er her som utgangspunkt betinget av at skyldneren er eier. Unntak imidlertid for rettsstiftelser uten rettsvern overfor kreditorbeslag. I odelsretten er et vilkår for å heve odelsrett at vedkommende har vært "eigar med full eiendomsrett" i 20 år. Dette innebærer at odelshevdens starttidspunkt beror på en helhetsvurdering, og ikke en enkelt funksjon.¹⁰⁵

I stykkgodstransporten er blant annet transportørens plikt til å innhente forholdsordre for nødvendige tiltak, og hvem som hefter for kostnader, knyttet til "lasteieren", jf. sjøl. §§ 266 og 267. Spørsmålet her er om lasteierbegrepet har et funksjonelt eller substansielt innhold. Svaret er blant annet av sentral betydning for sender og mottakers plikt til å betale for tiltak utført av transportøren for å berge lasten.

Ordlyden "lasteieren" gir i seg selv liten veiledning. Begrepet knytter seg til hvem som er pliktsubjektet, ikke hva som skal til for at han blir det

Som allerede nevnt bygger sjøloven 1994 på Haag-Visby- og Hamburg-reglene. Et substansielt eiendomsbegrep harmonerer best med Hamburg-reglernes formål om å gi en bedre balanse mellom reder- og befrakterinteressene. Dersom sender har solgt konnossementet og overført eiendomsretten, vil han ikke hefte for nødvendige tiltak foretatt av transportøren for å bevare godset. Hamburg-reglene tar imidlertid ikke stilling til de spørsmål som primært gjøres gjeldende i denne sammenheng. Det substansielle eiendomsbegrep harmonerer også godt med det kjøpsrettslige utgangspunkt om at kjøper bærer transportrisikoen, jf. kjl. § 12 jf. § 7. I Rt. 1903 s. 724 synes Høyesterett å bygge på substansielle betraktninger. I dommen var gikk eiendomsretten over på kjøper når han hadde fått konnossement og det hadde vært tiltenkt at eiendomsretten skulle gå over. Det forhold at konnossementet var overdratt og kjøper dermed kunne utøve rettigheter i relasjon til varen, var i seg selv ikke tilstrekkelig til å konstatere at eiendomsretten var gått over, selv om innehaver av konnossementet kan utøve rettigheter som normalt oppfattes som utøvelse av eiendomsrett. Dommen behandles grundigere nedenfor. Det er verdt å merke seg at dommen stammer fra en tid hvor man i norsk rett bygde på et substansielt eiendomsbegrep, og at man senere har gått over til et funksjonelt

¹⁰⁵ Falkanger og Falkanger, Tingsrett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 76

eiendomsbegrep. Sjøretten preges imidlertid av å søke internasjonal rettsenhet, og det er dermed ikke gitt at man på dette rettsområdet har forlatt det substansielle eiendomsbegrep.

De tyngste rettskilder synes dermed å trekke i retning et substansielt eiendomsbegrep, og må etter min mening legges til grunn som gjeldende rett. En slik regel vil imidlertid kunne kritiseres.

Forarbeidene synes ikke å ha tenkt særlig nøye over hvilke betenkeligheter som kan oppstå dersom man lar rettsforholdet mellom selger og kjøper være avgjørende for transportørens rettsstilling. Her er det grunn til å bemerke at transportavtalen først og fremst er en avtale mellom sender og transportør. Om et substansielt eiendomsbegrep legges til grunn vil konnossementsinnhavelse påvirke transportørens rettsstilling. Ettersom konnossementet er et negotiabelt dokument, vil transportøren dermed risikere å få en høyst usikker rettsstilling. Eksempelvis kan konnossementet være overdratt flere ganger, med tiltenkt eiendomsoverdragelse, slik at det er uvisst hvem transportøren skal innhente forholdsordre fra om det må treffes tiltak for å bevare godset. Dersom forholdsordre ikke er nødvendig, vil det være usikkerhet knyttet til konnossementsinnhaverens evne til å dekke transportørens krav. Hertil kommer også at et funksjonelt eiendomsbegrep ikke nødvendigvis innebærer noen motstrid med det kjøpsrettslige prinsipp om at kjøper bærer transportrisikoen. Selger vil alltid kunne kreve regress hos kjøperen dersom han påføres et ansvar som følge av transporten.

4.4.2.4 Nærmere om når eiendomsretten overføres

Spørsmålet er her hvilket tidspunkt eiendomsretten går over fra selger til kjøper. Her skal angis enkelte prinsipper for å avgjøre om eiendomsretten er gått over. Enklest å avgjøre er de tilfeller hvor det ikke skjer noen overføring av eiendomsrett. For eksempel kan A benytte transportør B for å levere for ham selv. Dette er typisk der A leverer råvarer til sin egen fabrikk, men kan også være tilfellet hvor A har kjøpt varer fra C. C har benyttet transportør D for å utføre transporten, men D benytter seg av retten til å levere til alternativ lossehavn. A mottar godset fra D, og må selv besørge den videre transport. Ved denne avsluttende transporten vil eiendomsretten være overført til A, og A er klart å anse som lasteier.

Det kan også tenkes at godsets eier og mottaker ikke er samme person, uten at det skjer noen overføring av eiendomsrett. Eksempelvis ved leieforhold. A leier ut sin maskinpark til B og

benytter transportør C for å levere maskinparken. Her vil B ha en begrenset rett i maskinparken, men noen eiendomsrett får han ikke.

De virkelige problemer oppstår i de klassiske kjøpsforhold. Utgangspunktet må være at kjøpskontrakten avgjør når eiendomsretten er gått over på kjøper.¹⁰⁶ Om kontrakten sier at kjøper blir eier når betaling har skjedd, vil han bli eier fra det tidspunkt varen er betalt, uten hensyn til om han har fått besittelsen eller ikke. En annen sak er at hans eiendomsrett kan ekstingveres.¹⁰⁷ Når eiendomsrettens overgang ikke er avtalt, bygger kjøpsloven § 10 på et prinsipp om ytelse mot ytelse. Selgeren plikter ikke å overgi råderetten over gjenstanden før han har fått betalt. Ved bruk av konnossement eller fraktbrev er overleveringen av dokumentet avgjørende for kjøperens betalingsplikt.¹⁰⁸

Som allerede nevnt vil konnossementet tjene som varerepresentativ. Bare den som har konnossementet, har rett til å hente ut varen. Det kan dermed være naturlig å anse innehaver av konnossementet som eier av varen. Regelen i kjl. § 10 annet ledd synes ikke å endre på dette. Bestemmelsen innebærer at selger må sende varen uten hensyn til om han har mottatt kjøpesummen eller ikke. Til gjengjeld vil selger kunne utøve stansingsrett frem til kjøpesummen er betalt. Så lenge han har konnossementet vil stansingsretten være overflødig, ettersom varen ikke kan utleveres til mottaker, og det vil være naturlig å fremdeles anse selgeren som varens eier. Spørsmålet om hvilken betydning overdragelse av konnossementet har for eiendomsrettens overgang, ble drøftet i Rt. 1903 s. 723. Det ble lagt til grunn at overdragelse av konnossementet bare innebærer en overføring av eiendomsrett dersom dette har vært tilsiktet. Førstvoterende uttaler:

”Det er da min Opfatning, at naar et Konnossement som her udstedes i Hensigt at overdrage Eiendomsret, saa foregaar efter norsk Ret en virkelig Eiendomsoverdragelse kun med de Begrændsninger, som Lovgivningen forsaavid positivt hjemmer”.

Under henvisning til de *”forudgående Forhandlinger sammenholdt med tidligere Retspraksis”* ble overdragelse av eiendomsrett funnet å være tilsiktet. Selv om sjøloven 1893 § 165 ga uttrykk for at for en regel om prioritet ved utstedelse av flere konnossementer, var dette bare å

¹⁰⁶ Jf. det alminnelige prinsipp om avtalefrihet i kontraktsforhold.

¹⁰⁸ Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 55.

anse som *”..en positiv Undtagelse fra Regelen om, at Overdragelse af Konnossementet medfører Overdragelse af Eiendomsret, naar dette har været tilsigtet”*.

Mindretallet syntes også å legge til grunn at overføring av eiendomsretten til varen bare følger konnossementsoverdragelsen dersom dette har vært tilsiktet. Det uttales:

”Jeg maa efter Sagens Oplysninger i det hele anse det tilstrækkelig godtgjort, at Konnossementet af 8 September 1898 alene har været ment at skulle være et Skikkerhedsdokument, og at der ved samme ikke er tilsigtet nogen Eiendomsoverdragelse af Ladningen fra P.Olsen til Kristiania Spigerverk...”

Mindretallet mente videre at overdragelse av konnossementet ikke var tilsiktet å også overføre eiendomsretten til varene ettersom:

”..det er fuldt paa det rene, at disse aldrig har været Eiere af Varepartiet. De kan saaledes heller ikke gjennom Konossementet retsgyldig overføre Eiendomsretten til Spigerverket, og da dette efter min Formening ikke kan betragtes som Eier af Ladningen, er Salget af denne til Appelanten fuldt retsgyldig”.

Høyesterett synes dermed å innta det standpunkt at overdragelse av konnossementet ikke i seg selv innebærer overføring av eiendomsretten til varene. Det kreves i tillegg at eiendomsoverdragelse har vært tilsiktet. Sjøloven § 307, som gjelder selgers stansingsrett etter overdragelse av konnossement, viderefører den rettstilstand som fulgte av sjøloven 1893 § 166,¹⁰⁹ og det er dermed liten grunn til for å ta bestemmelsen til inntekt for en annen rettstilstand enn den Høyesterett gir uttrykk for. Spørsmålet om når overdragelse av eiendomsrett er forutsatt ved overdragelse av konnossement, må bero på en tolkning av de særskilte omstendigheter. Det synes relevant å legge vekt på partenes adferd både før, etter og under avviklingen av transporten. Det må antas at konnossementsoverdragelse også innebærer overdragelse av eiendomsretten i tilfeller hvor det ikke ytes kreditt, og kjøpesummen betales. Selger vil da ikke lenger ha noen adgang til å stanse transporten. Dersom det ytes kreditt vil det være mer naturlig å anse eiendomsretten å være gått over når varen er i kjøpers besittelse.

¹⁰⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 50.

4.4.3 Senders rett til å instruere transportøren under transporten

4.4.3.1 Utgangspunktet

Under utførelsen av transporten kan det være behov for å instruere transportøren om behandlingen av godset. Et slikt behov kan gjelde oppvarming, nedkjøling eller endring av lossehavn. Sjøloven har ingen bestemmelse som gir sender en klar instruksjonsrett overfor transportøren. Imidlertid taler alminnelige lojalitetsforpliktelser i kontraktsforhold for at sender må ha en slik instruksjonsrett.

Sjøl. § 262 pålegger transportøren en generell omsorgsplikt overfor lasteeieren. Han skal ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser fra mottakelsen til utleveringen av godset, jf. første ledd. Bestemmelsen må sees i sammenheng med sjøl. § 266 annet ledd, som gir transportøren adgang til å foreta disposisjoner på vegne av lasteeieren for å ivareta lasteeierens interesser. Disposisjoner på transportørens initiativ er imidlertid betinget av at omstendighetene gjør det «nødvendig», jf. sjøl. § 266 første ledd. Bestemmelsene samlet taler for at transportørens omsorgsforpliktelse er omfattende.

Reglene om transportørens omsorgsforpliktelser og tiltaksplikter er begrunnet i behovet for en tilfredsstillende transportkvalitet for sender.¹¹⁰ Om man ikke aksepterer at sender instruerer transportørens godsbehandling, vil man risikere at transportkvaliteten svekkes unødig. Det kan også synes naturlig å tolke en slik instruksjonsmyndighet inn i transportavtalen. I HR-2019-231-A la Høyesterett til grunn at transportøren har plikt til å innrette seg etter instruksjoner om stansingsrett fra selgeren, dersom han har kunnskap om at selgerens stansingsrett er rettmessig. Tilsvarende må gjelde ved instruksjoner om godsbehandling. Dersom sender ikke skal kunne instruere godsbehandlingen, vil han risikere at transporten blir direkte formålsløs.

4.4.3.2 Instruksjonsmyndighetens omfang

Om transportøren har plikt til å innrette seg etter instruks om godsbehandling, oppstår spørsmålet om hvor omfattende denne plikten er. Stykkgodstransporten kjennetegnes gjerne ved at det er flere sendere knyttet til samme transport, og en omfattende godsbehandlingsplikt vil kunne påvirke deres rettsstilling.

Hvilke instruksjoner transportøren plikter å etterkomme må avgjøres konkret i det enkelte tilfellet. Transportøren risikerer at øvrige sendere hever kontrakten ved forsinkelse, jf. sjøl. §

¹¹⁰ Jf. NOU 1993:36 s.28

264, og denne bestemmelse må antas å danne de ytre rammer for hvor langt instruksjonsmyndigheten rekker. Om instruksjonen leder til forsinkelser for transportøren, kan han ikke ha plikt til å innrette seg etter den.

Tilsvarende må gjelde der transportøren blir nødt til å foreta deviasjon for å utføre instruksjonen. Eksempelvis dersom det instrueres om at godset må kjøles ned, og transportøren blir nødt til å gå i havn utenfor den planlagte reiserute for å skaffe adekvat kjøleutstyr.

Økonomiske hensyn kan imidlertid i begrenset grad tenkes å sette begrensninger for transportørens plikt til å innrette seg. Kostnadene ved godsbehandlingen kan han som utgangspunkt kreve dekt, jf. de samme prinsipper som begrunner sjøl. § 267. Om det er usikkerhet knyttet til senders evne til å dekke tiltaket, bør transportøren imidlertid kunne kreve sikkerhetsstillelse for tiltaket før han plikter å innrette seg.

4.4.3.3 Er instruksjonsmyndigheten eksklusiv for sender?

Som utgangspunkt retter transportørens omsorgs og tiltaksplikt seg mot lasteier. Som nevnt i pkt. 4.4.2.4 er konnossementsoverdragelse i seg selv ikke tilstrekkelig for at eiendomsretten til varene er gått over. Det kreves også at eiendomsoverdragelse har vært tilsiktet. Om konnossementet overdras, vil innehaveren av konnossementet normalt være mottakeren av godset. Som utgangspunkt vil han imidlertid ikke være å anse som lasteier før eiendomsretten har gått over. Som alminnelig hovedregel synes dermed ikke transportøren å ha plikt til å innrette seg etter instruksjoner om godsbehandling fra konnossementsinnehaveren. Sjøl. § 267 innebærer at lasteier er ansvarlig for disposisjoner foretatt av transportøren av hensyn til godset. Om konnossementsinnehaveren også kan godtgjøre at eiendomsoverdragelse har vært tilsiktet, kan imidlertid spørsmålet stille seg annerledes.

I HR-2019-231-A kom Høyesterett til at transportøren kan ha plikt til å etterkomme instruks om stansing fra selgeren selv om selger ikke er sender. Forutsetningen måtte være at transportøren hadde kunnskap om at selger hadde stansingsrett. Begrunnelsen synes å være at transportørens lojalitetsplikt retter seg mot både kjøper og selger, ettersom transportøren i realiteten bare er et mellomledd for å gjennomføre et salg. Tilsvarende synspunkter kan gjøres gjeldende for instruksjon om godsbehandlingen. Mottaker vil normalt ha en legitim interesse i at godset kommer frem i behold. Av den grunn synes det å måtte aksepteres at transportøren har plikt til å innrette seg etter instruksjoner fra andre aktører enn sender.

Dersom konnossementsinnehaveren godtgjør at han er blitt lasteeier og har instruksjonsmyndighet overfor transportøren, må etter min mening senders instruksjonsmyndighet falle bort om instruksjonsmyndigheten benyttes. I slike tilfeller vil sender ikke lengre være å anse som lasteeier. Gode grunner taler for at transportøren ikke skal måtte risikere å forholde seg til konkurrerende instruksjoner. Til gjengjeld vil sender ikke kunne holdes ansvarlig for disposisjoner foretatt av hensyn til godset jf. sjøl. § 267. Det siste kan være svært viktig for sender dersom konnossementsinnehaveren har instruert transportøren på uheldig vis. Om instruksjonene leder til at ytterligere tiltak nødvendiggjøres for å berge godset, vil konnossementsinnehaver være ansvarlig. Dermed synes instruksjonsmyndigheten overfor transportøren å være en rett som også tilfaller lasteeieren, og utnyttelse av denne retten avskjærer senders instruksjonsmyndighet.

4.4.4 Transportørens plikt til å stille med sjødyktig skip

Etter sjøl. § 262 annet ledd plikter transportøren å sørge for at skipet er sjødyktig. Dersom skipet ikke tilfredsstiller de krav som må stilles til sjødyktighet, kan dette medføre at sender kan heve avtalen, jf. sjøl. § 264, eller kreve erstatning etter sjøl. § 274 flg.¹¹¹ I pkt. 6.1.7 vil erstatningsspørsmålene behandles nærmere. Her skal det ses på grensen for når et skip er sjødyktig eller ikke.

Begrepet sjødyktig kan tolkes i vid og snever forstand. Sjødyktighetsloven av 1903 benyttet sjødyktighetsbegrepet i snever forstand, hvor ble det krevd at skipet skulle være i stand til å gjennomføre den påtenkte reise uten fare for menneskeliv.¹¹² Etter sjøloven § 262 kreves imidlertid at skipet skal være tilstrekkelig bemannet og utrustet, samt lasterom, kjøle- og fryserom er i forsvarlig stand til å transportere godset. Man kan her tale om sjødyktighet i vid forstand. Det sentrale spørsmål ved vurderingen av skipets sjødyktighet er om skipet er i en slik tilstand at det kan forventes at godset uskadet kan fraktes til bestemmelsesstedet, jf. Rt. 1975 s. 61 på s. 65, hvor Høyesterett uttaler:

''Når begrepet benyttes i konnossementsloven, nyttes det i forhold til lasten som skal trygges mot sjøens farer. Ikke enhver bagatellmessig feil kan dog komme i betraktning og lede til karakteristikken usjødyktighet, og det må være gjenstand for et konkret skjønn om et skip er

¹¹¹ Jf. NOU 1993: 36 s. 28.

¹¹² Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 294.

sjødyktig. Jeg viser i denne forbindelse til høyesterettsdom i Rt-1973-977, førstvoterendes uttalelse på side 980, og til Den amerikanske høyesteretts uttalelse i den sak – saken racer – som er inntatt i 1960 AMC side 1503 flg., hvor det sies at «the standard is not perfection, but reasonable fitness», og hvor det tales om et skip som er «reasonably suitable for her intended service». Jeg føyer til at Amerikas Forenede Stater ikke har tiltrådt Haagkonvensjonen, men det er på det rene at landet har en tilsvarende lovgivning.»

Selv om uttalelsen gjaldt forståelsen av sjødyktighetsbegrepet til den tidligere konnossementsloven, må tilsvarende gjelde etter sjøloven 1994. I saken ble overmaling av peilerør ikke ansett å representere en mangel ved skipet som kunne lede til sjøudyktighet. Begrunnelsen var at overmaling av peilerørene ikke ville medføre noen fare for en slik vannskade som forelå i saken, dersom peilerørene ble benyttet til sitt formål. Skipet ble heller ikke ansett sjøudyktig som følge av at enkelte medlemmer av besetningen ikke var kvalifiserte for sine oppgaver. De aktuelle medlemmer av besetningen oppfylte formelle krav og var erfarne sjøfolk med godt rulleblad. Ansettelsen av dem måtte da anses forsvarlig. En forutsetning synes imidlertid å være at de ble instruert eller selv skaffet seg innsikt om de spesielle forhold om bord.

I Rt. 1976 s. 1002 oppsto brann i sisallast. Brannårsaken var ukjent, men de mest sannsynlige årsakene var at brannen ble forårsaket av røyking blant mannskapet, eller gnister fra en defekt belysningskabel i lasterommet. Rederiet ble frifunnet da brannårsaken ikke kunne bevises. I et obiter dictum relatert til spørsmålet om opprinnelig sjøudyktighet, uttales det:

''skade på kabler er noe som jevnlig inntreffer under laste- og lossearbeid. Først når det nyttes en kabel som på forhånd er skadet, kan det – slik jeg ser det – bli spørsmål om sjøudyktighet av denne grunn... Jeg antar ikke at det kan kreves en slik inspeksjon og kontroll av lamper og kabler at mangler overhode ikke kan forbli uoppdaget. Jeg må videre gå ut fra at rutinen ble gjennomført på forsvarlig vis.''

Uttalelsen kan tas til inntekt for at et kabelbrudd ikke i seg selv leder til sjøudyktighet. Enkelte mangler vil undertiden måtte godtas, såfremt inspeksjon av kabler er forsvarlig utført. Dette er i tråd med de ovenfor nevnte uttalelser om at det perfekte ikke kan kreves. Det må imidlertid antas at dersom det er tale om kabler som er sentrale for skipets drift, vil det kreves langt grundigere inspeksjon.

Skipet kan også være sjødyktig dersom lasterom og fryse- og kjølerom ikke er i forsvarlig stand. Kravet innebærer at dersom det skal fraktes gods som lett tar til seg lukt, må rommet være luktfritt ved lastingen.¹¹³ Dersom godset krever en bestemt temperatur, må rommet være i stand til å holde den temperatur som kreves, og dersom det skal fraktes flytende væske i bulk, må rommet være tilstrekkelig rengjort.

For at skipet skal være sjødyktig, stilles også krav til skipets mannskap. Hvilke krav som må stilles til skipets mannskap, er nærmere redegjort for av Høyesterett i ND 1993 s. 162. Etter sjøloven 1893 § 118 het det at skipet måtte være "tilstrekkelig bemannet". Tilsvarende krav finnes i sjøloven 1994 § 262 annet ledd. Høyesterett uttalte at:

"Kravet til sjødyktighet etter sjøloven § 118 innebærer bl a at skipet skal være tilstrekkelig bemannet. Dette betyr at det stilles krav ikke bare til besetningens antall, men også til mannskapets kvalifikasjoner. Mannskapet må være i stand til å gjennomføre reisen uten at skip og/eller last utsettes for større fare enn det man må regne med ved godsbefordring til sjøs. Også sykdom eller beruselse vil etter omstendighetene kunne medføre at skipet blir sjødyktig."

I saken var overstyrmannen beruset ved avgang, hvilket innebar at han var uskikket til å være ansvarshavende dekksoffiser. Skaderisikoen forelå all den tid overstyrmannen var eneste ansvarshavende ombord. Beruselse synes dermed ikke i seg selv å lede til at skipet anses sjødyktig. Den berusede besetning er også nødt å inneha en rolle på skipet hvor beruselsen kan lede til skade.

Også kapteinens disponering av mannskapet kan lede til sjødyktighet, jf. ND 2011 s. 260 NH. I saken hadde styrmannen vakt alene, hvilket innebar at lasten ble utsatt for betydelig høyere skaderisiko om nettene enn eierne hadde grunn til å regne med.

4.4.5 Dekkslasting

Som utgangspunkt kan godset ikke lastes på dekk under transporten, jf. sjøl. § 263 første ledd. Bestemmelsen må ses som en presisering av transportørens plikt til å dra omsorg for godset etter sjøl. § 262. Gods som lastes på dekk under sjøreisen, er særlig eksponert for vær og andre ytre risikofaktorer som kan påføre skade. Med begrepet "dekk" må det antas at det siktes til det åpne dekk. Bestemmelsen er dermed ikke til hinder for at godset lastes i lukkede

¹¹³ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 294.

rom på dekk, såfremt godset er tilstrekkelig beskyttet mot vær og vind.¹¹⁴ På det åpne dekk krever dekklasting hjemmel i transportavtalen, handelsbruk, annen sedvane eller lov.

Det er ikke uvanlig at transportavtaler inneholder klausuler som gir transportøren rett til dekkslasting. I Conlinebill 2000 kl. 16 b og Conlinebooking 2000 kl. 16 b, får transportøren rett til å laste ”containers, trailers, transportable tanks and covered flats”, på dekk, uavhengig av om godset er pakket av sender eller transportør. Dersom det viser seg at godset er pakket på en slik måte at transportøren må utføre pakketiltak etter sjøl. § 256 annet ledd, kan han ved å benytte f.eks. containere skaffe seg adgang til dekkslast. Transportøren plikter heller ikke gi sender varsel om dekklastingen.

Med ”trailers” må i utgangspunktet forstås lastehengere som benyttes som ledd i frakt av annet gods. Lastehengere som fraktes som gods i seg selv, må antas å falle utenfor. Kl. 16 b synes å tale om hvilken godsempakning som gir rett til dekkslast. Dersom det er lastehengeren som sådan som er godset, vil behovet for beskyttelse mot vær og vind være vesentlig større, og innebære at den må anses for å være uemballert gods.

Med ”transportable tanks” må forstås i første omgang som flyttbare lastekamre, til frakt av flytende væske og gass. Eksempelvis oljetønner.

Med ”covered flats” menes en særlig type container, som bare har to vegger og ingen tak. Containertypen er egnet for å frakte biler, o.l. Ved frakt på ”flats” vil behovet for dekklasting kunne være stort. Dersom det skal fraktes flere biler, vil for det første lasten kreve stor plass. Ved å kunne laste på dekk vil transportøren utvide lastekapasiteten betraktelig. For det andre vil dekkslasting kunne være langt tryggere for transportøren. Dersom ”flats” må stables i egne lasterom, bærer man risikoen for skade ved stuingen. Det kan være vanskelig å komme til med egnede maskiner for å stue på en trygg måte. Ved å kunne laste på dekk vil transportøren avbøte deler av denne risikoen. Forutsetningen er imidlertid at den dekkes til slik at lasten ikke skades. Typisk ved bruk av presenning.

Transportøren vil ikke kunne laste paller, sekker og lignende på dekk. Felles for de emballasjetyper som gir adgang til dekkslast, er at de alle er robuste og beskytter godset godt mot ytre påkjenninger.

¹¹⁴ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 137.

Dersom partene har avtalt at godset kan lastes på dekk, skal dette angis i transportdokumentet. Konsekvensen av at dekklasting ikke tas inn i avtalen, er at transportøren må sannsynliggjøre at dekkslasting er avtalt, jf. sjøl. § 263 annet ledd. Om det benyttes konnossement, vil transportørens rett til dekklasting ekstingveres av tredjemann som erverver konnossementet i god tro. Om det likevel kan bevises at dekklasting var avtalt, vil sender kunne tenkes erstatningsansvarlig overfor transportøren, om han ikke har opplyst erververen om dette ved salg av konnossementet.

Det må sondres mellom klausuler som gir transportøren adgang til dekklasting, og klausuler som sier at transportøren skal være ansvarsfri for skader som oppstår som følge av dekkslast. Avtale om begrensninger i transportørens ansvar for skade er ugyldig, jf. sjøl. § 254 første ledd. Det kan imidlertid være naturlig å tolke slike klausuler slik at de gir transportøren rett til å laste gods på dekk, og at godset dermed ikke er lastet i strid med sjøl. § 263.¹¹⁵

Konsekvensen vil være at ansvarsbegrensningen ikke faller bort, jf. sjøl. § 284 første ledd.

Transportøren kan videre ha en rett til dekkslast gjennom handelsbruk eller annen sedvane. Formuleringen åpner for at dersom frakt av en bestemt type gods normalt skjer ved dekkslast, vil transportøren ha rett til å laste på dekk. I slike tilfeller må det avtales særskilt at transportøren, tross sedvanen, ikke skal ha rett til å laste på dekk.

Også lovbestemmelse vil kunne gi transportøren adgang til dekkslasting. Etter lov om skipssikkerhet 16.februar 2007 nr. 9 § 12 første ledd skal et skip være lastet slik at stabiliteten og flyteevnen settes i fare, eller at sikkerheten for liv, helse, miljø og materielle verdier ikke trues på annen måte. Bestemmelsen vil være særlig aktuell ved frakt av farlig gods.¹¹⁶ Eksempelvis vil en ekstremt brennbar gass kunne være nødvendig å laste på dekk, dersom en potensiell brann vil kunne spre seg raskt til øvrige deler av skipet, om den lastes i eget rom.

4.4.6 Senders rett til å underrettes om skader og forsinkelse under transporten

Etter sjøl. § 262 tredje ledd har transportøren plikt til å varsle om skader på gods og forsinkelse. Varselet skal gis til den sender har angitt. Det er dermed opp til sender om han ønsker å varsles selv, eller om han ønsker at en annen skal motta varselet. Om sender ikke har

¹¹⁵ Jf. Note 478 på rettsdata. Berglijot Webster, sist hovedrevidert 15.05.15 sist besøkt 01.04.19 kl. 13.09

¹¹⁶ Jf. Ot.prp. nr. 87 (2004-2005) s. 112.

angitt hvem som skal varsles, oppstår spørsmålet om transportøren kan varsle andre med befriende virkning.

Det er ikke uvanlig at konnossementer inneholder en "notifying address".¹¹⁷ Dette vil være den person som skal varsles når skipet ankommer lossehavn. En slik bemerkning i konnossementet kan indikere hvem som anses som lasteier. Om transportøren ikke har kunnskap om at godset ikke eies av en annen, f.eks. fremdeles sender, må varsel kunne gis med befriende virkning til "notifying address".¹¹⁸

Konnossementer er negotiable dokumenter, jf. fremstillingen i pkt. 2.1. Det er ikke uvanlig at konnossementet omsettes i løpet av den tiden godset befinner seg under transport. I slike tilfeller vil det kunne være umulig for transportøren å vite hvem som eier godset. Han vil da kunne varsle senderen med befriende virkning, jf. sjøl. § 262 tredje ledd, annet punktum.

Dersom transportøren forsømmer underretningsplikten, vil han være ansvarlig etter sjøl. § 274 flg. for det tap som kunne vært unngått dersom meldeplikten var overholdt.¹¹⁹

4.5 Omlastning

Sender har, som allerede nevnt, rett til å få transporten utført. Denne retten faller ikke bort som følge av at transportørens skip går tapt, jf. sjøl. § 265. Det kan tenkes at skipet under transporten av ulike grunner ikke kan fullføre transporten. Spørsmålet er da om transportøren plikter å foreta omlasting av lasten til annet skip, og om transportøren har rett til å foreta omlasting.

Ordlyden i sjøl. § 265 første ledd synes å pålegge transportøren plikt til omlasting, dersom skipet som utfører transporten ikke kan gjennomføre reisen, jf. formuleringene "Går det skip som transporterer" og "blir uistandsettelig". Transporten er en genusytelse, og senders primære interesse er å få transporten forsvarlig og hurtig utført. Hvilket skip som utfører transporten, er ofte av mindre betydning. Av den grunn må transportøren ha en plikt til omlasting dersom det er nødvendig for å utføre transporten. Transportørens interesser i fraktavtalen er å gjennomføre transporten slik at han kan opptjene frakt. Ettersom det ofte er

¹¹⁷ Se f.eks. konnossementet som benyttes ved Conlinebill 2000.

¹¹⁸ Jf. Note 476 på rettsdata, Berlijot Webster. Sist hovedrevidert 15.05.15, sist besøkt 01.04.19 kl. 13.40.

¹¹⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 28.

av mindre betydning for sender hvilket skip som utfører transporten, må transportøren ha en tilsvarende rett, dersom omlasting er nødvendig.

Vanskeligere blir spørsmålet i tilfeller hvor omlasting ikke er nødvendig, men transportøren finner det hensiktsmessig med omlasting. Er sender da nødt til å finne seg i at godset omlastes? Omlasting kan medføre en økt risiko for skade på godset og forsinkelse. Av den grunn bør det som utgangspunkt ikke aksepteres at transportøren omlaster godset. Sjøloven inneholder imidlertid ingen bestemmelser som direkte regulerer transportørens adgang til omlasting, og det må åpnes for at transportøren skaffer seg rett til omlasting gjennom avtale. Det er ikke uvanlig at fraktavtalen inneholder omfattende omlastingsklausuler. I Conlinebill kl. 7 og Conlinebooking kl. 7 gis transportøren rett til å foreta omlasting. Omlastingsretten kan bli utført både på land og til havs. Dersom slik klausul er inntatt i fraktavtalen, må man imidlertid være oppmerksom på at transportøren må utvise tilbørlig omsorg ved omlastingen, jf. sjøl. § 262. Ettersom omlasting – særlig til havs – kan øke risikoen for skade, bør transportørens aktsomhetsplikt skjerpes i slike tilfeller.

4.6 Må sender akseptere avvik fra den avtalte reiserute?- Deviasjon

Når det inngås transportavtale i linjefart, vil det normalt være avtalt mellom partene at skipet skal reise fra havn A til havn B. Avtalen vil danne grunnlag for en forutsatt reiserute. Dersom transportøren forlater den forutsatte reiserute, foreligger deviasjon. Typiske eksempler er at dårlig vær får transportøren til å fravike den normale rute, skipet driver ut av kurs eller skipet går i havn for å ta ombord bunkers.¹²⁰ Deviasjonen har tradisjonelt som utgangspunkt vært ulovlig, og møtt med et strengt deviasjonsansvar. Deviasjonsansvaret innebærer at transportøren holdes ansvarlig for alt tap som inntreffer under deviasjonen, såfremt tapet ikke ville oppstått også dersom den forutsatte rute var fulgt.¹²¹ Bakgrunnen for et strengt deviasjonsansvar er at transportøren kan ha påført senderen ytterligere risiko under transporten, som senderen vanskelig kunne tatt i betraktning ved avtaleinngåelsen. Han er dermed nærmest å bære denne risikoen. Deviasjon kan imidlertid også være lovlig, men krever særskilt hjemmel.

Den strenge deviasjonsregel kom til uttrykk i sjøloven 1893 § 98. Deviasjon var bare tillatt dersom den ble foretatt for å redde menneskeliv, berge skip eller gods eller av annen rimelig

¹²⁰ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 382. Eksemplet er tatt i relasjon reisecertepartiet, men deviasjonsbegrepet er generelt.

¹²¹ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8 utgave, Oslo 2016, s. 383.

grunn. I linjefarten kunne det dermed være nødvendig for transportøren å ta vidtgående forbehold i kontrakten for å sikre seg mot deviasjon.¹²²

Regelen ble ved utarbeidelsen av sjøloven 1994 utelatt med den begrunnelse at den passet dårlig for moderne stykkgodsfart, hvor transportøren har behov for betydelig valgfrihet med hensyn til transportmåte og andre sider ved utførelsen. Det viktigste for sender i stykkgodsfart er at godset ankommer bestemmelsesstedet innen rimelig tid.¹²³

Komiteen mente videre at hovedspørsmålet i moderne stykkgodsfart er om transportøren har valgt et forsvarlig opplegg for reisen, og om godset ankommer bestemmelsesstedet innen rimelig tid. Det ble ansett hensiktsmessig å vurdere spørsmålet innenfor rammen av de alminnelige regler om transportørens omsorgsforpliktelser, jf. sjøl. § 262 og reglene om transportørens erstatningsansvar, jf. § 274 flg.¹²⁴ I sjøl. § 275 annet ledd markeres det at transportøren ikke er ansvarlig for tap som følge av tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å berge skip eller annen eiendom til sjøs. Man har dermed innført ansvarsfrihet som ligner på de tilfellene hvor man tidligere tillot deviasjon. Forskjellen ligger i at der sjøl. § 98 annet ledd gjorde deviasjonen lovlig, slik at deviasjonsansvar ikke kom på tale, innebærer sjøl. § 275 annet ledd at transportøren er ansvarsfri for skader som har oppstått som følge av handlinger som er foretatt for å redde liv eller berge skip og annen eiendom, selv om skaden skyldes ham.

Sjøloven 1994 innvilger dermed transportøren betydelig fleksibilitet med hensyn til gjennomførelsen av reisen. Man har ønsket å gå bort fra deviasjonsbegrepet ved stykkgodstransport, og heller falle tilbake på lovens generelle prinsipper. Om man etter anvendelsen av de generelle prinsipper skulle finne transportøren skyldig i kontraktsbrudd, er konsekvensen at vanlige ansvarsregler gjelder.

Det kan imidlertid reises spørsmål om man også må falle tilbake på sjølovens generelle regler når kontraktsbruddet har de karakteristikkene som tradisjonelt befinner seg i kjernen av det gamle deviasjonsansvaret. Altså dersom transportøren forsettlig har fraveket reiseruten av hensyn til egne interesser. Forarbeidene er tause om spørsmålet. I NOU 2012:10 er det gitt uttalelser som trekker i retning av at deviasjon er lovlig, samtidig som det bemerkes at

¹²² Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 256.

¹²³ NOU 1993: 36 s. 28.

¹²⁴ NOU 1993: 36 s. 28.

deviasjonsansvar er vanlig i andre land.¹²⁵ Uttalelsene har imidlertid karakter av å være etterarbeider, og dermed en noe redusert vekt som rettskildefaktor.

I litteraturen¹²⁶ er det argumentert for at det er vanskelig å se at deviasjonsspørsmålet bør stille seg annerledes for stykkgodstransport enn det gjør for tids- og reisecertepartier, hvor det er tale om et strengt deviasjonsansvar,¹²⁷ selv om grensen må trekkes etter ulike kriterier ved de to befraktningsformene. Som Falkanger og Bull påpeker, forholder forarbeidene seg tause om dette spørsmål. Begrunnelsen for å unngå deviasjonsbegrepet i stykkgodstransporten som gis i forarbeidene, tar videre heller ikke hensyn til at sender, også ved stykkgodstransport, har interesser ut over at godset leveres innen rimelig tid.

Hvilken reiserute som benyttes av linjeoperatøren, har stor betydning for hvilken risiko reisen medfører for sender. Han bør kunne stole på at transportøren etterlever avtalt reiserute lojalt, og ikke forsettlig forlater reiseruten av hensyn til egne interesser. f.eks. for å opptjene bergelønn. I tillegg vil en regel om deviasjonsansvar harmonere best med målsetningen om et felles internasjonalt regelverk i sjøtransporten. Formålet med et felles regelverk er å unngå at partene utnytter en sterk forhandlingsposisjon til å avtale seg inn det regelverk som gir den gunstigste rettsposisjon for vedkommende part. Det vil da være betenkelig å ikke akseptere deviasjonsansvaret i de tilfeller som befinner seg i det tradisjonelle deviasjonsansvarets kjerne, da dette ville gi redersiden en langt større fleksibilitet ved utførelsen av transporten om norske regler benyttes.

Som nevnt er transportøren ansvarsfri dersom tap oppstår som følge av tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å berge skip eller annen eiendom til sjøs, jf. sjøl. § 275 annet ledd. Dersom transportøren forlater reiseruten innenfor rammen av § 275 annet ledd, vil det uavhengig av om man aksepterer et deviasjonsansvar eller ei, ikke kunne foreligge deviasjon.

Etter ordlyden fremstår bestemmelsen som en oppmykning av den tidligere lovs § 98 om når deviasjon var tillatt, selv om deviasjonsbegrepet ikke er videreført. Det har i alle tider vært sjøens uskrevne lov å yte hjelp selv om menneskeliv ikke står i fare.¹²⁸ Bestemmelsen bør leses på bakgrunn av denne tradisjon.

¹²⁵ Jf. s. 71-72.

¹²⁶ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 314-315.

¹²⁷ Jf. sjøl. § 340.

¹²⁸ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbebringning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 156.

Personbergingsalternativet er ubegrenset i motsetning til berging av skip og eiendom, hvor tiltakene må være rimelige. Etter ordlyden kreves det ikke at menneskeliv står i fare. Selv om menneskeliv ikke står i fare, har det et beskyttelsesverdig formål å komme mennesker i havsnød til unnsetning. Det er derfor gode grunner til at transportøren bør gå fri for ansvar dersom han forlater reiseruten for å plukke opp mannskap som har gått på skjær, fått motorhavari o.l. selv om det ikke skulle være noen direkte fare for at liv vil gå tapt.

Skipsbergingsalternativet begrenses av at tiltaket må være rimelig. I eldre rettspraksis er det sondret mellom assistanse og berging. Sondringen var gjenstand for kraftig kritikk i litteraturen, hvor Jantzen uttalte:

*''Det kan umulig være tanken med § 98 at skipets fører ved sine overveielser av om det er rimelig grunn til å yte hjelp skal gjøre seg opp en mening om hvorledes en domstol vil karakterisere den hjelp som ytes, om det skal være berging eller bare assistanse. Denne sontring som etter domspraksis her i landet beror på om skipet virkelig er i nød, kan ikke være tenkt som grunnlag for den vurdering skipets fører må foreta, når han skal overveie om det kan sies å være rimelig grunn for deviasjon eller ikke.''*¹²⁹

Jantzens kritikk er treffende, og sondringen kan vanskelig opprettholdes i dag. Det bør ikke være avgjørende hvorvidt skipet reelt sett er i nød. Loven aksepterer i dag ethvert rimelig tiltak. Dette må innebære at også assistanse må kunne ytes, såfremt tiltaket etter en bredt anlagt skjønsmessig vurdering må anses rimelig. Ved vurderingen må man se hen til de hensyn skipets fører i alminnelighet må ta. Man må avveie hensynet til hva som kan reddes ved bergingen, opp mot den risiko berging medfører for mannskap, eget skip og lasten om bord. Dersom stor risiko er tatt utelukkende for å tjene bergelønn, jf. sjøl. §§ 445 og 446, vil dette sjelden kunne aksepteres. Sondringen mellom assistanse og berging kan imidlertid være treffende ved andre sjørettslige problemstillinger. Eksempelvis ved bergelønn.

Også eiendomsalternativet begrenses av hvilke tiltak som er rimelige. Eiendomsbegrepet er vidt, og må omfatte enhver form for løsøre gjenstander. Vurderingen av om tiltaket er rimelig må stille seg likt som ved skipsberging. Det må imidlertid påpekes at det bør kreves en viss forholdsmessighet mellom den verdi som søkes berget, og den risiko for tap som tas.

¹²⁹ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 157.

4.7 Senders hevingsrett

4.7.1 Innledning

Etter sjøloven 1893 § 126 første ledd kunne befrakteren heve avtalen ved forsinkelse dersom formålet med transporten ble vesentlig forfeilet. I tilfelle bortfrakteren hadde utvist skyld ved forsinkelsen, ble hevingsadgangen utvidet ved at bortfrakteren kunne heve, med mindre forsinkelsen var uvesentlig.

Dersom det var avtalt at skipet skulle være lasteklart til et bestemt tidspunkt, ville enhver forsinkelse gi hevingsrett, jf. § 126 annet ledd. Befrakters hevingssadgang var bare begrenset av hensynet til andre befraktere etter lasting var foretatt, jf. § 127. I sjøloven 1994 er det innført nye regler om senders hevingssadgang.

4.7.2 Hevingsgrunnene

Sjøloven 1893 § 126 hjemlet hevingssadgang ved forsinkelse. Etter sjøloven 1994 § 264 har sender hevingssadgang også ved ”annet kontraktsbrudd”. Utvidelsen innebærer bare en kodifisering av ulovfestet rett, og ingen realitetsendring.¹³⁰ Ordlyden innebærer ingen begrensning i hvilke kontraktsbrudd som kan utgjøre en hevingss grunn. I utgangspunktet vil sender kunne heve ved enhver form for mislighold av kontrakten fra transportørens side. Senders hevingssrett begrenses bare av vesentlighetsvilkåret.

4.7.3 Misligholdskriteriet ved forsinkelse

Ved forsinkelse som hevingss grunn under reisecertepartiet har misligholdsbegrepet innhold vært gjenstand for diskusjon i den juridiske teori. Reisebefrakters hevingssadgang ved misligholdt kontrakt er etter sjøl. § 349 første ledd formulert på samme måte som senders hevingssadgang etter sjøl. § 264 første ledd første punktum.

Diskusjonen har i hovedsak dreid seg om misligholdsbegrepet ved forsinkelse må ta utgangspunkt i de aktsomhetsplikter som følger av kravet om ”tilbørlig hurtighet”, eller om det må tas utgangspunkt i et objektivt misligholdsbegrep. Om man tar utgangspunkt i et objektivt misligholdsbegrep, åpner man samtidig for at transportøren kan anses å ha misligholdt kontrakten på bakgrunn av ytre hindringer, uten å ha utvist skyld.¹³¹

¹³⁰ NOU 1993: 36 s. 29.

¹³¹ En grundig oppsummering av diskusjonen foretas i Trond Solvang, Forsinkelse i havn, risikofordeling ved reisebefraktning, Oslo 2009, s. 251 flg.

Grönfors inntar det standpunkt at en uforskyldt forsinkelse ikke bør betraktes som mislighold, når han uttaler:

*''Om transportören vid den tidspunkt då godset enligt schablonbedömningen borde ha utlämnats gjort allt vad som rimeligen kan krävas av en aktsam transportör, finns det ingen anledning att över huvud tala om dröjsmål, utan transportfristen förlängs.''*¹³²

Om man legger denne forståelse til grunn, vil det være et absolutt vilkår for misligholdsbeføyelser ved forsinkelse, at transportøren ved uaktsomhet eller forsett har forårsaket forsinkelsen.

Falkanger tar derimot utgangspunkt i et objektivt misligholdsbegrep, hvor han knytter misligholdsbegrepet til de funksjoner bortfrakter er pålagt gjennom certepartiet. Han uttaler at:

''i selve «dispatch»-begrepet ligger det et subjektivt moment – bortfrakteren skal så langt mulig påskynde reisen. Men som flere ganger understreket, er hevingsbeføyelsen prinsipielt uavhengig av om det kan overføres bortfrakteren et subjektivt klanderverdig forhold.[...] Spørsmålet om når det kan heves på grunn av forsinkelse, må derfor i sin generelle form stilles som et spørsmål om hvilke faktorer bortfrakteren har påtatt seg risikoen for gjennom kontrakten; og når man som det første spørsmål skal ta standpunkt til om det i det hele tatt foreligger forsinkelse, er man nødt til å ta utgangspunkt i en beregning av hva man etter certepartiets bestemmelser må anses som en slags ideell oppfyllelse. Men [det] er ikke mer enn et veiledende utgangspunkt.''

Falkanger analyserer deretter hvilke faktorer som kan forårsake forsinkelse. Etter å ha angitt hvilke faktorer som ligger innenfor bortfrakterens kontroll, omtales de ytre hindringene som kan forårsake forsinkelse:

''Utgangspunktet er partenes forutsetninger: Har de ved kontraktsslutningen ment at de værhindringer som man må regne med, fullt og helt skal være bortfrakterens risiko med den følge at en forsinkelse på grunn av en slik hindring skal gi befrakteren hevingsrett? I sin alminnelighet kan dette neppe antas.''

¹³² Jf. Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal, Göteborg 1974, s. 77.

Falkanger finner støtte for sitt synspunkt i sjøloven 1893 § 126 og forarbeidene. Videre tar han utgangspunkt i de generelle kriteriene ved vesentlighetsvurderingen og sier;

*''Antar man at bortfrakteren i samsvar med det ovenfor hevdede ikke må ha risikoen for de værhindringer som her omtales, får man spørsmålet om det er begrunnet å stille bortfrakteren forskjellig ettersom forsinkelsen skyldes at skipet må ligge på været uten å få skader og ettersom den skyldes hårdtværsskader. [...] skal man gi noen forklaring på dette, må det være at det å stille et kontraktsmessig skip til disposisjon og holde det i god stand gjennom kontraktstiden, står så sentralt i kontraktsforholdet at bortfrakteren må bære risikoen for de hendelser som kan ramme skibet direkte. At noe utenom skibet hindrer dets fremdrift, uten at skibet er skadet, står derimot fjernere fra det sentrale kontraktsinnhold [...] Og den videre forklaring på dette er vel at værhindringer er en type nautisk foreteelse som begge parter bør ta et visst hensyn til, mens muligheten av å skaffe er en kommersiell risiko som det er mest nærliggende at bortfrakter bærer.''*¹³³

Falkanger synes dermed åpne for misligholdsbeføyelser ikke bare der transportøren har utvist skyld, men også dersom forsinkelsen skyldes ytre omstendigheter. Det er imidlertid ikke enhver ytre omstendighet som kan lede til misligholdsbeføyelser. Falkanger synes å la grensen gå ved ytre omstendigheter som berører skipet direkte, ettersom dette er omstendigheter som omfattes av den kommersielle risiko transportøren har påtatt seg gjennom kontrakten.

Selvig benytter et enda videre misligholdsbegrep hvor han anfører de lege ferenda at hindringer på bortfrakterens side bør utgjøre mislighold:

''A risk distribution based on a conception of 'failure' of preformance [...] is mainly in point if the hindrance in question generally affects the ship so as to amount to 'a hindrance on the part of the ship or the carrier.'''

Selvig tar utgangspunkt i hva bortfrakteren gjennom kontrakten har påtatt seg å gjøre. Typisk lasting, transportreisen og lossing. Dette er *''Operations exclusively within the domain of the carrier, being the substance of the enterprise which he conducts''*. Elementene befinner seg innenfor bortfrakterens ekspertområder. Motsetningsvis vil det være urimelig at transportøren

¹³³ Falkanger, Konsekutive reiser: rettslige studier i en moderne befraktningsform, Oslo 1965, s. 151-156.

alene bærer risikoen for hindringer som rammer *''the maritime adventure as such''*,¹³⁴ eksempelvis krig.

I det hele fremstår det uklart hvordan grensen for misligholdsbegrepet skal trekkes ved reisecertepartiet.¹³⁵ Men hvordan stiller dette seg ved stykkgodstransport? Ordlyden i sjøl. § 264 første ledd sier at forsinkelse på transportørsiden i seg selv er hevingsgrunn. Det synes dermed uklart om transportøren bærer risikoen for objektive omstendigheter, eller om forsinkelsen må være forårsaket av skyld fra transportøren. Grensen går ved omstendigheter *''på transportørens side''*.

Ordlyden kan ikke sies å stenge for en tolkning lik den Selvig anfører bør gjelde for reisecertepartiet. Det vil da være avgjørende hvilke omstendigheter transportøren bærer risikoen for. I likhet med reisecertepartiet må det være klart at det foreligger mislighold fra transportørens side dersom forsinkelsen kan skyldes brudd på hans aktsomhetsplikter. I stykkgodstransporten har sender begrenset instruksjonsmyndighet over transportøren under sjøreisen. Det er da også naturlig at transportøren bærer risikoen for forsinkelse som skyldes ytre omstendigheter. Eksempelvis at skipet ikke blir transportdyktig i tide, som følge av streik hos verkstedet. Transportøren er en profesjonell sjøfartaktør, og har de beste forutsetninger for å vurdere hvordan transporten kan påvirkes.

Det kan innvendes at det er allment kjent at transporten kan påvirkes av værforhold, og sender derav bør dele denne risikoen med transportøren, men dette bør ikke være avgjørende. I stykkgodstransport er transportøren pålagt en rekke funksjoner gjennom sjøloven. Eksempelvis plikter transportøren å utføre reisen, selv om det skipet som opprinnelig skulle gjennomføre transporten går tapt, jf. sjøl. § 265. Transportøren er dermed gjennom lovbestemmelser pålagt en omfattende kommersiell- og reiserisiko ved stykkgodstransport. Omstendigheter som rammer den kommersielle risiko hos transportøren som sådan, bør da være relevante misligholdsgrunner, selv om transportøren ikke kan klandres. Transportøren er for eksempel nærmest å bære risikoen for forsinkelse som følge av vær, all den tid han kunne levert godset til alternativ lossehavn. Han er også nærmest å bære risikoen for at skipet skades før transport, hvor reparasjonstiden medfører forsinkelse, selv om han ikke kan klandres for at

¹³⁴ Selvig-sitatene er sitert fra Trond Solvang, *Forsinkelse i havn, risikofordeling ved reisebefraktning*, Oslo 2009, s. 253-254, ettersom originalkilden ikke var mulig å få tak i.

¹³⁵ Dette synes også å vær Solvangs konklusjon i Solvang, *Forsinkelse i havn, risikofordeling ved reisebefraktning*, Oslo 2009, s. 255.

skaden oppsto. Mot dette kan innvendes at når transportavtalen ikke faller bort ved at skipet går tapt, ville det være urimelig om transportøren kan møtes med heving av kontrakten dersom skade på skipet medfører forsinkelse. Sjøloven § 265 pålegger imidlertid bare transportøren en plikt til å utføre reisen. Noen tilsvarende rett kan ikke leses ut av bestemmelsen. Senders interesser i transporten er i det vesentlige å få transporten utført hurtig og forsvarlig. Det må imidlertid gå en grense for hvilke ytre faktorer som kan anses relevante. Sjøloven bygger for eksempel på en klar forutsetning om at transportøren ikke bærer risikoen for krig alene, jf. pkt. 4.1.3.

4.7.4 Vesentlighetskriteriet

I forarbeidene er det uttalt at det avgjørende for vesentlighetsvurderingen er om sender har rimelig grunn til å si seg løs fra avtalen.¹³⁶ Dette utgangspunkt samsvarer med den generelle kontraktsrettslige vesentlighetsvurdering, slik den ble formulert i Rt. 1998 s. 1510 på s. 1518, hvor førstvoterende uttalte:

’Vesentlig er kontraktsbruddet hvis det har gitt kjøperne en rimelig grunn for – etter at kjøpekontrakten er gjennomført fra begge sider – å si seg løs fra kontrakten, slik at de gjensidige ytelser skal tilbakeføres.’

Vurderingen av hvorvidt det foreligger rimelig grunn er i realiteten sammensatt.¹³⁷

Etter sjøloven 1893 § 126 kunne fraktavtalen heves dersom forsinkelsen innebar at formålet med reisen ble vesentlig forfeilet. Endringen til at kontraktsbruddet må være vesentlig, innebærer en noe strengere hevingsterskel. Fordelen med endringen er at den åpner for å nyansere bedømmelsen av kontraktsbruddet slik at det kan tas hensyn til om det dreier seg om tradisjonell stykkgodsfart eller systemtransport basert på enhetslasting. Kravene til hurtighet og regularitet vil stille seg ulikt ved de to ulike transportformene.¹³⁸

Ordlyden i sjøl. § 264 er ikke klar på om vesentlighetsvilkåret gjelder ved forsinkelse, eller begrenses til andre kontraktsbrudd. I forarbeidene er det uttalt at:

¹³⁶ Jf. NOU 1993: 36 s. 29.

¹³⁷ En bred fremstilling av det kontraktsrettslige vesentlighetskravets innhold er gitt i Hagstrøm, Obligasjonsrett, 2. utgave, Oslo 2011, s. 428-440.

¹³⁸ Jf. NOU 1993: 36 s. 29.

''hevingsretten etter første ledd er knyttet til det vesentlighetsbegrep som er vanlig i norsk rett''.¹³⁹

Uttalelsen synes å forutsette at vesentlighetskriteriet også gjelder ved forsinkelse, slik at mindre forsinkelser ikke nødvendigvis gir senderen hevingsrett. De beste grunner taler for å legge denne forståelse til grunn. Heving vil kunne være en streng misligholdsbeføyelse å gjøre gjeldende overfor transportøren. Dersom senderen i mindre grad påvirkes av forsinkelsen, vil han normalt ha lite behov for heving.

Etter sjøloven 1893 § 126 annet ledd kunne befrakteren alltid heve dersom det var avtalt at skipet skulle være lasteklart på et bestemt tidspunkt, og dette tidspunktet var overskredet. Bestemmelsen ble tolket strengt etter sin ordlyd, og tidvis kunne det gi seg utslag i tilsynelatende urimelige løsninger, jf. Rt. 1957 s. 1059, hvor overskridelse på ett døgn var tilstrekkelig til å heve avtalen.

I avgjørelsen uttalte førstvoterende i et obiter dictum på s. 1062 at det ikke kunne utelukkes at forsinkelsen på ett døgn også måtte anses som vesentlig. Uttalelsen kan ikke tas til inntekt for at ett døgn forsinkelse generelt vil medføre at vesentlighetskriteriet er oppfylt. Det må i samsvar med den alminnelige kontraktsrettslige lære tas utgangspunkt i hvor hardt forsinkelsen rammer sender. Dersom det er på det rene at forsinkelsen vil kunne seiles inn, vil det i utgangspunktet ikke være grunn til å akseptere heving. I linjefarten vil den normale ordning være at godset leveres til terminal før linjeskipet ankommer. Tidspunktet for lasting er da normalt av mindre betydning for sender. Det viktige for sender er at godset kommer tidnok frem, og at det sikres på forsvarlig måte under lagring og transport.

Etter sjøl. § 264 første ledd gjelder vesentlighetsvilkåret uansett hvor forsinkelsen oppstår. Hva som skal til for at vesentlighetsvilkåret er oppfylt, vil derimot kunne stille seg forskjellig. Heving før lasting vil normalt være mindre inngripende overfor transportøren, enn heving etter lasting er gjennomført. Av den grunn vil forsinkelser som ikke anses som vesentlige under transport, kunne være å anse som vesentlige før lasting.

4.7.5 Begrensninger i senders hevingsadgang

Etter at lasten er levert til transportør, begrenses senders hevingsadgang av at utlevering av godset ikke må medføre vesentlig skade eller ulempe for andre sendere, jf. sjøl. § 264 første

¹³⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 29.

ledd annet punktum. Etter sjøloven 1893 § 127 mistet befrakteren hevingsretten dersom lossing ville medføre skade for andre befraktere. Senders hevingsadgang er dermed utvidet ved at det først er når andre sendere påføres ”vesentlig” skade eller ulempe, hevingsretten begrenses. Endringen var ventet å få større praktisk betydning ved stykkgodstransport.¹⁴⁰

Etter ordlyden er skaden eller ulempen nødt til å være av betydelig karakter for at hevingsadgangen skal begrenses. Mindre skader og ulemper for andre sendere vil være uten betydning.

Skadealternativet må ta utgangspunkt i den økonomiske belastning andre sendere påføres. Eksempelvis vil en større forsinkelse ikke kunne anses som en vesentlig skade dersom den økonomiske konsekvens av forsinkelsen er ubetydelig.

Ved ulempealternativet må man se hen til de ringvirkninger hevingen vil ha for andre sendere mer generelt. En mindre forsinkelse vil kunne være en vesentlig ulempe for en annen sender dersom leveringstidspunktet er kritisk for senderen.

Etter sjøloven 1893 § 127 knyttet begrensningene i hevingsadgangen seg til det tidspunktet godset var lastet. Etter dagens bestemmelse begrenses hevingsadgangen allerede fra leveringstidspunktet. Begrensningene inntreder dermed tidligere etter dagens lov. Denne endringen er nok imidlertid av mindre praktisk betydning, ettersom det sjelden vil være en vesentlig ulempe for andre sendere at avtalen heves før godset er lastet ombord. Tilfeller kan tenkes der øvrig gods må stues på en mer komplisert måte som følge av hevingen, og dette innebærer forsinkelser for transportøren.

Spørsmålet om når godset anses levert, henger tett sammen med spørsmålet om når transportørens ansvarsperiode begynner, og bør av den grunn avgjøres etter de samme prinsipper som spørsmålet om når transportøren har fått godset i sin varetekt, jf. pkt. 6.1.4.

Sjøl. § 264 første ledd annet punktum regulerer bare situasjonen i lastehavn.¹⁴¹ Spørsmålet om sender har hevingsrett ved kontraktsbrudd i lossehavn, må avgjøres etter § 264 første ledd første punktum. Om sender hever avtalen i lossehavn, vil transportøren kunne ha krav på avstandsfrakt, jf. sjøl. § 265.¹⁴²

¹⁴⁰ Jf. NOU 1993: 36 s. 29.

¹⁴¹ Jf. Note 481 på rettsdata. Berglijot Webster, sist hovedrevidert 15.05.15. Sist besøkt 12.09.18 kl. 09.54

¹⁴² Jf. NOU 1993: 36 s. 29.

Hevingsretten kan falle bort dersom sender ikke gir transportøren underretning uten ugrunnet opphold, jf. sjøl. § 264 annet ledd. Fristen løper fra det tidspunkt sender må antas å ha fått kunnskap om transportørens kontraktsbrudd. Regelen er begrunnet i transportørens behov for hurtig avklaring av hvorvidt avtalen kommer til å bli hevet. Det er heller ikke ønskelig at sender skal kunne utnytte kontraktsbruddet til spekulasjon på transportørens risiko.¹⁴³ Senderen må normalt innvilges noe tid til å undersøke muligheten for alternativ transport, eller om han finner det hensiktsmessig å benytte seg av hevingsretten.

Formuleringen ”må antas å ha fått kjennskap” skiller seg fra det alminnelige kontraktsrettslige prinsipp om reklamasjon fra det tidspunkt den som gjør misligholdsbeføyelser gjeldende har fått, eller burde fått kunnskap om kontraktsbruddet.¹⁴⁴ Etter ordlyden er det avgjørende at de ytre omstendigheter har utspilt seg på en slik måte at sender faktisk har kunnskap om kontraktsbruddet. Dersom han kan sannsynliggjøre at han ikke hadde slik kunnskap, vil fristen ikke være påbegynt.

5 Kapittel 5. Ved levering

5.1 Senders rett til å få godset utlevert på bestemmelsesstedet

5.1.1 Hovedregelen om senders rett til å få godset utlevert på bestemmelsesstedet

Ved cif-kjøp vil sender normalt ikke ha noen interesse i å motta godset på bestemmelsesstedet. Han vil som regel ønske at den solgte varen blir fraktet fra ham til kjøperen. Annerledes er det ved fob-kjøp, hvor kjøperen besørger transporten. I slike tilfeller vil sender også være mottaker av godset. Det kan imidlertid også tenkes at sender ønsker å få varen transportert fra sitt eget lager på sted A, til seg selv på sted B. Også i slike tilfeller vil sender og mottaker være samme person.

På bestemmelsesstedet har transportøren som utgangspunkt plikt til å levere ut godset. Når man skal ta stilling til hvem som er rette mottaker av godset, må det skilles mellom konnossement og sjøfraktbrev. Dersom det benyttes konnossement, har sender bare rett til å få godset utlevert mot presentasjon av konnossementet, og konnossementets tekst må utpeke

¹⁴³ Jf. NOU 1993: 36 s. 29 jf. s. 72.

¹⁴⁴ Se til eksempel; kjl.§§ 30 og 59 b og avhendingslova 03. juni 1992 nr. 93 § 4-19 første ledd.

ham som berettiget til å motta godset, jf. sjøl. § 292, jf. § 304. I enkelte tilfeller vil det foreligge omstendigheter som gjør det forsvarlig for transportøren å fravike regelen om at lasten bare utleveres mot presentasjon av konnossement. Typisk at det foreligger langvarig kontraktspraksis mellom transportør og mottaker, og det gis en troverdig forklaring på hvorfor konnossementet ikke kan presenteres for øyeblikket.¹⁴⁵ Denne omstendigheten vil være forsterket dersom sender også er mottaker. Transportøren vil da ha inngått avtalen om frakt direkte med mottaker, og dermed være bedre kjent med hvem godset skal transporteres til. Regelen om at utlevering bare skal skje mot presentasjon av konnossement, er imidlertid svært viktig for at konnossementet skal tjene sin kjøpsrettslige funksjon, se pkt. 2.1.1. Videre er regelen ufravikelig, jf. sjøl. § 254 første ledd. Av den grunn kan det ikke aksepteres utlevering på annet grunnlag, enn presentasjon av konnossement.

Dersom utlevering likevel skjer uten presentasjon av konnossement, kan man tenke seg ulike etterfølgende scenarier. Den som får godset utlevert, er rette mottaker, og det oppstår ingen konflikt. Konflikt kan dog tenkes i relasjon til fraktbetalingsspørsmålene, men dersom man som i fremstillingen her legger til grunn at mottaker og sender er samme person, vil de fraktspørsmål som kan melde seg være uten praktisk betydning. Det kan også tenkes at den som får utlevert godset, ikke er rette mottaker, og en konnossementsinnehaver melder seg i ettertid. Dersom transportøren har levert ut godset uten presentasjon av konnossementet, vil han kunne holdes erstatningsansvarlig. Transportøren vil også miste sin rett på ansvarsbegrensning etter kolloreglene, reglene i sjøl. kap. 9, og han vil ikke beskyttes av sin P&I-forsikring. Han hefter dermed ubegrenset for det tap innehaveren av konnossementet påføres.¹⁴⁶

I ND 1995 s.109 SØHA Dan-Was er det forutsatt at det er adgang til å fravike reglene om utleveringsansvar gjennom kontrakt. Slike klausuler må imidlertid være *''klare og entydige''*. I saken var bestemmelser om fraskrivelse av ansvar skrevet på konnossementets bakside ikke tilstrekkelig. Alternativt kan transportøren kreve få utstedt skadesløsbrev av mottaker mot å utlevere godset uten presentasjon av konnossement. Han vil da kunne kreve dekt det tap han påføres gjennom et eventuelt erstatningsansvar.

¹⁴⁵ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016. s. 341.

¹⁴⁶ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 341.

Dersom det benyttes sjøfraktbrev, skal godset leveres ut til den sender har utpekt som mottaker i sjøfraktbrevet, jf. sjøl. § 308 første ledd. Ved fob-kjøp vil dette normalt være sender selv. Ved cif-salg kan det tenkes at sender ikke lengre ønsker at kjøper skal motta godset. Kjøpsavtalen er f.eks. hevet. Han kan da omadressere godset, slik at han selv blir mottaker, jf. sjøl. § 308 annet ledd. Ved sjøfraktbrevene vil sender ha krav på godset utlevert så lenge dokumentet utpeker ham som mottaker, eller er omadressert til ham som mottaker. Transportøren kan være ansvarlig dersom han leverer godset til andre.

5.1.2 Begrensninger i retten til å motta godset

Retten til å få godset utlevert begrenses av sjøl. § 270, som gir transportøren tilbakeholdsrett i godset dersom han har krav etter § 269 eller krav sikret med sjøpanterett jf. sjøl. § 61. Etter sjøl. § 61 tredje ledd er fordringer som følger av fraktavtalen sikret med sjøpanterett såfremt fordringen kan gjøres gjeldende overfor den som krever utlevering. Dette vil normalt alltid være tilfellet dersom sender og mottaker er samme person. Sender må i så tilfelle enten betale frakten, eller stille sikkerhet for å få godset utlevert. Eksempelvis gjennom bankgaranti.

Når godset er utlevert, vil transportøren kunne søke dekning i sikkerheten med mindre sender forhindrer det ved arrest eller midlertidig forføyning, jf. sjøl. § 270 annet punktum.

Bestemmelsen innebærer at sender må skaffe midlertidig forføyning for eventuelle motkrav han mener å ha.¹⁴⁷

5.2 Senders plikt til å motta godset på bestemmelsesstedet.

5.2.1 Generelt om plikten

I likhet med spørsmålet om senders rett til å få godset utlevert på bestemmelsesstedet avhenger spørsmålet om senders plikt til å motta godset på bestemmelsesstedet av om sender også må anses som mottaker. Forutsetningen for den videre drøftelse er derfor at sender også er mottaker.

Etter sjøl. § 268 første ledd første punktum skal mottakeren på bestemmelsesstedet ta imot godset på det sted og innenfor det tidsrom som transportøren har angitt. Sender har dermed en medvirkningsplikt ved utleveringen, dersom han er mottakeren.

¹⁴⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 33.

Normalt vil denne medvirkningsplikten innebære at han må henvende seg til terminalen, og for øvrig gjøre sitt for å forhindre at forsinkelse oppstår ved utlevering. Det er vanlig praksis at mottakeren får forhåndsvarsel om at godset er ankommet, og han må da ta initiativ til å få hentet godset. Mottakeren vil alltid ha plikt til å ta imot gods når det stilles til hans disposisjon.¹⁴⁸

Mottakelsen må skje innenfor det tidsrom transportøren har angitt. I forarbeidene er det imidlertid forutsatt at transportøren må ha gitt mottakeren rimelig forhåndsvarsel og en rimelig periode for henting av godset.¹⁴⁹ Mottakerens plikt til å motta godset innenfor det angitte tidsrom er dermed betinget av at han er gitt rimelig tid til å stille seg til disposisjon. Hvorvidt kravet om rimelighet er oppfylt, må avgjøres på bakgrunn av de krav til hurtighet som påkreves i moderne linjefart.¹⁵⁰ Det bør også ses hen til godsets art. Eksempelvis må mottakeren innvilges noe ekstra tid dersom godset krever ekstraordinære tiltak for å kunne mottas på forsvarlig måte. Mottakeren vil imidlertid som regel være kjent med hvilket gods som transporteres, og dersom godset krever ekstraordinære tiltak, må det til en viss grad forventes at mottaker har startet tiltaksprosessen på forhånd. Det må imidlertid bemerkes at dersom sender og mottaker er samme person, er det grunn til å tolke kravet om rimelig forhåndsvarsel noe lempeligere. Dersom leveringstidspunkt er avtalt mellom transportør og sender, vil sender måtte forholde seg til dette tidspunkt, såfremt han ikke grunn til å regne med at godset er forsinket.

Transportøren har på sin side ansvar for å utlevere godset på en slik måte at det lett og sikkert kan mottas, jf. § 268 første ledd annet punktum. Gjør han ikke det, kan ikke mottakeren ha noen plikt til å ta imot godset. Det er normalt transportøren som har de beste forutsetninger for å losse godset. Videre varer transportørens ansvarsperiode frem til godset er utlevert. Om mottaker måtte ta imot godset før det er losset på trygg måte, ville det kunne innebære en uheldig omgåelse av transportørens ansvar. Hertil kommer momentet at mottaker ville kunne risikere reduksjon i sitt erstatningskrav for feil begått av ham selv ved lossingen av godset.

Ved utlevering har mottaker rett til å undersøke godset før mottakelsen, jf. sjøl. § 268 annet ledd. Om mottakeren ikke gis en rimelig adgang til å undersøke godset, kan han nekte å motta

¹⁴⁸ Jf. NOU 1993: 36 s. 32.

¹⁴⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 32.

¹⁵⁰ Jf. NOU 1993: 36 s. 32.

det.¹⁵¹ Bestemmelsen har sammenheng med at mottakeren kan bli forpliktet til å betale frakt ved å motta godset, jf. sjøl. § 269.

Dersom sender og mottaker er samme person, kan det spørres om sender kommer unna sin fraktbetalingsplikt ved å nekte å motta godset. Sender vil ikke plikte å betale frakt i kraft av å være mottaker, dersom han nekter å motta det. Fraktbetalingsplikten i kraft av senderposisjonen avgjøres imidlertid etter en tolkning av fraktavtalen. Det kan hevdes at det er naturlig å tolke fraktavtalen slik at sender er fraktdebitor, ettersom han innehar begge posisjoner som etter loven kan holdes som fraktdebitor.¹⁵² Det vil imidlertid være like naturlig å tolke avtalen slik at fraktkravet er betinget av at godset utleveres. Etter min mening kan ikke sender som utgangspunkt ha en fraktbetalingsplikt slike tilfeller, såfremt han er berettiget til å nekte å motta godset.

5.2.2 Konsekvenser ved manglende mottakelse av godset

Dersom mottaker ikke avhenter godset innen rimelig tid, kan transportøren legge opp godset under sikker forvaring, for mottakers regning, jf. sjøl. § 271. Risikoen for godset går da over på mottaker, jf. sjøl. § 274 tredje ledd nr. 2.

Bestemmelsen sier at transportøren ”*kan*” legge godset opp. Han har ingen plikt til å legge opp godset. Transportøren har imidlertid fremdeles en omsorgsforpliktelse, og dersom han velger å ikke benytte seg av muligheten til å legge opp godset, må han i kraft av omsorgsforpliktelsen ta godset i sikker forvaring på en måte som etter lokale forhold og godsets art er forsvarlig.¹⁵³

Hva som anses som sikker forvaring, må vurderes særskilt i det enkelte tilfelle. Avgjørende er godsets art. Det vil eksempelvis ikke være sikker forvaring å benytte lagerplass i terminal uten kjølemuligheter, dersom godset avhenger av kjølerom for ikke å forråtne. Om det godset er levende dyr, må det sørges for at dyrene får nødvendig tilsyn og stell, slik at de ikke blir syke eller dør.

¹⁵¹ Jf. NOU 1993: 36 s. 32.

¹⁵² I NOU 1993: 36 s. 32 legges det til grunn at sender normalt er fraktdebitor dersom han også er mottaker. Uttalelsene gjelder imidlertid spørsmål om hvem som normalt er ansvarlig for frakt. Her er imidlertid spørsmålet hvilke omstendigheter som kan innebære at sender går fri for fraktansvar ved utlevering, der det er klart at han som utgangspunkt er fraktdebitor.

¹⁵³ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 203. Jantzen omtaler sjøloven 1893 § 115, men det er vanskelig å se at rettstilstanden er endret på dette punkt.

Mottakeren er ansvarlig for forvaringskostnadene. Han er imidlertid bare ansvarlig overfor transportøren. Overfor den som transportøren inngår forvaringsavtale med, hefter transportøren etter alminnelige kontraktsrettslige regler.

Når godset er lagt opp, skal mottaker underrettes og få en rimelig frist på å avhente godset, jf. sjøl. § 271 annet ledd. Dersom avhenting fremdeles uteblir, kan transportøren selge godset i den utstrekning det er nødvendig for å få dekket sine krav, jf. sjøl. § 272.

Nødvendighetsvilkåret innebærer at transportøren ikke kan selge gods for et høyere beløp enn han har krav på å få dekket. Rimelighetsbetraktninger taler imidlertid for at dersom man står overfor gods som ikke kan deles opp, vil godset kunne selges som helhet, for å dekke krav.

Transportøren skal vise omsorg ved salget. Han kan derfor ikke selge godset til hvilken som helst pris. Hvor langt transportørens omsorgsforpliktelse strekker seg, er ikke berørt i forarbeidene. Begrepet "omsorg" bør forstås slik at transportøren skal ta tilbørlig hensyn til mottakeren ved salget. Av den grunn kan det neppe aksepteres at transportøren selger til første og beste pris, dersom prisen avviker stort fra markedspris. En slik løsning ville heller ikke kunne sies å harmonere særlig godt med hensynet til lojalitet i kontraktsforhold. Dersom transportøren selger til høystbydende etter auksjon, vil han derimot ha søkt å oppnå en høyest mulig pris for godset. Selv om mottakeren selv ville kunne oppnådd en bedre pris, må transportøren sies å ha vist tilstrekkelig omsorg ved salget. Han har søkt å ivareta mottakerens interesser på best mulig måte. Også der transportøren selger ved første mulighet, og han får markedspris, eller tilnærmet markedspris, må omsorgsforpliktelsen være ivaretatt. Mottaker har ikke et behov for beskyttelse ut over markedspris, selv om han normalt opererer med høyere priser selv. Hertil kommer at omsorgsforpliktelsen må begrenses av at transportøren med tiden påføres ytterligere kostnader, slik at netto fortjeneste ved salget synker.

Dersom godset ikke kan selges, eller det er åpenbart at transportøren ikke vil få dekket kostnadene ved salg av salgssummen, kan han råde over godset på annen forsvarlig måte, jf. sjøl. § 272 annet ledd. Hvilke disposisjoner mottaker må finne seg i, begrenses bare av at disposisjonen må være forsvarlig. Godset kan dermed normalt leies ut, benyttes til egen bruk m.m. Transportøren vil også kunne bortskaffe godset. Dette kan være aktuelt dersom det er tale om skadet gods, eller gods med liten verdi. I slike tilfeller vil kostnadene ved forvaring

normalt overstige godsets verdi, og transportøren bærer risikoen for å ikke få kostnadene refundert.¹⁵⁴

5.3 Senders plikt til å betale frakt

5.3.1 Innledning

Ved utarbeidelsen av sjøloven 1994 var det vanlig i linjefarten at frakten ble krevd betalt ved leveringen av godset. Av den grunn er hovedregelen etter sjøl. § 260 første ledd annet punktum at frakt kan kreves betalt når godset er mottatt.¹⁵⁵ Bestemmelsen er deklarasjonsregulering, jf. sjøl. § 254 annet ledd, og i ettertid har det blitt vanlig at frakten betales forskuddsvis.¹⁵⁶ Sender kan dermed gjennom avtalen ha en plikt til å betale forskuddsfrakt. Om betalingstidspunktet ikke er avtalt, inntreder derimot plikten først ved utlevering. Ved bruk av konnossement kan mottaker av godset bli ansvarlig for frakt, jf. sjøl. § 269 første ledd. Forutsetningen er at dette kommer til uttrykk i konnossementet, jf. sjøl. § 296 nr. 10 jf. § 299 annet ledd.

Sjøloven 1893 § 117 gikk meget langt i å fritta befrakteren for fraktansvaret. Normalt ville befrakteren bare være ansvarlig for det beløp bortfrakteren ikke kunne ha fått dekket selv om han hadde gjort de rettigheter han hadde overfor mottakeren og godset gjeldende. Reglene var gjenstand for kritikk, ettersom de i stor grad brøt med alminnelige kontraktsregler. Man fant det dermed hensiktsmessig å endre rettstilstanden, slik at reglene reflekterte det alminnelige kontraktsrettslige prinsipp om at en kontraktspart ikke skal fritas for sitt ansvar for vederlagskrav, som følge av at medkontrahenten unnlater å benytte en adgang til å kreve betaling av tredjemann. Selv om mottaker ikke gjøres ansvarlig for betaling av frakt, fritas derfor ikke senderen fra sitt ansvar for transportørens fraktkrav, jf. sjøl. § 273 første ledd. Hovedregelen er dermed at transportørens rett på frakt fra sender ikke påvirkes av den interne fordeling av transportkostnadene mellom sender og mottaker.¹⁵⁷

¹⁵⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 33.

¹⁵⁵ Jf. NOU 1993: 36 s. 26.

¹⁵⁶ Jf. Erling Selvig, Kommentarer 1998-99 til Nordiske Domme i sjøfartsanliggender, Oslo 2001, kapittel om forskuddsfrakt og fraktrisiko.

¹⁵⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 34.

Senders plikt til å betale frakt kan falle bort dersom transportøren har utlevert godset uten at mottakeren har betalt frakt han skulle ha betalt, og transportøren måtte ha innsett at senderen ville påføres tap som følge av utleveringen, jf. sjøl. § 273 første ledd. Dette kan være tilfellet der transportøren vet at mottakeren er insolvent, slik at sender ikke vil kunne oppnå dekning for et eventuelt regresskrav.¹⁵⁸

5.3.2 Fraktberegningen

Fraktens størrelse er i utgangspunktet et forhandlingsspørsmål mellom partene. I praksis er det sjelden tale om reelle forhandlinger, men ”tilslutningskontrakter” hvor linjens fraktregulativ er avgjørende for hvilken frakt som skal betales.¹⁵⁹

Dersom det ikke er avtalt frakt, skal det betales ”gjengs frakt”, jf. sjøl. § 260 første ledd første punktum. I forarbeidene er det uttalt at ”gjengs frakt” avgjøres av transportørens frakttariffer på det tidspunkt varene leveres til transport.¹⁶⁰ Dersom transportøren ikke har frakttariffer, må det tas utgangspunkt i sedvanlig vederlag for den aktuelle frakt. Ved frakt av biler må man se hen til hvilke fraktvederlag som er sedvanlig for slik frakt, på likeartede transportstrekninger. Dersom det påløper særskilte avgifter på transportstrekningen, må det tas hensyn til dette. Det er ikke uvanlig at fraktavtalene innebærer klausuler om at sender hefter for avgifter, toll, skatter, m.v. jf. Conlinebill 2000 kl. 10 og Conlinebooking 2000 kl. 10.

5.3.3 Fraktrisiko

Transportøren bærer i utgangspunktet fraktrisikoen. Dersom godset ikke er i behold ved fraktens slutt, kan han ikke kreve frakt, jf. sjøl. § 260 annet ledd. Hvis frakten er forskuddsbetalt, skal frakten tilbakebetales, jf. tredje ledd.

Frakt kan likevel kreves dersom godset er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på senderens side. Dette kan være tilfellet dersom sender har forsømt sin opplysningsplikt slik at godset er blitt skadet, eller bananene har råtnet uten at transportøren kan lastes for at de ikke nådde frem i tide.

¹⁵⁸ Jf. NOU 1993: 36 s. 34.

¹⁵⁹ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 348.

¹⁶⁰ Jf. NOU 1993: 36 s. 26.

Transportøren vil også kunne kreve frakt for gods som er gått tapt dersom han har solgt godset for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i samsvar med reglene i sjøl. § 291.

Reglene om fraktrisiko i sjøl. § 260 annet og tredje ledd er imidlertid deklarasjonsregler, og i praksis benyttes avtalefriheten regelmessig. Tradisjonelt inneholder konnossementer i stykkgodsfarten standardvilkår som fastsetter at frakten anses opptjent når transportøren mottar godset, og at forskuddsbetalt frakt ikke skal betales tilbake, selv om transporten ikke fullføres eller godset går tapt.¹⁶¹

Rekkevidden av slike fraktklausuler kan bli et økonomisk viktig spørsmål for partene dersom transportøren også er erstatningsansvarlig. Transportørens ansvar begrenses av kollobegrensningsreglene i sjøl. § 280. Etter sjøl. § 279 beregnes erstatningen med utgangspunkt i godsets verdi på bestemmelsesstedet. Om sender ikke plikter å betale frakt, som følge av at godset går tapt, gjøres fradrag for fraktbeløpet ved tapsberegningen. Dermed er det bare nettotapet som er gjenstand for ansvarsbegrensning. Dersom det er forskuddsbetalt frakt som transportøren ikke har krav på, jf. sjøl. § 260 tredje ledd, blir resultatet tilsvarende økonomisk. Sender kan kreve frakten tilbakebetalt, i tillegg til hele begrensningsbeløpet. Om sender derimot skal betale frakt, skal verdien av godset på bestemmelsesstedet i sin helhet, uten fradrag for frakten, legges til grunn ved tapsberegningen.¹⁶²

I ND 1999 s. 121 sto rekkevidden av fraktrisiko- klausulen sentralt. Etter å ha inngått forlik om samlet erstatningsoppgjør for lasteskadekrav, krevde transportøren frakt innbetalt av den eneste lasteeieren som ikke hadde forskuddsbetalt frakt. Danmarks Højesteret uttalte:

''Klausulen må efter ordlyden forstås således, at indstævnte fra godsets modtagelse er berettiget til fragt uden hensyn til, hvad der måtte ske med lasten. Højesteret finder endvidere ikke grundlag for at fortolke klausulen indskrænkende, således at den ikke finder anvendelse, hvor ødelæggelse af godset skyldes fejl fra transportørens side.''

¹⁶¹ Jf. Erling Selvig, Kommentarer 1998-99 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender, Oslo 2001, kapittel om forskuddsfrakt og fraktrisiko. Se også Conlinebill 2000 kl. 10 a.

¹⁶² Jf. Erling Selvig, Kommentarer 1998-99 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender, Oslo 2001, kapittel om forskuddsfrakt og fraktrisiko.

Transportøren fikk dermed medhold i sitt krav på frakt. Heller ikke avtaleloven § 36 kunne innebære at klausulen ble ugyldig. Høyesteret tiltrådte SØ- og Handelsrettens synspunkt om at kontraktsvilkåret ikke var urimelig:

''under hensyn til, at den er indgået mellem professionelle parter''.

Som utgangspunkt synes slike frakt-klausuler dermed å måtte aksepteres.

5.3.4 Stansingsrettens innvirkning på senders fraktbetalingsplikt

Dersom selger utøver stansingsrett, vil transporten formelt ikke avsluttes. Om transportøren forhindrer at godset utleveres mottaker, oppstår spørsmålet om han fremdeles kan kreve frakt fra sender.

Dersom sender og selger ikke er samme person, vil utøvelse av stansingsretten innebære at godset ikke utleveres, og sjøl. § 269 første ledd hjemler dermed ikke senders fraktbetalingsplikt selv om han er berettiget mottaker. Videre vil sender ikke ha fraktbetalingsplikt i kraft av senderposisjon, ettersom godset ikke er mottatt, jf. sjøl. § 260 første ledd. Bestemmelsenes ordlyd taler dermed for at transportøren ikke kan kreve frakt før utøvelsen av stansingsretten opphører.

Det er etter mitt syn betenkelig å tolke bestemmelsene strengt etter ordlyden i slike tilfeller. For det første vil transportøren med tiden kunne ha behov for å motta fraktvederlaget. Han vil kunne lide en usikker rettsposisjon dersom adgangen til å kreve fraktvederlag fra sender avhenger av at sender oppfyller sine kontraktsforpliktelser med tredjemann. For det annet er det sender som i slike tilfeller normalt vil kunne klandres for at stansingsretten utøves. Det ville være urimelig om sender da ikke kunne kreves for frakt.

Tilsvarende gjelder dersom sender og selger er samme person. Utøvelse av stansingsretten innebærer også her at transporten ikke formelt avsluttes. Det ville imidlertid være betenkelig om transportørens fraktvederlag betinges av at sender har inngått kjøpsavtale med tredjemann som er i stand til å oppfylle sine kontraktsforpliktelser overfor sender. Utøvelsen av stansingsretten er i slike tilfeller opp til sender.¹⁶³ Sender har imidlertid ingen plikt til å utøve stansingsretten, og dersom han velger å benytte seg av den, vil han også være nærmest å bære

¹⁶³ Jf. pkt. 5.4

risikoen for at transportøren ikke får gjennomført transporten. Av den grunn bør det ikke aksepteres at fraktbetalingsplikten påvirkes av stansingsretten.

5.3.5 Nærmere om avstandsfrakt

Når en del av transporten er utført på det tidspunkt transportavtalen faller bort, heves eller godset losses i en annen havn enn avtalt, kan transportøren kreve avstandsfrakt etter reglene i sjøl. § 341, jf. sjøl. § 265 fjerde ledd. I utgangspunktet kan dermed transportøren kreve avstandsfrakt i alle tilfeller hvor godset losses i annen havn enn bestemmelsesstedet.¹⁶⁴

Regelen om avstandsfrakt var tilsvarende formulert i § 129.

Avstandsfrakt er det beløp som blir igjen av den avtalte frakt når det er gjort fradrag for forholdet mellom lengden av den gjenstående og den avtalte reisen. Det skal også tas hensyn til varigheten av og de særlige omkostninger ved reisen. Avstandsfrakten kan ikke overstige godsets verdi, jf. sjøl. § 341 annet ledd.

Regelen innebærer at avstandsfrakten ikke bare beregnes ut fra den tilbakelagte distanse, men at det også skal tas i betraktning om transportøren har kommet nærmere bestemmelsesstedet. Har transportøren f.eks. tilbakelagt 250 av 500 mil, blir avstandsfrakten 50% av ordinær frakt. Har han derimot måtte snu, og 500 mil fremdeles gjenstår, reduseres frakten til 0.¹⁶⁵

Dette er imidlertid bare et utgangspunkt. Det skal også tas hensyn til varigheten og de særlige omkostninger ved reisen.

Begrepet "varighet" innebærer at det må tas hensyn til om den utførte del av reisen har tatt lengre eller kortere tid enn den gjenstående. Det er ikke gitt at transporten gjennomføres med samme hurtighet jevnt over. Dersom den utførte halvdel av reisen er antatt å ha tatt lengre tid enn den gjenstående halvdel, skal transportøren ha et rimelig tillegg i avstandsfrakten for dette. Tilsvarende skal det gjøres fratrekk dersom den gjenstående halvdel forventes å ta lengre tid enn den utførte. Samme prinsipp gjelder ved begrepet "særlige omkostninger".¹⁶⁶ Særlige omkostninger, kan eksempelvis være at de tollavgifter transportøren skal bære ved transporten i hovedsak knytter seg til den gjennomførte del av transporten.

¹⁶⁴ Jf. NOU 1993: 36 s. 69.

¹⁶⁵ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 285.

¹⁶⁶ Jf. Jantzen, Håndbok i godsbeholdning til sjøs, 2. utgave, Oslo 1952, s. 285.

Etter § 341 tredje ledd første punktum kan enhver av partene kreve avstandsfrakten fastsatt av en dispasjør. I linjefarten er det som regel flere sendere, og under tiden kan spørsmålet om avstandsfrakt opptå i relasjon til flere sendere samtidig. I så fall må enhver av dem kunne kreve avstandsfrakten fastsatt av dispasjør. En dispasjør har eksamen som dokumenterer inngående kunnskap om norske sjørettslige regler av betydning for havarioppgjør og kjennskap til hovedtrekkene i tilsvarende regler i engelsk rett, samt engelsk språk, jf. sjøl. § 467, jf. forskrift om dispasjører § 1. Dispasjøren vil på bakgrunn av kjennskap til bransjen ha spesielt gode forutsetninger for å foreta en riktig vurdering av spørsmålet om avstandsfrakt.

Dersom det oppstår uenighet om riktigheten av dispasjørens avgjørelse vil avgjørelse kunne bringes inn for domstolene, jf. annet punktum.

5.4 Stansingsrett

I distansehandelen vil selgeren tidvis ha behov for å forhindre at kjøperen overtar varen. Et vanlig virkemiddel er utøvelse av stansingsrett. Også i sjøtransporten vil selgeren kunne utøve stansingsrett, jf. sjøl. § 307 første ledd som sier at den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller dennes bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.

Bestemmelsen sier bare at stansingsretten ikke faller bort som følge av at konnossementet overleveres til kjøperen. Bestemmelsen er taus om spørsmålet om når selger kan utøve stansingsrett. Hvorvidt selger har stansingsrett, må derfor avgjøres på særskilt grunnlag, f.eks. etter alminnelige kjøpsrettslige regler.¹⁶⁷ Stansingsretten er en rett som selger har. Senders rettigheter avhenger dermed av om man står overfor et fob- eller cif-salg. Spørsmålet i det følgende er om utøvelse av selgers stansingsrette påvirkes av om selger også er sender.

Dersom varen er sendt, og det i ettertid viser seg at kjøperen ikke er betalingsdyktig, kan selgeren forhindre at tingen blir overgitt til kjøperen eller hans bo. Stansingsretten kan normalt ikke utøves etter tingen er "overgitt".¹⁶⁸

¹⁶⁷ Jf. NOU 1993: 36 s. 50.

¹⁶⁸ Se f.eks. kjøpsloven § 61.

Det følger klart av ordlyden i sjøl. § 307 at stansingsretten ikke bortfaller som følge av at konnossement er overlevert til kjøperen. Bestemmelsen kan vanskelig forstås annerledes enn at salgsgjenstanden ikke anses "overgitt" ved at konnossementet er overdratt, selv om konnossementet utgjør et varerepresentativ. Som tidligere nevnt plikter transportøren å utlevere godset til innehaveren av konnossementet. Dersom mottaker har levert inn konnossementet, men avventer henting av godset, oppstår spørsmålet om transportøren oppbevarer godset på vegne av mottaker slik at godset må anses "overgitt". Dette var spørsmålet i sak for Høyesterett HR 2019-231-A. I saken hadde Genfoot inngått kjøpt et vareparti med sko fra en kinesisk produsent. Varene var solgt videre til Portland og skulle transporteres fra den kinesiske produsenten direkte til Portland. Varene var solgt fob til Portland, slik at Portland skulle besørge transporten. Portland hadde inngått transportavtale med SCHENKERocean. Portland hadde fått konnossement overdratt, men før varene var hentet ut kom Portland i økonomisk uføre og gikk til slutt konkurs. Genfoot hadde instruert SCHENKERocean om å utøve stansingsrett overfor Portland, men denne instruksjonen hadde ikke blitt gjennomført. Om når stansingsretten var avskåret uttalte førstvoterende i avsnitt 65:

''Stansingsretten gjeld fram til varene er overgivne, slik at det ikkje lenger er mogleg for seljaren å hindre fysisk overlevering til kjøparen, jf. CISG artikkel 71 annet ledd – «prevent the handing over». Ein kan generelt ikkje sjå bort frå at ein agent på eit gjeve tidspunkt går over til å bli en representant for kjøparen. Men sidan dette i så fall vil ha virknad mellom anna nettopp for stansingsretten, talar notoritetsomsyn sterkt for at ein slik overgang blir klart avtalt, markert og dokumentert. Det ligg ikkje føre dokumentasjon – eller omstende elles – som tilseier at det har vore avtalt slik representasjon i saka her. Det altså ikkje grunnlag for å sondre mellom sjøtransporten og lagringa i Oslo hamn før overlevering frå Schenker AS til Portland. Eg nemner også at Schenker ocean sjølv må ha meint at Portland ikkje hadde fått overgjeve godset før Motorcompaniet AS – som bankens medhjelpar – betalte ut frakt og vederlag, og godset vart levert til Portlands lager 27. september 2014. Fram til dette tidspunkt utøvde Schenker ocean tilbakehaldsrett etter NSAB 2000 § 14 – noko som føresett at Schenker ocean sjølv hadde lovleg råddvelde over varene. Etter mitt syn er det såleis klart at Schenker oceans lossing av varene i Oslo ikkje var ei overgjevning til Portlands representant som førte til at stansingsretten gjekk tapt''.

Førstvoterende konkluderte altså med at varene ikke var overgitt på en slik måte at stansingsretten var avskåret. Begrunnelsen synes å være at det ikke forelå nødvendig dokumentasjon eller andre omstendigheter som kunne tilfredsstille de notoritetsomsyn som

gjør seg gjeldende ved stansingsrett. Denne oppfatning synes å samsvare med den alminnelige kjøpsrettslige lære om stansingsrett. Det er imidlertid verdt å merke seg at førstvoterende ikke synes å utelukke at transportøren på et tidspunkt går over til å bli kjøperens representant slik at selgerens stansingsrett avskjæres. Etter min mening vil det praktiske tilfelle først og fremst være ved fob kjøp. Om kjøper, sender og mottaker er samme person vil det være mer naturlig å anse transportørens oppbevaring av godset være så tett knyttet opp mot kjøpers interesser at det er nærliggende å oppfatte transportørens om kjøperens representant. For å tilfredsstille notoritets hensyn bør det imidlertid også fremgå av fraktavtalen, eller annen avtale. Ved varer som er solgt cif, vil det derimot ikke nødvendigvis være like naturlig at transportøren går over til å bli kjøperens representant. Kontraktsforholdet står først og fremst mellom transportøren og senderen, som ved cif også er selger.

Deretter oppsto spørsmålet om transportøren pliktet å gjennomføre instruks om å utøve stansingsrett fra selgeren.

Førstvoterende uttaler innledningsvis i avsnitt 75:

''Partane er vidare samde om at ein sjølvstendig fraktførar etter omstenda kan ha plikt til å etterkoma ein stansingsinstruks frå ein seljar som ikkje er part i transportavtala. Dette er ei avtaleliknande plikt; fraktføraren har ei lojalitetsplikt overfor begge partane i det underliggande kjøpsforholdet. I og med at transporten strekkjer seg over tid, vil det kunne oppstå uføresette situasjonar medan varene er under transport. Dette kan få tyding i avtaleforholdet mellom seljaren og kjøparen. I sin tur vil dette kunne føre til at ein sjølvstendig fraktførar etter oppmodning må respektere det underliggande rettsforholdet, utan omsyn til kven av partane som har inngått transportavtala. Stansingsretten ved kredittkjøp er vel nettopp det typiske dømet på dette. Partane i saka her er derimot usamde om dei nærare vilkåra for når fraktføraren skal ha plikt til å etterkoma ein slik stansingsinnstruks.''

Førstvoterende legger altså til grunn at transportøren kan ha en plikt til å etterkomme stansingsinstruks fra selgeren, uavhengig av om selgeren er del i transportavtalen eller ikke. Min mening om dette kommer jeg tilbake til nedenfor. Det er verdt å merke seg at førstvoterendes standpunkt kan skyldes at partene var enige om at transportøren har en generell plikt til å etterkomme stansingsinstruks fra selgeren, slik at de problemer som reiser seg i denne relasjon, ikke ble løftet tilstrekkelig frem ved behandlingen. Imidlertid begrunnes standpunktet i tilstrekkelig grad til at dommen må anses å være et prejudikat for at det ikke er

et vilkår for stansingsrett at selger også innehar senderposisjon. Dommen synes dermed også å utelukke at sender og transportør kan avtale at transportøren ikke skal kunne utøve stansingsrett ved fob-kjøp.

Videre uttales i avsnitt 82-83 om når plikten til å utøve stansingsinstruks inntreffer:

''Dersom fraktføreren mottok dokumentasjon eller på annen måte har eller får kunnskap om at kjøpesummen ikke vil bli betalt, og det såleis ligg føre stansingsrett, må han etterleve stansingsinstruksen. Eg skyt inn at det ikkje kan vera avgjerande korleis fraktføreren har fått kunnskap om dei omstenda som gjev seljaren stansingsrett. Normalt vil seljaren gje ei grunngeving for stansingsinstruksen fordi fraktføreren ikkje nærare har kjennskap til situasjonen. Men det kan ikkje vera eit vilkår at det er seljaren som gjev fraktføreren kunnskapen. Spørsmålet er under alle omstende om det er aktsamt å utlevere godset basert på den kunnskapen fraktføreren har hatt, eller etter omstenda burde ha skaffa seg.

Fraktførarens val mellom dei ulike handlingsalternativa må i utgangspunktet vurderast etter ein tradisjonell målestokk; Var det forsvarleg – ut frå fraktførarens kunnskap – å stanse eller overgje varene? Dette gjeld både der det er utferda konnossement og elles.''

Høyesterett synes dermed å la spørsmålet om selgeren har godtgjort overfor transportøren at han har stansingsrett bunne ut i en ren aktsomhetsvurdering. Det avgjørende er om transportøren ut fra alle omstendigheter tatt i betraktning burde ha forstått at kjøperen ikke hadde rett overfor selgeren til å få varene utlevert. I de etterfølgende premissene trekkes det frem at tidsmomentet, fraktførerens behov for å bli kvitt varene og skadeevnen ved stansing kontra utlevering står sentralt i aktsomhetsvurderingen. Dersom det benyttes konnossement synes det å oppstilles et krav om grov uaktsomhet for at transportøren ikke skal kunne utlevere varene. Det uttales i avsnitt 85;

''Når det er utferda konnossement for transporten, vil også dette ha tyding i aktøysevurderinga. Som påpeikt av Svante Johansson, Stoppningsrätt under godstransport, 2001 side 377-382, talar eksistensen av legitimasjonsreglane i sjølova – og bruken av konnossement – for at fraktføreren må ha sikrere kunnskap enn ellers for å måtte etterkoma ein stansingsinstruks''.

Etter min mening må dommen anses å avklare gjeldende rett. Mindretallet ønsket å frifinne transportøren under henvisning til at selger hadde fraskrevet seg stansingsretten. Flertallet var

imidlertid inne på spørsmålet, men fant at dette ikke kunne være tilfellet da Genfoot ikke hadde akseptert en klausul som fratok dem stansingsretten. Denne del av dommen er etter min mening uproblematisk. Imidlertid må det kunne gjøres enkelte innvendinger mot flertallets standpunkt. Sjøloven regulerer ikke direkte forholdet mellom selger og transportør. Om varene hadde vært solgt cif, ville selger også innehatt en senderposisjon. Når sender og selger er samme person, slik som tilfellet er ved cif salg, vil transportørens lojalitetsforpliktelser overfor sender være sterkere, og kunne danne grunnlag for instruksjonsmyndighet. Ettersom transportøren har plikt til å utlevere godset til den som er legitimert gjennom konnossementet, jf. sjøl. § 302, må det imidlertid kreves at vareeieren godtgjør at han har stansingsrett.

Ved rene fob-kjøp, slik tilfellet var her, blir situasjonen en annen for selger. Det vil da være kjøperen av varen som er sender, og transportørens lojalitetsforpliktelser er sterkest rettet mot kjøperen. Om transportøren skulle være klar over at mottaker ikke er berettiget til å få godset utlevert, for eksempel ved at selger godtgjør at han har stansingsretten i behold, vil rimelighetsbetraktninger kunne tale for at transportøren har plikt til å utøve stansingsretten på vegne av selger. Imidlertid vil transportøren ikke komme seg ut av ansvarsperioden uten å legge opp godset for mottakers regning, jf. pkt. 6.1.3. Om godset legges opp, vil transportøren stå ansvarlig overfor den godset lagres hos, mens han vil kunne kreve kostnadene dekt av mottaker. Om selger har stansingsrett, vil som regel mottakers betalingsevne være tvilsom, og det vil være usikkert om transportøren fullt ut vil få dekning for sitt krav. Dermed blir transportøren i realiteten sittende med kostnadene knyttet til utøvelse av stansingsretten. Høyesterett synes å overse de betenkeligheter dette medfører for transportøren. Imidlertid må det ikke glemmes at den løsning Høyesterett gir, antakelig vil legge best til rette for distansesalg. Det ville ha vært upraktisk dersom selger måtte sikre sin stansingsrett gjennom særskilte avtaleklausuler med transportøren dersom varene ble solgt fob. Dette kan tenkes å tidvis være en umulig oppgave.

5.5 Senders plikt til å tilbakelevere containere, paller o.l. lasteartikler

Dersom sender også er mottaker, kan han ha en plikt til å levere tilbake containere, paller o.l. transportinnretninger til transportøren. Tilsvarende plikt kan sender også ha dersom han har lånt transportinnretningen av transportøren for å emballere godset. Plikten vil normalt følge av avtalen. Etter Conlinebill 2000 kl. 18 a skal transportinnretningen leveres tilbake i samme tilstand som den hadde ved overlevering til senderen. Tilstandskravet reduseres ved aksept for

''normal wear and tear''. Bestemmelsen innebærer at dersom godset leveres til sender i container, og sender tar med seg containeren til sin lagerbygning, bærer sender risikoen for skader på containeren frem til den er tilbakelevert. Sender må også rengjøre innsiden av containeren før tilbakelevering.

Tidspunktet for tilbakelevering er ''within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere''. Transportøren kan altså angi tilbakeleveringstidspunkt. Om tilbakeleveringstidspunkt ikke er angitt, taler hensynet til regularitet og hurtighet i linjefarten for at tilbakelevering må skje forholdsvis hurtig. Hvor hurtig tilbakelevering som kreves, må vurderes med utgangspunkt i det underforliggende forhold mellom transportør og sender. Dersom containeren skal flyttes langt fra havnen, må det innvilges mer tid.

Leveringsstedet angis av transportøren. Dersom leveringssted ikke er angitt, må normalt transportinnretningen leveres ''to the carrier'', jf. Conlinebill 2000 kl. 18 og Conlinebooking kl. 18. Ordlyden taler for at levering må skje ved transportørens filialer. Ved stykkgodsfart er det imidlertid ikke alltid transportøren har filialer i havnen, eller annet sted som er lett tilgjengelig for sender. Dersom transportøren har havneoperatører som normalt opptrer på hans vegne, vil den være naturlig å tolke avtaleklausulen slik at sender kunne levere hos havneoperatør med befriende virkning.

Dersom lasteartikkelen leveres tilbake skadet, forsinket, eller uten at innsiden er rengjort, vil han være ansvarlig for alt tap transportøren påføres. Det er ikke uvanlig i linjefarten at transportøren skal transportere annen last fra lossehavnen, eller har flere lossehavner i ruten. Forsinkelse ved tilbakelevering til transportøren kan dermed innebære at han ikke får levert andre senderes gods i tide. Transportøren vil da ha en regressrett hos sender for det tap han er ansvarlig for overfor andre sendere, såfremt det skyldes forsømmelse av tilbakeleveringsplikten.

6 Kapittel 6. Erstatning for skade og forsinkelse

6.1 Erstatning for skade på gods

6.1.1 Innledning

Undertiden hender det at gods skades eller går tapt. Skade på gods vil ikke bare kunne ramme eieren av godset, men også andre. Eksempelvis panthaver eller kjøper som ikke har rukket å bli eier. I fremstillingen her skal det tas utgangspunkt i kontraktsansvaret. Det er transportørens ansvar overfor sender som skal undersøkes.

Reglene om transportørens ansvar for skade på gods kommer til uttrykk i §§ 275 og 276. Reglene tilsvare sjøloven 1893 § 118.¹⁶⁹ Eldre rettspraksis er derfor av betydning ved forståelsen av gjeldende regler.

6.1.2 Transportørens ansvar for skade på gods

Hovedregelen om transportørens ansvar for lasteskade fremgår av sjøl. § 275 første ledd. Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade, mens det er i hans varetekt, med mindre han godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen som transportøren svarer for.

Bestemmelsen innebærer at transportøren har et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Det presumeres at transportøren har et ansvar, og det er transportørens oppgave å påvise at lasteskaden ikke skyldes feil eller forsømmelse fra ham selv eller noen han svarer for. Bare om han kan sannsynliggjøre dette, går han fri for ansvar.

Answarets strenghet, ligger et sted mellom det alminnelige culpaansvar og objektivt ansvar.¹⁷⁰ Transportøren er ikke objektivt ansvarlig for alle skader som inntreffer, men det skal mindre til for at han anses uaktsom enn ved det alminnelige culpaansvaret ettersom han bærer risikoen for bevismangel.

Transportøren er ikke ansvarlig dersom tapet er en følge av feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet (nautisk feil) eller brann som ikke skyldes feil eller

¹⁶⁹ jf. NOU 1993: 36 s. 35-36.

¹⁷⁰ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016 s. 284.

forsømmelse av transportøren selv, jf. sjøl. § 276. Unntakene begrenses av annet ledd, som innebærer at transportøren likevel er ansvarlig dersom skipet opprinnelig var sjødyktig.

6.1.3 Aktsomhetskravets innhold

Et sentralt spørsmål ved transportørens ansvar er hva som anses som aktsom opptreden. Den alminnelig kontraktsrettslige aktsomhetsnorm må langt på vei gjelde ved aktsomhetsvurderingen i sjøl. § 275. Dette innebærer at dersom det foreligger brudd på offentlige forskrifter, utgjør dette en sterk presumsjon for at aktsomhetsnormen er brutt. Forutsetningen er at forskriften har til formål å beskytte en interesse som er rammet, jf. ND 1995 s. 76 Åbo RA hvor det ble ansett som dårlig sjømannskap å ikke sikre råjernlast i samsvar med IMOs regler.

Videre må aktsomhetskravet bedømmes ut fra den bestemte kontrakt. Dersom transportøren påtar seg å kunne frakte en bestemt type gods, kan han ikke høres med at han har behandlet godset slik de fleste ville ha gjort. Han plikter å skaffe til veie nødvendig informasjon om hvordan godset kan fraktes på tilfredsstillende måte. Transportøren må finne seg i å sammenlignes med andre aktører i bransjen, jf. LH 1991 s. 255 Hålogaland lagmannsrett.

Det kan ikke stilles krav om at transportørens opptreden er perfekt. Man kan ikke forlange mer enn at transportøren sikrer godset ved å ta rimelige forholdsregler. I relasjon til aktsomhetskravet ved skipets sjødyktighet er dette helt klart, jf. Rt. 1975 s. 61 på s. 65, hvor Høyesterett uttaler:

''Ikke enhver bagatellmessig feil kan dog komme i betraktning og lede til karakteristikken usjødyktighet, og det må være gjenstand for et konkret skjønn om et skip er sjødyktig. Jeg viser i denne forbindelse til Høyesterettsdom i Rt-1973-977, førstvoterendes uttalelse på side 980, og til Den amerikanske høyesteretts uttalelse i den sak – saken Racer- som er inntatt i 1960 AMC side 1503 flg., hvor det sies at «the standard is not perfection, but reasonable fitness», og hvor det tales om et skip som er «reasonably suitable for her intended service.»''

I litteraturen er det argumentert for at aktsomhetskravet i sjøl. § 275 første ledd må forstås tilsvarende.¹⁷¹

¹⁷¹ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 287.

Hvilken informasjon sender har gitt transportøren, må også ha betydning. Dersom sender har forsømt sin opplysningsplikt om farlig gods, jf. sjøl. § 257, vil han ikke bare kunne måtte svare erstatning, men hans krav på erstatning fra transportøren for at godset er gått tapt vil kunne falle bort. Dersom sender ikke opplyser om at gods må håndteres med særlig omhu, jf. sjøl. § 258, må han finne seg i at transportøren behandler godset på den måte alminnelige lastehåndbøker angir, uten at transportørens behandling av lasten anses uaktsom.¹⁷²

Ved sjøfrakt eksisterer en risiko for at ekstreme værforhold skader lasten. Ved ekstreme værforhold vil vanlig sikring av lasten ikke være tilstrekkelig, men det går en grense for hvor mye som kan kreves av transportøren, jf. ND 1993 s. 268 Kronprins Harald, hvor lagmannsretten uttaler:

''Lagmannsretten er av den oppfatning at det må gå en grense for hvor mange surringer man skal benytte. Det gjør seg gjeldende kryssende hensyn, og det kan ikke forlanges at man skal sikre mot upåregnelige tilfeller.''

Transportøren ble frifunnet ettersom han hadde sikret lasten ekstra som følge av den dårlige værmelding, og foretatt hyppige inspeksjoner under stormen. Det ble også lagt vekt på at stormen skapte en uventet situasjon som ikke var mulig å forutse.

Det synes å være et vilkår for at transportøren skal gå ansvarsfri for dårlig sikret last ved storm, at værforholdene var upåregnelige, jf. også ND 1992 s. 132 DH Anthony Rainbow.¹⁷³ Regelen harmonerer godt med transportørens omsorgsforpliktelser jf. sjøl. § 262 første ledd. Dersom værforholdene er dårlige nok, vil dessuten transportøren ha anledning til å benytte alternativ lossehavn, se fremstilling i pkt. 4.1.6.1.

Hvilken informasjon som er tilgjengelig på skadetidspunktet, har stor betydning, jf. LH 1991 s. 255 Hålogaland lagmannsrett, Startrans. I denne saken ble transportøren frifunnet under henvisning til at et på skadetidspunktet var ukjent at brennmaneter kunne forårsake skade i en brønnbåt. Da skaderisikoen var ukjent, kunne man ikke legge til grunn at en annen transportør ville handlet annerledes.

Rettspraksis har i en rekke dommer godtatt at marginale skader ikke må forhindres av transportøren. Tanken er at tapet man kunne ha unngått ikke, står i rimelig forhold til de

¹⁷² Dette standpunkt synes å bli delt av Falkanger og Bull, i Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 288.

¹⁷³ Se siste avsnitt før domsslutning.

omkostninger transportøren ville hatt om han hadde sikret lasten så godt som overhode mulig.¹⁷⁴ Det går dermed en grense i transportørens plikt til å forhindre marginale skader på godset. Grensen må trekkes skjønnsmessig, med utgangspunkt i lastens art og transportens konkrete omstendigheter.¹⁷⁵ Det er også akseptert i rettspraksis at enkelte godstyper etter sin natur ikke kan unngås å utsettes for visse skader i forbindelse med sjøtransport, selv om de håndteres på normal måte. Eksempelvis ble det i ND 1965 s. 308 Svea TRAVIATA, som gjaldt transport av uemballerte biler som var påført transportskader i form av bulker og riper, uttalt på s. 325:

''Det måste.. ha stått klart för såväl bortfraktare som befraktare och mottagere att bilarne varit utsatte för risk att skadas under sjötransporterna. Vid detta förhållande måste anses, å ene sidan, att bortfraktaren är skyldig att underkasta sig särskild omsorg och varsamhet vid handteringen av bilarne samt, å andre sidan, att befraktaren och lastmottagaren få godtaga att skador uppstå på bilerna under sjötransporterna även om denne omsorg och varsamhet iakttages. För dylika skador – som får anses härleda sig från bilernas beskaffenhet och tillstånd – är [rederiet]... jämlikt 4 § 2. mom. m) konnossementslangen ej ansvarligt''.

Rederiet ble pålagt 1/3 ansvar for ripene med begrunnelse at ripene

''varit oundvikliga til följd av bilarnas ömtålighet''.

I dag ville man neppe akseptert at ripeskader er uungåelige av hensyn til bilers beskaffenhet.¹⁷⁶ Imidlertid må den rettsstilstand dommen gir uttrykk for opprettholdes. Enkelte godstyper er på grunn av sin beskaffenhet umulig å unngå transportskader for, og det ville være urimelig om transportøren måtte hefte for slike skader.

6.1.4 I hvilket tidsrom er transportøren ansvarlig for skader på gods?

Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i hans varetekt i lastehavn og lossehavn, jf. sjøl. § 274 første ledd. Utgangspunktet er dermed at ansvarsperioden løper fra det tidspunkt sender har overlatt godset i transportørens ''varetekt''. Transportøren har godset i sin varetekt fra det tidspunkt han har mottatt godset, jf. § 274 annet ledd. Den tid varene er ombord i skipet og frakten pågår, er det ikke tvilsomt at transportøren har godset i sin varetekt. Problemene knyttet til ansvarsperioden oppstår først og fremst i havn. Spørsmålet er hvilket

¹⁷⁴ Se til eksempel; ND 1947 s. 375 Aker, ND 1959 s.123 SØHa, og ND 1956 s.550 NV Vav.

¹⁷⁵ Jf. Sjur Brækhus, Sjørett voldgift og lovvalg, artikler 1979-1998, Oslo 1998, s. 344.

¹⁷⁶ Jf. Sjur Brækhus, Sjørett voldgift og lovvalg, artikler 1979-1998, Oslo 1998, s. 346.

tidspunkt transportøren anses å ha mottatt godset. Det er videre et spørsmål når godset anses avlevert.

I linjefarten vil transportøren normalt ha godset i sin varetekt når transportøren eller noen på hans vegne gir kvittering til avlaster. Avlasterens rett til kvittering, jf. sjøl. § 259 vil dermed tjene som bevis for at transportørens ansvarsperiode har er påbegynt. Dersom godset leveres for omlasting til transportøren, vil også dette normalt innebære at transportøren har mottatt godset, jf. sjøl. § 274 annet ledd, slik at det er i hans varetekt.¹⁷⁷ Spørsmålet blir mer komplisert dersom det er tale om transport av lastebil på ferge, hvor godset ikke overleveres for omlasting. Her vil godset være i sjåførens varetekt. Spørsmålet er om godset også kan anses å være i transportørens varetekt.

Ordlyden i sjøl. § 274 krever ikke at transportøren skal ha godset eksklusivt i sin varetekt. Bestemmelsen bygger på Hamburg-reglene art. 4, som sier at perioden løper fra det tidspunkt transportøren er "in charge of the goods". Hamburg-reglene synes å pålegge transportøren ansvar når han har myndighet til å bestemme over godset.

Spørsmålet var oppe i ND 1991 s. 192 Ofoten herredsrett, etter dagjeldende sjøloven § 189. Herredsretten la til grunn at sjølovens regler gjaldt selv om bilføreren også inne på fergen har betydelig kontroll over kjøretøyet. Herredsretten uttalte:

''Det antas at sjølovens regler må gjelde uansett om vegtrafikklovens regler finner anvendelse på den bilkjøring som foregår inne på bildekket. Det antas ikke å være tilstede noen lovkonflikt her; det synes ikke å være noe i veien for å anvende sjølovens regler om ansvar for gods og sjølovens bevisbyrderegler selv om man skulle legge til grunn at vegtrafikkloven får anvendelse på selve kjøringen inne på en ferge. Den eneste betydning dette kan få synes i så fall å være at det kan være av betydning for aktsomhetsvurderingen om vegtrafikklovens regler er fulgt eller ikke.''

Ved spørsmålet om når godset i slike tilfeller anses å være i transportørens varetekt, er imidlertid uttalelsene mer uklare:

''Slik retten ser det er det lite tvilsomt at befordringsperioden under enhver omstendighet må anses påbegynt ved kryssing av fergelemmen, selv om det nok kan være grunner som tilsier at

¹⁷⁷ Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 63.

man anser befordringen som påbegynt og ansvarsperioden inntrådt allerede fra det tidspunkt bilføreren er underlagt fergemannskapets anvisninger.”

Uttalelsene kan tolkes i retning av at varetektsspørsmålet løses med utgangspunkt i et instruksjonsprinsipp. Godset anses å være i transportørens varetekt når sjåføren er underlagt transportørens instruksjonsmyndighet. Dommen i seg selv har begrenset rettskildemessig vekt, men løsningen som skisseres, harmonerer godt med Hamburg-reglenes ”in charge” formulering. Av den grunn bør instruksjonsprinsippet være avgjørende for varetektsspørsmålet. Etter sjøloven 1893 § 189 begynte ansvarsperioden ”under befordringen”. Ordlyden ”varetekt” i sjøloven 1994 § 274 er ikke til hinder for at et instruksjonsprinsipp anvendes.¹⁷⁸

I de tilfeller hvor terminalen drives av uavhengige operatører, og transportøren mottar godset på et senere tidspunkt, oppstår særlige spørsmål. Dersom terminalen er et selvstendig mellomledd mellom avlaster og transportøren, vil godset neppe kunne anses å være i transportørens ”varetekt”. Er det derimot et fast kontraktsforhold mellom terminaloperatør og transportøren, vil gode grunner tale for at terminaloperatøren anses å opptre på transportørens vegne. I så tilfelle vil godset være i transportørens ”varetekt”.¹⁷⁹

Ansvarsperioden opphører når transportøren ikke lengre har godset i sin varetekt.

Transportøren anses ikke å ha godset i sin varetekt når det er utlevert til mottakeren, jf. sjøl. § 274 trede ledd nr. 1. Godset vil være utlevert mottaker, når mottaker har legitimert seg, innløst et fraktbrev og kvittert ut godset. Rådigheten over godset går dermed over på mottakeren. Dersom transportøren skulle beholde godset etter lossing, vil oppbevaring i havnen være underlagt transportøransvaret. Dette gjelder også hvis mottaker ikke henter godset som avtalt.

Dersom godset ikke mottas av mottakeren, er det ikke i transportørens varetekt når det er lagt opp for mottakers regning i samsvar med avtalen eller med lov eller praksis i lossehavn, jf. nr. 2. Under selve oppleggingen vil imidlertid transportøren hefte for skader, jf. formuleringen ”når det er lagt opp”. Dersom godset er lagt opp etter avtalen, er det avtalen som bestemmer oppleggets nærmere betingelser. Også ansvaret for godset etter opplegging vil følge av avtalen. Dersom godset legges opp hos tredjemann, vil transportøren være uten ansvar, mens

¹⁷⁸ Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 63 flg.

¹⁷⁹ Jf. NOU 1993: 36 s. 35.

der godset legges opp hos transportøren selv, vil han få et forvaringsansvar. I norsk rett følger forvareransvaret av NL 5-8-17, som i nyere teori og praksis har blitt tolket som en culpapregel med omvendt bevisbyrde.¹⁸⁰ Ansvarer er strengere enn transportøransvaret ettersom det ikke gjelder ansvarsunntak og ansvarsbegrensingsregler. Transportøren kan imidlertid fraskrive seg ansvaret gjennom avtalen. Hvis godset legges opp etter sjøl. § 271, oppstår spørsmålet om transportøren i det hele tatt har adgang til å legge opp godset hos seg selv. Ordlyden åpner for at godset legges opp både hos tredjemann og transportøren selv, så lenge vilkåret om ”sikker forvaring” er oppfylt. Det er imidlertid hevdet i litteraturen at transportøren ikke har adgang til å legge godset opp hos seg selv. Grönfors uttaler om den tilsvarende bestemmelse i sjøl. § 115:

*”uppenbart är at man har tagit sikte på uppläggnigen hos någon annan person än sjötransportören selv”.*¹⁸¹

Han begrunner sitt standpunkt i at jernbaneretten har som alternativ av jernbanen kan bli fritatt transportansvaret ved å legge godset opp hos seg selv. Lov om vegfraktavtaler 20. desember 1974 nr. 68 § 25 sier uttrykkelig at transportøren kan legge opp godset hos seg selv slik at transportansvaret opphører. Sjøloven inneholder ingen tilsvarende formulering. Wilhelmsen mener imidlertid de ikke foreligger noen reelle grunner til en slik begrensning i transportørens valgmuligheter. Transportøren slipper riktignok transportøransvaret ved å legge godset opp hos seg selv, men vil omfattes av det alminnelige forvaringsansvaret. Ettersom oppleggingen vil være en ensidig disposisjon, har ikke transportøren noen mulighet til å begrense ansvaret. Han er dermed bedre tjent med et fortsatt transportansvar. Presumsjonen er derfor at transportøren ikke vil velge å forvare godset selv.¹⁸² Etter min mening må transportøren ha adgang til å legge godset opp hos seg selv. I enkelte tilfeller vil opplegging hos tredjemann være umulig. Eksempelvis er lagringskapasiteten hos terminalene i lossehavnen full. Mottakers interesser knytter seg til at godset legges opp på forsvarlig måte, ikke hvem godset legges opp hos. I de tilfeller mottaker har en slik interesse, må han sikre denne gjennom avtale.

¹⁸⁰ Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 207.

¹⁸¹ Jf. Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbehandling, Stockholm 1982, s. 14.

¹⁸² Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 210.

Videre er godset ikke i transportørens varetekt når transportøren har overlevert godset til myndighet eller annen tredjeperson som godset må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen, jf. nr. 3. Eksempelvis når godset er levert til tollbehandling.

Et særlig spørsmål er om transportørens ansvarsperiode kan avbrytes for en kortere periode. Eksempelvis har transportøren påtatt seg å organisere offentlig kontroll av godset i havnen. Transportøren mottar godset fra avlaster, leverer det til tollbehandling og laster det deretter om bord for transport. Problemstillingen kan også oppstå i lossehavn. Transportøren leverer godset til tollbehandling og oppbevarer det deretter for henting. Hefter han da for skader som skulle oppstå under tollbehandlingen?

Ordlyden i sjøl. § 274 annet og tredje ledd nr. 3 kan tolkes dithen at ansvarsperioden ikke løper mens offentlig myndighet har godset i sin besittelse. Under henvisning til reglens forhistorie og forhold til Haag-Visby-reglene, samt at tolkningen stemmer med det instruksjonsprinsipp som gjelder for lastebiler om bord på ferge, har litteraturen argumentert for at ansvarsperioden ikke løper mens godset er i offentlig myndighetsbesittelse.¹⁸³ De beste grunner taler for at ansvarsperioden avbrytes mens godset besittes av offentlig myndighet. Transportøren har ingen anledning til å instruere det offentlige i f.eks. tollbehandlingen, og vil ikke ha befatning med godset i perioden. Det kan da synes urimelig at han skal kunne holdes ansvarlig for skader han i begrenset grad vil kunne forebygge.

6.1.5 Ansvarsreglens geografiske virkeområde

Ansvarsreglene er geografisk begrenset til lastehavn, under transport og lossehavn, jf. sjøl. § 274 første ledd. Ved spørsmål om ansvarsreglens geografiske begrensning er det særlig havnebegrepet som volder problemer. Hvor grensene for havnen går, er ikke berørt i forarbeidene. Hamburgreglene, som bestemmelsen bygger på, gir heller ingen definisjon av begrepet "port".

Dersom havneområdet er inngjerdet, vil det være et naturlig utgangspunkt å la gjerdene danne havnegrensene. Dersom det ikke eksisterer gjerdene eller andre tydelige grensemarkeringer, vil det være naturlig å ta utgangspunkt i at grensen følger gårds- og bruksnummeret til havnen.¹⁸⁴ Imidlertid kan havneområdet være større enn det område eieren har privat eiendomsrett til

¹⁸³ Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 69-71.

¹⁸⁴ Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 75.

dersom han har leier nabotomten. Det kan også tenkes at havnen utgjør et mindre område. I havneloven 17 april 2009 nr. 19 § 4 annet ledd er havn definert på følgende måte:

''Områder som er til bruk for fartøy

-som skal laste eller losse gods eller transportere passasjerer som ledd i sjøtransport eller annen næringsvirksomhet,

-Har behov for landings- og liggeplasser mv. i forbindelse med utøvelse av fiskeri og havbruksnæring,

-for øvrig har behov for oppankrings- eller liggeplasser eller lignende.

Alle områder som hører til eller er funksjonelt knyttet til områder som nevnt i første punktum anses også som havn. ''

I grensetilfeller bør havnelovens definisjon være avgjørende for havnebegrepet. Man må se hen til om området funksjonelt er knyttet til havnevirksomhetens kjerneoppgaver.

I litteraturen¹⁸⁵ har det vært drøftet om man kan supplere en formell regel om havnegrensene med en subsidiær regel med utgangspunkt i funksjonelle betraktninger, for de tilfeller transportøren har påtatt seg oppgaver i tilknytning varen, som skal utføres utenfor havneområdet. Eksempelvis ligger sjøtransportørens terminal i lagerbygningen i grenseområdet utenfor den kommunale inndelingen av havneområdet. Det er argumentert for at det vil kunne være naturlig å inkludere bygningen i transportørens ansvar til tross for at godset oppbevares utenfor havnen. En slik funksjonell utvidelse av ansvarsområdet samsvarer med Hamburg-reglens formål, som er å sikre at transportøren også er ansvarlig for godset når han har det i sin varetekt på land.

Ved langvarige lageropphold vil det kunne være grunn til å la transportøren være ansvarsfri etter sjøloven, til tross for at lagerbygningen ligger innenfor havnegrensene. Det vil da være naturlig å se lagringen som en egen avtale separat fra avtalen om sjøtransport.

Dersom transportøren også har påtatt seg å transportere varen inn til havnen, vil det være klart at biltransporten faller under veifraktloven, dersom avtalene er separate. Langt mer uklart blir spørsmålet dersom det ikke foreligger separat veifraktavtale. Havnebegrepets grense i forhold

¹⁸⁵ Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 76.

til lokal transport med bil utført av sjøtransportøren ble drøftet på Hamburg-konferansen, men man klarte ikke oppnå enighet om hvorvidt slik transport skulle omfattes. Forarbeidene synes å åpne for at veitransporten kan omfattes under forutsetning at det er innenfor begrepene "lastehavn" og "lossehavn".¹⁸⁶ Litteraturens oppfatning av spørsmålet er delt. Selvig¹⁸⁷ anfører at Hamburg-reglens art. 4 nr. 1 må tolkes slik at lokal henting og levering faller inn under transportørens ansvarsperiode. En slik tolkning harmonerer best med art. 4 nr. 2, som inneholder presiseringer av varetektsbegrepet og som samsvarer med sjøloven § 274. Astle¹⁸⁸ mener derimot en slik løsning i for stor grad åpner for konflikter. Wilhelmsen¹⁸⁹ på sin side påpeker at det vil være naturlig å anse kjøring utenfor havneområdet som en del av en kombinert transport hvor veifraktelementet må anses regulert av veitrafikklovens preseptoriske regler, til tross manglende avtale.

Etter min mening harmonerer Wilhelmses løsning best med ordlyden i sjøl. § 274. Man skal også huske på at Hamburg-reglene ikke er ratifisert av Norge, selv om man har søkt å legge seg så nær opp til dem som mulig uten å måtte si opp Haag-Visby reglene. Man bør derfor ikke anse havnebegrepet å omfatte veitransporten.

6.1.6 Omvendt bevisbyrde og beviskrav

Som allerede nevnt er ansvaret i sjøl. § 275 et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. I det følgende skal det pekes på hvordan den omvendte bevisbyrde har innvirkning på senders rett til erstatning.

Den omvendte bevisbyrde knytter seg bare til ansvarsgrunnlaget. Dette innebærer at senders krav på erstatning er betinget av at han kan påvise et tap. Bevisbyrderegelen endrer ikke på at det er senderens oppgave å sannsynliggjøre det tap han mener å ha.

Videre gjelder ikke regelen om omvendt bevisbyrde for spørsmålet om ansvarsperioden er inntrådt. Det er dermed senderens oppgave å sannsynliggjøre at transportøren hadde godset i sin varetekt da skaden oppsto. Konnossementets opplysninger er her et viktig bevis. Dersom

¹⁸⁶ Jf. NOU 1993:36 s. 35.

¹⁸⁷ Jf. Erling Selvig, The Hamburg rules konvensjon om sjøtransport av gods, i Marlus nr. 31 s. 1-23, 1978 s. 12-13.

¹⁸⁸ Jf. Atstle, The Hamburg rules, London 1981, s. 9-10.

¹⁸⁹ Jf. Trine-Lise Wilhelmsen, Rett i havn, Oslo 2006, s. 76.

konnossementet sier at varen var i god stand ved innlasting, vil det som utgangspunkt måtte legges til grunn at skaden er skjedd under transport.¹⁹⁰

Dersom skaden har oppstått i transportørens varetekt, trenger ikke sender å bevise at transportøren har opptrådt uaktsomt. Det er transportørens oppgave å bevise at han har opptrådt med den nødvendige aktsomhet. Regelen er naturlig, ettersom det tidvis kan være en tilnærmet umulig oppgave for sender å bevise hva som har skjedd under transporten. Regelen kan imidlertid også innebære at sender oppnår erstatning han egentlig ikke har krav på. Eksempelvis hvis skaden er skjedd ved et uhell transportøren umulig kunne unngått, men omstendighetene gjør at uhellet er umulig å dokumentere.

Etter sjøl. § 275 må transportøren svare erstatning med mindre han "godtgjør" at skaden ikke skyldes uaktsomhet fra hans side. Spørsmålet er da hvilket beviskrav begrepet "godtgjør" innebærer.

Sjøl. § 275 er utformet på bakgrunn av Hamburg-reglene art. 5 nr. 1. Hamburg-reglene benytter begrepet "proves". Begrepet oversettes best til "beviser" og gir dermed liten veiledning for hvilket beviskrav som ligger i "godtgjør".

I LB 2002 s. 3075 Borgarting lagmannsrett Pergamos, redegjorde lagmannsretten nærmere for hvilket beviskrav begrepet "godtgjør" innebærer. Lagmannsretten uttalte at:

"Uttrykket «godtgjøre» må etter en naturlig språklig forståelse oppfattes som noe sterkere enn ord som «må antas», «trolig» og «sannsynlig». Det er imidlertid ikke alltid lovgiver nøyte har overveid valget av slik ordbruk. (Skoghøy, Tvistemål, 2. utg. S. 683.) Når det gjelder sjøloven § 275, er det etter lagmannsrettens oppfatning naturlig å legge avgjørende vekt på bestemmelsens ordlyd, slik at «godtgjøre» innebærer at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar. En slik regel vil være rimelig ut fra den betraktning at lasteeieren har liten eller ingen mulighet til å kontrollere transportøren eller andre transportøren svarer for."

Beviskravet er med andre ord strengere enn sannsynlighetsovervekt. Det strenge beviskravet må imidlertid nyanseres til en viss grad. Beviskravet forutsetter nemlig bevismulighet.

¹⁹⁰ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 285-286.

Dersom et skip er sporløst forsvunnet, må transportøren gå fri dersom han kan bevise at skipet var sjødyktig ved avreise.¹⁹¹

Ettersom beviskravet forutsetter bevismulighet, er det også naturlig at transportøren har en bevissikringsplikt. I Rt. 1997 s. 1477 Lys-line kan Høyesteretts uttalelser tas til inntekt for at transportøren har en bevissikringsplikt når det uttales:

''Det knytter seg atskillig tvil til bevisvurderingen i denne saken. Bevisbyrden påhviler imidlertid bortfrakteren, og det må påligge ham å sikre bevis for hvordan lasten var sikret. At det var tale om ansvar, var tidlig på det rene. I denne saken burde bevissikring vært foretatt på et tidligere tidspunkt og på en bedre måte enn det som ble gjort. Tvil som måtte oppstå om kjettingene og festepunktene for disse, må under omstendighetene gå ut over bortfrakteren.''

Uttalelsen viser at transportøren har en bevissikringsplikt, og at uklarheter i bevisbildet som utgangspunkt må gå ut over ham, dersom plikten er forsømt. Et slikt utgangspunkt er naturlig når sender ikke har noen bevisbyrde. Et særlig spørsmål er imidlertid om bevissikringsplikten gjelder generelt, eller om Høyesterett gjennom uttalelsen reserverer bevissikringsplikten til de tilfeller hvor det er forholdsvis klart at det vil oppstå ansvar.

I Pergamos-saken er det uttalelser fra lagmannsretten under henvisning til Lys-line som går i retning av at transportøren har en generell bevissikringsplikt. Det uttales:

''Det må legges Bacton Shipping til last at rederiet ikke sørget for å innhente motorleverandørens reviderte vedlikeholdsrutiner fra 1995. At motoren og herunder rammelagrene ble inspisert etter de gamle retningslinjene, har bidratt til å skape uklarhet i vurderingen av om «Pergamos» var sjødyktig. Bevisbyrden i saken påhviler bortfrakteren. Uklarheten rundt årsaken til havariet må under disse omstendighetene gå utover Bacton Shipping Company, jfr. Rt.1997-1477.''

Uttalelsen må leses på bakgrunn av at det lenge var uklart i saken om ansvar ville bli gjort gjeldende. Etter min mening kan ikke Høyesteretts uttalelse i Lys-line leses som en generell bevissikringsplikt. Høyesterett synes å legge til grunn at bevissikring burde vært foretatt på et tidligere tidspunkt fordi transportøren hadde en synlig grunn til å sikre bevis. Høyesterett nevner eksplisitt i sin begrunnelse for bevissikringsplikten at det tidlig var klart at

¹⁹¹ Jf. Innstilling fra Sjølovskommisjonen (1936) s. 47 og Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 286.

transportøren risikerte å bli holdt ansvarlig. Videre ville en generell bevissikringsplikt kunne være unødvendig byrdefullt for transportøren. Dersom han skulle risikere at all usikkerhet knyttet til transporten ubetinget går ut over ham, ville det kunne innebære svært omfattende dokumentering av det enkelte ledd i transporten. Det bør være tilstrekkelig at bevis sikres når det foreligger en synlig risiko for ansvar.

6.1.7 Unntak for nautisk feil og brann

I visse tilfeller er transportøren unntatt fra erstatningsansvar. Dette var en viktig del av kompromisset i Haag- og Haag-Visby-reglene. Etter sjøl. § 276 første ledd nr. 1 er transportøren ikke ansvarlig for feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet, utvist av skipets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Transportøren er altså ikke ansvarlig for nautiske feil.

En viktig forutsetning for at transportøren skal være ansvarsfri ved nautiske feil, er at den skyldes ”fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Transportøren er dermed ikke ansvarsfri for nautiske feil begått av ham selv. Videre må transportøren identifiseres med sine nærmeste medarbeidere. Han hefter dermed for nautiske feil begått av dem. Dette innebærer at dersom transportøren også er skipets reder, vil feil begått av rederifunksjonærer i høye stillinger ikke omfattes av unntaket. Dersom den tekniske inspektør har anskaffet for dårlig utstyr, eller ansettelsessjefen burde forså at en ansettelse er uforsvarlig, vil altså transportøren kunne holdes ansvarlig.¹⁹²

Den uaktsomhet som er utvist, må knytte seg til navigeringen eller behandlingen av skipet. Navigering peker etter ordlyden først og fremst på styring og skipsbehandling. Tilfeller som beregning av kurs, hastighetsregulering, bruk av signaler o.l. omfattes. Eksempelvis vil styrmannen kunne feilvurdere hvilken hastighet som er forsvarlig gjennom en trang passasje, slik at skipet kolliderer og lasten skades. Transportøren vil her være ansvarsfri.

Alternativet ”behandlingen av skipet” peker på skipets tilstand, bemanning og utrustning. Eksempelvis en for dårlig utført reparasjon,¹⁹³ såfremt den ikke forelå før skipets avgang. Det vil da foreligge opprinnelig sjøudyktighet, jf. sjøl. § 276 tredje ledd. Se nærmere i pkt. 6.1.8.

¹⁹² Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 291.

¹⁹³ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 291.

Det må sondres mellom feil i behandlingen av skipet og feil i behandlingen av lasten. Feil i behandlingen av lasten er ikke ansvarsbefriende. Grensedragningen kan være vanskelig. Problemene melder seg hvor en handling eller unnlatelse ikke refererer seg særskilt til enten skipet eller lasten. Rettspraksis synes her å legge avgjørende vekt på om handlingen var foretatt i det vesentlige i skipets eller lastens interesse.

I Rt. 1979 s. 648 var det gitt ordre om å pumpe vann inn i to ledige lastetanker i hensikt å senke skipet. Ved en feil ble det pumpet vann inn i lastetank hvor det var gods, som ledet til vannskade på godset. Høyesterett sluttet seg til lagmannsrettens kjennelse, hvor transportøren ble frifunnet ettersom handlingen *''klart og utelukkende var foretatt i skipets interesse''*, jf. s. 653. Begrunnelsen var at et tankskips tanker har en dobbeltfunksjon, som i utgangspunktet måtte anses likeverdige. For det første har de funksjon som lastetanker. De har imidlertid også funksjon som ballasttanker. Når tankene ble brukt som ballasttanker, hadde de funksjon i skipets interesse og feil som i denne forbindelse ble begått ved behandlingen måtte anses som feil ved behandlingen av skipet.

Mer uklare tilfeller kan tenkes. I ND 1961 s.282 SH Malevik ble transportøren frifunnet etter to rennestensventiler ikke var stengt skikkelig etter rennestenene var lenset. Vann trakk inn i lasterommet, og lasten ble skadet. Högsta Domstolen uttalte:

''Ventilerna måste anses utgöra en anordning till fördel för såväl lasten som fartyget. Det förra intresset tillgodoses genom att ventilernas öppnande möjliggör eller underlättar avledande från lastrummet av vatten, som uppsamlats i de där befintliga rännstenarna. Tillslutandet av ventilerna tjänar åter i första hand fartygets interesse, enär en uraktlåtenhet att stänga ventilerna kan äventyra den säkerhet för fartyget som åsyftas med det vattentätta skottet. Medelbart kommer visserligen denna säkerhet för fartyget även lasten tillgodo. I förevarande fall, då skadan enligt vad i målet är ostridig närmast orsakats av att ventilerna ej vederbörligen tillslutits, bör avgörande betydelse tillmätas den funktion ventilerna på anmärkta sätt fylla med hänsyn till fartygets säkerhet. Den förelupna försummelsen är följaktligen att hänföra till fel vid handhavandet av fartyget.''

Av uttalelsen fremgår at den utførte handlingen tjente både i skipets og lastens interesse. Högsta Domstolen synes da å legge avgjørende vekt på at ventilene som forårsaket skaden, først og fremst har en skipssikkerhetsfunksjon. Et slikt synspunkt bør opprettholdes. Dersom et instrument er ombord på et skip for å tjene en bestemt funksjon, bør det som utgangspunkt

presumeres at handlinger utført med instrumentet primært er foretatt for å tjene funksjonen, selv om handlingen samtidig tjener andre interesser.

Det kan undertiden være vanskelig å bevise hvilken interesse handlingen er foretatt i. Det er transportøren som må bære bevisrisikoen, jf. ordene ”transportøren godtgjør” i sjøl. § 276 første ledd. Høyesterett la dette synspunkt til grunn allerede i Rt. 1957 s. 81 Trinidad, hvor kornlast ble skadet av en elektrisk lampe som stakk ned i lasten. Det var på det rene at skaden var skjedd ved en feil, men det var usikkerhet knyttet til hvordan feilen var begått. Det var transportørens oppgave å bevise at feilen var begått i behandlingen av skipet.

Transportøren er videre ansvarsfri dersom tapet er en følge av brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv, jf. sjøl. § 276 første ledd nr. 2. Transportøren er dermed ikke ansvarlig for skader som skyldes branner forårsaket av andre enn transportøren selv. Eksempelvis dersom mannskapet uaktsomt røyker ombord. Imidlertid vil transportøren holdes ansvarlig hvis noen i en ledende stilling hos ham har opptrådt uaktsomt. Personer i ledende stillinger, vil normalt måtte identifiseres med transportøren. Dersom det ikke er utarbeidet tilfredsstillende brannforskrifter av transportøren, vil han kunne holdes ansvarlig for brann.¹⁹⁴

Det er et spørsmål om brann bare omfatter de tilfeller hvor det brenner med åpen flamme, eller om gløding også må omfattes. I ND 1955 s. 549 Svea hovrätt og ND 1963 s. 108 DH ble også gløding ansett som brann. Oslo byrett anså ikke gløding som brann i Trinidad-saken, men spørsmålet kom ikke på spissen for Høyesterett. For Høyesterett var spørsmålet om den uriktige plasseringen av lampen kunne anses som feil i behandlingen av skipet. Det synes å være en alminnelig oppfatning i litteraturen at glødning anses omfattet av brannunntaket.¹⁹⁵ De skadevoldende egenskaper ved gløding er langt på vei like med åpen flamme. Ofte vil også den utløsende faktor kunne være den samme. Det er da mest naturlig å anse gløding omfattet av brannunntaket.

6.1.8 Opprinnelig sjødyktighet

Ansvarsunntakene for nautisk feil og brann kan ikke påberopes av transportøren dersom transportøren eller noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet

¹⁹⁴ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 293.

¹⁹⁵ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 293 og Viktor Haxthow, Sjølovenene, revidert utgave av Jan E Holvik, 27. utgave, Oslo 2007, s. 155.

var sjødyktig ved reisons begynnelse, jf. sjøl. § 276 annet ledd. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist påligger transportøren, jf. tredje ledd.

Sjødyktighetsbegrepets innhold er redegjort for i pkt. 4.3.2. Sjødyktighet kan inntre i alle faser av reisen. Eksempelvis kan det tenkes at mannskapet inntar store mengder alkohol under reisen, som leder til sjødyktighet. Reglen i § 276 annet ledd gjelder imidlertid bare den opprinnelige sjødyktighet. Etterfølgende sjødyktighet kan imidlertid tenkes omfattet av den alminnelige regel i sjøl. § 275.

I Rt. 1975 s. 61 er det på s. 67 gitt uttalelser i som kan tolkes i retning av at feil som hefter skipet ved reisons begynnelse, og som normalt må oppfattes som opprinnelig sjødyktighet likevel ikke kan anses som sjødyktighet dersom det var grunn til å regne med at feilen ikke ville vedvare. Det ble uttalt:

''Jeg finner således ikke at skipet på grunn av overmalingen var usjødyktig ved reisons begynnelse. Til dette kommer at det ved reisons begynnelse med full grunn måtte regnes med som sannsynlig at den mangel som her forelå, ville bli avhjulpet eller nøytralisert under reisen ved midler som skipet hadde til rådighet. Også av denne grunn kan skipet da ikke anses som sjødyktig ved reisons begynnelse.''

I ND 1956 s. 174 SH Pagensand er det også gitt uttalelser i denne retning. Det var kommet vann ned gjennom peilerøret, som hadde påført papirlasten skader. Feilen måtte anses som opprinnelig sjødyktighet:

*''såframt det ej varit sannolikt att felet skulle bliva avhjulpt innan fare för skade inträdde. Då de i målet förelagte förhållandene ... berättiga till slutsatsen att regelbunden pejling genom pejlror icke förekom å Pagensand, kan avhjälpande av felet före faras inträdande icke anses hava varit sannolikt.''*¹⁹⁶

Dermed synes ikke feil som kan avhjelpes før fare for skade realiserer seg, å lede til karakteristikken opprinnelig sjødyktighet, såfremt de faktisk er tenkt avhjulpet.

¹⁹⁶ Sitatet er fra Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 295 ettersom dommen bare ligger tilgjengelig i sammendrag på lovdata.

6.1.9 Reduksjon i senders erstatningskrav etter pliktbrudd på senders side.

Dersom sender selv har forsømt sine plikter tilknyttet transporten, vil dette kunne få betydning for hans krav på erstatning. Eksempelvis kan han ha unnlatt å merke gods som krever særlig omhu, jf. sjøl. § 258. Om skaden utelukkende skyldes forsømmelsen fra senders side, kan det overhode ikke bli tale om noe erstatning. Dette stiller seg annerledes dersom både transportør og sender har forsømt sine plikter. I sjøloven 1893 § 118 fjerde ledd var tilfellet hvor begge parter kunne klandres for skaden, regulert gjennom en henvisning til alminnelige erstatningsregler om reduksjon av erstatningskravet. I sjøloven 1994 § 275 tredje ledd er tilfellet regulert ved at transportøren bare er *''ansvarlig i den utstrekning tapet skyldes feilen eller forsømmelsen''* på hans side. Bestemmelsen innebærer at det må tas stilling til i hvilken grad skaden kan føres tilbake til feil på henholdsvis transportørens og senders side. Ansvarsfordelingen blir dermed redusert til et bevisspørsmål.¹⁹⁷

I tredje ledd annet punktum er det formulert en viktig bevisbyrderregel. Det er transportørens ansvar å bevise hvilken grad tapet ikke skyldes feil eller forsømmelser fra ham.

Bevisbyrderregelen innebærer at dersom skaden skyldes 50 % transportøren og 50 % feil fra sender, men transportøren bare kan bevise at senders feil bidro med 30 %, vil han måtte svare 70 % erstatning.¹⁹⁸ I enkelte tilfeller kan en slik oppdeling være gjennomførbar. Typisk der hvor den enkelte skade har inntruffet på forskjellig tidspunkt, og den enkelte årsaksfaktor er fremtredende for den enkelte skade. Eksempelvis der hvor en del av emballasjen bryter sammen under normale værforhold, mens resten bryter sammen når stormen inntreffer senere.¹⁹⁹

I de fleste tilfeller vil imidlertid de forskjellige årsaksfaktorer fremtre samtidig, slik at det blir langt vanskeligere å tilbakeføre skadene til den enkelte omstendighet. Eksempelvis er godset som må lastes forsiktig, er merket for dårlig og knuser som følge av en, under alle omstendigheter uforsiktig lossing, av transportøren. Både den dårlige merkingen og den uforsiktige lossingen er relevante årsaksfaktorer. I slike tilfeller kan fordeling av tapet mellom sender og transportør være rimelig, men lar seg ikke gjøre etter en klar prosentvis inndeling, etter bestemte årsakskriterier. I praksis må man dermed foreta en skjønnsmessig vurdering av de enkelte årsaksfaktorenes betydning i årsaksbildet. Den av partene som kan klandres mest

¹⁹⁷ Jf. Brækhus, Sjørett Voldgift og Lovvalg, Artikler 1979-1998, Oslo 1998, s. 351.

¹⁹⁸ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, Oslo 2016, s. 298.

¹⁹⁹ Jf. Brækhus, Sjørett Voldgift og Lovvalg, Artikler 1979-1998, Oslo 1998, s. 351.

for at tapet har inntruffet, må bære den største del av tapet.²⁰⁰ Om begge kan klandres like mye, må tapet fordeles likt på begge parter.

Konsekvensen av en slik ansvarsfordeling er at man må se bort fra de årsaksfaktorer, som utgjør den del av virkeligheten alle må regne med. Eksempelvis den høye luftfuktighet som vanligvis eksisterer i lasterommene under en sjøreise. De relevante årsaksfaktorer er bare de årsaksfaktorer som kan sies å ha en viss ekstraordinær karakter. Først og fremst vil dette være at den ene, eller begge partene har opptrådt uaktsomt, eller i strid med normale handlemonstre. Man kan imidlertid ikke helt se bort fra forhold utenfor partenes kontroll, som f.eks. storm som fører til at svak emballasje ikke holder, og godset påføres skader som ikke ville oppstått under normale forhold. Objektive årsaksfaktorer er dermed til en viss grad relevant.²⁰¹

6.2 Erstatning for forsinkelse

6.2.1 Innledning

Særlig ved to typetilfeller kan forsinkelse føre til tap for sender. For det første kan det tenkes at forsinkelsen fører til at godset går tapt. Eksempelvis råtner bananene før de når frem til mottaker. For det annet kan forsinkelse føre til at godset kommer frem til leveringsstedet etter markedet har forsvunnet, eller endret seg negativt for sender. Eksempelvis sesongvarer som kommer frem etter sesongen er avsluttet. Det er bare sistnevnte tilfellet som regnes som forsinkelse etter sjøl. § 278. Førstnevnte tilfelle regnes som tap eller skade på gods, og reguleres i sjøl. § 275.

Etter sjøl. § 278 første ledd er transportøren ansvarlig etter reglene i §§ 275 til 277 for tap som følge av forsinket utlevering av godset. Dette innebærer at transportørens ansvar for forsinkelse, i likhet med tingsskadeansvaret er et culpaansvar med omvendt bevisbyrde.

6.2.2 Når foreligger forsinkelse?

Et særskilt spørsmål er når det foreligger ansvarsbetingende forsinkelse. Det følger av sjøl. § 278 annet ledd at forsinkelse for det første foreligger når godset ikke er utlevert i avtalt

²⁰⁰ Jf. Brækhus, Sjørett Voldgift og Lovvalg, Artikler 1979-1998, Oslo 1998, s. 351-352.

²⁰¹ Jf. Brækhus, Sjørett Voldgift og Lovvalg, Artikler 1979-1998, Oslo 1998, s. 352

lossehavn innen avtalt tid. Enhver forsinkelse ut over det avtalte er dermed som utgangspunkt ansvarsbetingende. Slik avtale forekommer imidlertid sjelden.²⁰²

Dersom avtale ikke foreligger, står man overfor forsinkelse dersom utlevering ikke er skjedd ”innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør”. Formuleringen må leses som en henvisning til de krav om at transporten skal utføres med tilbørlig hurtighet som følger av sjøl. § 262. Se nærmere om innholdet av denne bestemmelse i pkt. 4.2.

Videre må forsinkelse etter vanlig juridisk terminologi også omfatte fullstendig utelatt levering.²⁰³

Dersom forsinkelsen har gått over lengre tid, uten at godset er levert til mottakeren, vil det ofte være grunn til å anta at godset er gått tapt. Man må i slike tilfeller vurdere, med utgangspunkt i de tilgjengelige opplysninger, om godset skal anses tapt, eller om godset må antas å komme til rette og utleveres forsinket. Dette kan medføre en uklar situasjon for sender og mottaker.²⁰⁴ Av den grunn bestemmer tredje ledd at det kan betraktes som tapt, dersom forsinkelsen overstiger 60 dager.

6.2.3 Reklamasjon

Dersom godset utleveres forsinket, går krav som følge av forsinkelsen tapt dersom det ikke er gitt melding skriftlig innen 60 dager etter godset ble utlevert til mottakeren, jf. sjøl. § 288 tredje ledd. Fristen løper fra det tidspunkt godset blir ”overlevert til mottakeren”. Her må de samme prinsipper som gjelder for når godset går ut av transportørens varetekt gjelde, jf. pkt. 6.1.4. Reklamasjonsregler begrunnes kontraktsrettslig i flere hensyn. For det første skal de forhindre at kreditor spekulerer på debitors bekostning. Videre skal reklamasjonsreglene sørge for at debitor får klarhet i forholdet. Kreditor skal også tvinges til å ta standpunkt slik at den videre avvikling av kontrakten avklares. Ved erstatning for forsinket levering gjør de to førstnevnte hensyn seg sterkt gjeldende. Av den grunn bør reklamasjonen først anses avgitt når transportøren har fått, eller burde fått kunnskap om den. Dersom reklamasjonen leveres per. post, bærer sender risikoen for at reklamasjonen ikke når frem til transportøren innen fristens utløp.

²⁰² Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, s. 312.

²⁰³ Jf. Falkanger og Bull, Sjørett, 8. utgave, s. 312.

²⁰⁴ Jf. NOU 1993:36 s. 37.

Kildeliste

Lov:

Kong Christian Den Femtis Norske Lov 15. april 1687

Lov om sjøfarten 20. juli 1893 nr. 1

Lov om kjøb 24. mai 1907 nr. 2

Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer (avtaleloven)
31. Mai 1918 nr. 4

Lov om kjøp 13. mai 1988 nr. 27

Lov om avhending av fast eiendom 3. mars 1992 nr. 93

Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39

Lov om skipssikkerhet 2007 16. februar 2007 nr. 9

Lov om havner og farvann 17. april 2009 nr. 19

Konvensjoner

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law to Bills of Lading,
Brussel 1924 (Haag-konvensjonen/Konnossementkonvensjonen 1924)

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

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1. november 1992 (Hamburg-
konvensjonen)

Forarbeider:

Innstilling fra Sjølovskommisjonen (1936)

NOU: 1993:36

NOU: 2012:10

Ot.prp. nr. 28 (1972-1973)

Ot.prp. nr. 50 (1980-1981)

Ot.prp. nr. 80 (1986-1987)

Ot.prp. nr. 87 (2004-2005)

Rettspraksis:

Dommer fra Nordiske domme i sjøfarsanliggende:

ND 1918 s. 335

ND 1920 s. 143

ND 1922 s. 193

ND 1947 s. 375

ND 1954 s. 377

ND 1955 s. 1

ND 1966 s. 549

ND. 1956 s. 174

ND 1956 s. 550

ND 1957 s. 323

ND 1959 s. 72

ND 1959 s. 123

ND 1961 s. 282

ND 1963 s. 108

ND 1965 s. 308

ND 1967 s. 325

ND 1969 s. 105

ND 1987 s. 160

ND 1991 s. 192

ND 1992 s. 132

ND 1993 s. 162

ND 1993 s. 268

ND 1995 s. 76

ND 1995 s. 109

ND 1998 s. 188

ND 1990 s. 121

ND 2011 s. 210

ND 2011 s. 260

Rettstidende:

Rt. 1903 s. 724

Rt. 1947 s. 705

Rt. 1957 s. 81

Rt. 1975 s. 61

Rt. 1976 s. 1002

Rt. 1979 s. 648

Rt. 1997 s. 1438

Rt. 1997 s. 1477

Rt. 1998 s. 1510

Rt. 2002 s. 1155

Rt. 2013 s. 129

HR-2019-231-A

Rettens gang

LH 1991 s. 255

LB 2002 s. 3075

LB 2016-171971

Juridisk litteratur:

Astle, W.E. *The Hamburg rules*, (London 1981)

Bull, Hans Jacob. *Avtalte standardvilkår som lovgivning. Lov, dom og bok; festskrift til Sjur Brækhus*. s 99-114 (1998)

Brækhus, Sjur. *Sjørett voldgift og lovvalg, artikler 1979-1998*. (Oslo 1998).

Falkanger, Thor. *Konsekutive reiser: rettslige studier i en moderne befraktningsform*. (Oslo 1965).

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 8. utgave. (Oslo 2016).

Falkanger, Thor og Aage Thor Falkanger. *Tingsrett* 8. utgave. (Oslo 2016).

Grönfors, Kurt. *Tidsfaktorn vid transportavtal*. s. 43 (Göteborg 1974)

Grönfors, Kurt. *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*. (Stockholm 1982)

Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 2. utgave. (Oslo 2011).

Haxthow, Viktor. *Sjølovene, Revidert utgave av Jan E Holvik*. 27. utgave. (Oslo 2007)

Jantzen, Johs.. *Håndbok i godsbefordring til sjøs*. 2. utgave. (Oslo 1952)

Selvig, Erling. *Kommentarer 1998-99 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 2001.

Selvig, Erling. *The Hamburg rules konvensjon om sjøtransport av gods*, MarIus nr. 31 s. 1-23 (1978)

Skoghøy, Jens Edvin Andreassen. *Rett og rettsanvendelse*. (Oslo 2018)

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

Fotnoter fra rettsdata.no:

Til Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39:

Fotnote 458 av Berglijot Webster. Sist sjekket 10.09.2018 kl. 13.45

Fotnote 461 av Berglijot Webster. Sist sjekket 10.09. 2018 kl. 14.53

Fotnote 476 av Berglijot Webster. Sist sjekket 18.09.2018 kl. 13.41

Fotnote 478 av Berglijot Webster. 01.10.2018 kl. 09.31

Fotnote 481 av Berglijot Webster. Sist sjekket 12.09.2018 kl. 09.54

Fotnote 573 av Berglijot Webster. Sist sjekket 13.09.2018 kl. 14.07

Standardavtaler:

Conlinebill 2000

Conlinebooking 2000

