

Mastergradsoppgave

JUS399

En sammenligning av vilkår i Sjøloven og Rotterdamreglene om mottakers betalingsplikt i lossehavn.

Hvilke handlemåter skal utløse betalingsplikten til de krav som fremgår av konnossementet?

Kandidatnummer: 186852

Veileder: Trond Solvang

Antall ord: 12443

01.06.2012

1 Innledning	3
1.1 Presentasjon og avgrensning av oppgavens tema.....	3
1.2 Rettskildebruk og metode.....	5
2. Generelt om transaksjoner	6
2.1 Transaksjoner	6
2.2 Negotiabiliteten til et krav	7
2.3 Avtale som regulerer overdragelse av rettigheter.....	8
3. Generelt om sjøtransport	11
3.1 Partene i sjøtransport.....	11
3.2 Transporttyper.....	12
3.3 Transportdokumenter	14
3.3.1 Konnossement.....	14
3.3.2 Sjøfraktbrev	17
3.4 Innholdet i transportdokumentet	17
4. Handlinger som kan utløse betalingsplikt for mottaker	21
4.1 Tolkning av vilkår som utløser betalingsplikt for mottaker	21
4.1.1 Ved besittelsesovergang etter Sjøloven.....	21
4.1.2 Ved utøvelse av rettigheter etter Rotterdamreglene	25
4.1.3 Betalingsplikt etter Carriage of Goods by Sea Act 1992.....	27
4.2 Illustrasjon av betalingsansvar ved prøvetaking og videresalg i Berge Sisar	29
4.3 Innholdet av betalingsplikten	32
4.4 Mottakers handlemåter.....	33
4.4.1 Mottakers rett til prøvetaking av godset.....	34
4.4.1.1 Rett til prøvetaking etter Sjøloven	34
4.4.1.2 Rett til prøvetaking etter Rotterdamreglene.....	36
4.4.2 Mottakers rett til videresalg av godset.....	37
4.4.2.1 Rett til videresalg etter Sjøloven.....	37
4.4.2.2 Rett til videresalg etter Rotterdamreglene	37
5. Hvilke følger vil inkorporeringen av Rotterdamreglene i Sjøloven ha	39
5.1 Hvilken tolkningsmåte bør anvendes.....	39
5.1.2 Er krav om mottak en utøvelse av rettighet	42
6. Avslutning	44
Kilder	45

1 Innledning

1.1 Presentasjon og avgrensning av oppgavens tema

Rotterdamreglene er et regelsett som søker å regulere kontraktsspørsmål ved godstransport med skip. Den ble vedtatt av FNs generalforsamling i 2009, etter forarbeid av FNs organ for handel og utvikling UNCITRAL.¹ Formålet med konvensjonen er å skape et regelsett med virkeområde for den internasjonale sjøtransporten, hvor siktemålet er ensartede regler. Den er mer omfattende enn tidligere konvensjoner som omfatter stykkgodstransport, ved at den dekker dør-til-dør transporter. Ved stykkgodstransport er det ofte normalt at det anvendes én transportavtale for hele reisen. Da er det også hensiktsmessig at denne transportavtalen reguleres av et regelsett.

Konvensjonen er signert av Norge, men er enda ikke ratifisert. Den vil tre i kraft ett år etter at den 20. staten har ratifisert konvensjonen.² Dersom Norge velger å ratifisere konvensjonen, kan det komme til å nødvendiggjøre lovendringer, for å kunne oppfylle de forpliktelser som konvensjonen krever sammenlignet med gjeldende rett i Sjøloven.³ Etter at konvensjonen ble vedtatt, ga Justisdepartementet i oppdrag til Sjølovkomiteen⁴ om å ta stilling til om Norge bør ratifisere konvensjonen, og legge frem et lovforslag til hvordan den bør gjennomføres i norsk rett.⁵ Våren 2012 fremla komiteen sitt arbeid, hvor de enstemmig foreslår at Norge ratifiserer konvensjonen, samtidig som de også la fram et lovforslag.⁶

Arbeidet ble presentert i NOU 2012:10. Pr mai 2012 er dokumentet ute på høring. Etersom dokumentet enda ikke er trådt i kraft, må en ta oppgavens henvisninger til dokumentet med et forbehold om at det ikke vil tre i kraft.

¹ NOU 2012:10, s. 11

² NOU 2012:10, s. 16

³ Lov om sjøfarten (Sjøloven) av 24. Juni 1994 nr. 39

⁴ Sjølovkomiteen er tilgjengelig på <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

⁵ NOU 2012:10, s. 16

⁶ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/pressemeldinger/pressemeldinger/2012/nye-internasjonale-regler-om-transport-a.html?id=6781466>

Målet med oppgaven er å foreta en sammenligning av vilkår i Sjøloven og Rotterdamreglene, og vurdere mottakers betalingsplikt i lossehavn. I Sjøloven kap. 13 er det i § 269 en regulering av mottakers betalingsplikt ved utlevering av godset. I Rotterdamreglene er dette spørsmål regulert i Art. 58.

Oppgaven vil drøfte hvilke av mottakers handlinger, som vil utløse hans betalingsplikt etter transportdokumentet overfor transportør. På mottakers hånd er det en interesse i å avgjøre hvilke handlinger som kan utføres uten at betalingsplikten vil utløses. Oppgaven vil ha fokus på en vurdering av mottakers rett til å foreta prøvetaking av godset, i tillegg til retten til å videreselge godset. Oppgaven vil ta stilling til om nevnte handlinger bør aksepteres uten at de vil utløse mottakers betalingsplikt etter konnossementet.

Videre vil det drøftes hva som er gjeldende rett etter dagens bestemmelse i Sjøloven, og hvordan vurderingen vil bli etter Rotterdamreglene. Vurderingen vil også illustreres med eksempel fra andre konvensjoner som vurderer ansvarsvilkåret, i sammen med eksempel fra rettspraksis. Endelig vil det drøftes hvordan vurderingen vil bli dersom Rotterdamreglene blir inkorporert inn i Sjøloven.

Vurderingen vil være med fokus på stykkgodstransport, slik at regler om befraktning ikke vil bli brukt bortsett fra å vise til eventuelle forskjeller som fremgår mellom transporttypene.⁷

Før oppgavens hovedtema, vil det i del 2 og 3 gis en generell innføring i transaksjoner og sjøtransport, med det mål at overgangen til oppgavens hoveddel i del 4 vil være mer forståelig. I del 3 om sjøtransport vil jeg forsøke å beskrive forskjellige typer av transportdokumenter som anvendes, og hvilket innhold de vil ha. Kapittelet vil ha hovedfokus på konnossementer som transportdokument.⁸

Hovedtema for oppgaven er i del 4 og 5. Her vil det først foretas en drøftelse av vilkårene i bestemmelsene, med fokus på hvordan de skal forstås. Deretter vil det foretas en drøftelse av handlinger som kan utløse betalingsplikt for mottaker. Her vil jeg konkret se på tilfellet hvor mottaker utfører prøvetaking av gods, og videresalg av gods forut for mottak. Det er i

⁷ Regler om befraktning finnes i Sjøloven kap. 14

⁸ Se nærmere kap. 3.3.1

mottakers interesse å avgjøre hvilke handlinger han kan utføre forut for mottak av godset, som ikke vil utløse en betalingsplikt etter konnossementet.

Endelig vil oppgaven drøfte hvilke følger en inkorporering av Rotterdamreglene inn i Sjøloven vil medføre, og hvilken tolkningsmåte som bør anvendes for det ansvarsutløsende vilkår.

1.2 Rettskildebruk og metode

Oppgaven baserer seg på tradisjonell juridisk metode, med bruk av rettskildefaktorer for å ta stilling til de juridiske spørsmål.⁹ Rettskilder som er brukt er i hovedsak lovtekst, konvensjonstekst, forarbeider, rettspraksis og juridisk litteratur.

På bakgrunn av at Rotterdamreglene ikke er trådt i kraft, er det ingen rettspraksis som bygger på bestemmelsene i konvensjonen. På bakgrunn av dette har spesielt Sjølovkomiteens¹⁰ arbeid vært en viktig kilde i tillegg til juridisk litteratur. Rettspraksis som har anvendt andre regelsett, blir brukt som eksempel for å belyse enkelte problemstillinger.

Selv om det finnes en uoffisiell norsk oversettelse av konvensjonsteksten, har jeg valgt å anvende den offisielle engelske utgaven i min oppgave.

⁹ Se blant annet Rettskildelære, Torstein Eckhoff, 5.utgave (2001)

¹⁰ <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

2. Generelt om transaksjoner

Jeg vil i dette kapittel forsøke å beskrive de generelle linjer ved transaksjoner.

Ett viktig element ved transaksjoner er at rettighetene til krav kan overdras. Jeg vil se nærmere på betydningen av at transaksjoner overdras, og hvilke krav det setter til transaksjonen. Til slutt i kapittelet vil jeg se på hvilken betydning et eierskifte har for partenes rettigheter overfor hverandre.

2.1 Transaksjoner

Et skyldforhold består av en fordring og en motstående forpliktelse mellom to eller flere parter.¹¹ Det kan både være et gjensidig og ensidig forpliktende forhold. Et ensidig forpliktende skyldforhold kan være et gaveløfte, hvor debitor forplikter seg til å levere en ytelse til kreditor. Ved et gjensidig skyldforhold vil begge parter være i kreditor- og debitorposisjon. Eksempelvis i et varekjøp vil selger være kreditor for kjøpesummen, men samtidig debitor for motpartens krav på varegjenstanden. På motsatt side vil kjøper være debitor for kjøpesummen, og kreditor for kravet på varegjenstanden. Partene har her motstående forpliktelser.

Forpliktelsens art vil variere, men kan i videste forstand sies å være en plikt til å foreta, tåle eller unnlate noe.¹² Eksempelvis i et varekjøp kan forpliktelsene bestå av en pengeytelse som betaling for varen, og en realytelse som vil være selve varen som kjøpes.

Et skyldforhold består ofte av flere enn to parter. Det kan skje endringer i både kreditor- og debitorstillingen, hvor nye parter trer inn i skyldforholdet. Det kan være nye kreditorer som tar over kravet, eller en tredjemann som utfører forpliktelser innad i skyldforholdet. Et eksempel vil være transportør som utøver transport av gods mellom partene.

Endringer i kreditorstillingen kan eksempelvis være aktuelt når kreditor ønsker å selge eller pantsette kravet han har mot debitor, for å frigjøre kapital som er bundet i kravet, eller hvor han benytter kravet som kredittgrunnlag ved å pantsette eller bruke kravet som sikkerhet.¹³

¹¹ Obligasjonsrett, Viggo Hagstrøm (2003), s. 26

¹² Hagstrøm (2003) s. 26

¹³ Hagstrøm (2003) s. 855

At transaksjoner kan overdras, er et grunnleggende prinsipp i norsk obligasjonsrett.¹⁴ Kravet kan skifte eier ved en regulær rettshandel, eller ved blant annet arv eller skifte. Selv om utgangspunktet er at det kan foretas eierskifte av krav, er det også bestemte begrensninger i adgangen til slikt eierskifte. Et eksempel på en slik begrensning er at det fremgår i avtalen mellom partene at avtalen ikke kan omsettes.

2.2 Negotiabiliteten til et krav

Når det kan foretas et eierskifte av et krav, kan en betegne avtalen som negotiabel. At et krav er negotiabelt betyr i alminnelighet det samme som at det kan omsettes.¹⁵ I sjøtransport kan det negotiable kravet eksempelvis være mottakers krav på utlevering av gods fra transportør.¹⁶

Når det foretas eierskifte av et krav kan det i utgangspunktet tenkes at opprinnelig kreditor ikke lenger vil ha noen forpliktelser eller krav overfor debitor. Ny kreditor vil heller ikke få noen bedre rett overfor debitor enn opprinnelig kreditor.¹⁷ Imidlertid kan ikke opprinnelig kreditor, ved et gjensidig bebyrdende skyldforhold, fri seg fra sine forpliktelser gjennom et eierskifte av rettigheter. Gjensidighetsvirkninger av mislighold av rettigheter vil fremdeles kunne påberopes.¹⁸

Selv om ny kreditor i utgangspunktet ikke skal få bedre rett enn opprinnelig kreditor, kan imidlertid et negotiabelt krav føre til en endring i styrkeforholdet mellom partene.

Negotiabiliteten til et krav vil fremgå av et dokument. Dokumentet vil regulere negotiabilitetsvirkningen til kravet, og vil ha virkning overfor partene ved at det gir kravet visse egenskaper.¹⁹

Det negotiable kravet kan gi en legitimasjonsvirkning for den som sitter med dokumentet. Det betyr at selv om ihendehaver ikke i utgangspunktet er rettmessig eier av de krav dokumentet

¹⁴ Se blant annet Rt. 1963 s. 893

¹⁵ Hagstrøm (2003) s. 879

¹⁶ Se nærmere om sjøtransport i kap. 3

¹⁷ Se blant annet Lov om gjeldsbrev (gjeldsbrevlova) av 17. februar nr. 1, § 25

¹⁸ Hagstrøm (2003) s. 862

¹⁹ Hagstrøm (2003) s. 862

regulerer, vil likevel hans handlinger overfor godtroende tredjemann på bakgrunn av kravene være gyldige. Når ihendehaver har fått overført en legitimasjonsvirkning for kravet, kan negotiabiliteten i dette tilfellet kalles en overføringslegitimasjon.²⁰

På motsatt side vil legitimasjonsvirkningen for ihendehaver også ha virkning overfor godtroende debitor. Selv om ihendehaver ikke er rettmessig mottaker av kravet, vil godtroende debitor likevel bli fri hvor han oppfyller sine forpliktelser etter kravet. Hvor debitor har oppfylt sine forpliktelser etter kravet, vil negotiabiliteten her fungere som en kvitteringslegitimasjon for debitor.²¹

Sammenholdt med sjøtransport, vil transportør i dette tilfellet være den godtroende debitor. Transportørs utlevering av godset til den som sitter med dokumentet, vil ha en befriende virkning for det utleveringsansvar han har etter dokumentet. Når transportør i retur for utlevering av godset mottar dokumentet, vil det fungere som en kvitteringslegitimasjon.²²

Det at kravene er negotiable, gjør dermed at godtroende part kan stole på dokumentets legitimasjonsvirkning. Slik kan han komme til å utlede en bedre rett overfor debitor enn tilfellet var i utgangspunktet, og vil dermed fravike prinsippet om at ny kreditor ikke skal få bedre rett enn opprinnelig kreditor, ved et eierskifte.

Hvor partene ikke ønsker at eierskifte skal forekomme, kan dokumentet som regulerer eierskifte inneholde en klausul som hindrer negotiabiliteten til dokumentet. Såkalte rekta-klausuler tar forbehold om negotiabiliteten, gjennom uttrykket ”ikke til ordre”.²³ Påtegnelsen er ikke et direkte forbud mot overdragelse, men utelukker at kravet kan overdras med negotiabilitetsvirkning.²⁴

2.3 Avtale som regulerer overdragelse av rettigheter

²⁰ Hagstrøm (2003) s. 880

²¹ Hagstrøm (2003) s. 880

²² Se nærmere om sjøtransport i kap. 3

²³ Sjøloven § 292.2.2.

²⁴ Hagstrøm (2003) s. 859

Hvor det foreligger overdragelse av rettigheter på kreditorsiden vil det ved en samtidig oppfyllelse av de forpliktelser partene har overfor hverandre, ikke være behov for noe nærmere dokumentasjon som regulerer transaksjonen.

Forholdet vil bli annerledes hvor det ikke skjer en samtidig oppfyllelse av de forpliktelser partene har overfor hverandre. Blant annet ved kredittkjøp, kjøp som krever transport, eller ytelse som går over en lang tidsperiode. I tilfeller hvor den ene parten ikke har mulighet til å oppfylle sin del av forpliktelsene samtidig som han mottar oppfyllelse av sine krav, vil den annen part ha behov for sikkerhet for sine rettigheter.

Hvor det foreligger et distansesalg, der forpliktelsene ikke oppfylles samtidig, vil det være hensiktsmessig for transaksjonen at det blir utstedt et dokument som regulerer partenes rettigheter og krav.

Ved et distansesalg, hvor godset må transporteres fra selger til kjøper, vil en transportør tre inn som tredjepart i transaksjonen. I tillegg til kjøpsavtalen som er mellom selger og kjøper, vil det utstedes en transportavtale som inngås mellom sender, som vanligvis er selger, og transportør. Denne avtale vil regulere de forpliktelser transportør har til å transportere godset fram til kjøper. Når transportør har mottatt godset for transport, utsteder han et dokument til sender som beskriver godset ved mottak. Dette dokument overdrar sender til kjøper, og han anvender det for å få utstedt godset i lossehavn. For kjøper vil dokumentet være et legitimasjonspapir som gir han rett til å få utlevert godset fra transportør.²⁵

Avtalen som regulerer overdragelsen av rettigheter mellom partene vil gi en sikkerhet til begge parter.

Den vil ha en sikkerhet for den som har forpliktelser etter dokumentet. Eksempelvis kan transportør utlede sine utleveringsforpliktelser ved å se til dokumentet, og dermed unngå feiloppfyllelse. I tillegg vil legitimasjonsvirkningen til dokumentet, gi svar på hvem han skal yte disse forpliktelsene til. Eksempelvis i distansesalg vil dokumentet gi en legitimasjonsvirkning til ihendehaver av dokumentet. Transportør vet at han kun er pliktig til

²⁵ I stykkgodstransport i sjøretten vil et dokument som gir en slik legitimasjonsvirkning være et konnossement. Mer om dette i kap. 3

å levere ut godset til den som er legitimert gjennom å sitte med dokumentet²⁶, og kan dermed utlede hvem han har et utleveringsansvar overfor.²⁷

For ny kjøper vil avtalen gi en sikkerhet ved at han kan utlede de rettigheter han har krav på ved å se til dokumentet. Dersom de rettigheter som blir innfridd av transportør ikke er i samsvar med de krav som fremgår av dokumentet, kan han utlede den manglende oppfyllelse av rettigheter ved å se til innholdet i dokumentet.

²⁶ Se blant annet Sjøloven § 304

²⁷ Sjøloven § 302

3. Generelt om sjøtransport

I forrige kapittel er skyldforhold forsøkt beskrevet. Det er blitt fokusert på partsskifte i skyldforhold, utstedelse av dokument som regulerer slike partsskifter, og hvilken betydning det har at dokumentet er negotiabelt. I dette kapittel vil jeg gå nærmere inn på skyldforhold i sjøtransport. Det vil bli fokusert på ulike transporttyper, og de transportdokumentene som blir anvendt. Innholdet i transportdokumentene, og hva de regulerer vil også bli drøftet, og da med fokus på egenskapene til dokumentet og hvilke rettigheter de gir.

Det vil også bli trukket fram hvordan sjøtransporten blir definert i Rotterdamreglene, ved å se til gjeldende bestemmelser. Dette for å kunne vurdere om reglene om sjøtransport vil bli endret dersom Rotterdamreglene blir inkorporert i norsk rett.

3.1 Partene i sjøtransport

Hvor kjøpsavtalen nødvendiggjør transport av godset fra selger til kjøper, vil det som nevnt i kap. 2.2 være behov for en tredjepart som utfører transporten. Han får i oppdrag å transportere godset fra sender til mottaker.

Etter gjeldende rett i Sjøloven er partene i sjøtransport, som krever bruk av en fraktavtale etter stykkgodstransport, definert som transportør og sender jf. § 251. Transportør inngår avtale med sender om transport av godset. Det er ikke alltid det er den transportør som inngår avtale med sender, som er den som utfører transporten. Han kan benytte seg av en undertransportør, som utfører transporten i henhold til fraktavtalen.²⁸

Sender kan være både kjøper og selger. I FOB-kjøp²⁹ er det kjøper av godset som sørger for transporten, og som da er sender. Her kan selger fungere som en avlaster, som leverer godset til transport jf. § 251.1. Motsatt fall i CIF-kjøp³⁰, er det selger som sørger for transporten, og vil da være sender i fraktavtalen.

²⁸ Sjøloven § 251

²⁹ FOB(Freight On Board). Transport arrangeres av kjøper.

³⁰ CIF(Costs, Insurance, Freight). Transport arrangeres av selger.

Den som er mottaker av det gods som transporteres, er ikke definert i § 251. Han er likevel en sentral del av transporten, da han ved mottak av godset kan bli ansvarlig overfor transportør for de forpliktelser som fremgår av transportdokumentet.

Etter Rotterdamreglene er partene i en fraktavtale definert i Art. 1, og er i hovedsak i samsvar med Sjølovens definisjoner.

Etter Art. 1 nr. 5 er "carrier" definert som "*a person that enters into a contract of carriage with a shipper*". Konvensjonen bruker "carrier" for å definere transportøren i partsforholdet. Sender er i Art. 1 nr. 8 er definert som "*shipper*" som er "*a person that enters into a contract of carriage with a carrier*". Etter Rotterdamreglene er partene i en transportavtale i hovedsak i samsvar med Sjølovens definisjoner.

Endelig er mottaker av godset i Rotterdamreglene betegnet som "*Consignee*" jf. Art. 1 nr. 11. Mottaker blir definert som "*a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage...*"

Partene i transportavtalen er definert på lik linje etter Sjøloven og Rotterdamreglene. Men en forskjell vil likevel skape en endring. Etter Rotterdamreglene reguleres kun mottakers betalingsplikt etter de negotiable dokumenter³¹, i motsetning til i Sjøloven som regulerer mottakers betalingsplikt uansett dokumentasjon.³²

3.2 Transporttyper

Eieren av et skip har flere muligheter til å anvende skipet til transport. I utgangspunktet kan eier utnytte skipet til transport av egne varer. Like fullt er det vanlig at eier stiller skipets lastekapasitet til disposisjon for andre aktører, og tilbyr transport av deres gods.

Det er flere måter eier kan stille skipets lastekapasitet til disposisjon. I linjefart vil det bli annonsert at skipet vil seile mellom fastsatte havner, i faste ruter. Skipet vil transportere en bestemt mengde konteinere, paller eller andre enheter fra forskjellige aktører på samme tid. Denne typen transport kalles stykkgodstransport, og reguleres i Sjøloven kap. 13, i motsetning

³¹ Negotiabilitet er beskrevet i kap. 2.2

³² NOU 2012:10, s. 111

til bulktransport hvor det transporteres gods som ligger løst i lasterommet, eksempelvis korn eller olje.

Stykkodstransport på linjefart skiller seg fra befraktning³³ på et tids- eller reisecepart, hvor kjennetegnet er at hele skipets lastekapasitet stilles til disposisjon til en befrakter som i bulktransport. I tidsbefraktning er det befrakter selv som bestemmer hvordan han vil utnytte skipet i den avtalte kontraktsperioden, mens det i reisebefraktning er tale om en reise fra A til B, med en bestemt last. Det avgjørende er dermed om transportavtalen gjelder for skipet, eller om det gjelder for den bestemte enhet gods. Dette skiller ved å si at stykkodstransport er godssentrert, mens andre fraktavtaler er skipsbasert.³⁴

Reglene om stykkodstransport i kap. 13 regulerer ikke certeparti, og gir heller ikke en konkret definisjon av stykkodstransport. Etter § 254.1 fremgår det at reglene er preseptoriske til fordel for vareeieren. Med dette menes at dersom det blir anvendt vilkår i transportdokumentet som setter medkontrahtenten i en svakere stilling sammenlignet med de rettigheter som fremgår av kap. 13, vil de bli tilsidesatt av domstolen. Det er imidlertid ingenting i veien for at transportør presenterer vilkår i transportdokumentet som er mer byrdefulle for han, enn hva som kreves etter kap. 13.³⁵

I Rotterdamreglene er imidlertid linjefart definert på følgende måte i Art.1 nr.3 som ”*a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.*”

Definisjonene i konvensjonen viser det sentrale poeng med linjefart sammenlignet med befraktning. Transporten består av regulære avganger mellom på forhånd spesifiserte havner.

Oppgaven vil i hovedsak fokusere på stykkodstransport i linjefart, men vil også illustrere forskjeller sammenlignet med trampfart.

³³ Befraktning reguleres i Sjøloven kap. 14.

³⁴ NOU 2012:10, s. 24

³⁵ Det kan nevnes at det finnes et unntak til den preseptoriske bestemmelse i § 254.4 jf. Rt. 2001.676.

3.3 Transportdokumenter

Transport til sjøs både ved befraktning og stykkgodstransport nødvendiggjør behovet for en fraktavtale som regulerer transporten av godset fra sender til mottaker. En fraktavtale til sjøs er ikke direkte definert i Sjøloven, men kan på stykkgodstransport defineres som ”en avtale om å utføre transport med skip...”³⁶

I Rotterdamreglene er en transportavtale definert i Art. 1 nr.1 som ”...a contract in which a carrier, against payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provided for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage”.

Det sentrale med Rotterdamreglene er at den kan regulere multimodale transportavtaler.³⁷ Den vil regulere eventuelle transportetapper på land eller i luften, før og etter transporten til sjøs. Et transportdokument som er multimodalt vil dermed kunne anvende Rotterdamreglene under hele transporten.

De transportdokumenter som skal beskrives nedenfor er konnossementer og sjøfraktbrev. Videre i oppgaven vil det i hovedsak fokuseres på konnossement som transportdokument.

3.3.1 Konnossement

Et konnossement er et lastedokument som er utstedt i forbindelse med transportørs mottak av gods, og som gir en beskrivelse av godset.³⁸ Dokumentet vil fungere som et bevis for at transportøren har mottatt gods fra sender eller avlaster. Dokumentet må enten betegne seg selv som et konnossement jf. Sjøloven § 292, eller inneholde bestemmelser som forplikter transportør til å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet.³⁹

³⁶ Sjørett, Thor Falkanger/Hans Jacob Bull, 7. Utgave (2010) s. 232

³⁷ NOU 2012:10, s. 13

³⁸ Falkanger/Bull (2010) s. 232

³⁹ <http://www.snl.no/konnossement>

Det er vanlig at partene ofte har inngått en avtale på forhånd, hvor de har blitt enige om fraktvilkårene, gjennom en såkalt booking-note.⁴⁰ Den vil blant annet regulere type gods, aktuell mengde og laste- /lossested. Utarbeidelse av en slik forutgående avtale støttes av Sjølovens § 292 hvor det står at konnossementet skal virke som et ”bevis for en avtale om sjøtransport...”. Etter denne bestemmelsen kan det tale for at konnossementet likevel alltid vil være en bekreftelse på en forutgående fraktavtale mellom partene.

Men den formelle fremgangsmåte med å bruke booking-note blir som oftest utelatt. Det kan være at partene er kjent med hverandre, og vet hvilke forpliktelser en fraktavtale skal inneholde, slik at en egen fraktavtale vil være overflødig. Det kan også være at de blir enige om avtalevilkårene muntlig forut for transporten. Når godset da leveres for transport, og konnossement utstedes, vil det være det eneste bevis, og det eneste skriftlige dokument som regulerer transporten.⁴¹

Det finnes flere typer konnossement. Det kan blant annet være tale om et ombordkonnossement eller et mottakskonnossement.⁴² Ved et ombordkonnossement er godset lastet om bord på et navngitt skip når konnossementet utstedes av transportør, mens godset ved et mottakskonnossement vil bli lastet om bord på et senere tidspunkt av transportør.

Hvor det blir utstedt et mottakskonnossement, vil kjøper kun være kjent med tilstanden på godset når det ble mottatt av transportør. Eventuelle skader som skjer på godset ved oppbevaring eller når det blir lastet om bord på skipet, vil dermed ikke være synliggjort gjennom beskrivelsen i konnossementet. Slik vil et ombordkonnossement være mer betryggende for kjøper, ved at han har en større sikkerhet for at godset er i god stand ved transportens begynnelse.⁴³ I tillegg kan man ved bruk av ombordkonnossement beregne ankomsttiden for godset, i større grad enn ved et mottakskonnossement, hvor man kan risikere at godset blir liggende på transportørs lager i en lengre periode.⁴⁴

Det må også vurderes om godset skal transporteres av én enkelt transportør, eller om transporten skal utføres av flere transportører, på et såkalt gjennomgangskonnossement.

⁴⁰ Falkanger/Bull (2010) s. 235

⁴¹ Falkanger/Bull (2010) s. 235

⁴² Sjøloven § 294 jf. § 296

⁴³ Falkanger/Bull (2010) s. 251

⁴⁴ Falkanger/Bull (2010) s. 252

Transportør står ansvarlig hvor han benytter seg av undertransportører. Der det er anvendt et gjennomgangskonnossement, hvor det er angitt at transporten skal gjennomføres av flere transportører, kan han likevel forbeholde seg en ansvarsfrihet for tap som skjer i undertransportørs besittelse jf. §§ 293 jf. 285.

I Sjøloven § 292 reguleres konnossementets egenskaper. I hovedsak inneholder dokumentet en bekreftelse på at godset er mottatt, at det skal transporteres til avtalt sted, for deretter å losses mot tilbakelevering av dokumentet.⁴⁵ Videre betegnes konnossements funksjoner gjennom tre punkter.⁴⁶

Først kan en tale om konnossementets kvitteringsfunksjon. Konnossementet vil beskrive tilstanden til godset når det er levert transportør om bord på skipet, eller tilstanden når det var levert klar for lastning. Det vil være et bevis på at godset er overlevert til transportør, i den beskrevne mengde og tilstand.⁴⁷ Når godset ankommer lossehavn, kan mottaker anvende beskrivelsen i konnossementet til å sammenligne med den reelle tilstanden det godset som blir utlevert har. Dermed kan han være sikker på at han mottar det gods han har betalt for.

Videre inneholder konnossementet et transportløfte. Løftet er gitt av transportør, og går ut på at han skal frakte godset fram til det avtalte bestemmelsesstedet, for deretter å utlevere godset til mottaker. Mottaker vil ved mottak av godset, i retur presentere konnossementet, og betale de krav som fremgår av konnossementet.⁴⁸ Transportløftet kan likevel være betinget, ved at dersom omstendighetene ikke muliggjør levering på opprinnelig avtalt sted, kan transportør være berettiget til å levere lasten i en annen havn.⁴⁹

Endelig skal konnossementet fungere som et varerepresentativ jf. § 292.1.2. Den som er ihendehaver av dokumentet skal få godset utlevert. Et viktig element med denne funksjonen er at dokumentet er negotiabelt.⁵⁰ Retten til utlevering av godset følger dokumentet, hvor det blir overdratt til ny eier.⁵¹ Det skal kunne omsettes helt fram til det tidspunkt hvor ihendehaver av konnossementet krever utlevering av godset, og overtakelse av godset inntre i

⁴⁵ Sjøloven § 292.1

⁴⁶ Falkanger/Bull (2010) s. 235

⁴⁷ §292.1

⁴⁸ Falkanger/Bull (2010) s. 252

⁴⁹ Falkanger/Bull (2010) s. 253

⁵⁰ Negotiabilitet er drøftet i kap. 2.2

⁵¹ Falkanger/Bull (2010) s. 253

bytte mot konnossementet. Opprinnelig ihendehaver av konnossementet kan blant annet ha spekulert i handelen, der målet har vært å tjene på svingninger i markedsverdien til varen. Det kan også være at mottakers behov for godset ikke lenger er tilstede, på grunn av at han ikke lenger har en kjøper. I et slikt tilfelle kan han ønske å selge dokumentet videre til ny kjøper.

3.3.2 Sjøfraktbrev

Selv om konnossement er det mest utbredte transportdokument, blir også sjøfraktbrev anvendt i sjøtransport.⁵² Dokumentet blir i likhet med konnossementet regulert av reglene i kap. 13 jf. § 251.1 jf. § 308.

Sjøfraktbrev skiller seg i hovedsak fra konnossementet ved at det ikke er et negotiabelt dokument. Det angis et tilsagn fra transportør at han vil levere ut godset til den mottaker som uttrykkelig gis rettigheter i dokumentet⁵³. Dette skiller seg fra konnossementet, hvor det er dokumentet i seg selv som gir legitimasjonsvirkning, og som vil gi krav på utlevering av godset.

En avveining av om sjøfraktbrev skal anvendes i stedet for konnossementer, vil bero på hva partene avtaler. I tillegg er det visse transporttyper hvor sjøfraktbrev tradisjonelt har blitt anvendt, spesielt hvor det ikke har vært behov for et negotiabelt dokument.⁵⁴ I tillegg blir det foretrukket hvor en risikerer at godset kommer fortere fram til lossehavn, enn transportdokumentet. Ved bruk av sjøfraktbrev er det ikke noe krav om at det er originaldokumentet som må presenteres for å oppnå utlevering av godset.

Valg av dokumenttyper kan derfor bero på transporttiden, og den konkrete avtale mellom sender og transportør. Men det avgjørende vil som regel være gjengs praksis mellom partene.

55

3.4 Innholdet i transportdokumentet

⁵² Sjøloven § 308

⁵³ § 308.2

⁵⁴ Falkanger/Bull (2010) s. 320

⁵⁵ Falkanger/Bull (2010) s. 320

Ettersom konnossementet er et bevis for at transportør har mottatt godset til transport, vil en viktig egenskap til dokumentet være hvilke opplysninger den gir om godset tilstand. Dette vil være sentralt når det oppstår tvil om godset er levert i riktig avtalt tilstand eller mengde i forhold til kravene som fremgår av salgavtalen. Da kan en se til konnossementet, og de opplysninger som fremgår i dokumentet. Dersom det viser seg at det ikke er samsvar mellom opplysningen og den reelle tilstand på godset, kan man i utgangspunktet anta at noe er skjedd under transporten. Mottaker kan da rette et erstatningskrav mot transportør, dersom misforholdet skulle lede til et tap for han.⁵⁶

Reglene om konnossementets innhold er regulert i § 296. Bestemmelsen lister opp flere punkter av generell karakter, som blant annet beskriver godset, partene, og laste- og lossehavn.

Det relevante for denne drøftelse fremgår i § 296 nr. 10⁵⁷, som sier at fraktens størrelse må fremgå i konnossementet. Det er kun hvor frakten ikke allerede er forhåndsbetalt, at den skal betales av mottaker i lossehavn.⁵⁸ Vanligvis vil denne betalingsplikten bli uttrykt gjennom vilkåret ”freight collect” i konnossementet.

Endelig fremgår det av § 296 nr. 10 at konnossementet skal inneholde opplysning om ”*de øvrige vilkår for transport og utlevering av godset*”. Disse vilkår fremgår av konnossementet gjennom et sett med standardklausuler. Det sentrale er at de vilkår som ikke er fullstendig trukket inn i konnossementet, må det henvises til. Dersom dette ikke er gjort kan de i utgangspunktet ikke gjøres gjeldende overfor innehaver av dokumentet jf. § 292.3

Opplysningene i konnossementet har en bevisvirkning overfor transportør, ved at den beskriver godset og fraktvilkårene overfor mottaker ved mottak jf. § 299. Dersom det er et misforhold mellom konnossementets beskrivelse og godsets reelle tilstand, blir differansen å anse som en transportskade, uavhengig om det oppstod under transporten eller ikke.⁵⁹ Hvor mottaker har innløst konnossementet, i tillit til at opplysningene er korrekte, vil ikke

⁵⁶ Sjøloven § 298 flg.

⁵⁷ Sjøloven § 296.1 nr.10

⁵⁸ Falkanger/Bull (2010) s. 305

⁵⁹ Falkanger/Bull (2010) s. 320

transportør ha mulighet til å fri seg for ansvar ved å påstå at skade på godset allerede var skjedd før han mottok godset til transport.⁶⁰

Forut for transporten har imidlertid transportør en plikt til å undersøke at de opplysninger som inntas i konnossementet er i samsvar med godsets reelle stand. Dersom det viser seg at opplysningene ikke samsvarer med konnossementet, kan han notere et forbehold om dette.⁶¹

Det sentrale er at hvor konnossementet ikke inneholder opplysninger om godsets tilstand, skal en i utgangspunktet legge til grunn at godset var i synlig god stand ved mottakelsen jf. § 299.1.

Den samme vurdering kan gjøres for konnossementets opplysninger om frakt og andre krav. Dersom disse opplysninger ikke angis i konnossementet, skal den manglende informasjon fungere som bevis for at mottaker ikke skal betale for frakt jf. § 299.2.

Disse kravene til konnossementets innhold følger av transportørs undersøkelses- og opplysningsplikt.⁶²

I § 299.3 reguleres tilfellet hvor ihendehaver har innløst konnossementet i tillit til at opplysningene i konnossementet er korrekt. Bestemmelsen er ment å regulere tilfeller hvor konnossementet er brukt som et omsetningsdokument.⁶³ Hvor det viser seg at opplysningene ikke er korrekt, kan motbevis etter første og andre ledd ikke føres. Hvor ihendehaver er i god tro ved mottak av godset, vil han dermed ikke bli ansvarlig for de krav som egentlig skulle vært påført konnossementet.

Det er de krav som fremgår av konnossementet som vil være avgjørende. Eventuelle andre krav som er utelatt fra konnossementet vil dermed bli godtroekstingvert.

Der godset er skadet ved mottak, vil differansen mellom beskrivelsen i godset og den reelle tilstanden være en transportskade, uavhengig av om skaden skjedde underveis i transporten.

⁶⁰ Kommentarer 1992-93 til Nordiske domme i sjøfartsanliggende, Erling Selvig, "Det fiktive lasteskadeansvar".

⁶¹ Sjøloven § 298.1.2

⁶² NOU 1993:36, s. 48, sitert: www.lovdata.no

⁶³ NOU 1993:36, s. 48, sitert: www.lovdata.no

Transportør må dermed stå ansvarlig for det tap som følger av de mangler på godset som viser seg.⁶⁴

⁶⁴ Falkanger/Bull (2010) s. 310

4. Handlinger som kan utløse betalingsplikt for mottaker

I forrige kapittel ble sjøtransport forsøkt beskrevet, ved å gå inn på typer av transport, hvilke dokumenter som anvendes, med fokus på innholdet i dokumentene.

I det neste kapittel vil jeg gå nærmere inn på ansvaret for de krav som fremgår av konnossementet. Jeg vil se på hva som skal være den ansvarsutløsende terskel for kravene, og hvilke handlinger som kan falle inn under denne. Jeg vil søke støtte i tilsvarende bestemmelser i andre lover, og trekke fram illustrerende eksempler fra rettspraksis.

4.1 Tolkning av vilkår som utløser betalingsplikt for mottaker

Hvilke handlemåter som utløser betalingsplikt for mottaker etter konnossementet, blir i gjeldende rett regulert etter Sjøloven § 269. I dette kapittel vil jeg se hvordan vilkåret i § 269 skal tolkes, og sammenligne det med en tolkning av tilsvarende vilkår i Rotterdamreglene og Carriage of Goods by Sea Act⁶⁵.

Den sentrale vurdering vil være om en inkorporasjon av Rotterdamreglene i norsk rett, vil forandre terskelen på vilkåret som avgjør hvilke handlinger som skal være ansvarsutløsende for mottaker. Vil Rotterdamreglene sette en snevrere terskel for hvilke handlemåter som skal være ansvarsutløsende, eller vil den tillate flere handlinger fra mottaker? Det vil være avgjørende for mottaker å kunne forutse sin rettsstilling, og fastslå hvilke rettigheter han har forut for mottak, uten at han blir betalingsansvarlig.

4.1.1 Ved besittelsesovergang etter Sjøloven

Sjøloven § 269 definerer mottakers ansvar som følger:

”Utleveres godset mot konnossementet, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet.

⁶⁵ Carriage of Goods By Sea Act 1992, Chapter 50

Er godset utlevert på annen måte enn mot konnossementet, er mottakeren bare ansvarlig for frakt og andre krav etter transportavtalen når mottakeren har fått varsel om kravene ved utleveringen eller mottakeren forsto eller burde ha forstått at transporten ikke hadde fått betaling.”

Mottaker blir ansvarlig for krav etter konnossementet ved å ”ta imot” godset. Etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden kan det forstås som at mottaker først ved en fysisk mottakelse av godset, blir pliktig til å oppfylle de krav som fremgår av konnossementet.

Etter forarbeidene til Sjøloven fremgår det at bestemmelsen er utarbeidet med hensyn til at mottaker ikke i utgangspunktet er regnet som part i den transportavtale som regulerer transport av mottakers kjøpte gods. Bestemmelsen vil dermed ha betydning hvor det er en annen enn sender som mottar godset.⁶⁶ Det vil ikke være aktuelt hvor sender også er mottaker. Da vil mottaker allerede være en del av transportavtalen, og ansvaret vil følge av denne. Men i de tilfeller hvor mottaker ikke i utgangspunktet er part i avtalen, kan han bli ansvarlig for krav etter transportavtalen, når han tar imot godset jf. § 269.⁶⁷

Ved stykkgodstransport er det normal praksis at frakt er forskuddsbetalt, slik at konnossementet har påtegningen ”freight prepaid”. Det er vanlig at frakten blir betalt når godset blir levert til transportør.⁶⁸ I tilfeller hvor mottaker ikke på forhånd har betalt ”frakt og andre krav” jf. § 269, vil det fremgå av konnossementet gjennom påtegningen ”freight collect”, at han blir ansvarlig for disse kravene ved mottak av godset.⁶⁹

Mottaker som er i besittelse av et konnossement, som legitimerer hans rett til utlevering av godset, kan ved å se til konnossementet, få kunnskap om de krav som han vil bli ansvarlig for når han tar imot godset.

Dersom en følger en konkret ordlydstolkning av vilkåret, ved at mottakers betalingsplikt kun utløses ved det fysiske mottak av godset, kan det åpne for at mottaker kan utøve handlinger forut for mottak av godset, uten at dette skal utløse betalingsplikten etter konnossementet.

⁶⁶ NOU 1993:36, s. 32, sitert: www.lovdato.no

⁶⁷ Se nærmere om partene i en transportavtale i kap. 3.1

⁶⁸ NOU 1993:36, s. 27, sitert: www.lovdato.no

⁶⁹ Se nærmere i kap. 3.4

I tillegg til å få kjennskap til godsets tilstand ved å se til beskrivelsen i konnossementet, kan det åpne for at mottaker i tillegg kan foreta eksempelvis prøvetaking av godset uten å bli betalingspliktig.⁷⁰ Der mottaker etter prøvetaking finner at godset ikke er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet, kan han velge å avstå fra mottak. Det kan tenkes at mottaker likevel vil ta imot godset, ettersom han allerede har betalt for godset gjennom å være ihendehaver av konnossementet. Hvor mottaker velger å ta imot godset, kan han rette seg mot transportør med et mulig krav om erstatning.⁷¹ Vurderingen om det kan foreligge krav på erstatning, kan bero på om skaden er skjedd uten skyld, eller at den ikke kunne oppdages.⁷²

Det kan også diskuteres om mottaker har en plikt til å motta godset etter prøvetaking, selv om det viser seg at godset ikke er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet. Selger vil prøve å overtale mottaker til å ta imot godset, slik at han unngår at mottaker hever salgskontrakten, eller avviser godset i lossehavn. Resultatet vil likevel bli at mottaker sitter med gods som ikke er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet, og vil i ettertid ha et mulig krav på erstatning, dersom det foreligger en berettiget erstatningsgrunn. En må i alle tilfeller avdekke om skaden oppstod på selgers hånd, eller om den oppstod under transporten, slik at det er transportør som vil være ansvarlig.

Mottakers utøvelse av handlinger forut for mottak, kan gi mulighet til å forsikre seg om at godset er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet. Han har allerede kjennskap til de aktuelle krav og forpliktelser som fremgår av konnossementet jf. § 296, ved å være ihendehaver av det. Med handlinger forut for mottak gis han muligheten til å undersøke godset, uten at han utløser en betalingsplikt ved å ta i mot godset jf. § 269. Denne handling vil dermed gi han utvidende rettigheter overfor transportør, enn hva konnossementet i utgangspunktet gav han, ved at han ved prøvetaking kan sikre at godset er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet.

I utgangspunktet kunne det tenkes at de utvidende rettigheter som mottaker gis, ved at han får bedre kjennskap til godset, vil kunne utløse betalingsplikten etter konnossementet. Han har ikke lenger en passiv stilling overfor transportør, men har legitimert seg som rettmessig

⁷⁰ Se nærmere om prøvetaking i kapittel 4.4.1

⁷¹ Sjøloven § 274 flg.

⁷² Se nærmere om konnossementets innhold i kap. 3.4

mottaker etter konnossementet, og utnyttet muligheten til å utøve handlinger overfor transportør som retter seg mot godset.

Ved denne alternative tolkningen til § 269, vil spørsmålet likevel være om mottakers handlinger kan regnes å være i ledd av hans fysiske mottak av godset, og dermed er i ledd av en sluttlevering av avtalen. Dersom mottaker avstår fra å motta godset etter at han har utøvet handlinger mot transportør, vil handlingene ikke resultere i at mottaker tar imot godset jf. § 269. Transportør er fremdeles i besittelse av godset, og har en forpliktelse til å levere ut godset i bytte mot konnossementet. Samtidig er mottaker fremdeles ihendehaver av konnossementet. Når partene har utestående krav mot hverandre, taler det for at det ikke foreligger en endelig oppfyllelse av avtalen, og at mottaker dermed ikke skal bli betalingspliktig.

Etter dette taler det for at mottakers handlinger forut for mottak ikke skal være ansvarsutløsende etter gjeldende rett i Sjøloven § 269, men at det er først når han fysisk mottar godset at han blir ansvarlig for konnossementets krav. En slik forståelse støttes av ordlyd og forarbeider, og taler for at Sjøloven gir mottaker rettigheter forut for mottak av godset, ved at han kan utøve blant annet prøvetaking uten å bli betalingspliktig. Han kan nekte å ta imot godset dersom det er mangler ved det, med den begrunnelse at et mottak vil utløse den betalingsplikt han har overfor transportør etter konnossementet.

Hvor ansvar først utløses ved fysisk mottak av godset, vil ihendehaver av konnossementet heller ikke bli ansvarlig dersom transportør leverer godset ut til en tredjepart. Han har ikke tatt imot godset jf. § 269 og blir dermed ikke ansvarlig for konnossementets krav.

Ihendehaver av konnossementet kan på den andre siden rette et erstatningskrav mot transportør for å ha levert ut godset til feil mottaker, og for ikke ha oppnådd en oppfyllelse av de rettigheter han har krav på gjennom konnossementet. Transportør må stå ansvarlig for det tap som ihendehaver av konnossementet har blitt påført ved å ikke motta det godset som han har krav på.⁷³

En forståelse av vilkåret ”*ta imot*” etter Sjøloven § 269 vil ikke utløse noen betalingsplikt av krav som fremgår av konnossementet før han fysisk tar i mot godset i lossehavn. Dette vil gi

⁷³ Falkanger/Bull (2010) s. 315

mottaker en mulighet til å utføre handlinger forut for mottak uten at disse utløser betalingsplikten.

4.1.2 Ved utøvelse av rettigheter etter Rotterdamreglene

Bestemmelsene i Sjøloven er gjeldende rett. Dersom bestemmelsene i Rotterdamreglene blir inkorporert i norsk rett, må det drøftes om de nye vilkårene vil føre til et annet tolkningsresultat for hva som skal utløse betalingsplikt, sammenlignet med gjeldende rett i Sjøloven. Det vil i de neste avsnitt bli tatt stilling til hvordan vilkåret om betalingsplikt i Rotterdamreglene skal tolkes ved mottakers utøvelse av handlinger som ledd i mottak.

Rotterdamreglenes kap. 11 regulerer overføringen av rettigheter ved negotiable transportdokumenter. Reguleringen av ikke-negotiable dokumenter er imidlertid ikke regulert, og er overlatt til nasjonal rett å regulere. Dermed vil overføring av rettigheter ved en transportavtale som ikke benytter seg av negotiable dokumenter, bli regulert i tråd med regler fra nasjonal rett som kan anvendes overfor transportavtalen.⁷⁴

Rotterdamreglene definerer ansvaret for ihendehaver av konnossementet på følgende måte i Artikkel 58:

Article 58 Liability of holder

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

⁷⁴ NOU 2012:10, s. 111

(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or

(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

Vilkåret for ansvar er i Art. 58.1 negativt avgrenset ved at mottaker som ikke *”exercise any right”* vil ikke bli ansvarlig for krav etter konnossementet, kun ved å være i besittelse av dokumentet.

En naturlig språklig forståelse av ordlyden tilsier her at ansvarplikten etter konnossementet, vil utløses først når mottaker utøver de rettigheter han har etter konnossementet.

I utgangspunktet vil resultatet av denne ordlydstolkningen være at hvor mottaker, som innehar av konnossementet, utøver rettigheter overfor transportør, vil han bli ansvarlig for de krav som følger av konnossementet.

På bakgrunn av en forståelse av ordlyden i vilkårene, kan en allerede etter dette anta at betalingsplikten i Rotterdamreglene vil inntre på et tidligere tidspunkt, sammenlignet med Sjølovens vilkår i § 269 hvor betalingsplikten først utløses når mottaker fysisk har tatt imot godset.⁷⁵

Vilkåret vil åpne for en diskusjon om hva som skal være en ansvarsutløsende handling fra mottaker. Tanken har vært at den som kun er innehar av konnossementet, uten å utøve noen rettigheter, ikke skal stå til ansvar for noen forpliktelser. Dette kommer til uttrykk gjennom den negative ansvarsgrensen *”solely by reason of being a holder”*.⁷⁶ Etter denne forståelsen tyder det at minstekravet må være at mottaker må utøve en aktiv handling overfor transportør for å utløse en betalingsplikt.

Det må dermed fastslås hvilke handlinger som eventuelt skal utløse mottakers betalingsplikt, ved å falle inn under vilkåret om å utøve rettigheter etter Art. 58.1.

⁷⁵ Se kap. 4.1.1 for drøftelse av vilkåret *”ta imot”*.

⁷⁶ The Rotterdam Rules, Anthony Diamond, QC, Lloyd’s Maritime And Commercial Law Quarterly 2009, s. 530

Det fremgår av forarbeidene til konvensjonen at det er rettigheter som blir gjort med tanke på en slutføring av transporten som vil være ansvarsutløsende.⁷⁷ Det kan tale for at handlinger som mottaker utfører i ledd av å være ihendehaver av konnossementet, men som ikke er i ledd av en slutføring av avtalen, ikke vil utløse betalingsplikt etter konnossementet. I praksis vil dette bety at handlingen vil være ansvarsutløsende først når mottaker krever utlevering av godset.⁷⁸

Etter dette vil vilkåret i Rotterdamreglene åpne for at mottaker kan utøve handlinger gjennom å være ihendehaver av konnossementet, uten at dette skal utløse en betalingsplikt for krav etter konnossementet etter vilkåret "*exercise any right*" jf. Art. 58. Det er først når handlingen er i ledd av en slutføring av avtalen, at mottaker utløser en betalingsplikt etter Art. 58.

I kap. 4.4 vil det tas stilling til om mottakers utøvelse av prøvetaking og videresalg vil utløse en betalingsplikt etter konnossementet.

4.1.3 Betalingsplikt etter Carriage of Goods by Sea Act 1992

Ved vurderingen om hva som skal utløse mottakers betalingsplikt kan en finne momenter i andre regelsett som også regulerer mottakers ansvarsområde. Carriage og Goods by Sea Act 1992 (COGSA) er en engelsk lov som bygger på Hauge-Visby reglene. Den regulerer konnossement og andre transportkontrakter.

Jeg vil se hvordan vilkåret i COGSA skal forstås, og hvordan terskelen for betalingsplikt forholder seg opp mot Sjøloven og Rotterdamreglene. Det kan vurderes om reglene i COGSA kan gi veiledning til hvordan vilkåret om hva som skal utløse betalingsplikten skal være dersom en velger å inkorporere Rotterdamreglene inn i norsk rett.

I s.3 reguleres ansvaret under transportdokumentet som følger:

3.—(1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue

⁷⁷ A/CN.9/526, s. 40

⁷⁸ NOU 2012:10, s. 113

of that subsection—

(a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;

(b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or

(c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,

that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.

Etter bestemmelsen fremgår det i s.3.1.a at mottaker blir ansvarlig etter krav som fremgår av transportdokumentet, som om han var opprinnelig part til transportavtalen. Mottaker vil bli ansvarlig når han *"takes or demands delivery"*⁷⁹ av godset.

Etter en naturlig språklig forståelse av vilkåret, tilsier det at mottaker blir ansvarlig når han enten mottar eller krever mottak av godset. Det tilsier at betalingsplikten tidligst utløses når mottaker krever utlevering av godset. Den vil ikke utløses allerede på det tidspunkt hvor han er blitt ihendehaver av konnossementet, eller utøver handlinger som ikke er i ledd av et krav om utlevering av godset. Mottakers krav om utlevering blir først oppnådd når han presenterer kravet til transportør samtidig, som han legitimerer seg ved konnossementet, og transportør foretar utlevering.

I utgangspunktet kan det virke som om vilkåret i COGSA har en ansvarsutløsende terskel som vil være en mellomting av vilkår i Sjøloven og Rotterdamreglene etter overstående vurdering.⁸⁰ Vilkåret synes å være snevert regulert sammenlignet med Rotterdamreglene, mens det er en videre adgang til å utløse betalingsplikt sammenlignet med Sjøloven.

⁷⁹ COGSA s.3.1.a

⁸⁰ For nærmere drøftelse av vilkårene se kap. 4.1.1 og 4.1.2

Vilkåret kan forstås som at mottaker gis mulighet til å utøve handlinger gjennom sin posisjon som ihendehaver av konnossementet, uten at disse handlingene vil utløse noen betalingsplikt. Det er først når mottaker utøver en handling i ledd av en sluttlevering, og det i forbindelse med denne rettighet eksplisitt kreves utlevering av godset, at betalingsplikten vil utløses. Når mottaker ønsker utlevering av godset, vil han dermed rette seg mot transportør med et krav om å få det utlevert.

Ved å åpne for at mottaker gis rett til handlinger forut for mottak, vil det sikre at transporten gjennomføres i henhold til konnossementet. Etter å ha gjennomført eksempelvis prøvetaking av godset, vil mottaker vite om godset er i samsvar eller avviker sammenlignet med beskrivelsen i konnossementet.

Dersom prøvetakingen viser at det er avvik i godset, kan det resultere i at mottaker ikke ønsker å ta imot godset. Da vil han ikke kreve utlevering av godset, med det resultat at betalingsplikten etter konnossementet ikke blir utløst, siden han ikke ”*demands [for] delivery*” jf. s.3.1.a.

Vurderingen etter COGSA vil dermed bli om mottaker krever et eksplisitt krav om utlevering av godset. Dersom vurderingen viser at dette er tilfellet, vil det utløse betalingsplikt for mottaker.

Overført til vurderingen av vilkåret i Sjøloven og Rotterdamreglene, kan det trekke i retning av at mottaker bør gis anledning til å utøve handlinger forut for mottak. Det er først når mottaker krever utlevering jf. bestemmelsen i COGSA s.3.1.a, at betalingsplikten bør utløses.

4.2 Illustrasjon av betalingsansvar ved prøvetaking og videresalg i Berge Sisar

I ledd av vurderingen av bestemmelsene i COGSA sett opp mot Sjøloven og Rotterdamreglene, kan den engelske dommen Berge Sisar⁸¹ være illustrerende.

Dommen gjaldt et skip som i trampfart transporterte flytende brensel. Transporten var regulert av et certeparti. Når skipet ankom avtalt lossehavn fremmet mottaker et ønske om å foreta prøvetaking av godset. Ved prøvetaking oppdaget han at godset ikke var i samsvar med

⁸¹ Borealis AB v. Stargas Ltd (Bergesen DY A/S) (The Berge Sisar) 2001 1 Lloyd's Rep 663.

beskrivelsen i konnossementet, da det var forurenset. På bakgrunn av dette valgte han å avstå fra mottak. Han videresolgte konnossementet til ny mottaker, men til en betraktelig lavere verdi enn hva han opprinnelig hadde betalt.

Bortfrakter ønsket å holde både opprinnelig og endelig mottaker ansvarlig for forurensingen av godset, slik at spørsmålet ble om opprinnelig mottaker også var ansvarlig. Retten måtte ta stilling til om han hadde utløst betalingsplikt etter konnossementet da han foretok prøvetaking av godset, og da han deretter videresolgte det til ny mottaker.

Forholdet ble regulert av COGSA s.3.1.c. Retten kom til at det var skjedd en frivillig overføring av rettigheter fra konnossementet, fra en part til en annen, slik at transportør i utgangspunktet ikke hadde noen utstående krav på opprinnelig mottaker.⁸² Retten uttalte videre at opprinnelig eier ikke hadde "*demand[ed] [for] delivery*" jf. s.3.1, kun ved å kreve prøvetaking.

Selv om prøvetakingen gav opprinnelig mottaker en fordel, ved at han kunne inspisere godset, var det ikke tilstrekkelig til å utløse ansvar. I tillegg var ikke prøvetakingen fulgt opp med en anmodning om utlevering av godset. Mottaker ønsket bare å undersøke godset, og presenterte aldri et krav om å få godset utlevert etter prøvetaking. Isolert sett var dermed ikke handlingen i ledd av en endelig slutføring av avtalen.

Prøvetaking ble ansett som en normal rutinesjekk som ble gjort forut for mottak.

Undersøkelsen ble utført for å bli kjent med kvaliteten på godset, og var ikke i ledd av et krav om utlevering.⁸³

Ved vurderingen om mottakers utøvelse av videresalg skulle utløse betalingsplikt, vektla retten et prinsipp som fremgikk i dommen mellom "Smurthwaite v. Wilkins"⁸⁴. Prinsippet gikk ut på at opprinnelig part ikke lenger er ansvarlig for forpliktelser etter konnossementet, etter at det er videresolgt til ny mottaker.⁸⁵ Ut i fra dette utledet retten dermed at transportør ikke lenger hadde tilstrekkelig grunnlag for å fremsette krav mot opprinnelig mottaker, slik at han dermed måtte holde seg til endelig mottaker.

⁸² "Berge Sisar" s. 674

⁸³ "Berge Sisar" s. 676

⁸⁴ Smurthwaite v. Wilkins (1862) 11 C.B. (N.S.) 842

⁸⁵ "Berge Sisar" s. 671

Den opprinnelige mottakers fordel begrenser seg til en mulig gevinst ved videresalg, ved at markedet kan ha steget i tiden fra opprinnelig kjøp. Men denne fordel har ikke direkte tilknytning til de rettigheter konnossementet er ment å regulere, ved at en ikke oppnår fordeler ut i fra disse. Dermed kunne ikke disse fordeler utløse ansvar som knyttet seg til konnossementet.

Konkret i denne saken måtte opprinnelig mottaker selge godset til en betraktelig lavere verdi enn hva han hadde betalt. Mottaker oppnådde dermed ikke en fordel, noe som taler mot at videresalg av godset skulle utløse et ansvar etter konnossementet for opprinnelig mottaker.

I tillegg anførte retten at siden opprinnelig mottaker ikke ville kunne utnytte de fordeler som fulgte av dokumentet, burde han heller ikke bli ansvarlig for de påfølgende krav. Dette ble underbygget i et gjensidighetsprinsipp, ved at når rettighetene til godset ble solgt til ny part, ville det ikke være en gjensidighet mellom den opprinnelige mottaker og transportørs rettigheter og plikter. Dette talte mot at transportør kunne rette et krav mot den part som etter et salg ikke lenger satt med rettighetene etter et konnossement.

Det ble også argumentert for mottakers sikkerhet for at godset skal bli utlevert. Hvor mottaker allerede ved utøvelsen av sine rettigheter som ihendehaver av konnossementet, får rettet krav om å oppfylle sine forpliktelser, vil han ikke ha noen sikkerhet for at transportør foretar utlevering av godset. Han kan risikere at transportør holder tilbake lasten selv etter at kravene er oppfylt.⁸⁶

Et slikt argument vil støtte opp om tanken om at det er først ved fysisk mottak av godset at mottaker kan bli ansvarlig for krav etter konnossementet. Dette sikrer rettighetene til mottaker i større grad, ved at han sikrer seg mottak av godset og ikke risikerer og stå tomhendt tilbake.

På bakgrunn av overstående vurdering, kom retten fram til at opprinnelig mottaker ikke kunne holdes ansvarlig for transportørens krav. Transportør kunne bare rette seg mot endelig mottaker, som var rettmessig ihendehaver av konnossementet.

⁸⁶ ”Berge Sisar” s. 675

Dommen bygget sin drøftelse på vilkåret i COGSA s. 3.1 *"takes or demands delivery"*, og kom fram til at prøvetaking uten anmodning om utlevering av godset ikke kunne anses som ledd i en endelig sluttlevering. Selv om opprinnelig mottaker hadde utøvet en rettighet, var det ikke tilstrekkelig til å utløse betalingsplikten som fremgikk av konnossementet.

Rettens argumenter i Berge Sisar, kan gi innspill til hvordan den ansvarsutløsende terskel skal forstås. Dommen gir inntrykk av at det spesielt må vurderes om handlingen er i ledd av en endelig slutføring av avtalen, ved at mottaker presenterer et krav om å få utlevert godset, i sammenheng med et ønske om blant annet prøvetaking. Hvor det ikke samtidig presenteres et krav om utlevering, bør dermed ikke betalingsplikten utløses.

4.3 Innholdet av betalingsplikten

Hvor mottaker har mottatt godset fra transportør, vil han bli ansvarlig for de krav som fremgår av konnossementet.

Etter reglene i COGSA vil mottaker være ansvarlig for krav på lik linje som om han var part i transportavtalen.⁸⁷ I et slikt tilfelle kan han risikere å stå til ansvar for skader på godset som måtte følge av transporten.

Dette er på den andre siden moderert i gjeldende rett i Sjøloven § 269.1, hvor det fremgår at mottaker kun blir ansvarlig for de krav som *"transportøren har ifølge konnossementet."* Imidlertid fremgår det av § 269.2, at resultatet vil bli annerledes hvor det i ikke er utstedt noe konnossement. Her vil mottaker bli ansvarlig for krav etter transportavtalen, når han enten har fått varsel om kravene eller burde forstå at det fulgte med plikt til å betale for frakt. I alle tilfeller vil resultatet etter Sjøloven være forskjellig fra COGSA, hvor mottaker trer inn i senders posisjon.

Rotterdamreglene er i hovedtrekk samsvarende med Sjøloven ved at mottaker kun er ansvarlig for krav etter konnossementet. Det fremgår i Art. 58 at mottakers ansvar er begrenset *"to the extent that such liabilities are incorporated from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record."*

⁸⁷ Dette fremgår av COGSA s.3.1 *"...subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract"*

Dette betyr at mottaker kun vil være ansvarlig for krav som er nedtegnet i konnossementet, og ikke uforutsette krav som påløper under transporten ved at mottaker trer inn som part i transportavtalen jf. bestemmelsen i COGSA. Slik vil han unngå uforutsette utgifter som han ikke er kjent med, men derimot kan han beregne sine utgifter ut i fra de krav som fremgår av konnossementet jf. § 296.⁸⁸

I kapitlene over er vilkårene som utløser betalingsplikt i henholdsvis Sjøloven og Rotterdamreglene forsøkt beskrevet. Bestemmelsen i COGSA er trukket inn for å illustrere enda en tolkningsmåte.

Videre i kapittel 4.4 vil det bli trukket fram eksempler på handlinger som mottaker kan tenkes å utføre forut for mottak. Det vil vurderes om disse handlinger skal utløse betalingsplikten etter konnossementet.

4.4 Mottakers handlemåter

Når godset ankommer lossehavn ønsker mottaker å ta imot godset. Som nevnt i kap. 4.2 er vilkåret i gjeldende rett i Sjøloven for hva som utløser betalingsplikten etter konnossementet, at mottaker *”ta(r) imot”* godset jf. § 269, mens det etter Rotterdamreglene Art. 58 er å utøve rettigheter etter konnossementet. I det neste emnet vil jeg vurdere om mottaker kan utøve prøvetaking og videresalg av godset, uten at handlingene utløser betalingsplikten etter konnossementet.

Spørsmålet er om ihendehaver av konnossementet har mulighet til å utøve handlinger overfor transportør som ikke vil gjøre han ansvarlig for kravene som følger av konnossementet. Vil han bli ansvarlig allerede ved krav om utlevering, eller finnes det handlinger som han kan utføre forut for mottak som ikke vil utløse betalingsplikten. Mottaker vil være interessert i å fastlegge den ansvarsutløsende terskel. Dersom han gis tilgang til å utøve handlinger forut for mottak som ikke vil være ansvarsutløsende, vil det øke muligheten for at han vil ønske å ta imot godset når det ankommer lossehavn.

⁸⁸ Se nærmere i kap. 3.4.

4.4.1 Mottakers rett til prøvetaking av godset

4.4.1.1 Rett til prøvetaking etter Sjøloven

Mottaker har ikke sett godset forut for transporten, og har kun mulighet til å finne ut av godsets stand og mengde ved å se til den beskrivelse transportør har gitt godset i konnossementet.⁸⁹ For å forsikre seg at mottaker mottar det gods han har betalt for gjennom å overta konnossementet, kan han ønske å foreta en undersøkelse av godset. Slik kan han se at godset er i samsvar med den beskrivelse som fremgår av konnossementet.

Dersom godset ikke er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet, kan det tyde på at noe er skjedd med godset underveis i transporten. Hvor transportør ikke har anmerket at det var mangler ved innlasting av godset, kan han ikke påberope at manglende har skjedd før han tok imot godset fra sender.⁹⁰

Spørsmålet blir dermed om mottaker har rett til prøvetaking etter Sjøloven, eller om transportør kan nekte mottaker å utføre handlinger før han har tatt imot godset jf. § 269.

I Sjøloven § 268.2 gis det adgang til prøvetaking av gods. Det fremgår at *”Den som legitimerer seg som mottaker [av godset gjennom et konnossement], kan undersøke godset før mottakelsen”*.

Først fremgår det av bestemmelsene at mottaker gis adgang til å undersøke godset, ved å legitimere seg som mottaker av godset. Denne retten får han ved å være innehaver av konnossementet.⁹¹

Ordlyden i bestemmelsen om at mottaker kan *”undersøke godset før mottakelsen”*, vil etter en naturlig språklig forståelse tilsi en rett for mottaker til å foreta prøvetaking av godset før han krever det utlevert av transportør. Han utøver en handling overfor transportør. Denne handling vil være til fordel for mottaker, ved at han kan forsikre seg om at godset er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet.

⁸⁹ Sjøloven § 296

⁹⁰ Se nærmere i kap. 3.4

⁹¹ Se nærmere om legitimasjonsvirkningen til konnossementet i kap. 3.3.1

I forarbeidene til Sjøloven fremgår det at retten til undersøkelse av godset har en transportrettslig betydning. Ved å ta imot godset etter § 269, blir mottaker ansvarlig for de krav som følger av konnossementet⁹². Dermed bør mottaker gis anledning til å nekte å ta i mot godset fra transportør, i tilfeller hvor han ikke gis adgang til å undersøke godset i henhold til § 268.2.⁹³

På bakgrunn av ordlyden i § 268.2 og forarbeidene, synes det klart at mottaker kan foreta prøvetaking av godset forut for mottak, uten at denne handlingen dermed skal utløse betalingsplikt av forpliktelsene etter konnossementet.

Det som imidlertid kan vurderes er i hvilket omfang prøvetakingen skal gis, ved at den tilpasses forholdene for den konkrete transporten. Mottaker gis en rett til å undersøke godset i forbindelse med utleveringen. Transportør ønsker at utleveringen skal gjennomføres raskt, slik at han kan starte på et nytt transportoppdrag. For å hindre forsinkelser i utleveringen, må omfanget av undersøkelsen bli av en noe overfladisk karakter, ved at det begrenses til visse stikkprøver.⁹⁴

Imidlertid vil omfanget av undersøkelsen endre seg dersom stikkprøvene avslører at godset ikke er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet. Da vil både transportør og mottaker ønske å fastslå hvor stort misforholdet er, og om mulig fastslå årsaken til dette misforholdet.⁹⁵

Undersøkelsen må da utvides i den grad som er nødvendig for at omfanget av misforholdet kan fastslås. Det kan være at mottaker krever å få undersøkt større deler av godset, eller at han gis lenger tid til undersøkelser av konkrete deler.

En slik undersøkelse vil være nødvendig for å beregne de mulige erstatningskrav som må stilles i ettertid, i henhold til reglene om transportørs erstatningsansvar.⁹⁶ Transportør vil være interessert i å finne ut om misforholdet stammer fra transporten, eller om den har vært gjeldende fra det tidspunkt den var i senders besittelse. Dette vil være avgjørende for

⁹² Se kap. 3.1.1 for drøftelse

⁹³ NOU 1993:36, s. 32, sitert: www.lovdata.no

⁹⁴ NOU 1993:36, s. 32, sitert: www.lovdata.no

⁹⁵ NOU 1993:36, s. 32, sitert: www.lovdata.no

⁹⁶ Sjøloven § 274 flg.

transportørs erstatningsansvar.⁹⁷ Hvis det viser seg at misforholdet stammer fra et tidspunkt forut for levering av godset, vil dette gi mottaker en rett overfor selger til å avvise godset på grunn av at mangelen oppstod før ombordtaking av transportør.⁹⁸

Etter dette gir Sjøloven § 268.2 en rett til mottaker om å foreta prøvetaking av godset forut for mottak, i den grad at han kan fastslå at godset er i samsvar med beskrivelsen etter konnossementet. Utøvelse av en slik handling vil ikke utløse betalingsplikt etter vilkåret ”*ta imot*” jf. § 269, for de krav som fremgår av konnossementet.

4.4.1.2 Rett til prøvetaking etter Rotterdamreglene

Mottakers rett til prøvetaking er, i motsetning til i Sjøloven, ikke regulert i Rotterdamreglene. Sett i lys av drøftelsen om vilkåret i Rotterdamreglene i kap. 4.1.2, er utgangspunktet etter Rotterdamreglene, at mottaker har anledning til å utøve handlinger forut for mottak, uten at disse handlinger samtidig skal utløse en betalingsplikt.

Spørsmålet vil likevel bli om mottakers rett til prøvetaking er en handling som er i ledd av en endelig sluttlevering av avtalen, og som dermed vil utløse betalingsplikt etter konnossementet.

Ordlyden ”*exercise any right*” jf. Art. 58.1, kan i utgangspunktet tilsi at prøvetaking uten et etterfølgende utleveringskrav vil utløse en betalingsplikt etter konnossementet, da prøvetaking vil være å utøve en rettighet.

Imidlertid vil mottakers forespørsel om å foreta prøvetaking av godset, uten at det følges opp av et krav om å få godset utlevert, ikke være en handling som er direkte i ledd av en slutføring av transporten.⁹⁹ Dette kan tale for at der mottaker isolert sett ønsker prøvetaking, skal det ikke være en ansvarsutløsende handling etter Rotterdamreglene.

Resultatet må dermed bli at mottaker først blir betalingspliktig når han utøver prøvetaking i ledd av et ønske om utlevering av godset. Dette ønske vil dermed være i ledd av en endelig

⁹⁷ Se blant annet transportørs undersøkelsesplikt ved mottak av gods i lastehavn § 256.

⁹⁸ NOU-2012-10, s. 97

⁹⁹ A/CN.9/645, s. 37

sluttlevering av avtalen, og kan dermed være en handling som utløser mottakers betalingsansvar etter ”*excercise any right*” jf. Art. 58.1

4.4.2 Mottakers rett til videresalg av godset

4.4.2.1 Rett til videresalg etter Sjøloven

Et av de viktigste egenskapene til et konnossement er at det er negotiabelt.¹⁰⁰ Det skal kunne omsettes av den som besitter det, helt fram til godset er utlevert i lossehavn.

Mottaker er den som kan legitimere seg ved å fremvise et konnossement til transportør, og som dermed kan kreve godset utlevert. Rettighetene til godset, kan han ønske å overdra til ny kjøper i de tilfeller hvor han av forskjellige grunner ikke lenger ønsker å ta imot godset. Mottaker selger da konnossementet videre til ny kjøper, som på sin side dermed kan legitimere seg som rette eier av godset gjennom å være ihendehaver av konnossementet.

I utgangspunktet kan en stille spørsmål om denne handlingen fra mottaker skal være tilstrekkelig til å utløse betalingsplikt etter konnossementet for mottaker.

Sett i lys av drøftelsen over om det ansvarsutløsende vilkår etter Sjøloven § 269¹⁰¹, er det klart at et videresalg av gods ikke vil være betalingspliktig ettersom handlingen ikke betyr at mottaker har fysisk mottatt godset. Det er heller ingen handling overfor transportør, som utløser noen gjensidighetstanke mellom mottaker og transportør, i ledd av en endelig sluttlevering av avtalen.

Retten til videresalg vil ikke være en handling som utløser betalingsplikt etter Sjøloven § 269.

4.4.2.2 Rett til videresalg etter Rotterdamreglene

¹⁰⁰ Se nærmere i kap. 3 3.1

¹⁰¹ Se nærmere i kap. 4.1.1

I utgangspunktet kan retten til videresalg etter Rotterdamreglene synes å utløse en betalingsplikt ettersom det vil være å utøve rettigheter jf. Art. 58.1.¹⁰²

Likevel fremgår det i Art. 58.3.b jf. Art. 57 at ihendehaver av konnossement som overdrar rettighetene til ny mottaker, ikke vil bli ansvarlig for krav på konnossementet ved videresalg. Samtidig vil mottakers videresalg ikke være en rettighet som retter seg mot transportør, som er den som betalingsplikten retter seg mot. Dette taler for at mottaker ikke skal bli betalingspliktig ved videresalg av godset.

Endelig kan det også underbygges av resultatet i Berge Sisar¹⁰³, hvor retten kom til at resultatet av et videresalg ville begrense seg til at mottaker kun oppnådde en mulig gevinst ved videresalget. Denne fordel hadde ikke direkte tilknytning til de rettigheter konnossementet regulerer overfor transportør, og var ikke i ledd av en endelig slutføring av avtalen.¹⁰⁴

Etter dette kan heller ikke mottakers videresalg av godset etter Rotterdamreglene være en handling som er ansvarsutløsende etter Rotterdamreglene.

Mottakers videresalg av godset vil være en handling som legitimeres gjennom ihendehavelsen av konnossementet. Denne handling vil ikke utløse en betalingsplikt for mottaker etter Rotterdamreglene Art. 58.

I overstående kapitler har det blitt foretatt en tolkning av vilkårene i bestemmelsene som regulerer mottakers betalingsplikt etter konnossementet, og sett på om enkelte handlinger kan utløse betalingsplikten etter disse vilkårene.

¹⁰² Se nærmere i kap. 4.1.2

¹⁰³ Se nærmere i kap. 4.2

¹⁰⁴ ”Berge Sisar” s. 671

5. Hvilke følger vil inkorporeringen av Rotterdamreglene i Sjøloven ha

I kapittelet over viser drøftelsen at mottakers prøvetaking og videresalg av gods forut for mottak, ikke vil utløse en betalingsplikt verken etter Sjøloven eller Rotterdamreglene. Handlingene er ikke i ledd av en endelig sluttlevering av avtalen, og mottaker fremsetter ikke noe krav om utlevering gjennom handlingene.

I det neste kapittel vil jeg forsøke å trekke en slutning på hva som dermed skal være det ansvarsutløsende vilkår overfor mottaker dersom Rotterdamreglene blir inkorporert inn i Sjøloven.

5.1 Hvilken tolkningsmåte bør anvendes

Sjøloven og Rotterdamreglene har som vist over forskjellig terskel for hvilke handlemåter som skal utløse betalingsplikt for mottaker i lossehavn. Dersom Rotterdamreglene blir inkorporert i norsk lov, må det vurderes hvilken terskel som skal anvendes for at betalingsplikten skal utløses. Mottaker vil ønske å fastslå terskelen for betalingsplikt, slik at han vet hvilke handlinger han kan utføre, uten at han vil bli ansvarlig for de krav som måtte fremgå av konnossementet.

I utgangspunktet må et hovedsynspunkt være en gjensidighetstanke mellom partene, ved at mottaker mottar godset fra transportør, som igjen utløser et betalingsansvar etter konnossementet.¹⁰⁵ Det avgjørende vil være hvilken type handling fra mottakers side som skal utløse betalingsansvaret.

I lys av drøftelsen i Berge Sisar¹⁰⁶, kan en fastslå at der mottaker kun oppnår fordeler ved å være ihendehaver av konnossementet, vil det ikke være tilstrekkelig til å utløse et betalingsansvar. Dette vil sette begrensninger på mottakers rettigheter forut for mottak, og kan komme i konflikt med tilfeller hvor mottaker likevel ikke ønsker å motta godset, etter å ha utøvet blant annet prøvetaking.

¹⁰⁵ NOU-2012-10, s. 112

¹⁰⁶ Se nærmere i kap. 4.2

Det sentrale er at handlingene må være i ledd av en endelig slutføring av avtalen for at de skal utløse mottakers betalingsansvar. En vil i større grad sikre tanken om gjensidighet, ved at begge parter innfrir sine ytelser for hverandre. Slik vil en også sikre at mottaker ønsker mottak av godset, og ikke videreselger det til ny kjøper.

Ved å anvende vilkåret om en endelig slutføring av avtalen, tilsier det at mottaker fysisk mottar godset av transportør. Når godset er overlevert fra transportør, har mottaker fått innfridd sine rettigheter etter konnossementet. Da vil han ikke risikere at transportør har levert godset ut til tredjepart, som har krevet utlevering uten å presentere seg ved et konnossement.

Denne tolkningsmåten støtter gjeldende rett i § 269, om at mottaker pådrar seg ansvar ved å "ta imot" godset. Først på dette tidspunkt vil mottaker bli betalingsansvarlig for de krav som fremgår av konnossementet.

Den foretrukne tolkningsmåten som krever at godset er fysisk overlevert til mottaker, kan imidlertid gi han en uforholdsmessig stor fordel overfor transportør. Når transportør har utlevert godset, har transportøren ingen sikkerhet overfor mottaker. Han kan ikke lenger foreta tilbakeholdsrett av godset¹⁰⁷, og er dermed prisgitt at mottaker oppfyller kravene som fremgår av konnossementet. Dette kan tale for at terskelen for betalingsansvar bør modereres, og utløses tidligere enn ved mottakers fysiske mottak av godset.

For å unngå at mottaker gis en uforholdsmessig stor fordel, kan en løsning være at betalingsansvaret først utløses når mottaker krever godset utlevert. I dette tilfellet uttrykker mottaker et eksplisitt ønske om å ta i mot godset. Han har fremdeles fått mulighet til å utøve rettigheter forut for mottak, som blant annet å undersøke at godset er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet. Han har imidlertid ikke mottatt godset enda. Transportør er fremdeles i besittelse av godset, men foretar utlevering når kravet blir fremsatt. I dette tilfellet vil transportør fremdeles kunne utøve tilbakeholdsrett, der kravene etter konnossementet ikke blir oppfylt av mottaker.

Når mottaker eksplisitt fremsetter ønske om å få godset utlevert, og transportør foretar utlevering, vil det være ledd i en endelig sluttlevering av avtalen.¹⁰⁸ Vilkåret om å kreve

¹⁰⁷ Sjøloven § 270

¹⁰⁸ NOU-2012-10, s. 113

utlevering støtter dermed tanken om at det skal være en gjensidig oppfyllelse mellom partene, hvor de begge oppfyller sine forpliktelser.

Hvor mottaker krever å få utlevert godset, uttrykker han også et ønske om å ta imot. Det vil ikke være tvil om at mottaker er klar for å ta imot godset, og slik kan en unngå tilfeller hvor mottaker etter prøvetaking ikke lenger vil ta imot godset, grunnet avvik i godsets stand eller mengde.

Dersom den foretrukne måte for å utløse en betalingsplikt skal være at mottaker må kreve utlevering, vil dette skille seg fra de tolkningsmåtene som er presentert av Sjøloven og Rotterdamreglene i overstående kapitler.¹⁰⁹

Et krav om utlevering må fremgå eksplisitt fra mottaker, og transportør kan ikke være i tvil om at mottaker ønsker å få godset utlevert. Når kravet presenteres, leverer mottaker samtidig konnossementet til transportør, slik at han får sikkerhet for at godset er utlevert til en mottaker, som har identifisert seg igjennom konnossementet.

Dersom terskelen for betalingsplikt blir hvor mottaker krever utlevering av godset, kan det vurderes om enkelte bestemmelser i Sjøloven ikke lenger vil være nødvendig, sammenlignet med den nåværende tolkning av betalingsplikt i § 269.¹¹⁰

Det kan stilles spørsmål til om bestemmelsen i Sjøloven § 268.2 som legitimerer mottakers rett til prøvetaking av godset ikke lenger er nødvendig. Ved å anvende en terskel om at rettmessig mottaker må kreve utlevering, vil dette åpne for at mottaker gis mulighet til å foreta prøvetaking uten at det skal utløse noen betalingsplikt. Hvor en følger denne tanken, kan det åpne for å fjerne den lovfestede adgang til prøvetaking i § 268.2 ved en inkorporering av Rotterdamreglene.

Likevel vil det være i mottakers interesse at det er en lovfestet regel som bekrefter at prøvetaking ikke skal forstås som utløsende for betalingsansvar. Dette taler for at § 268.2 likevel opprettholdes.

¹⁰⁹ I lys av tolkningen av vilkår i Sjøloven § 269 og Rotterdamreglene Art. 58 jf. kap. 4.1.1-4.1.2.

¹¹⁰ Se nærmere i kap. 4.1.1

Vurderingen kan også gjøres om tilbakeholdsrett i Sjøloven § 270. I utgangspunktet kan det tenkes at transportør ikke har behov for et vern om tilbakeholdsrett, dersom mottaker oppfyller sine forpliktelser når han krever utlevering av godset, og transportør fremdeles da er ihendehaver av godset.

Likevel vil reglene i Sjøloven § 270 åpne for at transportør kan avvente utlevering av godset, selv etter at kravet er fremsatt fra mottaker dersom mottaker ikke oppfyller sine forpliktelser. Da kan transportør foreta tilbakeholdsrett fram til mottaker har betalt eller stilt sikkerhet for sine forpliktelser. Dette taler dermed for at reglene om tilbakeholdsrett bør opprettholdes, selv om terskelen om betalingsplikt endres fra et mottakstidspunkt til et kravstidspunkt.

5.1.2 Er krav om mottak en utøvelse av rettighet

Hvor terskelen for betalingsplikt inntreffer først når mottaker krever mottak av godset, er spørsmålet om dette bør regnes som en utøvelse av rettighet etter terskelen i Rotterdamreglene.

Når mottaker krever mottak av godset, utøver han en rettighet gjennom å være ihendehaver av konnossementet. Konnossementet fungerer som et legitimasjonspapir som gir han adgang til å få godset utlevert. I utgangspunktet kan mottakers krav om mottak av godset, regnes som en utøvelse av rettighet etter Rotterdamreglene Art. 58.

Tanken om at mottakers krav om å få godset utlevert skal regnes som en utøvelse av rettighet, kan underbygges med å se til prinsippet i Rotterdamreglene om at handlingen må være i ledd av en endelig slutføring av avtalen.¹¹¹ Når mottaker fremsetter kravet om utlevering, vil transportør følge kravet, og levere ut godset til mottaker. Når den etterfølgende handling blir at begge parter oppfyller sine forpliktelser mot hverandre, vil det føre til at avtalen blir slutført. Dermed taler det for at mottakers krav om mottak vil være en utøvelse av rettighet.

Etter dette kan det trekkes en slutning om hvordan Rotterdamreglenes vilkår om utøvelse av rettigheter kan anvendes i norsk rett. Terskelen for betalingsplikt vil i stor grad opprettholdes i

¹¹¹ NOU-2012-10, s. 113

samsvar med den nåværende terskel ved Sjølovens vilkår ”*ta imot*” jf. § 269¹¹². Mottaker opprettholder sin rett til å utøve rettigheter forut for mottak, i form av blant annet muligheten til prøvetaking av godset i lossehavn, uten at denne handlingen vil utløse betalingsplikt etter konnossementet.

Ved det tidspunkt mottaker fremsetter et utleveringskrav, vil mottaker sette seg i en annen posisjon enn hva tilfellet vil være når han kun er i besittelse av konnossementet forut for mottak. Når mottaker krever godset utlevert, har han et ønske om å motta det. Partene oppfyller sine gjensidige forpliktelser, og avtalen sluttføres. Når utøvelsen av rettighetene består av et krav om mottak i ledd av en slutføring, utløses dermed mottakers betalingsplikt.

Det er dermed flere avgjørende faktorer for mottakers betalingsplikt. En må ta stilling til om handlingene er gjort forut for mottak, eller i ledd av mottak. Hvor handlingen er gjort i ledd av mottak, vil det avgjørende være om handlingen er gjort i ledd av en endelig slutføring av avtalen. Dersom begge faktorer kan svares bekræftende, vil mottaker bli betalingspliktig for konnossementets krav.

¹¹² For tolkning av bestemmelsen se kap. 4.1.1

6. Avslutning

Rotterdamreglene er ennå ikke ratifisert av Norge, slik at det er usikkert om reglene noen gang kommer til å tre inn i norsk rett.

I oppgaven har jeg kun foretatt en drøftelse av et enkeltstående vilkår i Rotterdamreglene, og sammenlignet det med gjeldende rett i Sjøloven. For øvrig er det ikke foretatt en vurdering om Rotterdamreglene bør ratifiseres av Norge.

Drøftelsen viser at vilkårene om hva som skal utløse mottakers betalingsplikt, kan forstås på flere måter. I tillegg viser oppgaven at hensyn som ligger bak begge regelsett kan anvendes forskjellig. Det avgjørende i vurderingen av hvilke handlinger som skal være ansvarsutløsende for mottaker, vil dermed være å fastslå om handlingene i ledd av en endelig sluttlevering. Hvor mottaker eksplisitt har uttrykt et ønske om å motta godset, synes det å være den terskel som det er enighet om skal utløse betalingsplikt for mottaker. Handlinger forut for dette punkt, vil mottaker kunne utøve uten at han dermed står i fare for å bli betalingspliktig.

Hvor mottaker gis anledning til å utøve prøvetaking av godset forut for mottak, vil han gis bedre mulighet til å sikre at godset er i samsvar med beskrivelsen i konnossementet. Dersom prøvetakingen ikke avslører mangler ved godset sammenlignet med beskrivelsen i konnossementet, vil han dermed ønske å ta det i mot. Han retter seg da mot transportør, med et krav om utlevering, i bytte mot konnossementet. Kravet er i ledd av en endelig sluttlevering, og betalingsplikten etter konnossementet vil dermed utløses for mottaker.

Om det ansvarsutløsende vilkår etter dette skal være i samsvar med ordlyden i Sjøloven § 269 om å ta imot godset, eller om det skal endres i samsvar med Rotterdamreglene Art. 58 om å utøve rettigheter, synes etter min mening dermed noe underordnet. Det sentrale er at de bakenforliggende hensyn som er beskrevet i oppgaven blir fulgt når en skal vurdere om mottakers handlinger skal utløse en betalingsplikt.

Kilder

Lover

- 1939 Lov om gjeldsbrev (gjeldsbrevlova) av 17. februar nr. 1
- 1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni nr. 39

Forarbeider

- NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs
- NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven
- A/CN.9/642 UNCITRAL-dokument om Rotterdamreglene
- A/CN.9/526 UNCITRAL-dokument om Rotterdamreglene
- A/CN.9/645 UNCITRAL-dokument om Rotterdamreglene

Konvensjoner

Carriage of Goods by Sea Act 1992 Chapter 50 (COGSA 1992)

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

Litteratur

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Sjørett*, 7.utg. Oslo, 2010

Hagstrøm, Viggo *Obligasjonsrett*, Oslo, 2003

Jantzen, Johs. *Godsbefordring til sjøs*, 2.utg. Oslo, 1952

Webster Bergljot, Kommentartutgave til sjølovens kapittel 13, www.rettsdata.no

Eckhoff, Torstein *Rettskildelære* 5.utg. v/Jan Helgesen. Oslo, 2001

Artikler

Anthony Diamond, *The Rotterdam Rules*, Lloyd's Maritime And Commercial Law Quarterly 2009

Selvig, Erling, *Kommentarer 1992-93 til Nordiske domme i sjøfartsanliggende, "Det fiktive lasteskadeansvar"*.

Rettspraksis

Rt. 1963 s. 893

Rt. 2001.676

Borealis AB v. Stargas Ltd (Bergesen DY A/S) (The Berge Sisar) 2001 1 Lloyd's Rep 663

Smurthwaite v. Wilkins (1862) 11 C.B. (N.S.) 842

Nettsider

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

Store Norske leksikon <http://www.snø.no>

Lovdata <http://www.lovdato.no>