

HR-2025-823-A - EN SPENNENDE OG PRINSIPIEL DOM I GRENSELANDET MELLOM TRANSPORTRETT OG ULOVFESTET KONTRAKTSRETT

Shipping – og transportrett gruppen ved Institutt for rettsvitenskap og styring inviterer til et uformelt miniseminar torsdag 21. august kl. 16.00 – 18.00 på BI i Nydalen for å diskutere dommen og tilgrensende spørsmål.

Saken gjaldt en lasteskade i forlengelsen av en flyfrakt. Lasteeier (Grieg Seafood Sales AS) fremmet krav mot transportør (Schenker AS). Kravet var ikke fremmet som et erstatningskrav for skader på lasten, men som et krav om retroaktiv heving av transportavtalen for derved å slippe å betale for frakten. Subsidiert krevet Grieg prisavslag i vederlaget for flytransporten.

Grieg vant fullt ut i tingretten og lagmannsretten. Schenker vant i Høyesterett og ble tilkjent saksomkostninger for tre instanser. Grieg måtte følgelig betale for transporten.

Saksforholdet og de sentrale spørsmål er beskrevet i pkt. (2) – (19) i dommen.

Kjernen i saksforholdet er i grove trekk som følger:

Grieg ønsket å transportere et parti frossen laks fra Norge til en lufthavn i Kina i forbindelse med salg til kinesiske kjøpere. Salget var basert på Incoterms CIP vilkår (*Carriage and Insurance Paid to*). Grieg organiserte frakten fra Norge til Brussel, mens Schenker hadde påtatt seg å besørge flytransport fra Belgia til den aktuelle lufthavn i Kina. Dette skjedde på den måten at Schenker var kontraherende transportør for flytransporten.

I kjøpsforholdet mellom Grieg og de kinesiske kjøperne gikk risikoen for varepartiet over fra Grieg til kjøperne ved overlevering av varepartiet til transportør ved lufthavnen i Belgia. Kjøpesummen for varepartiet ble forhåndsbetalt.

Varepartiet ble ikke skadet under noen av transportetappene og ble losset i god stand på lufthavnen i Kina. På grunn av dårlig kapasitet og organisering i forbindelse med diverse kontroller og godkjenninger på lufthavnen i Kina, ble varepartiet stående i varmen i 4 dager. Av den grunn ble store deler av varepartiet helt eller delvis ødelagt. Partene var på forhånd klar over at dette var en risiko. Schenker hadde via sin agent lagt opp til en prosedyre i

lufthavnen i Kina som skulle sørge for at problemene i lufthavnen ville bli håndtert. Dette ble formidlet til Grieg. Rett før transporten fikk Schenker informasjon om at det var uklart om den planlagte prosedyre i Kina ville fungere. Denne informasjonen ble ikke videreformidlet til Grieg.

Det ville vært svært vanskelig eller umulig for Grieg å nå frem med erstatningskrav for skadene på varepartiet slik denne saken ligger an. Grieg har mottatt full betaling for partiet og risikoen gikk over på kjøperne ved overlevering til flytransportør i Belgia. I utgangspunktet er Grieg ikke påført et tap og erstatningskrav basert på transportansvarsregler eller på alminnelige kontraktsrettslige regler ville derved ikke føre frem.

Dommen gjelder Griegs prinsipale krav om retroaktiv heving og er prinsipiell og spennende. Den inneholder grundige og prinsipielle vurderinger om de generelle vilkår for å kunne foreta retroaktiv heving for flyfraktavtaler, se pkt. (41) – (65). Disse prinsipielle vurderingene har også stor overføringsverdi til andre kontraktstyper. Dommen har derfor en relativt bred prejudikativ virkning.

I pkt. (66) – (78) redegjør Høyesterett for sine konkrete vurderinger basert på de generelle betraktninger og den konkrete omstendigheter i saken. Konklusjonen ble at Schenker fikk medhold i hevingsspørsmålet.

Griegs prisavslagskrav behandles meget kort i dommens pkt. (79) – (82) og Grieg fikk heller ikke medhold på dette punkt.

Vi legger opp til en fri og uformell diskusjon på seminaret og det vil ikke bli utarbeidet noen presentasjon eller introduksjon ut over dette korte notatet.

På vegne av shipping- og transportrett gruppen.

Morten Lund

(morten.lund@bi.no)