



**UiO** : **Nordisk institutt for sjørett**  
Det juridiske fakultet

# Stykkogodsbefraktning

**Forelesninger ved:**  
**Dr. Ellen Eftestøl-Wilhelmsson**



# Emnet

- **Sjørett:** Kontrakter er studiet av ulike kontrakter brukt i forbindelse med skip, og det internasjonale og nasjonale juridiske rammeverket for slike kontrakter. Kontraktene omhandler ulike aspekter for driften av et skip; bygnings og reparasjonsskader, kjøp, administrasjon av skipet, certepartier og **konnossement** samt arbeidskontrakter for mannskapet.
- Ved å studere ulike kontrakter innenfor et avgrenset aktivitetsområde oppdager man sammenhenger som man kanskje ellers ville oversett. Shipping er en altoverveiende internasjonal industri og mange av kontraktene er basert på internasjonale konvensjoner eller internasjonale standardavtaler.

# Hovedbok: *Sjørett* (7. utgave, Oslo 2010) - Thor Falkanger og Hans Jacob Bull.

- Her:
- Kapittel 13. Befraktning - oversikt, side 230-243
- Kapittel 14. Konnossementer og sjøfraktbrev: Ansvar for skader, tap og forsinkelse samt uriktig beskrivelse vedrørende lasten, side 244-335
- Støttelitteratur: Diverse artikler
- Se: [www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5403/v12/pensumliset.xml](http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5403/v12/pensumliset.xml)
-

# Articles; JUS5401 Maritime Law: Contracts

- THE ROTTERDAM RULES IN A EUROPEAN MULTIMODAL  
CONTEXT..... 4
- *Ellen Eftestøl-Wilhelmsson*
- A SYSTEM FOR QUEUING IN  
PORTS..... 19
- *Erik Røsæg*
- ON ELECTRONIC BILLS OF  
LADING..... 39
- *Erik Røsæg*
- FINDING THE APPLICABLE LAW IN MULTIMODAL  
TRANSPORT..... 52
- *Kristina Maria Siig*
- THE CARRIERS'S LIABILITY UNDER THE ROTTERDAM  
RULES..... 65
- *Michael F. Sturley*

# Hva lærer du?

- Du vil lære om hovedkontraktene som blir brukt i shippingsektoren og hvordan disse kontraktene er regulert i internasjonale konvensjoner og nasjonal lovgivning.
- Dette inkluderer kunnskap om og forståelse av **hvilke områder og problemer som bør kontraktreguleres** og **det juridiske rammeverket** for slike kontrakter, hvordan de ulike kontraktene er bygget opp, ulikheter og likheter mellom dem og hvordan de blir fortolket og forstått.
- Målet er å gi en **god forståelse** av kontraktene og det relevante juridiske rammeverket.

# Læringskrav

- Det forventes at studentene har **solid kunnskap** om og **evne til å diskutere** juridiske problemstillinger når det gjelder lover og regler for:
  - Skip og nasjonalitet
  - Skipsbygging og reparasjon av skip
  - Organisering av skipsfart og hvordan shippingselskap er bygget opp
- **Godstransport under konnossement og sjøfraktbrev**
  - Reisecertepartier
  - Tidscertepartier
  - Offshorecertepartier

# Disposisjon over forelesningene

## Fredag og Mandag

### Innledning – Hva er stykkgodsbefraktning ?

Avtalene, aktørene og dokumentene

Rettskildene /Regelverkets internasjonale bakgrunn

### Transportansvaret - ansvaret for tapt, skadet eller forsinket gods

Praktisk oppgave (eksamen høst 2011 del I)

Utmåling av transportansvaret

Praktisk oppgave eksamen høst 2011 del II)

## Tirsdag

Beskrivelsesansvaret og utleveringsansvaret under konnossementer

Sjøfraktsbrevet

# Begrepet fraktavtale

- Hva er stykkgodsbefordring?
- Til sjøs: Avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon
  - Stykkgodsbefordring
    - utføre transport av gods i linjefart
    - avtalen til uttrykk i konnossement eller sjøfraktbrev
    - Sjøloven 1994/39 del IV, kap 13
  - Certepartibefordring
    - stille et skips transportkapasitet til disposisjon for reise eller angitt tid
    - avtalen til uttrykk i reise- eller tidscertepart
    - Sjøloven 1994/39 del IV, kap 13
    - Avtalefrihet, men OBS §§ 322 og 325 jfr 347 annet ledd



# Aktørene i et fraktarrangement

- Partene i fraktavtalen:
  - Stykkgoodsbefordring:
    - Transportør/ Sender (eng. carrier)
  - Certepartibefordring
    - Bortfrakter / Befrakter (eng. sender)
- Andre aktører:
  - Avlaster (eng. shipper)
- Betydningen av den underliggende kjøpekontrakten
  - Kjl. § 7 (2) Sendekjøp; levering ved overgivelse til fraktfører
  - Kjl. § 8 Selger sørger for at tingen blir sendt
  - INCOTERMS – mange varianter

## Aktørene i et fraktarrangement, forts.

- Avlasters kontraktsrettslige stilling
  - kan forlange utstedt konnossement (§ 294)
  - garantiansvar overfor transportøren (§ 301)
- Mottagers kontraktsrettslige stilling
  - ikke særlig nevnt i § 251
  - får rettigheter etter konnossementet (§ 292)
- Undertransportør (utførende transportør)
  - Undertransportøren eget ansvar, § 286
  - Nb. Kontraherende transportør som hr likevel ansvarlig jfr § 285 – kontraktsmedhjelperansvar, se også § 287

# Transportdokumentene

- Bevis for en transportavtale (§ 251)
  - Konnossement
  - Sjøfraktbrev
- Konnossementet § 292
  - *Kvittering* for at en viss mengde gods i en viss tilstand er mottatt/lastet
  - *Løfte* om å transportere godset
  - Et *varerepresentativ*; godset utleveres mot dokument

## Nærmere om konnossementet

- Undertegnet av transportør og avlaster – *ikke* av sender
- *Bevis for avtale* mellom transportør og sender;
  - Booking note
  - Muntlig
- Ulike konnossement:
  - Ombordkonnossement
  - mottakskonnossement
  - gjennomgangskonnossement
- Kombinert transportdokument

# Konnossementets rolle i distansekjøp

- Distansesalg
  - Kjøperens mister sin mulighet til å undersøke varen før betaling
  - Kjøperen tar stilling til kontraktsmessigheten ut i fra konnossementets beskrivelse (§ 292)
  - Transportøren gir/bekrefter beskrivelsen (§ 294)
- Verdien av beskrivelsen beror på de rettsregler som er knyttet til denne

## Sjøfraktbrev (§§ 308–309)

- Bevis for sjøtransportavtale
- Erkjennelse av å ha mottatt godset
- Tilsagn om å levere godset på bestemmelsesstedet – til angitt mottager
  - NB ikke et omsetningspapir

# Rettskildene

- Den nordiske sjølovene
- Konvensjonsbakgrunnen
  - Haag-reglene (Brüssel 1924)
  - **Haag-Visby (1968)**
  - Hamburgregelene (1978, i kraft 1992)
  - Rotterdamreglene (Convention on the carriage of goods wholly or partly by sea) 2009
- Dispositiv eller preseptorisk rett?
- Avtalene er ofte standardavtaler
- Rettspraksis: Nordiske Domme i Sjøfart

## Norske valg

- Hamburg reglene er ikke ratifisert, men lovgivningen er tilpasset Hamburgkonvensjonen innen rammen av hva Haag-Visby-konvensjonen tillater.
- Særregler for innenriks fart
  - konvensjonene gjelder bare internasjonal fart
  - Norsk ønske om å harmonisere transportreglene uavhengig av befordringsmiddel



# Sjølovens anvendelsesområde

- Stykkgodskriteriet § 253
  - Kap 13 gjelder ikke certeparti
  - Grensen?
    - Ved *trampkonnossement* gjelder kap 13 for konnossementet
    - Ved *kvantumskontrakter* gjelder kap 13 om det er utstedt konnossement
- Det geografiske kriteriet
  - nordisk tilknytning (§ 252 første ledd)
- Tidskriteriet/Omsorgsperioden

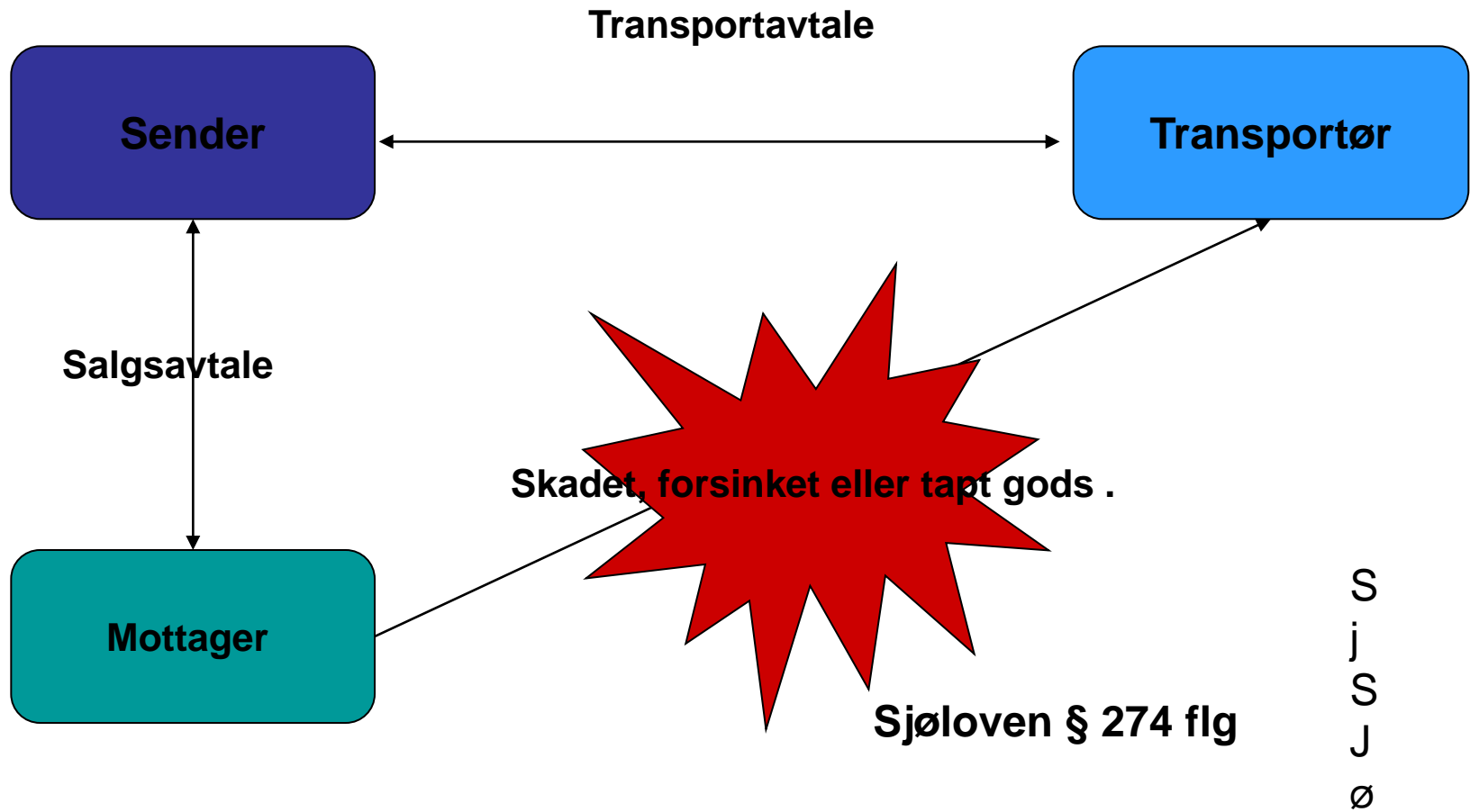
## Omsorgsperioden; Sjøl. § 274

- Varetektsprinsippet (1. ledd) avløser ”tackle to tackle”
- I lastehavn (2. ledd)
  - Fra transportøren mottar godset
- I lossehavn (3. ledd) til godset er:
  - utlevert til mottaker
  - lagt opp (hjemmel ex § 271 el avtale)
  - Overlevert myndighet

# Sjølovens preseptivitet

- Preseptorisk til fordel for vareeieren
  - § 254 første ledd
  - Unntak i § 254 fjerde ledd
    - **Rt 2001.676:** « tar ... sikte på transporter som foregår under helt særegne og risikofylte forhold, » jf. [NOU 1993:36](#), Utredning XV fra Sjølovkomiteen, side 23.
- Inkluderer foreldelsesreglene i § 501

# TRANSPORTANSVARET



# Hvem kan saksøkes/saksøke?

- Hvem kan saksøkes?
  - Kontraherende transportør, på grunnlag av kontrakten
  - Utførende transportør, på grunnlag av § 286
- Hvem kan saksøke?
  - Sender – på grunnlag av kontrakten,
  - Mottager (om annen en sender) på grunnlag av tredjemannsrettigheter under kontrakten
- Rettslig grunnlag?
  - Kontrakt
  - Ansvar utenfor kontrakt? § 282 avskjærer

# Hvem svarer transportøren for ?

- Prinsipalansvaret
- Identifikasjon av transportmedhjelpere
  - Indirekte regulert i § 276, 1.ledd nr 1
    - forutsetter identifikasjon av slike som er i skipets tjeneste
    - Ikke vilkår om varig tjenesteforhold (jfr los/slepebåt) Uklart hvor grensen går:
      - Havnearbeidere (lassing/lossing) ? Ja
      - Reparasjonsverksteder, kontrollører etc ? Tja
- Unntak? Når sender ansvarer for lassing/lossing
  - Ansvarer følger funksjonen, men transportøren har tilsynsplikt og svarer for sjødyktigheten (se **ND 1988.288 LINVIK**)

# Samvirkende skadeårsaker § 275 tredje ledd

- Transportøren er ansvarlig i den utstrekning tapet skyldes feile eller forsømmelse på hans side. Han har bevisbyrden.
- Smnl. prinsippet i skl.§ 5-1 (skadelidtes medvirkning).
- Kollisjon
  - *"Both to Blame"* klausuler regulerer forholdet mellom transportøren og den andre båten. Skal sikre transportøren mot omgåelse av beskyttelsesreglene i sjøloven.

# Kontraherende og utførende transportør

- Mer enn en transportør kan ha ansvaret for godset
- Adgangen til å bruke undertransportør
  - Reguleres i kontrakten
- Kontraherende transportørs ansvar (§ 285)
- Den utførende transportørs ansvar (§ 286)
- Felles ansvar (§ 287)
- Multimodale kontrakter ?



# Transportørens plikt § 262

- Utføre transporten med tilbørlig *omhu* og *hurtighet*
  - Ta vare på godset
  - Ivareta eierens interesser
- Sørge for at skipet er *sjødyktig*
  - Tilstrekkelig bemannet og utrustet (teknisk)
  - Lastedyktig
    - Lasterom i forsvarlig stand

# Ansvar for lasteskade: § 275

- Lasteeieren må bevise
  - At godset er skadet mens det var i transportørens varetekt
  - Det økonomiske tap han derved er påført
- Transportøren må exculpere seg
  - At ingen han hefter for kan bebreides
  - I praksis sannsynliggjøre
    - Hvordan skaden inntraff
    - At ingen kan bebreides
    - **Borgarting Lagmannsrett 2002.3075**
- Nb; bevisbyrden forutsetter bevismulighet
- Fri bevisbedømmelse i norsk rett

# Rettningslinjer for uaktsomhetsvurderingen

- Brudd på offentligrettslige forskrifter?
  - Containerloven 1982/84
- Har transportøren nødvendig kunnskap?
- Ikke perfekt, men godt nok – bransjenorm
  - Vareeierens informasjonsplikt
  - Transportstrekningen
  - Tidligere erfaringer
    - ND 1977.1 Tor Marcia
    - Gulating lagmannsrett GL 2004. 97970 (frossen akkar)

# Ansvarsunntakene i § 276

## Hvems feil?

- Bakgrunn: Haag/Visby – Hamburg
  - Unntakene gjelder ikke innenriks sjøtransportavtale
  - ”Feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet”
- Hvems feil inkluderes?
  - Bare feil utført av fører, mannskap etc.
  - Ikke egne eller nærmeste medarbeideres feil
  - Skipper-reder situasjonen
    - **ND 1974.315**
    - Nye uttalelser i forarbeidene (trolig ansvarsfrihet)

# Unntak for nautiske feil. Hva inkluderes?

- Navigering
  - Valg og beregning av kurser og fart etc.
  - Før skipet legger ut?
    - SUNNA 2011 Lovdata HR-2011-1797-A
- Behandling av skipet
  - Tilstand, bemanning og utrustning
- Grensetilfellene
  - Når handlingen ikke eksklusivt refererer seg til enten skipet eller lasten
  - I hvilken interesse er handlingen utført?
    - ND 1975 NH Sunny Lady

## Unntak for brann § 276, 1. ledd nr 2:

- Hvilke årsaksforhold omfattes av unntaket?
  - Brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv
    - Dvs. brann som skyldes de han svarer for ( se §§ 275 og 276)
      - Eks mannskapets uaktsomme røyking (ikke ansvar)
- Hvilke årsaksforhold omfattes ikke?
  - Brann som skyldes transportøren selv (+ ledende i hans organisasjon)
    - Eks brann som skyldes manglende brannforskrift
- Hva er brann?
  - Åpen flamme
  - Glødning? Trolig

# Sjøudyktighet og unntakene i § 276 første ledd nr 1 og 2

- § 276 annet ledd; ansvarsunntakene i første ledd gjelder ikke ved opprinnelig sjøudyktighet
  - Skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse
  - Og at transportøren el noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for sjøudyktighet

# Sjødyktighet i snever og vid forstand

- Sjødyktighet
  - Snever teknisk
  - Vid, i relasjon til lasten (lastedyktighet)
- Bare opprinnelig sjødyktighet
  - Vurderes i forhold til det enkelte lasteparti
  - Gorgonzola og sjokolade



# Dekkslast og levende dyr

- Dekkslast, § 263
  - Må ha særskilt hjemmel
  - Uten særlig hjemmel; ulovlig dekkslast
    - strengt ansvar i § 284
  - Ved brudd på avtale om lasting under dekk gjelder ikke ansvarsbegrensningsreglene, § 284, annet ledd
- Levende dyr
  - Særregel i § 277
  - **SMOLT-dommen Rt-2001-676 (smolt = levende dyr)**

# Farlig last

- Hva er farlig last?
  - Last som er farlig i seg selv, ex giftige gasser, brann- og eksplosjonsfare
  - Konkret, skjønnsmessig vurdering
  - Veiledning

**Forskrift om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.** Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 29. juni 2006

# Farlig last

- Sender har særlig opplysningsplikt § 257:
- Senders ansvar at også *avlaster* informerer
  - Godset skal merkes
  - Transportøren skal i god tid underrettes om den farlige beskaffenhet
  - Andre forhold (annet ledd)

# Farlig last

- Transportørens rettigheter når sender ikke har informert
  - behøver ikke gjennomføre transport om farlig gods når dette ikke er særlig avtalt
  - Transportøren kan ”etter forholdene” losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten plikt til å betale erstatning (§ 291, 1.ledd 2.pkt)
  - Særregel ved fare for ”person eller eiendom” (§ 291, 3.ledd)
    - Transportøren kan ”i alle tilfelle” treffe tiltak for å avverge slik fare. Vilkår fra forarbeidene: aktuell risiko/vil materialisere seg i skade

# Farlig last

- Senders objektive ansvar (§ 291)
  - Når lasten er levert
    - uten opplysning om de *farlige egenskapene* eller
    - Uten opplysning om de *nødvendige sikkerhetstiltak*
- Vilkår at transportøren ikke hadde kjennskap til at godset var farlig
- Ansvaret gjelder (både og bare) transportør og undertransportør

# Forsinkelsesansvaret

- Forsinkelse medfører at godset er ødelagt
  - Ansvar etter § 275
- Forsinkelse påvirker ikke godset, men markedet har falt (julepynt)
  - Ansvar etter § 278
- Når er godset forsinket?
  - § 262 "tilbørlig hurtighet"
  - § 278, 2. ledd
    - avtalt tid eller
    - det som er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør
    - Utelatt levering, totaltap etter 60 dager, 3. ledd

# Deviasjon/Ruteendring

- Tidligere; obj ansvar for forsettlig ruteendring
- Nå: Deviasjonsbegrepet er fjernet. Spørsmålet er om transportøren har valgt et forsvarlig opplegg for utførelsen og om godset når bestemmelsesstedet innen rimelig tid (§ 275)
- § 275, 2. ledd: adgang til å redde menneskeliv samt rimelige tiltak for å berge skip og annen eiendom

# Transportansvarets omfang

- Alminnelig utgangspunkt gjelder ikke
- Normaltapsregelen i § 279
  - Verdien av godset (samme slag på leveringstidspunktet)
  - Børs- eller markedspris

Hva med avledet tap/følgetap?

- **ND 1987.160 NH Ny Dolsøy**
  - Forurenset brenselolje ødela maskiner. Krav om reparasjonsutgifter og fangsttap. Begge dekkes.
- **ND 2003.59 Islands HR Samskip** – direkte følge
  - Oppbevaring og ødeleggelse av ubrukelig kaviar
- **Upublisert dansk dom fra SHD 24.juli 2002 S-0020-00f**
  - Alle indirekte tap avvises



# Kollo- og kilobegrensningen

- Sjøl § 280
  - 667 SDR pr kollo eller 2 SDR pr kilo
  - SDR: Special Drawing Rights, § 505
  - Den ansvarsgrense som gir det høyeste ansvar skal benyttes
  - **Unntak for norsk innenriksfart, § 281,2.ledd (17SDR)**
- Hva er et kollo eller en enhet ?
  - Trekkvogn, **Rt 2004.517**
  - ”Container, pall eller lignende”, § 281
  - Konnossementets tekst er avgjørende

# Tap av retten til ansvarsbegrensning

- § 283 - forsettlig eller grovt uaktsomt
- § 284, 2. ledd – ulovlig dekkslast  
– (i strid med uttrykkelig avtale)

# Reklamasjon og foreldelse

- Reklamasjon ved transportskade § 288, 1. ledd
  - Ved mottagelse av godset
  - Skriftlig og *med en gang* (§ 288, 1.ledd. 1.pkt)
  - Eller, om ikke synlig, senest *tre dager* etter mottagelsen (§ 288, 1.ledd 2. pkt)
- Reklamasjon ved forsinkelse § 288, 3. ledd
  - 60 dager
- Foreldelse § 501 nr 7

# Transportansvaret under konnossementsreglene

En følge av konnossementets funksjoner

## 1) Utleveringsansvaret (§§ 302 og 304)

- Spesielt ansvar

## 2) Beskrivelsesansvaret

### 2.1) Ansvar for uriktig opplysninger (§ 300)

- Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel foreligger ikke (§ 300, 1.ledd, 2. setning)

### 2.2) Det fingerte transportansvaret (§299, 3. ledd)

# Konnossementets innhold, § 296

- § 296, 1. ledd nr. 1
  - Godsets art og mengde
  - Evt farlige egenskaper
  - Nødvendige indentitetsmerker
  - Kvantum; kolli eller stykktall og vekt eller mengde
    - Alt som oppgitt av avlaster
- § 296, 1. ledd nr. 2
  - Godsets og pakningens synlig tilstand
  - Mangler dette legges det til grunn at tilstanden var god (§ 299, 1.ledd 2.pkt)
- § 296, 1 ledd nr. 3 - 13

## § 296 andre og tredje ledd

- Tilleggsopplysninger ved ombordkonnossement
  - Skipets navn og nasjonalitet
  - Stedet for lasting og dag da lasting ble avsluttet
- Underskrifter ( § 296, 3.1)
- Transportøren eller noen på hans vegne
  - § 137 Skipsfører har stillingsfullmakt (reder)
  - § 295 Spesialregel ved konnossementer (transportør)

## Mangelfull beskrivelse?

- Konnossementet fremdeles gyldig om § 292 første ledd er oppfylt, jfr § 297
- Reglene i § 296 må ses i sammenheng med konnossementets betydning som varesubstitutt og transportørens ansvar for å påse at opplysningene er riktige.

# Transportørens undersøkelsesplikt

- § 298 første ledd - **undersøkelsesplikt**
  - Transportøren skal ”i rimelig utstrekning” forvise seg om at opplysningene i konnossementet er riktige
  - Gjelder § 296 første ledd nr 1
- § 298 annet ledd; **plikt til å ta forbehold**
  - Ved tvil eller
  - om han ikke har hatt mulighet til å undersøke riktigheten
- § 299 tredje ledd; plikt til å gi **uttrykkelig anmerkning**
  - Når transportøren visste eller burde vite at opplysningene ikke er riktige
- Hvor presis må anmerkningen være?
  - Forbehold av typen ”weight unknown” (forbehold) ”x tons as per vessels´ s draft” (anmerkning) er nok
  - Hamburgreglene fordrer spesifisering av avviket



# Transportørens ansvar for konnossementets opplysninger

- Den som i god tro innretter seg etter konnossementets opplysninger bør beskyttes
- Hvor langt skal beskyttelsen gå?
  - Er objektivt avvik nok?
  - Bør transportøren kunne klandres for at opplysningene er misledende?
  - Hvordan beregne ansvaret?
    - Positiv kontraktsinteresse (handlet i tillit til dokumentet)
    - Negativ kontraktsinteresse (ville muligens ikke innløst dokumentet)
  - Løsning: §§ 299 og 300 – ulike ansvarsregimer

# Det fingerte transportansvar

- Konstrueres ut i fra regelen om konnossementets bevisvirkning i § 299
  - Gjelder bare den som i god tro har stolt på beskrivelsen i et konnossement
  - Transportøren kan ikke føre bevis om at skaden forelå allerede ved reisens start, § 299 tredje ledd første punktum

## Det fingerte transportansvar, forts

- Dokumentet må være innløst ( fex. betalt kjøpesummen)
- Eller benyttet som omsetningsdokument i internasjonal varehandel
  - Banken har innløst dokumentet som ledd i sin rembursforpliktelse eller
  - Tatt sikkerhet i dokumentet for ytet kreditt
- Dokumentet er ”conclusive evidence”
  - Forskjellen mellom konnossementets beskrivelse og varenes tilstand ved levering utgjør transportskaden

## Det fingerte transportansvar, forts

- Ansvarsgrunnlaget for et "fingert" transportansvar" for lasteskade er § 275
  - umulig å exculpere seg (skaden forelå da transporten begynte)
  - ansvaret er ubetinget
- Det fingerte transport ansvarets omfang
  - De alminnelige lasteskaderegler
  - Ansvar for lastens verdi §279
  - Kollobegrensingen i §§ 280 - 281

# Alternativt grunnlag: Ansvar for uriktige opplysninger

- Beskytter tredjemann som har innløst dokumentet i tillit til dets opplysninger
- Hjemmel § 300
- ”Har eller burde ha innsett at konnossementet var villedende”
  - Transportøren burde innsett:
    - Opplysningen var objektivt uriktig
    - Dette var egnet til å villedde tredjemann som skal ta standpunkt til om konnossementet skal innløses

# Dokumentansvarets omfang (§ 300)

- Konnossementsinnehaveren skal ha dekket det tap han har lidt ved å stole på konnossementet
- Som om korrekt opplysning var gitt
  - Negativ kontraktsinteresse
  - Ex antedatering: unnlater å skaffe andre varer i vente på skipningen. Vil kunne kreve disponeringstapet dekket.
- Ikke ett transportansvar
  - Ansvarsbegrensningene gjelder ikke (§ 300 første ledd andre punktum)

## Forholdet mellom § 299 og § 300

- Vareeieren vil kunne velge hvilket regelsett han vil påberope seg.
- § 299 – transportskade, kollo og kilobegrensningene gjelder
- § 300 ubegrenset ansvar (normale adekvans regler)

# Avlasters garantiansvar

- *Avlaster*
  - gir informasjon som nevnt i § 296 første ledd nr 1 og
- *Transportøren*
  - kan holdes ansvarlig dersom denne informasjonen ikke er riktig
- Avlaster har derfor et garantiansvar etter § 301 første ledd



# Svindel

- Avlasters press for å få ”rent konnossement”
- Back letters/letter of indemnity
- Garantiansvaret gjelder ikke ved felles svindel, § 301 annet ledd
  - Varemottager må kunne gå både på avlaster og transportør med hjemmel i alminnelige regler om informasjonsansvar
  - Varemottager har rett til å bli orientert om eventuelle back letters, § 300 annet ledd

# Konnossementet gir rett til varene

- Mottaker må være legitimert § 292, 1.ledd nr 2 samt §§ 303 og 304
- Hvem er legitimert?
  - Angitt som mottager (§ 302 1. ledd, første alt)
  - eller
  - Sammenhengende rekke av transporterklæringer ( § 302 1.ledd, andre alt)
  - Og
  - Foreviser dokumentet
- Bare legitimert – vilkår om god tro

# Utleveringsansvaret

- Transportøren skal bare levere varen til den som er legitimert etter konnossementet (§§ 302 flg)
- Hva om gammel kunde ber pent?
- Og konnossementsinnehaveren melder seg senere?
  - Transportøren blir *ubegrenset ansvarlig* for det faktiske tap konnossementsinnehaveren blir påført. Forsikring hjelper ikke.
  - Har dog ofte betinget seg en garantierklæring

## Sjøfraktbrevet (§§ 308-309)

- Bevis for en sjøtransportavtale
- Erkjennelse av å ha mottatt godset
- Tilsagn om å utlevere godset;
  - ”til den mottakeren som er angitt i dokumentet”
  - Skiller seg på dette punkt klart fra konnossementet

# Sjøfraktbrevets innhold

- Vilkår etter § 309
  - Opplysninger om mottatt gods
  - Navn på sender, mottaker og transportør
  - Transportvilkårene
- Vilkår etter forarbeidene
  - Angivelse av frakt og andre omkostninger
  - Leverings- og utleveringssted
  - Om godset kan eller skal lastes på dekk
- Unntak aksepteres
- Fraktbrevet skal være underskrevet (se henvisning til § 296 tredje ledd)

# Transportørens undersøkelsesplikt

- Hjemmel § 309, 1. ledd, 2. pkt – henvisning til § 298
- Plikten gjelder de opplysninger som er nevnt i § 296 første ledd nr 1
- Dessuten må transportøren undersøke og gi opplysning om godsets og pakningens synlige tilstand
  - Parallele regler

# Råderetten over godset

- Sender har råderetten over godset
- Han kan omadressere
  - Skjæringstidspunkt:
  - ”Til mottager har gjort sin rett gjeldende”
  - Når godset kommer til bestemmelsesstedet kan mottakeren kreve utlevering
- Sender kan gi avkall på omadresseringsretten

# Fraktbrevet som bevis

- Fraktbrevet er bevis for transportavtalen og for at *godset er mottatt som angitt* (§309)
- Også *pakningen anses være i god stand* om ikke annet er angitt (forarbeidene)
- NB! Motbevis kan føres
- Manglende undersøkelses- og opplysningsplikt fra transportøren kan lede til ansvar
- Grunnlag: alm. rettsgrunnsetninger



# Avlaster kan kreve konnossement

- At det er utstedt et sjøfraktbrev hindrer ikke avlaster i å kreve konnossement etter § 294
- Unntatt: om sender har gitt avkall på sin omadresseringsadgang
  - Kan ikke ha to dokumenter som gir rett til godset

# Utlevering ved sjøfraktbrev

- Identitetsspørsmål: hvem er rett mottaker?
- Ved omadressering
  - Tiltrekkelig med varsel til transportøren
  - Varslet må være rimelig klart
  - Retten til omadressering opphører når mottaker gjør sin rett gjeldende (§308, 2. ledd 2. pkt)

# Når brukes sjøfraktbrev

- Gjengs praksis
- Utleveres til sender eller avlaster

## 5 punkter - huskeliste

- 1 Fraktavtalen er en del av en komplisert avtalehelhet.
- 2 Transportretten er utpreget internasjonal og konvensjonsbasert.
- 3 Sentrale deler er preseptorisk. Dette gjelder særlig ansvarskonstruksjonene og dokumentfunksjonene.
- 4 Transportørens ansvar er begrenset. Dette gjelder både ansvarsgrunnlaget og erstatningsbeløpet
- 5 Reklamasjons og foreldelsesreglene er korte (med en gang/tre dager – ett år)