

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Ane Mclver Øigård

Stansningsretten i lys av
Rotterdam-reglene

Ane McIver Øigård

Stansningsretten i lys av Rotterdam-reglene



Marius nr. 397
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2011
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
Universitetet i Oslo
Nordisk institutt for sjørett
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova
Bidrag sendes til: alla.pozdnakova@jus.uio.no

Abonnement og løssalg: www.audiatur.no - post@audiatur.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet høsten 2010, og publiseres i hovedsak slik den ble levert inn som 30 studiepoengs masteroppgave ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo.

Arbeidet med avhandlingen har vært lærerikt. Temaets aktualitet og sjølovkomiteens pågående arbeid med Rotterdam-reglene har gjort prosessen særlig interessant. Det skal bli spennende å følge komiteens videre arbeid med ratifikasjonsspørsmålet, og å se hvordan en eventuell implementering av konvensjonen i sjøloven vil bli gjennomført.

En stor takk går til min veileder advokat dr. juris Trond Solvang for inspirerende veiledning og god oppfølging underveis. Jeg vil også takke Fredrik for nyttige diskusjoner, gode innspill og hjelp med korrekturlesning.

Januar 2011

Ane McIver Øigård

Innhold

1	INNLEDNING	7
1.1	Presentasjon av avhandlingens tema	7
1.2	Rettskilder og metode	9
2	INNLEDENDE OM SJØTRANSPORT AV STYKKGODS	10
2.1	Dagens regulering av den internasjonale stykkgodstransporten	10
2.2	Rotterdam-reglene	11
2.3	Rotterdam-reglenes anvendelsesområde.....	12
2.4	Sjørettslige begrepsavklaringer	13
2.4.1	Fraktavtale.....	13
2.4.2	De ulike aktørene i avtaler om sjøtransport.....	14
2.4.3	Råderettsregler.....	17
3	KJØPSRETTSLIGE ASPEKTER	18
3.1	Partenes interesser.....	18
3.2	Leveringsvilkår - fordeling av risiko for skade eller tap under transport	19
3.3	Betalingsvilkår – risiko og ulemper forbundet med ulike avviklingsalternativ	20
3.4	Betaling mot dokumenter	22
3.5	Transportdokumentenes betydning ved sjøtransport.....	23
3.5.1	Konnossement.....	24
3.5.2	Sjøfraktbrev	27
3.5.3	Dokumenttypene i den nye stykkgodskonvensjonen.....	29
3.6	Forholdet mellom transportøren og varesiden	30
4	NÆRMERE OM STANSNINGSRETTEN	33
4.1	Kjøpsrettslig regulering av selgers stansningsrett.....	33
4.2	Stansingsrettens funksjon.....	36
4.3	I hvilke situasjoner er stansningsretten under transport aktuell?	38

5	GJENNOMFØRINGEN AV STANSNINGSRETT UNDER SJØTRANSPORT – DEN TRANSPORTRETTLIGE REGULERING	40
5.1	Problematiske aspekter ved stansningsretten som følge av to regelsett krysses.....	40
5.1.1	Stansningsrettens forhold til den generelle råderetten over gods under transport.....	41
5.1.2	Transportørens stilling	42
5.2	Transportrettslig regulering av stansningsretten.....	43
5.3	Selgers myndighet til å gi transportøren instruks om stansning	46
5.3.1	Ikke-negotiabelt transportdokument eller ikke noe transportdokument.....	47
5.3.2	Rekta-konnossement.....	47
5.3.3	Negotiabelt transportdokument.....	48
5.3.4	Negotiabelt elektronisk transportdokument.....	50
5.4	Begrensninger i gjennomføringen av selgers stansningsrett ved sjøtransport.....	51
5.5	Skadesløsholdelse	55
5.6	Skjæringspunktet for selgers stansningsrett	57
5.7	Fravikelighet	63
6	AVSLUTNING.....	65
	KILDER.....	67
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER.....	70
	Tidsskriftet MarIus - siste utgaver	70
	Bøker utgitt av Sjørettsfondet	71
	Ny distribusjonsordning.....	72
	Tidsskriftet MarIus – ny abonnementsordning.....	72

1 Innledning

1.1 Presentasjon av avhandlingens tema

I desember 2008 vedtok FNs generalforsamling en ny stykkgodskonvensjon om transportavtaler for internasjonal stykkgodstransport som gjennomføres helt eller delvis til sjøs, de såkalte Rotterdam-reglene. Dette er et ambisiøst regelsett som har som mål å skape ensartethet på området for internasjonal sjøtransport. Konvensjonen er omfattende, og den dekker langt flere områder enn hva tidligere stykkgodskonvensjoner har gjort.¹ I Norge jobber sjølovkomiteen i disse dager med spørsmålet om Rotterdam-reglene skal ratifiseres, og i tilfelle hvordan konvensjonsbestemmelsene kan implementeres i den norske sjøloven.²

Jeg vil i denne avhandlingen se nærmere på én del av det nye regelsettet, og emnet jeg har valgt er selgers stansningsrett under sjøtransport. Det er stansningsretten selger har på bakgrunn av en kjøpsavtale som er inngått med kjøper som er oppgavens tema, og jeg vil følgelig ikke gå inn på den generelle stansningsrett en part har etter dekningsloven.

Stansningsretten under transport er i korthet én av mulighetene selger har for å beskytte seg mot en insolvent eller på annen måte betalingsudyktig kjøper, ved å instruere transportøren om å stanse godset og derved hindre at dette utleveres til kjøper eller kjøpers bo.

Særlige spørsmål oppstår når det er snakk om å utøve stansningsrett under transport. Stansningsretten vedrører hovedsakelig salgskontrakten mellom kjøper og selger, og retten springer ut av de kjøpsrettslige regler.³ Når varene skal transporteres mellom

¹ Se oppgavens del 2 for nærmere behandling av dagens sjørettslige regler for stykkgodstransport, samt introduksjon av Rotterdam-reglene.

² Mandatet for sjølovkomiteens, tilgjengelig på: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/Mandat.pdf>

³ Jfr. kjøpsloven (kjl.) § 61.

partene, opprettes i tillegg til avtalen om kjøp, en fraktavtale med en transportør. Stansingsretten er i utgangspunktet et kjøpsrettslig institutt, da retten til å stanse egen ytelse dersom medkontrahtenten ikke presterer, utledes av en kjøpsavtale mellom kjøper og selger. Denne kjøpsrettslige rettigheten reguleres av kjøpslovens bestemmelser, mens fraktavtalen reguleres av transportrettslige regler. Det faktum at avtalene reguleres av to ulike regelsett, medfører at særlige problemstillinger oppstår når en selger vil utøve stansingsrett under transport.

Den form for stansingsrett som er tema for oppgaven, nemlig selgers stansingsrett under sjøtransport, har en kontaktflate mot de sjørettslige regler. Stansingsretten utøves mens varen er under transport med skip, og hvordan en stansing av godset skal gjennomføres, vil følgelig bero på de sjørettslige regler.

Målet for avhandlingen er å analysere bestemmelsene i Rotterdam-reglene som vedrører stansingsretten under transport, samt å vurdere disse bestemmelsene opp mot dagens regler om dette temaet. Jeg vil se på ulike aspekter ved gjennomføringen av stansingsretten, som når selger har mulighet til å utøve stansingsrett under transport, vilkårene for at transportøren skal være pliktig til å følge instruks om stansning, og hvilke krav transportøren har på skadesløsholdelse ved gjennomføring av slik instruks. Avslutningsvis vil jeg se på skjæringstidspunktet for retten til å gjennomføre stansning av gods under transport.

Før jeg tar fatt på oppgavens hovedtema, vil jeg i del 2 og 3 presentere noe transportrettslig og kjøpsrettslig bakgrunnsmateriale, i den hensikt å danne et bakteppe for de ovennevnte drøftelsene. I del 2 gis det en kort fremstilling av dagens sjørettslige regulering av den internasjonale stykkgodstransporten, samt en introduksjon til den nye konvensjonen. Videre følger avklaring av enkelte begreper som vil bli benyttet i avhandlingen. Del 3 omhandler kjøpsrettslige aspekter. Det vil i denne delen bli gjort rede for særegenhetene ved transportkjøp, og herunder enkelte særlige problemstillinger slike avtaler reiser i forholdet mellom de involverte parter. Videre vil det

bli gjort rede for betydningen av transportdokumenter, og de ulike dokumenttypene som anvendes i sjøtransport vil bli presentert.

I avhandlingens del 4 og 5 behandles oppgavens hovedtema, nemlig stansingsretten under transport og den transportrettslige gjennomføringen av denne retten. I del 4 vil det bli gjort nærmere rede for rettsinstituttet stansingsrett, og den kjøpsrettslige hjemmelen for rettigheten. Del 5 omhandler den transportrettslige gjennomføringen av stansingsretten, og jeg vil her analysere bestemmelsene i Rotterdam-reglene som vedrører avhandlingens tema. De aktuelle konvensjonsbestemmelser vurderes videre opp mot dagens regler, og likheter og forskjeller vil bli belyst.

1.2 Rettskilder og metode

I oppgaven anvendes alminnelig juridisk metode⁴, og det er hovedsakelig konvensjonstekst, lovttekst, forarbeider og juridisk litteratur som har vært benyttet som rettskilder.

Norge har foreløpig kun signert Rotterdam-reglene med forbehold om ratifikasjon, og er følgelig ikke folkerettslig bundet av regelsettet per tidspunkt. Konvensjonen vil først tre i kraft ett år etter at 20 stater har ratifisert den, jfr. konvensjonens art. 94 nr. 1. Etersom konvensjonen ennå ikke er i kraft, foreligger ingen praksis vedrørende bestemmelsene, og juridisk litteratur om Rotterdam-reglene har av denne grunn vært en viktig kilde under arbeidet med avhandlingen. Jeg har også hatt stor nytte av sjølovkomiteens nettside, hvor komiteens foreløpige arbeid med regelsettet er lagt ut.

Ved analyse og vurdering av Rotterdam-reglene har jeg anvendt den engelske konvensjonsteksten, og det er denne som siteres de steder i oppgaven hvor bestemmelser refereres. Det foreligger også en uautorisert norsk oversettelse av konvensjonen utarbeidet av justisdepartementet, som jeg tidvis vil vise til for illustrasjon.⁵

⁴ Jfr. bl.a. Eckhoff (2001)

⁵ Tilgjengelig på: <http://www.regjeringen.no/pages/2156887/Konvensjonstekst.pdf>

2 Innledende om sjøtransport av stykkgoods

2.1 Dagens regulering av den internasjonale stykkgodstransporten

Den internasjonale sjøtransporten reguleres per dags dato av flere ulike konvensjoner. De viktigste er Haag-konvensjonen av 1924 om konnossementer, som endret ved protokollene 1968 og 1979 (Haag-Visby-reglene)⁶ og Hamburg-reglene av 1978⁷. I tillegg til disse konvensjonene, har flere stater egne løsninger for reguleringen av sjøtransport i sin nasjonale rett.⁸

Norge er folkerettslig bundet til Haag-Visby-reglene, og disse er implementert i sjølovens kapittel 13 om stykkgodstransport. Senere har Norge undertegnet, men ikke ratifisert, Hamburg-reglene som trådte i kraft i november 1992. Norges manglende ratifikasjon skyldes blant annet at det ikke ble oppnådd full enighet blant de nordiske landene om å tiltre konvensjonen. Landene som har ratifisert denne konvensjonen er hovedsakelig utviklingsland, og land uten betydelige skipsfarts- og handelsinteresser.⁹

Sjøloven, herunder kapittel 13, ble revidert i 1994. Før dette var reglene om stykkgodstransport basert på Haag-Visby-reglene. Etersom Norge på tidspunktet for lovrevisjonen også hadde signert Hamburg-reglene, ble sjølovens kapittel 13 utformet slik at reglene ble også tilpasset Hamburg-reglene, så langt dette var mulig uten å komme i konflikt med Haag-Visby-reglene.

⁶ The Hague-Visby Rules. Se sjøl. § 251.

⁷ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules) 1978.

⁸ Se bl.a. mandat for sjølovkomiteen, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/Mandat.pdf>

⁹ Webster (2010) note 423, www.rettsdata.no og NOU 1993:36 s. 11.

2.2 Rotterdam-reglene

Den nye stykkgodskonvensjonen er utarbeidet av FNs handelsorganisasjon, UNCITRAL¹⁰, og ble vedtatt av FNs generalforsamling 11. desember 2008. Konvensjonens fulle navn er "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea". Undertegnelsestemonien ble avholdt i Rotterdam 23. september 2009, og konvensjonen går under navnet "Rotterdam-reglene" eller "The Rotterdam Rules".

CMI¹¹ startet så tidlig som i mai 1994 arbeidet med å vurdere den dagjeldende konvensjonssituasjonen, og hva som kunne gjøres for å bedre denne. UNCITRAL overtok arbeidet med Rotterdam-reglene i 2002, og utarbeidet et ferdig utkast til den nye konvensjonen i januar 2008.

Bakgrunnen for den nye konvensjonen var den rådende disharmonien blant rettsreglene på sjøtransportens område, og ønsket om å skape et mer enhetlig regelsett for den internasjonale sjøtransporten.¹² Videre har den moderne transportstruktur gjort det nødvendig at reguleringen av sjøtransporten også knyttes til, og omfatter, eventuell forutgående eller etterfølgende transport med annet type transportmiddel.¹³ Dette er bakgrunnen for den nye konvensjonens multimodale aspekt, og at konvensjonen omfatter såkalt "dør til dør"-transport.

Per dags dato¹⁴ har 23 stater, herunder Norge, signert Rotterdam-reglene, men ingen har ratifisert den. Følgelig er ingen stater på dette tidspunkt folkerettslig bundet til konvensjonen.

Konvensjonen trer som nevnt innledningsvis i kraft ett år etter at den 20. staten har sluttet seg til denne, jfr. konvensjonens art. 94. I det en stat tiltrer konvensjonen, må den samtidig si opp sitt eventuelle medlemskap i tidligere sjørettskonvensjoner, jfr. art. 89.

¹⁰ The United Nations Commission on International Trade Law.

¹¹ Comité Maritime International.

¹² Se bl.a. Diamond (2009) s. 445 flg. om konvensjonens bakgrunn.

¹³ Webster (2010) note 423, www.rechtsdata.no.

¹⁴ 24.11.10.

Dersom det bestemmes at Norge skal slutte seg til Rotterdam-reglene, må følgelig vår folkerettslige forpliktelse til Haag-Visby-reglene sies opp.

2.3 Rotterdam-reglenes anvendelsesområde

Konvensjonen gjelder avtaler om stykkgodstransport. Den gjelder hovedsakelig sjøtransport, men har et multimodalt aspekt i den forstand at den også omfatter transportetapper som foretas med andre transportmidler enn skip. Det er imidlertid en forutsetning for at reglene skal få anvendelse at minst én av transportetappene foregår til sjøs, jfr. art. 1 nr. 1. Utover dette følger ytterligere vilkår for at reglene skal få anvendelse av art. 5; for det første må mottaks- og utleveringssted må ligge i forskjellige stater, og det samme gjelder laste- og lossehavn for samme forsendelse til sjøs. Videre er det et vilkår at avtalt mottakssted, utleveringssted, lastehavn og/eller lossehavn ligger i en konvensjonsstat.

Rotterdam-reglene er et ambisiøst regelsett, og regulerer flere sider ved transportavtaler enn de tidligere sjørettskonvensjonene. Konvensjonen gjelder blant annet alle avtaler om stykkgodstransport til sjøs, og er ikke som Haag-Visby-reglene begrenset til kun å gjelde konnossementer.¹⁵ Bestemmelser knyttet til utlevering av gods er også viet et kapittel i den nye konvensjonen, og dette er et tema som ikke har blitt berørt verken i Haag-Visby- eller Hamburg-reglene. Videre har konvensjonen detaljerte regler om råderett over gods under transport. Konseptet med en "kontrollerende part", og detaljreguleringen av omfanget for dennes rettigheter, samt utøvelsen av disse, er en nyvinning på sjørettens område. Lignende regler finnes ikke andre sjørettskonvensjoner, og de har

¹⁵ Olebakken (2008) s. 7. Konvensjonen skiller imidlertid mellom linjefart og ikke-linjefart. Etter art. 6 nr. 1 omhandler avtaler om linjefart, og slår fast at konvensjonen i slike tilfelle ikke får anvendelse på certepartier eller andre avtaler om hel- eller delbefrakting av skip. Utenfor linjefart får konvensjonen etter art. 6 nr. 2 som hovedregel ikke anvendelse, med mindre partene ikke har inngått en certepartiavtale og det er utstedt transportdokument.

heller ingen parallell i den norske sjøloven. Bestemmelsene i råderettskapittelet har imidlertid likhetstrekk med blant annet CMR-konvensjonen¹⁶ og den norske veifraktloven.¹⁷

2.4 Sjørettslige begrepsavklaringer

2.4.1 Fraktavtale

En fraktavtale er en avtale om transport av personer eller gods hvor den ene part tilbyr transportkapasitet for medkontrahtenten. På sjørettens område innebærer en slik avtale å utføre transport med skip, eller at et skips transportkapasitet stilles helt eller delvis til disposisjon.¹⁸

Sjøloven behandler fraktavtaler i lovens del IV, og denne delen omfatter avtaler om stykkgodstransport (kap. 13), reisebefraktning (kap. 14 II), kvantumskontrakter (kap. 14 III) og tidsbefraktning (kap. 14 IV). Jeg vil i denne oppgaven fokusere på avtaler om stykkgodstransport.

Transport av stykkgods foretas som regel med skip i linjefart, og transportøren utfører da ofte transportoppdrag for flere medkontrahtenter på samme reise. Linjefart er en av flere mulige måter som en eier eller reder¹⁹ kan utnytte sitt skip på, og det innebærer at et skip gjør regelmessige seilinger mellom bestemte havner. Den som disponerer skipet kunngjør dette, og påtar seg å frakte gods på seilingene mot fraktvederlag.²⁰ Linjefart skiller seg på denne måte fra befraktning, hvor det sentrale er at transportøren og skipets reder forplikter seg til å stille skipet til disposisjon for befrakter.

¹⁶ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, art. 12.

¹⁷ Se lovens §§ 17-19.

¹⁸ Falkanger/Bull (2010) s. 232.

¹⁹ Med "reder" menes skipsfartsnæringens driftsherre. Reder og eier av et skip er ofte samme person. Reder er typisk den som sørger for skipets bemanning, dets utrustning, og den påfølgende utnyttelse og drift av skipet, se Bull/Falkanger (2010) s. 123 flg. om dette.

²⁰ Falkanger/Bull (2010) s. 230.

I Rotterdam-reglene er "transportavtale" og "linjefart", i motsetning til i sjøloven definerte begreper. Det følger av art. 1 nr. 1 at en transportavtale, eller "contract of carriage" er "...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 provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage". Man ser her at Rotterdam-reglene, til tross for at dette primært er en sjørettslig stykkgodskonvensjon, har et multimodalt aspekt. En avtale om veitransport kan omfattes av konvensjonen, så lenge transportavtalen også inkluderer en transportetappe til sjøs.

"Linjefart" defineres i konvensjonens 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".

Rotterdam-reglenes definisjoner av "transportavtale" og "linjefart" samsvarer etter dette med forståelsen av begrepene i den norske juridiske litteratur.

2.4.2 De ulike aktørene i avtaler om sjøtransport

En avtale om godstransport innebærer ofte at det oppstår en form for treparts kontraktsforhold, med avsender, mottaker og transportør som parter. Denne avhandlingen vil omhandle tilfelle hvor en kjøpekontrakt er bakgrunnen for transportbehovet. Når kjøper og selger i slike tilfelle ikke befinner seg på samme sted, kobles en transportør inn for å frakte varene fra den ene part til den annen. Således bringes en ny dimensjon inn i avtaleforholdet. Jeg vil her presentere aktørene denne type transportavtale.

Ved avtaler om sjøtransport av stykkgod, reguleres transportavtalen som nevnt av sjølovens kapittel 13, og de ulike partene defineres i lovens § 251.

Sjølovens § 251 betegner partene som inngår avtalen om transport som sender og transportør. Sender er "den som inngår avtale

med en transportør om transport av stykk gods til sjøs”, og transportøren er følgelig den som inngår denne avtalen med sender. Transportøren som inngår avtalen om transport, er også kontraherende transportør. Denne presiseringen er nødvendig blant annet da det i mange tilfelle ikke er denne som faktisk utfører selve transporten. Dersom den som faktisk utfører transporten er en annen enn kontraherende transportør, kalles vedkommende undertransportør, og defineres i sjøl. § 251 som ”den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne”.

Dersom den som leverer godset til transport ikke er part i transportavtalen, betegnes vedkommende som gjør dette som avlaster, jfr. sjøl. § 251. Dette kan være tilfelle for eksempel hvor det er kjøper som inngår avtale om sjøtransport med transportøren. Kjøper vil da være sender i sjølovens forstand, mens selger eller selgers folk vil være avlaster.

Mottaker av godset er videre en sentral aktør når det inngås avtale om transport. ”Mottaker” er ikke definert i sjøl. § 251, men dette er den som har rett til å få godset utlevert etter at det er losset i bestemmelsehavnen. Mottaker av godset kan være sender eller en annen person, for eksempel kjøper av varene som fraktes med skipet.

Rotterdam-reglene definerer partene i fraktavtalen i konvensjonens artikkel 1, og disse samsvarer i stor grad med definisjonene i sjøloven. ”Shipper” defineres i Rotterdam-reglens art. 1 nr. 8 som ”...a person that enters into a contract of carriage with a carrier”, og ”carrier” er følgelig ”...a person that enters into a contract of carriage with a shipper”, jfr. art. 1 nr. 5. Begrepene ”sender” og ”transportør” har følgelig likelydende betydning i sjøl. § 251 og konvensjonens art. 1. Rotterdam-reglene definerer imidlertid også begrepet ”documentary shipper”, eller ”formell sender” som den foreløpige norske oversettelsen lyder. Dette begrepet har ingen parallell i sjøloven. ”Documentary shipper” defineres som ”...a person, other than the shipper, that accepts to be named as

"shipper" in the transport document or electronic transport document".

Konvensjonens omhandler også utførende part, "performing party". Dette synes å være et noe videre begrep enn sjølovens "utførende transportør". "Performing party" defineres i art. 1 nr. 6, litra a som "a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control". Rotterdam-reglene taler altså om utførende part, i motsetning til sjølovens utførende transportør, og begrepet omfatter også havnearbeidere og lignende.

Mottaker, eller "consignee", defineres i konvensjonen art. 1 nr. 11 som "... a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record". Mottaker er altså den som har rett til å kreve utlevering av varene.

"Controlling party" er sentral i Rotterdam-reglene, ettersom reglene som første sjørettskonvensjon behandler regler om råderett over godset under transporten, jfr. konvensjonens kapittel 10. "Right of control of the goods" defineres i art. 1 nr. 12 som "...the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10", og vedkommende som har denne råderetten defineres i art. 1 nr. 13 som "...the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control".

Persongalleriet i en avtale om sjøtransport er etter dette noe utvidet i den nye konvensjonen i forhold til sjølovens kapittel om stykkgodstransport. I tillegg er flere av begrepene definerte termer i det nye regelsettet.

2.4.3 Råderettsregler

Når jeg i denne avhandlingen bruker begrepet råderett, eller råderettsregler, mener jeg muligheten varesiden har til å forføye/råde over godset mens det er under transport, eller reglene som regulerer disse beføyelsene. Dette betegnes i Rotterdam-reglene som "rett til kontroll", og denne betegnelsen vil bli brukt parallelt med begrepet "råderett" i delene av oppgaven som omhandler den nye konvensjonen.

Retten til å råde over godset under transporten innebærer en rett til å gi transportøren instruksjoner. Beføyelsene som omfattes av råderetten eller retten til kontroll er hovedsakelig retten til omdirigering av gods, endring av godsets mottaker, samt retten til å gi transportøren instruksjoner vedrørende godsets oppbevaring og lignende underveis.

3 Kjøpsrettslige aspekter

Som nevnt innledningsvis, vil denne oppgaven ta for seg selgers stansningsrett under transport. Denne retten blir aktuell i tilfelle hvor det er inngått avtale om transportkjøp. Før jeg tar fatt på oppgavens hovedtema, vil jeg gjøre rede for hva som kjennetegner denne type avtaler. Jeg vil i denne delen presentere de ulike interessene bak transportkjøpsavtaler, samt enkelte særlige spørsmål som oppstår ved inngåelse av slike avtaler. Jeg vil videre behandle transportdokumentenes betydning, og herunder presentere de ulike dokumenttypene som anvendes ved sjøtransport av varer.

3.1 Partenes interesser

Selger og kjøpers hovedforpliktelser i en transportkjøpsavtale er henholdsvis levering av kontraktsmessig vare og betaling av kjøpesummen. Begge parter har en grunnleggende interesse i at den annen part oppfylder kontraktsmessig; kjøper ønsker å motta feilfrie varer, mens selger er interessert i kjøpesummens betaling.²¹

Transportkjøp karakteriseres av at partene befinner seg på ulike steder, og av denne grunn ikke kan gjennomføre en direkte og samtidig utveksling av sine ytelser. Dette foranlediger en rekke problemstillinger, herunder særlige spørsmål om risikofordeling. For det første dreier dette seg om risikoen for tap og skader som kan ramme godset under transporten. Både kjøper og selger vil her ha interesse av at den annen part bærer denne risikoen så lenge som mulig. For det andre taler man om selgers risiko for kjøpers insolvens og manglende betalingsvillighet. Jo lenger tid som går mellom avtaleinngåelse og oppfyllelse, desto større er sannsynligheten for at det skal kan oppstå problemer som fører til at en slik risiko materialiserer seg.²²

²¹ Johansson betegner partenes interesse i kontraktsmessig oppfyllelse som vederlagsinteressen, se Johansson (2001) s. 24.

²² Johansson (2001) s. 24.

3.2 Leveringsvilkår - fordeling av risiko for skade eller tap under transport

Ett av spørsmålene som må avklares mellom partene er hvordan levering skal foregå, og hvem av partene som skal bære risikoen for skade på eller tap av varene under transporten.

Kjøpsloven regulerer overgangen av denne risiko fra selger til kjøper i lovens § 13. Det følger av denne bestemmelsens første ledd at risikoen går over på kjøper når tingen er levert i samsvar med lovens §§ 6 eller 7. Risikoovergangen innebærer etter kjl. § 12 at kjøpers plikt til å betale kjøpesummen ikke faller bort ved at tingen etter dette tidspunkt går tapt, skades eller minskes som følge av hendelse som ikke beror på selger.

Kjøpsloven § 7 presiserer hva som skal regnes som tidspunkt for levering ved transportkjøp. Etter bestemmelsens annet ledd skjer levering ved at tingen blir overgitt til den fraktfører som påtar seg transport fra avsendingsstedet. I slike tilfelle vil altså kjøper bære risikoen for varen under transporten, etter som varen etter kjl. § 7 annet ledd anses levert etter når den er mottatt av fraktfører, jfr. kjl. § 13 første ledd.

Det følger videre av kjl. § 7 annet ledd at partene kan avtale et annet tidspunkt for levering, typisk gjennom leveringsklausuler som partene har inkorporerer i kjøpekontrakten. Bestemmelsen gir uttrykk for kjøpslovens deklarasjonelle karakter, jfr. også lovens § 3 som slår fast at dette gjelder for lovens bestemmelser generelt. Partene står følgelig fritt til å avtale alternative løsninger både når det gjelder tidspunkt for levering, og tidspunktet for risikoens overgang.

Ved transportkjøp løses ofte spørsmål om hvem som skal besørge og bekoste transporten, samt hvem som skal bære risikoen for varene under transporten, ved at partene blir enige om å implementere en leveringsklausul i kjøpsavtalen. I internasjonal vare-

handel er det er da ofte leveringsklausulene Incoterms²³ som benyttes. Klausulene fordeler risiko og kostnader ved transport av varer mellom kjøper og selger på ulike måter. Når varen skal anses levert, og hva som skal være tidspunktet for risikoovergang vil følgelig avhenge av hvilken klausul partene velger å inkorporere i avtalen.

3.3 Betalingsvilkår – risiko og ulemper forbundet med ulike avviklingsalternativ

Partene må videre avklare hvordan oppgjøret skal foregå. Dette er hovedsakelig et spørsmål om når og hvordan kjøpers betaling for varene skal foretas. Dersom selger sender varene før kjøper har erlagt kjøpesummen, løper han under transporten en risiko for kjøpers insolvens og manglende betalingsvillighet. Forskuddsbetaling fra kjøpers side, vil på den annen side innebære ulemper for kjøper, ved at kapital blir bundet opp i varene under transporten. Videre bærer kjøper også i slike tilfelle en viss risiko for at selgers levering ikke er kontraktsmessig.²⁴ Partene må ved avtaleinngåelsen avklare hvem som under transporten skal belastes med de nevnte risikoer og ulemper.

Et grunnleggende prinsipp i kjøpsretten er at dersom varen skal overleveres direkte fra kjøper til selger, skal partenes erlegge sine ytelser samtidig. Hensikten med prinsippet er å redusere risikoen for manglende vederlag for begge parter. Ingen skal behøve å prestere sin del av avtalen før medkontrahenten gjør det samme. Dette prinsippet om samtidighet betegnes som "ytelse mot ytelse"-prinsippet.²⁵

Prinsippet om samtidighet er nedfelt i kjøpslovens § 10 og § 49.

²³ International Commerce Terms. Dette er et sett standardiserte leveringsvilkår utarbeidet av ICC (den internasjonale handelskammer), som er særegne for internasjonale kjøp, og som har stor utberedelse i verdenshandelen.

²⁴ Selvig (1975) s. 32.

²⁵ Prinsippet omtales i juridisk litteratur som "grunnstenen" i regelverket om kjøp av varer, se bl.a. Johansson (2001) s. 25 med videre henvisninger.

Det følger av kjl. § 10 første ledd, at dersom selger ikke har solgt varen på kreditt, plikter han ikke "...å overgi tingen, overlevere dokument eller på annen måte å overføre rådigheten over tingen til kjøper til kjøper uten at kjøpesummen betales samtidig." Av § 49 fremgår det av første ledd at kjøper ikke trenger å betale kjøpesummen før tingen er overlevert til ham, eller stilt til hans rådighet.

Ved transportkjøp er det naturligvis ikke mulig å oppfylle "ytelse mot ytelse"-prinsippet fullt ut, og det er av betydning å finne alternative avviklingsalternativ som sikrer kjøper og selger på like god måte.

Kjøpsloven sikter også i disse tilfellene mot en mest mulig balansert risikofordeling mellom partene.²⁶ Det følger av § 10 annet ledd at dersom det er tale om kjøp hvor varene skal transporteres fra selger til kjøper, må selger sende tingen selv om han ikke mottar betaling fra kjøper før dette, men han kan hindre at kjøper får råderetten før kjøpesummen erlegges. Stansningsretten selger etter kjøpsloven § 61 annet ledd har under transport er også viktig i denne sammenheng, og stansning av godset er som nevnt ett middel selger kan anvende for å beskytte seg mot kjøpers manglende betalingsdyktighet.²⁷ Kjøpers interesser ivaretas ved bestemmelsen i kjl. § 49 annet ledd. Av denne følger at kjøper, før han betaler, har rett til å undersøke tingen.

Partene står fritt til å avtale oppgjørsordninger som avviker fra lovens løsning, jfr. kjl. § 3. Kjøper og selger har fra et kommersielt synspunkt klart motstridende interesser ved valg av betalingsordning, og både selgers behov for sikkerhet for oppgjør, og kjøpers behov for sikkerhet for kontraktmessig leveranse tas i betraktning når betalingsvilkår avtales mellom partene. Hvilken type vilkår partene ender opp med, beror hovedsakelig på hvor sterk

²⁶ Johansson (2001) s. 25.

²⁷ Selgers stansingsrett under transport vil behandles nærmere i del 4 av oppgaven.

forhandlingsposisjon den enkelte part har.²⁸

3.4 Betaling mot dokumenter

En særskilt type betalingsvilkår er ”oppgjør mot dokumenter”, og denne oppgjørsmåten anvendes ofte ved transportkjøp.²⁹

Ved transportkjøp modifiseres som nevnt samtidighetsprinsippet av kjl. § 10 og § 49, begge bestemmelsenes annet ledd.³⁰ Problemet med manglende samtidighet søkes videre avhjulpet ved regler om oppgjør mot dokumenter. Dette avviklingsalternativet har stor utbredelse ved internasjonale kjøp.³¹

Kjøpsloven har dokumentoppgjørregler i lovens § 49 tredje ledd. Det fremgår av denne bestemmelsen at betaling kan kreves mot konnossementer, fraktbrev eller annet bevis for at tingen blir transportert, dersom transporten skjer på slike vilkår at selger ikke kan rå over tingen etter betalingen. Det er altså ikke her et vilkår at kjøper mottar eller får undersøke selve varen før betaling foretas.

Særegenhetene og de særlige problemene som transportkjøp kan innebære, gjør seg gjeldende i enda større grad når det er tale om internasjonal handel.³² Det kan være snakk om store avstander, og ved sjøtransport av varer kan det gå lang tid fra kjøpsavtalen inngås mellom kjøper og selger, til det tidspunkt kjøper faktisk kan hente varene i lossehavnene. Av denne grunn kan det være lite fristende for selger å sende fra seg varer uten å være sikker på at kjøper vil ta imot varene eller betale kjøpesummen.

Selgers risiko for kjøpers betalingssvikt minimeres ved bruk av betalingsvilkår som ”kontant mot dokumenter”.³³

²⁸ Selvig (1975) s. 32.

²⁹ Transportdokumentene som anvendes i sjøtransport behandles nærmere i oppgavens pkt. 3.5.

³⁰ Se oppgavens pkt. 3.3

³¹ Selvig (1975) s. 17.

³² Selvig (1975) s. 17.

³³ Selvig (1975) s. 17.

Dette avviklingsalternativet legger en form for samtidighetsprinsipp til grunn, ved at selger mottar kjøpesummen samtidig som kjøper mottar transportdokumentene. Selger er ved denne fremgangsmåten sikret mot kjøpers betalingsmislighold. Kjøper er på sin side sikret "nøkkelen" til varene ved mottakelsen av transportdokumentene, men bærer imidlertid en risiko for at selgers levering ikke er kontraktsmessig. Kontantbetaling mot dokumenter innebærer også den ulempe for kjøper at han får kapital bundet opp i varen mens den er under transport. Dette avviklingsalternativet kan således sies å innebære en selgervennlig fordeling av risikoen mellom partene.³⁴

3.5 Transportdokumentenes betydning ved sjøtransport

Bruken av transportdokumenter er som nevnt ovenfor et kjennetegn ved transportkjøp. Dokumentet skal tjene som bevis for at det er inngått en avtale om transport, og når det gjelder sjøtransport, reguleres transportdokumentene av sjølovens kapittel 13. Dokumenttypene som anvendes er enten sjøfraktbrev, jfr. sjøl. §§ 308-309 eller konnossement, jfr. sjøl. § 251.³⁵

Hvilken type transportdokument kjøper og selger velger å benytte, vil være av betydning for hvilken mulighet partene har til å forføye kommersielt over varene under transporten. Det kan for eksempel for kjøper være av betydning å kunne videreselge varen mens transporten pågår, eller å reise kreditt med sikkerhet i varene.³⁶

Systemet for råderett under befordring med skip varierer etter som det anvendes sjøfraktbrev eller konnossement, da dokumentene skiller seg fra hverandre når det gjelder i hvilken grad de skal fungere som et redskap for å kunne råde over godset under

³⁴ Selvig (1975) s. 18.

³⁵ Se oppgavens pkt. 3.5.1 og 3.5.2 for utfyllende beskrivelse av disse dokumenttypene.

³⁶ Selvig (1975) s. 13.

transporten.³⁷ Hovedforskjellen mellom de to er at et konnossement som hovedregel er et negotiabelt dokument, mens sjøfraktbrevet er ikke-negotiabelt.

At et dokument er negotiabelt innebærer at det er omsettelig, eller salgbart.³⁸ Ved bruk av denne typen transportdokument, kan varene omsettes mens de er under transport, da dette gjøres ved overdragelse av dokumentet.³⁹ Videre er negotiabilitet i juridisk forstand, først og fremst den egenskap ved dokumentet at den fordringen det gir uttrykk for i de fleste tilfelle vil gjenoppstå selv om den skulle være bortfalt eller endret, dersom endringen eller opphøret ikke fremgår av dokumentet og det skjer et erverv av tredjemann i god tro.⁴⁰ Negotiable dokument har også ulike legitimasjonsvirkninger, som fører til at ihendehaver av dokumentet gis legitimasjon på flere forskjellige måter.⁴¹

Jeg vil i det følgende redegjøre nærmere for dokumenttypene konnossement og sjøfraktbrev.

3.5.1 Konnossement

Konnossementet er som nevnt et negotiabelt dokument, og defineres i sjøl. § 292 som et dokument som er et bevis for avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset, og som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet. Dokumentet inneholder altså et transportløfte, det har en kvitteringsfunksjon og det utgjør et varerepresentativ.⁴² Konnossementet kan utstedes til en bestemt

³⁷ Johansson (2001) s. 255.

³⁸ Hagstrøm (2004) s. 879.

³⁹ Selvig (1975) s. 13.

⁴⁰ Hagstrøm (2004) s. 880.

⁴¹ Hagstrøm betegner de ulike legitimasjonsvirkningene som "kreativ legitimasjon", "overføringslegitimasjon" og "kvitteringslegitimasjon", se Hagstrøm (2004) s. 880. Jeg vil komme nærmere inn på hva dette innebærer i avsnitt 3.5.1 om konnossementer.

⁴² Olebakken (2008), s.25.

person, til en bestemt person eller ordre, eller til ihendehaveren, jfr. sjøl. § 292, annet ledd. Det følger videre av § 292, annet ledd at konnossement utstedt til en bestemt person, anses som et ordre-konnossement, med mindre dokumentet inneholder klart forbehold som "ikke til ordre", eller lignende. Dersom det inneholder forbehold om at det ikke er til ordre, vil dokumentet være et såkalt rekta-konnossement.⁴³

Konnossementet funksjon som varerepresentativ fremgår av sjøl. §§ 302 og 304. Varene utleveres etter bestemmelsene mot fremleggelse av dokumentet. Denne funksjonen løser problemet som ble nevnt innledningsvis med at man ved transportkjøp ikke kan gjennomføre prinsippet om "ytelse mot ytelse". Kjøperen kan betale kjøpesummen dersom han samtidig får konnossementet overlevert til seg, da han på denne måten er sikret utlevering av varene. Selger kan på sin side trygt sende varene av gårde, da han så lenge konnossementene beror hos ham kan hindre at varene blir utlevert til kjøper.⁴⁴

Konnossement som brukes i linjefart kan være ombordkonnossement eller mottakskonnossement, avhengig av om dokumentet angir at godset er lastet ombord i et navngitt skip, eller bare at det er mottatt for transportering, jfr. sjøl. § 294 første og annet ledd. Videre kan konnossementet være utstedt for transport med ett skip, eller det kan være et såkalt gjennomgangskonnossement, dvs. at det er angitt i dokumentet at transporten av godset skal foretas av mer enn én transportør, jfr. sjøl. § 293 første ledd.

Konnossementet er som andre negotiable dokumenter utstyrt med legitimasjonsvirkninger, og disse fremgår av sjølovens bestemmelser.⁴⁵

Kravet til konnossementsinnehavers legitimasjon følger av sjøl. § 302. For at innehaver av konnossementet skal ha rett til å motta godset, må vedkommende for det første forevise konnossementet,

⁴³ Webster (2010) note 553, se også note 600.

⁴⁴ Se bl.a. Falkanger/Bull (2010) s. 249 om dette.

⁴⁵ Hagstrøm (2004) s. 881.

jfr. § 302 første ledd. Dernest må innehaveren enten ved konnossementets tekst, eller for ordrekonnossement ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer, eller erklæring om overdragelse in blanco fremtre som rett innehaver av konnossementet.

Sjøl. § 302 annet ledd regulerer tilfelle hvor det er utstedt flere originaleksemplarer av konnossementet. Dersom godset utleveres på bestemmelsesstedet som følger av konnossementet (jfr. § 296 første ledd, nr. 7), er det tilstrekkelig at mottaker legitimerer seg med ett eksemplar. Dersom det utleveres et annet sted, må også de øvrige eksemplarer leveres tilbake. Dersom ikke samtlige eksemplarer leveres i sistnevnte tilfelle, må det stilles sikkerhet for krav som andre innehavere av samme konnossement måtte gjøre gjeldende mot transportøren, jfr. sjøl. § 302 annet ledd siste punktum.

Ihendehaver av konnossementet gis etter sjøl. § 306 "overføringslegitimasjon". Bestemmelsen regulerer tilfelle hvor flere erververe har mottatt ulike eksemplarer av dokumentet. Det følger av bestemmelsen at dersom den som fremstår som rette innehaver av konnossementet overdrar forskjellige eksemplarer av dette til flere personer, har den som først mottar et eksemplar i god tro, rett til godset. Det følger videre av annet punktum at dersom godset er utlevert på bestemmelsesstedet til innehaver av et annet eksemplar, plikter denne ikke å gi fra seg det denne allerede har fått utlevert i god tro. Den som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter heller ikke å levere fra seg dette til den det har kommet bort fra, jfr. § 306 annet ledd.

Dokumentet er videre utstyrt med "kvitteringslegitimasjon", jfr. sjøl. § 302. Konnossementets kvitteringslegitimasjonen fremgår av denne bestemmelsen ved at transportøren med rette kan levere ut godset til den som oppfyller bestemmelsens krav til legitimasjon, og følgelig fremtrer som rett ihendehaver av konnossementet. Transportøren har oppfylt sin leveringsforpliktelse dersom han i god tro leverer ut godset til en slik person.

Den siste legitimasjonsvirkningen betegnes som "kreativ legitimasjon", og følger av sjøl. § 299. Denne bestemmelsen omhandler

konnossementets bevisvirkning, og det skilles mellom bevisvirkninger i forhold til den som mottar konnossementet etter utferdigelsen, og bevisvirkninger overfor tredjemann som har innløst konnossementet i god tro. Sistnevnte får mest omfattende rettigheter etter dokumentet etter bestemmelsens tredje ledd. § 299 tredje ledd omhandler det såkalte "fingerte transportansvar", som innebærer at dersom en tredjeperson i god tro har innløst konnossementet i tillit til riktigheten av opplysningene i dette, kan vedkommende kreve erstatning som om det forelå et transportansvar, selv om det i virkeligheten dreier seg om en feilbeskrivelse av varen i konnossementet.⁴⁶

3.5.2 Sjøfraktbrev

Denne type transportdokument har lenge vært brukt i innenriks fart, men har også i stadig større utstrekning blitt tatt i bruk i internasjonal stykkgodsfart.⁴⁷ Sjøfraktbrevet har mange likhetstrekk med fraktbrevene som brukes i blant annet veitransport, men det har ikke de rettslige egenskapene som er karakteristiske for konnossementet, slik som fraktbrevene som brukes i internasjonal veifrakt har.⁴⁸ Sjøfraktbrevet er således i utgangspunktet ikke beregnet til bruk ved internasjonale kjøp basert på betaling mot dokumenter.⁴⁹

Bruk av sjøfraktbrev reguleres av sjøl. § 308 og § 309, og dokumentet defineres i § 308 første ledd som et dokument som er et bevis for en sjøtransportavtale og for at transportøren har mottatt godset, og som inneholder et tilsagn fra transportøren om å utlevere godset til den mottakeren som er angitt i dokumentet. Sjøfraktbrevet har følgelig ikke som konnossementet funksjon som varerepresentativ, og det er ikke nødvendig å fremvise originaldokumentet for å få varen utlevert. Ettersom sjøfraktbrevet er et

⁴⁶ Webster (2010) note 587, www.rettsdata.no.

⁴⁷ NOU 1993:36 s. 50.

⁴⁸ NOU 1993:36 s. 50, sitert www.lovdatab.no.

⁴⁹ Se imidlertid oppgavens pkt. 3.5.2, femte avsnitt.

ikke-negotiabelt dokument, er det den angitte mottaker som har rett til å kreve utlevering av godset, så fremt ikke annet følger av § 308 annet ledd.

Det har til tider vist seg å være tungvint å anvende konnossementet som transportdokument, særlig hvor det har vært tale om korte transporter. Utlevering av godset har vært problematisk, da varene i slike tilfelle ofte har kommet frem til lossehavnen før dokumentene. Ved å anvende sjøfraktbrev slipper man utleveringsproblemer som følge av at det ikke er fysisk mulig å fremlegge originaleksempelret av transportdokumentet, og av denne grunn har sjøfraktbrevet blitt tatt i bruk i stadig større utstrekning.⁵⁰ Utlevering skjer i slike tilfelle til den som angis som mottaker i fraktbrevet, og mottaker trenger ikke å fremvise transportdokumentet, men må kun legitimere seg som rette vedkommende.

Ved fraktavtaler underlagt sjøfraktbrev, ikke råderetten ikke knyttet til dokumentet på samme måte som når det er utstedt konnossement. Det er som utgangspunkt kun fraktførerens motpart, som i praksis vil si sender, som i slike tilfelle kan råde over godset under transporten.⁵¹

Sjøl. § 308 gir sender rett til å endre mottaker selv etter at sjøfraktbrevet er utstedt, så fremt mottaker ikke har gjort sin rett etter transportdokumentet gjeldende, jfr. bestemmelsens annet ledd, annet punktum. At mottaker "har gjort sin rett gjeldende", vil etter forarbeidene si at vedkommende har fått godset utlevert, eller har fremmet krav overfor transportøren om å få det utlevert.⁵² Unntak fra retten til å endre mottaker foreligger videre etter § 308 annet ledd, annet punktum i tilfelle hvor sender har gitt avkall på denne retten overfor transportøren. Formålet med bestemmelsen er å gjøre sjøfraktbrevet egnet til bruk ved kjøp hvor det skal betales mot dokumenter.⁵³ Mottaker skal kunne betale kjøpesummen mot

⁵⁰ Johansson (2001) s. 256.

⁵¹ l.c.

⁵² NOU 1993:36 s. 50, sitert www.lovdatab.no.

⁵³ l.c.

sjøfraktbrevet som angir at senderen ikke har rett til å endre mottaker, selv om mottaker ennå ikke har mottatt godset.

3.5.3 Dokumenttypene i den nye stykkgodskonvensjonen

Ovenfor har jeg gjennomgått de ulike transportdokumentene som omfattes av sjøloven. I oppgavens del 5 vil jeg som nevnt drøfte bestemmelser i Rotterdam-reglene nærmere, og jeg vil der komme inn på konvensjonens dokumenttyper. Av denne grunn finner jeg det hensiktsmessig å gi en kort presentasjon av disse dokumenttypene her.

Begrepet "transportdokument" defineres i Rotterdam-reglens art. 1 nr. 14 som et dokument utstedt under en avtale om transport som er bevis for at transportøren har mottatt godset for transport, og som er bevis for, eller inneholder en transportavtale. Konvensjonen skiller på samme måte som sjøloven mellom negotiable og ikke-negotiable transportdokumenter. Rotterdam-reglene refererer imidlertid ikke til dokumenttypene med de navn som vanligvis benyttes i sjøfarten i dag,⁵⁴ men oppstiller i stedet en egen terminologi, som er uavhengig av nasjonal lovgivning og internasjonal praksis.⁵⁵ Selv om Rotterdam-reglene oppstiller egne definisjoner av de ulike typene transportdokumenter, tilsvarer de negotiable og ikke-negotiable dokumentene det man kjenner som henholdsvis konnossementet og sjøfraktbrevet i sjøloven.

Negotiable transportdokument defineres i art. 1 nr. 15 som følger

"...transport document that indicates, by wording such as "to order" or "negotiable" or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable".

⁵⁴ Eksempelvis "bill of lading" og "sea way bill".

⁵⁵ Diamond (2009) s. 496.

Videre defineres ikke-negotiable transportdokumenter i art. 1 nr. 16 som transportdokumenter som ikke er negotiable dokumenter.

Rotterdam-reglene omhandler også såkalte rekta-konnossementer.⁵⁶ Dette er et konnossement som inneholder en påtegning om at det ikke er omsettelig, og om at det skal leveres tilbake om godset skal utleveres. Denne type transportdokument reguleres i konvensjonen som utgangspunkt på samme måte som de andre ikke-negotiable transportdokumentene, men på enkelte områder gjelder særregler for denne type dokumenter. Dette gjelder blant annet artikkel 51 om kontrollerende parts identitet.⁵⁷

Som man ser etter dette, er transportdokumentene som omhandles i Rotterdam-reglene, hovedsakelig de samme som vi dokumenttypene vi kjenner fra dagens regelverk.⁵⁸

3.6 Forholdet mellom transportøren og varesiden

Ved avtaler om transportkjøp, er det ikke bare mellom kjøper og selger det kan oppstå særlige problemstillinger og interessemotsetninger. Når kjøp avvikles med en transportør som mellomledd mellom kjøper og selger, bringes et "ekstra ledd" inn i kjøpsforholdet, og transportørens interesser må følgelig også ivaretas. Fraktavtalen som i slike tilfelle inngås med en transportør er en selvstendig avtale, og den bakenforliggende kjøpsavtalen er følgelig i prinsippet transportøren uvedkommende. Dersom kjøpsavtalen ikke kan gjennomføres som avtalt, kan imidlertid transportøren likevel komme til å bli påvirket av dette.

Den som sender varene med transportøren, er hovedsaklig interessert i å få godset frem til rett mottaker, slik at vedkommende

⁵⁶ Se oppgavens pkt. 3.5.1 for forklaring.

⁵⁷ Diamond (2009) s. 498.

⁵⁸ Rotterdam-reglene har imidlertid én nyvinning når det gjelder transportdokumenter. Konvensjonen har som mål å legge til rette for bruk av elektronisk transportdokumentasjon (se Diamond (2009) s. 499), og elektroniske transportdokumenter omhandles følgelig også av konvensjonsbestemmelsene. "Electronic transport record" er definert i konvensjonens art. 1 nr. 18.

kan få utbetalt vederlaget for varene. Dersom det skulle oppstå problemer men den underliggende kjøpsavtale mellom kjøper og selger, for eksempel med mottakerens betalingssevne eller –vilje, vil det være av stor betydning for selger å kunne råde over godset underveis på en slik måte at han kan sikre sine interesser best mulig. Det kan dreie seg om mulighet til å få stanset godset underveis, eller hindre utlevering i bestemmelseshavnen slik at den opprinnelige mottaker ikke får hånd om godset. Videre kan selger av varene ønske å endre mottaker og derved kanskje også bestemmelsessted. Dersom godset kommer i mottakers besittelse, vil selger være i en meget dårlig forhandlingsposisjon når han skal kreve inn kjøpesummen. I verste fall kan dette føre til at selger vil måtte ta til takke med et dividendekrav i kjøpers bo.⁵⁹

For en transportør kan slike instruksjoner fra varesiden gripe forstyrrende inn i det planlagte transportoppdrag. I og med at transportøren som regel flere sendere å forholde seg til på hver reise, foreligger et større behov for kontroll med tanke på hvilket gods som skal utleveres hvor og når. Transportøren er avhengig av å utføre de planlagte transportoppdragene kontraktsmessig, slik at frakt opptjenes og han unngår å komme i mislighold overfor noen av senderne. Å gjennomføre planlagt rute til planlagt tid er da essensielt, og dette kan vanskeliggjøres dersom noen på varesiden kommer med omfattende instruksjoner som vil være tidkrevende å gjennomføre. Dette vil kunne virke negativt inn på andre transportoppdrag på samme rute; skape forsinkelser e.l. som gjør transportøren ansvarlig for andre sendere eller mottakeres tap.

Når det dreier seg om stykkgodsbefordring med skip i linjefart, har transportøren som nevnt⁶⁰ ofte flere avtaleparter å forholde seg til på den enkelte reise. Dette gjør det særlig viktig at de ulike vareeierens rettigheter og plikter blir fastsatt så nøyaktig som mulig fra starten av, slik at transportøren (linjen) på forhånd vet

⁵⁹ Se mer om dette i oppgavens pkt. 4.2.

⁶⁰ Se oppgavens pkt. 2.4.1.

blant annet hvor og når de ulike forsendelsene skal losses.⁶¹

Varesidens mulighet til å råde over godset under transporten kan følgelig skape problemer for transportørens gjennomføring av sitt transportoppdrag. Reguleringen av varesidens råderett, er ment å gi de ulike partene en viss beføyelsesrett, men samtidig sikre at alles interesser blir tilstrekkelig ivaretatt. Spørsmålet er om dette gjennomføres på en god nok måte i de transportrettslige regler.

I det videre vil jeg drøfte stansningsretten nærmere, først den kjøpsrettslige siden av rettigheten i del 4, og deretter den transportrettslige siden, den faktiske gjennomføringen av stansing under transport, i del 5. I den sistnevnte delen vil transportørens stilling i tilfelle hvor selger ønsker å utøve sin stansningsrett være et sentralt tema. Jeg vil da se nærmere på hvordan varesidens mulighet til råderett over godset under transporten, da i form av stansning av varer, er regulert i de transportrettslige regler. Jeg vil analysere Rotterdam-reglenes bestemmelser om dette, og vurdere disse opp mot dagens regulering.

⁶¹ Falkanger/Bull (2010) s. 230.

4 Nærmere om stansningsretten

Jeg har i avhandlingens foregående del presentert enkelte kjøpsrettslige aspekter ved transportkjøp, og forsøkt å gjøre rede for de ulike interessene bak en slik avtale. I denne delen vil jeg behandle selgers kjøpsrettslige stansningsrett under transport. Jeg vil presentere instituttet stansningsrett; den kjøpsrettslige hjemmelen for, og hensikten bak, denne rettigheten, samt i hvilke situasjoner det kan være aktuelt for selger å utøve stansning av gods under transport. De transportrettslige reglene omhandler hovedsakelig muligheten til gjennomføring av en slik stansningsrett, under forutsetning av at de kjøpsrettslige vilkårene er oppfylt.

4.1 Kjøpsrettslig regulering av selgers stansningsrett

Den generelle bestemmelse om stansningsrett finnes i dekningsloven § 7-2, mens stansningsrett i kjøp er regulert i kjøpsloven § 61. Kjl. § 61 er en spesialbestemmelse som gjelder stansningsretten i forholdet mellom partene i en salgsavtale. Denne bestemmelsen går foran de mer generelle bestemmelsene i dekningslovens kapittel 7, jfr. deknnl. § 7-1.⁶²

Kjl. § 61 omhandler tilfelle av antesipert mislighold fra en av avtalepartenes side, og den tilsvarende art. 71 i FN-konvensjonen om internasjonale løsørekjøp (CISG)⁶³. Bestemmelsen gir begge parter i kjøpsforholdet adgang til å utsette egen oppfyllelse ved forventet kontraktsbrudd fra den annen part. Utsettelsen kan gå ut på foreløpig innstilling eller stans av forberedelser til kontraktsoppfyllelse,

⁶² Jfr. også Kjøpsloven 1988 og FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løsørekjøp med kommentarer (2008) s. 300.

⁶³ United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (1980).

eller å stanse foretatt levering.⁶⁴ Levering er foretatt når varene er sendt med transportøren. Samlet utgjør disse beføyelsene det som i teorien omtales som "stansingsrett i vid forstand".⁶⁵ Bestemmelsens annet ledd regulerer den form for stansingsrett som er tema for avhandlingen, nemlig stansingsrett selger har mens varen er under transport. Dette er en rett selger på visse vilkår har, til å hindre at varen blir utlevert til kjøper. Selgers stansingsrett under transport omtales i juridisk litteratur som "den egentlige stansingsretten", eller "stansingsrett i snever forstand".⁶⁶

Tidsmessig kommer stansingsretten under transport inn som sikkerhetsrett etter at tilbakeholdelse er utelukket, men før det kan bli aktuelt å heve kjøpsavtalen. Tilbakeholdsretten selger har ved antasipert mislighold fra kjøper side, reguleres av kjl. § 61 første ledd. Selger kan, frem til levering har skjedd, innstille sin oppfyllelse eller holde sin ytelse tilbake, dersom det forventes at kjøper vil misligholde en vesentlig del av sin forpliktelse. Dersom varen er overlevert til transportøren, har levering skjedd, og selger har oppfylt sin del av avtalen. Varen kan da ikke lenger holdes tilbake, men den kan hindres overlevert til kjøper etter kjl. § 61 annet ledd.

Videre gir kjl. § 61 annet ledd ikke selger rett til å ta endelig skritt, og selger kan følgelig ikke med hjemmel i bestemmelsen selge varen til en annen, eller på annen måte kvitte seg med tingen. Dersom kjøper stiller betryggende sikkerhet for betaling av kjøpesummen, må selger etter kjl. § 61 fjerde ledd fortsette oppfyllelsen, og av denne grunn må selger ha salgsgjenstanden i behold. Stansingsretten er kun en midlertidig sikring, og dersom selger med endelig virkning vil oppheve avtalen med kjøper, må avtalen heves etter kjl. § 62, jfr. § 39.

Vilkårene for at selger skal ha rett til å utøve stansing av godset under transport, fremgår av kjl. § 61 annet ledd, jfr. første ledd.

⁶⁴ Kjøpsloven 1988 og FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løsørekjøp med kommentarer (2008) s. 300.

⁶⁵ I.c.

⁶⁶ I.c.

Vilkårene vil ikke bli behandlet i detalj i denne avhandlingen, men jeg vil i det følgende gjennomgå dem kort for sammenhengens skyld.

Det følger av § 61 annet ledd at det, etter at selger har sendt tingen, må vise seg forhold på kjøpers side som nevnt i bestemmelsens første ledd. Det er følgelig en første forutsetning at selger har overlevert godset til transportøren. Man kan videre lese av første ledd at slike "forhold" er at det må fremgå av kjøpers handlemåte eller av en alvorlig svikt i hans kredittverdighet eller evne til å oppfylle at han ikke kommer til å oppfylle en vesentlig del av sine forpliktelser. Dersom disse vilkårene er oppfylt kan selger utøve stansningsrett etter § 61 annet ledd. Retten kan utøves inntil tingen blir "overgitt" til kjøper, det vil si så lenge kjøper ikke fysisk har fått tingen i sin besittelse.⁶⁷

Den som stanser sin oppfyllelse, må straks varsle den annen part, jfr. kjl. § 61 tredje ledd. Dette for at kjøper skal få anledning til å stille sikkerhet for beløpet. Dersom det stilles "betryggende sikkerhet", må oppfyllelsen som nevnt fortsette, jfr. bestemmelsens fjerde ledd.

Det følger av kjl. § 61 annet ledd, annet punktum at overgivelse av transportdokumenter er uten betydning for selgers mulighet til å hindre utlevering av varen til kjøper. Selv om kjøper eller kjøpers bo har mottatt transportdokument, kan selger utøve sin stansningsrett dersom vilkårene i § 61 annet ledd for øvrig er oppfylt. Sjøloven har videre en særbestemmelse i § 307 om stansningsrett under sjøtransport i tilfelle hvor det er utstedt konnossement for godset som transporteres. Sjølovens bestemmelse supplerer kjl. § 61 annet ledd, og slår fast at selger har sin stansningsrett etter kjøpsloven i behold, selv om konnossement måtte være overlevert til kjøper. § 307 viser direkte til kjl. § 61 annet ledd, og vilkårene for å kunne utøve stansningsrett følger dermed av sistnevnte bestemmelse. Sjøl. § 307 omfatter kun de tilfelle hvor konnossement er utstedt. Det er antatt i teorien at utstedelse av sjøfraktbrev om-

⁶⁷ Hagstrøm (2004) s. 591.

fattes av kjøpslovens § 61 annet ledd, annet punktum, uavhengig av om dokumentet er nødvendig for å få godset utlevert.⁶⁸

En grense for selgers stansingsrett trekkes imidlertid ved de tilfelle hvor en tredjeperson i god tro har ervervet konnossementet. Selger er da avskåret fra å utøve stansingsrett, jfr. § 307 annet ledd.

Sjøl. § 307 første ledd gir selger rett til å stanse varen, selv om kjøper har et varerepresentativ i hende, og bestemmelsen tilsvarende i så måte CISG art. 71 (2), som gir selger rett til å utøve stansingsrett selv om kjøper innehar dokument som gir ham rett til varen. Bestemmelsene har blitt kritisert i teorien, blant annet fordi de kun regulerer forholdet mellom kjøper og selger, og ikke legger noen plikter på transportøren.⁶⁹ Selgers utøvelse av stansingsrett kan derfor sette transportøren i et vanskelig dilemma, dersom mottaker innehar dokument som gir ham rett til lasten.⁷⁰ Det faktum at selger etter de kjøpsrettslige bestemmelsene har rett til å utøve sin stansingsrett uavhengig av om transportdokument er overlevert til kjøper, kan videre skape problemer i forhold til de transportrettslige reglene om råderett over godset under transporten. Disse problemstillingene er begge eksempler på problematiske sider ved selgers stansingsrett under transport. Problemene oppstår hovedsakelig fordi de kjøpsrettslige og transportrettslige regelsett i slike tilfelle krysses. Dette vil drøftes nærmere i oppgavens del 5, og da også i lys av Rotterdam-reglene.

4.2 Stansingsrettens funksjon

Stansingsretten har i hovedsak to funksjoner; den fungerer som oppfylleelsespress overfor kjøperen, og den er en sikkerhetsrett for

⁶⁸ Se bl.a. Johansson (2001) s. 29.

⁶⁹ Se blant annet Pejovic (2008) s. 138-139 med videre henvisninger (siteret www.heinonline.org).

⁷⁰ Dette vil jeg komme nærmere inn på i oppgavens pkt. 5.1.2.

selgeren.⁷¹ Stansningsretten kan virke som oppfylleelsespress overfor kjøperen, ved at kjøpesummen må betales før varene utleveres. Selger gis følgelig rett til å holde tilbake egen ytelse så lenge motparten ikke presterer sin del av avtalen. Stansningsretten under transport er en del av avtalemønsteret rundt en kjøpsavtale, og retten supplerer prinsippet om "ytelse mot ytelse" i de situasjoner hvor det ikke skal foregå en samtidig prestering av partenes ytelser.⁷² Balansen i avtaleforholdet mellom partene gjenopprettes ved at den ene part kan holde sin ytelse tilbake, dersom den andre ikke erlegger sin del.

Stansningsretten under transport skal beskytte selgers interesser ved å sikre betaling av kjøpesummen. Retten er et middel selger kan anvende for å beskytte seg mot en betalingsudyktig kjøper, og dette er et midlertidig tiltak for å beskytte selger som kreditor.⁷³

Som sikkerhetsrett viser stansningsrettens virkninger seg derfor først og fremst overfor tredjemann, i og med at retten til å stanse godset innebærer at selger kan sikre sitt krav på kjøpesummen også overfor kjøpers kreditorer. Stansningsretten gir selger en særrett dersom kjøper skulle gå konkurs, og er følgelig avgjørende for om selger vil få separatistrett i forhold til kjøpers øvrige kreditorer.⁷⁴ Dersom skjæringspunktet for stansningsretten er passert, må selger nøye seg med dividende av kjøpers bo.⁷⁵

Det er disse praktiske behov for beskyttelse ved denne typen avtaler som har styrt utviklingen av stansningsrettsinstituttet.⁷⁶

⁷¹ Se blant annet Selvig (1975) s. 62. Selvig setter imidlertid spørsmålsteget ved hvor effektiv beskyttelse stansningsretten egentlig gir selger mot økonomiske tap. Han hevder det kan være vanskelig for selger å utnytte den fordel besittelsen av varen gir ham. Se s. 64 flg.

⁷² Johansson (2001) s. 23.

⁷³ Hagstrøm (2004) s. 590.

⁷⁴ Krüger (1999) s. 545.

⁷⁵ Krüger (1999) s. 545-546.

⁷⁶ Johansson (2001) s. 45.

4.3 I hvilke situasjoner er stansningsretten under transport aktuell?

Selger kan, som tidligere vist,⁷⁷ sikre seg mot kjøpers betalingsmislighold gjennom betalingsvilkårene. Det kan for eksempel avtales at kjøper skal betale før selger sender varen, eller eventuelt at det skal betales mot transportdokument. Det er kun i de tilfelle hvor kjøper gis kreditt, at selger bærer risikoen for kjøpers manglende betaling, og følgelig er utsatt for økonomisk tap. Det er i denne relasjon det kan bli behov for å utøve stansningsrett.

Kjøpsloven sikter som nevnt⁷⁸ mot en balansert løsning når det gjelder partenes oppfyllelse av kjøpsavtaler, hvor det tas hensyn til den grunnleggende interesse som for begge parter ligger bak kjøpsavtalen, nemlig interessen av at den annen part kontraktmessig oppfyller sin del av avtalen. I og med at kjøpslovens bestemmelser etter lovens § 3 er deklatoriske, skjer det imidlertid ofte at partene avtaler seg bort fra dens løsninger.⁷⁹ Det er ikke uvanlig at kjøper får varerepresentativ i form av transportdokument overlevert til seg før selger har mottatt betaling⁸⁰, og det er i slike tilfelle, hvor selger sender varene og overleverer varerepresentativ til kjøper, uten først å ha sikkerhet for kjøpesummen, at stansningsretten kan bli aktuell. Selger risikerer i slike tilfelle å lide tap dersom kjøper skulle få økonomiske problemer, eller dersom vedkommendes betalingsvilje skulle vise seg å svikte.

Hagstrøm fremhever at kjl. § 61 har selvstendig betydning i forhold til reglene om ytelse mot ytelse i flere sammenhenger, blant annet ved at stansning kan utøves etter § 61 selv om det ikke skal skje samtidig utveksling av ytelsene, i tilfelle hvor det er gitt kreditt eller avtalt forhåndsbetaling.⁸¹ Videre går stansningsretten under transport etter kjl. § 62 annet ledd lenger enn den rett en part har

⁷⁷ Se oppgavens pkt. 3.4 flg..

⁷⁸ Se oppgavens del 3.

⁷⁹ Johansson (2001) s. 25.

⁸⁰ Se bl.a. Johansson (2001) s. 24-25 om dette.

⁸¹ Hagstrøm (2004) s. 591-592.

til å utøve tilbakeholdsrett, da stansingsretten kan utøves selv om tingen er levert og transportdokumenter overgitt, så lenge kjøper ikke fysisk har fått tingen i sin besittelse.⁸²

Stansingsretten under transport er videre kun aktuell i de tilfelle hvor kjøper og selger befinner seg på forskjellige steder, og hvor en transportør av denne grunn kobles inn i partenes avtale for å frakte varen mellom dem. Dersom selger selv skal foreta leveringen, anses ikke varen å være levert før den er overtatt av kjøper, jfr. kjl. § 7 annet ledd, annet punktum, og før faktisk levering har skjedd, er det som nevnt bare tilbakeholdsretten som er aktuell.⁸³ I tilfelle hvor det benyttes en transportør til å frakte varen fra kjøper til selger, skjer levering ved at varen overgis til transportøren, jfr. kjl. § 7 annet ledd, første punktum, og det er først når oppfyllelse har skjedd fra selgers side, at det kan bli aktuelt å utføre stansing under transport.

⁸² Hagstrøm (2004) s. 592.

⁸³ Se oppgavens pkt. 4.1.

5 Gjennomføringen av stansingsrett under sjøtransport – den transportrettslige regulering

I foregående avsnitt ble det redegjort for den kjøpsrettslige siden av selgers stansingsrett. Temaet for denne delen er det transportrettslige aspektet ved stansingsretten under sjøtransport. Det skal her dreie seg om gjennomføringen av stansingsretten, og hvordan selgers kjøpsrettslige rettighet lar seg forene med de transportrettslige regler. Fokuset vil være rettet mot bestemmelsene i Rotterdam-reglene som vedrører gjennomføringen av stansingsretten. Hovedformålet vil være å se på hvordan selgers stansingsrett er tenkt regulert i de nye Rotterdam-reglene, og å vurdere dette opp mot dagens regelverk.

Innledningsvis i del 5 vil jeg se på enkelte problematiske aspekter ved gjennomføring av stansing av gods under transport. Deretter vil jeg ta for meg de transportrettslige reglene. Jeg vil da se på reguleringen vedrørende gjennomføringen av selgers stansingsrett under transport i Rotterdam-reglene, begrensninger i selgers mulighet til å utøve stansingsrett, samt hvilke krav transportøren har på skadesløsholdelse når han utøver instruks fra selger om stansing. Avslutningsvis i denne delen vil jeg se på skjæringstidspunktet for selgers stansingsrett.

Jeg legger i avhandlingens del 5 til grunn at selger også er sender etter transportavtalen.

5.1 Problematiske aspekter ved stansingsretten som følge av to regelsett krysses

Forholdet mellom de kjøpsrettslige regler om selgers stansingsrett under transport, og de transportrettslige regler om gjennomføringen av denne rettigheten reiser flere problemstillinger. Særlig gjelder dette i forholdet mellom utøvelse av stansingsretten og

reglene om råderett under transporten, og spørsmål vedrørende transportørens stilling i tilfelle hvor selger ønsker gods stanset.

5.1.1 Stansningsrettens forhold til den generelle råderetten over gods under transport

De transportrettslige råderettsreglene⁸⁴ regulerer varesidens mulighet gi transportøren instruks vedrørende godset mens det er under transport. Reglene må ses på bakgrunn av transportørens interesse i å få utført sine oppdrag på en kontraktmessig måte, blant annet som følge av det faktum at han risikerer ansvar dersom transporten ikke gjennomføres som avtalt.⁸⁵ Transportreglene er ikke utformet med tanke på tredjemanns eventuelle rett til godset.⁸⁶ Transporter skal gjennomføres så tids- og kostnadseffektivt som mulig, og transportøren skal helst "forstyrres" minst mulig på sine oppdrag. Av denne grunn er det behov for klare regler om hvem som er berettiget til å gi transportøren instruks underveis.

Både den kjøpsrettslige stansningsretten selger har under transport og den transportrettslige råderetten varesiden har over godset under transport, er en form for sikkerhet for selger/senders interesser. Problemer oppstår blant annet som følge av at beføyelsene er underlagt ulike regelsett. Stansningsretten reguleres av kjøpsrettslige regler, og vedrører avtalen mellom kjøper og selger. Råderetten over godset under transport reguleres av transportrettslige regler, og baseres på fraktavtalen inngått mellom varesiden og transportøren.

Stansningsretten selger har etter kjøpsloven er, til tross for at den reguleres av et annet regelsett, likevel nært knyttet til råderetten under transport. Dette som følge av at det kun er den som har råderetten, som har rett til å gi transportøren instruks underveis. For å kunne utøve stansningsrett under transporten, må selger

⁸⁴ Se oppgavens pkt. 2.4.3.

⁸⁵ Se blant annet sjølovens §§ 274 flg. om transportørens erstatningsansvar under sjøtransport.

⁸⁶ Johansson (2001) s. 241.

følgelig være innehaver av råderetten⁸⁷, ellers kan det oppstå praktiske problemer med tanke på instruksgivning til transportøren om å stanse godset. Den kjøpsrettslige stansingsretten blir slik sett en del av den transportrettslige råderetten når det er tale om å utøve stansning av gods under transport.

5.1.2 Transportørens stilling

Et annet spørsmålet som oppstår i forbindelse med gjennomføring av selgers stansningsrett, er hvordan transportøren skal forholde seg til en instruks om å stanse godset og hindre at det leveres ut til mottaker. Selgers utøvelse av stansningsretten kan føre til problemer for transportøren, særlig i tilfelle hvor kjøper/mottaker er i besittelse av et konnossement. Innehaveren av konnossementet har etter sjølovens § 302 første ledd krav på å få varene utlevert, og transportøren havner i et dilemma dersom mottaker krever utlevering, mens sender på sin side instruerer om stansning.

Kjøpsloven § 61 er kun bindende for partene i kjøpsavtalen, altså kjøper og selger, og verken denne bestemmelsen eller sjøl. § 307 pålegger transportøren plikter for gjennomføringen av selgers instruks om stansning. Også her kan potensielt vanskelige situasjoner oppstå som følge av overlappingen mellom de kjøpsrettslige og transportrettslige regler.⁸⁸ De sistnevnte er utformet med tanke på å oppfylle de krav innblandede parter kan ha på at ingen uberettiget råder over godset under transporten eller i forbindelse med utlevering.⁸⁹

Dagens regler på dette området har i juridisk teori blitt ansett å være utydelige. Dette fremheves blant annet av Johansson⁹⁰, som mener reglene ikke gir noen klar rettledning for hvordan transportørens dilemma skal løses. Jeg vil i det følgende se nærmere på de transportrettslige reglene vedrørende stansingsretten og den

⁸⁷ Johansson (2001) s. 241.

⁸⁸ Pejovic (2008) s. 138.

⁸⁹ Se bl.a. Johansson (2001) s. 241.

⁹⁰ Johansson (2001) s. 241-242.

faktiske gjennomføringen av denne.

5.2 Transportrettslig regulering av stansningsretten

Et første spørsmål er om gjennomføringen av selgers stansningsrett under transport overhodet er regulert i den nye konvensjonen. Det kan umiddelbart slås fast at Rotterdam-reglene ikke nevner stansningsretten eksplisitt noe sted. Dette i motsetning til sjøloven, som i § 307 uttrykkelig anerkjenner selgers kjøpsrettslige stansningsrett, og som til og med presiserer kjøpslovens § 61 annet ledd ved å slå fast at stansningsretten er i behold selv om kjøper er i besittelse av konnossement.

Rotterdam-reglene har detaljerte regler om råderett over gods under transport. Spørsmålet er om stansningsretten er omfattet av disse, og om retten til å stanse godset således er en del av råderetten varesiden har over godset under transporten.

Konvensjonen råderettsbestemmelser oppstilles hovedsakelig i kapittel 10, som har tittelen "Rights of the controlling party", og dreier seg om "the right of control".⁹¹ Ett av hensynene som har blitt vektlagt i konvensjonens kapittel 10 har vært transportørens behov for å vite hvem på varesiden han skal forholde seg til under transporten. Hensikten med en "kontrollerende part" er blant annet at man har en identifiserbar part som har myndighet til å gi transportøren instruks, og som transportøren kan henvende seg til dersom han skulle trenge ytterligere informasjon i forbindelse med levering eller om godset generelt.⁹² Videre er det også ved utformingen av kap. 10 tatt hensyn til senders behov for muligheten til å råde over godset. Det er ansett å være viktig at sender skal kunne gi instruks om endringer i transportopplegget, for eksempel dersom den opprinnelige mottaker viser seg å være betalingsudyktig.⁹³

⁹¹ Se definisjoner i oppgavens pkt. 2.4.2.

⁹² Diamond (2009) s. 522.

⁹³ I.c.

Flere juridiske forfattere er av den oppfatning at stansningsretten klart må anses omfattet av konvensjonens art. 50 nr. 1 som omhandler kontrollerende parts rettigheter.⁹⁴ Art. 50 nr. 1 regulerer omfanget av retten til kontroll, og bestemmelsen lyder som følger:

”The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:

- i) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;
- ii) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and
- iii) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.”

G. J. van der Ziel mener det er klart at art. 50 nr. 1 b og c er tatt inn i Rotterdam-reglene for å muliggjøre blant annet stansning under transport.⁹⁵ Diamond uttaler i sin artikkel om Rotterdam-reglene at art. 50 nr. 1, litra b og c antakelig ikke vil utvide senders nåværende rettigheter overfor en insolvent kjøper noe særlig.⁹⁶ Han nevner da særskilt stansningsretten under transport, og synes slik jeg ser det å mene at denne omfattes av bestemmelsen. Diamond mener at Rotterdam-reglenes bestemmelse om omfanget av råderetten vil ha den fordel at disse rettighetene bli bedre klargjort enn

⁹⁴ Se blant annet Diamond (2009) s. 525 og Van der Ziel (2009) s. 249.

⁹⁵ Van der Ziel (2009), s. 249. Van der Ziel mener at art. 50 nr. 1, litra a og b i tillegg til selgers stansningsrett, også omfatter selgers rett til å disponere over godset (videreselge det eller lignende) når det viser seg at kjøper ikke kan betale.

⁹⁶ Diamond (2009) s. 525.

de har vært tidligere.⁹⁷

Art. 50 nr. 1, litra b og c, synes ved første øyekast kun å regulere omdirigeringsretten og retten til å endre mottaker. Disse rettighetene er i andre transportrettslige råderettsreguleringer skilt fra stansningsretten som egne beføyelser, jfr. blant annet veifraktloven § 17 første ledd som gir avsender rett til å rå over godset, og da særlig ved å be fraktføreren om å "stanse godset undervegs, endre bestemmelsessted, eller utlevere godset til en annen mottaker...". Sjøloven regulerer ikke varesidens råderett på samme måte, men også her synes de tre beføyelsene å være skilt fra hverandre. Sjøl. § 307 taler spesifikt om stansningsretten, mens § 308 annet ledd omhandler muligheten til å endre mottaker under sjøfraktbrev. Det uttales imidlertid i forarbeidene⁹⁸ at tilfelle hvor sender skal kunne endre mottaker blant annet er når han skal utøve stansingsrett, og således er beføyelsene nært knyttet til hverandre. Sjøl. § 261 tredje ledd gir videre varesiden rett til å avbryte transporten eller kreve godset utlevert i en annen havn enn den opprinnelige bestemmelsehavnen.⁹⁹

At selgers rett til å gi transportøren instruks om å stanse godset ikke nevnes i Rotterdam-reglene kan tyde på at det ikke er meningen at denne retten, eller gjennomføringen av denne, skal omfattes av konvensjonsbestemmelsene. Slik jeg ser det, gir det imidlertid mening å anta at en slik rett følger implisitt av ordlyden i art. 50 nr. 1 b og c. Ettersom kontrollerende part har mulighet til å endre mottaker til seg selv, og i tillegg kreve utlevering i en tidligere havn en avtalt, medfører dette at han vil kunne gjennomføre en stansning av godset og hindre at det utleveres til kjøper. Ved å oppføre seg selv som mottaker, kan han selv hente godset og hindre at kjøper får hånd om dette. Man kan anlegge en slags "fra det mer til det mindre"-betragtning til støtte for at stansningsretten må anses omfattet av bestemmelsen; når selger, forutsatt at vedkommende er

⁹⁷ I.c.

⁹⁸ NOU 1993:36 s. 50, sitert www.lovdata.no.

⁹⁹ NOU 1993:36 s.27, sitert www.lovdata.no.

kontrollerende part, kan omdestinere godset og endre mottaker, vil han så lenge han innehar retten til kontroll kunne hindre at kjøper får hånd om godset. Det ser imidlertid da ut til å være en forutsetning at selger kommer og henter godset, eller får noen andre til å hente det for ham.

Det synes etter dette som om Rotterdam-reglene tar høyde for at selger i flere stater har en stansingsrett under transport etter nasjonal lovgivning, og at konvensjonens art. 50 nr. 1 b og c derfor åpner for at denne retten fortsatt skal kunne gjennomføres i disse statene dersom den nye konvensjonen ratifiseres.

5.3 Selgers myndighet til å gi transportøren instruks om stansning

Dersom det legges til grunn at stansingsretten følger av, eller i hvert fall kan utøves i medhold av, art. 50 nr. 1 b og c, er det videre et spørsmål når selger har myndighet til å utøve stansingsretten. Når kan selger med rette gi transportøren instruks om å stanse godset? Etter art. 50 nr. 1, første punktum, er det en forutsetning at selger er kontrollerende part dersom han skal være berettiget til å gi transportøren instruks om stansning, da det fremgår av bestemmelsen at retten til kontroll kun kan utøves av kontrollerende part.

Kontrollerende parts identitet varierer etter Rotterdam-reglenes art. 51 med hvilken type transportdokument som anvendes, og type transportdokument vil følgelig ha betydning for når selger kan instruere om stansning av godset. Art. 51 er delt inn i fire ledd, som omhandler tilfellene hvor det er utstedt ikke-negotiabelt dokument eller ikke noe transportdokument overhodet, rekta-konnossement, negotiabelt transportdokument og negotiabelt elektronisk transportdokument. Ikke-negotiable og negotiable transportdokument tilsvarende som nevnt det som i sjøloven omtales som henholdsvis sjøfraktbrev og konnossement.¹⁰⁰ Jeg vil i det følgende se på de fire

¹⁰⁰ Se oppgavens pkt. 3.5 flg.

tilfellene, og undersøke hvilken mulighet selger har til å instruere om stansning under de ulike dokumenttypene.

5.3.1 Ikke-negotiabelt transportdokument eller ikke noe transportdokument

I tilfelle hvor det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument, eller hvor det ikke er utstedt transportdokument i det hele tatt, er sender (shipper)¹⁰¹ som hovedregel kontrollerende part, jfr. art. 51 nr. 1 a. Unntak gjelder i tilfelle hvor partene ved transportavtalens inngåelse, uttrykkelig tillegger mottaker, formell sender eller annen person denne rollen. Selger vil altså i disse tilfellene, kunne utøve sin stansningsrett så lenge ikke begrensningene i art. 52 hindrer gjennomføring av dette.¹⁰² Kontrollerende part kan etter art. 51 nr.1, litra b overføre retten til kontroll til en annen person, og dersom selger gjør dette, kan stansningsretten naturligvis ikke lenger utøves.

Muligheten til å råde over godset på denne måte, selv ved bruk av ikke-negotiable dokumenter, er nytt på sjørettens område. Diamond hevder at dette i større grad vil muliggjøre bruk av denne typen dokumenter som sikkerhet.¹⁰³ Sender kan bruke transportdokumentet til å overdra sikkerhet i godset ved å tildele mottaker eller en tredjeperson retten til kontroll.¹⁰⁴

5.3.2 Rekta-konnossement¹⁰⁵

Sender er som hovedregel også kontrollerende part i tilfelle hvor det er utstedt rekta-konnossement, jfr. art. 51 nr. 2 a. Retten til kontroll kan overføres, men kun til mottaker som er navngitt i transportdokumentet. I disse tilfellene vil selger altså ha myndighet til å gi transportøren instruksjoner om å stanse godset, såfremt

¹⁰¹ Se oppgavens pkt. 2.4.2 for definisjon.

¹⁰² Nærmere om begrensninger i selgers stansningsrett i pkt. 5.4.

¹⁰³ Diamond (2009) s. 524-525.

¹⁰⁴ Diamond (2009) s. 524.

¹⁰⁵ Defineres i oppgavens pkt. 3.5.1.

han ikke overfører retten til kontroll til mottaker.

5.3.3 Negotiabelt transportdokument

Et særskilt spørsmål som oppstår i tilknytning til selgers utøvelse av stansningsrett under Rotterdam-reglene, er om selger kan gi transportøren instruks om å stanse godset, også i de tilfelle hvor det er utstedt konnossement, og kjøper har mottatt dette. Etter sjølovens § 307 første ledd har selger i slike tilfelle fortsatt sin stansningsrett i behold, og det samme følger av CISG art. 71 nr. 2. Etter sistnevnte bestemmelse kan selger hindre overlevering av tingen til kjøper, selv om kjøperen innehar et dokument som gir ham rett til å få den. Selgers stansningsrett er følgelig her i behold selv om kjøper har mottatt et dokument som gir ham råderett over varene, for eksempel et konnossement.¹⁰⁶ En viktig begrensning følger imidlertid av sjøl. § 307 annet ledd, og gjelder tilfelle der konnossementet har blitt overdratt. Dersom en tredjeperson i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossementet¹⁰⁷, kan selger ikke gjøre sin stansningsrett gjeldende overfor vedkommende. Begrensningen gjelder kun de nevnte konnossementstypene, og ikke for rekta-konnossement.¹⁰⁸ Ved overdragelse av et rekta-konnossement, har selger fortsatt sin stansningsrett i behold.¹⁰⁹

I Rotterdam-reglene er tilfelle hvor det er utstedt negotiable transportdokument regulert i konvensjonens art. 51 nr. 3. Når et konnossement er utstedt følger det av art. 51 nr. 3 litra a at det er innehaveren av dokumentet som er kontrollerende part. Dette innebærer at dersom kjøper har mottatt konnossement, vil vedkommende være å anse som kontrollerende part. Dersom det er utstedt flere originaler, må innehaver være i besittelse av samtlige for å ha rett til kontroll/være kontrollerende part, jfr. art. 51 nr. 3,

¹⁰⁶ Konow (2008) note 181, www.rettsdata.no.

¹⁰⁷ Se oppgavens pkt. 3.5.1.

¹⁰⁸ Webster (2010) note 603, www.rettsdata.no.

¹⁰⁹ I.c.

litra a, in fine. Selv dersom selger beholder ett av originaleksemplarene selv, vil han slik jeg ser det, ikke kunne utøve stansningsretten. For å være kontrollerende part må han jo inneha samtlige originaleksemplarer, og det er jo som nevnt kun kontrollerende part som kan gi transportøren instruks. Det følger klart av art. 51 nr. 3, litra c, at innehaver av konnossementet skal fremlegge dette for transportøren, samt identifisere seg på behørig måte dersom vedkommende er sender eller mottaker, jfr. art. 1 nr. 10 i. Dersom det er utstedt flere originaleksemplarer må samtlige fremlegges. Dersom dette ikke gjøres, følger det av art. 51 nr. 3, litra c, if. at retten til kontroll ikke kan utøves.

Rotterdam-reglene synes etter min mening å avskjære selgers stansingsrett i tilfelle hvor kjøper har et konnossement i hende, og det foreligger følgelig en åpenbar regelkollisjon mellom sjøloven § 307 og Rotterdam-reglens art. 51 nr. 3, litra a. Det følger av konvensjonens art. 90 at statene som ratifiserer Rotterdam-reglene ikke kan ta forbehold. Norge kan følgelig ikke reservere seg mot enkelte av konvensjonens bestemmelser, og kan derfor ikke beholde bestemmelser i sjøloven som strider mot konvensjonen. Dersom Norge velger å ratifisere konvensjonen, vil konsekvensen antakelig derfor bli at sjøl. § 307 må oppheves.

Løsningen etter Rotterdam-reglene på dette punkt, synes etter min mening imidlertid å løse ett av transportørens problemer ved dagens regulering av selgers stansingsrett. Ettersom art. 51 nr. 3 hindrer selger i å gi transportøren instruks når konnossementet er overdratt til kjøper, slipper transportøren det kinkige dilemmaet vedrørende hvilke instruks han skal følge dersom kjøper er innehaver av konnossement og krever at transportøren skal levere ut varene til ham, mens sender på sin side gir ham instruks om å holde godset tilbake.

Både av sjøl. § 307 jfr. kjl. § 61 annet ledd og CISG art. 71 nr. 2 følger det uttrykkelig at selger har sin kjøpsrettslige stansingsrett i behold, selv om kjøper har mottatt dokument som gir ham rett til varene. Selv om sjøl. § 307 endres eller oppheves, vil selger fortsatt

etter de kjøpsrettslige regler har sin stansingsrett i behold i de tilfelle hvor kjøper har fått konnossementet overdratt til seg. Det vil følgelig fortsatt foreligge motstrid mellom de kjøpsrettslige og de transportrettslige reglene vedrørende selgers stansingsrett under transport. Tolkingsprinsippet "lex specialis" angir den retningslinje at den spesielle regel går foran den alminnelige. Sjøloven og Rotterdam-reglene regulerer et særrområde innenfor transportretten, og den sjørettslige regel må antakelig anses å være den mest "spesielle" regel. Man kan videre hevde at den sjørettslige regel må gå foran, også som følge av tolkningsprinsippet *lex posterior*, om at den nye regel skal gå foran den gamle. Selgers kjøpsrettslige stansingsrett under transport, vil følgelig forbli den samme, uavhengig av de nye reglene, men en ratifisering av Rotterdam-reglene vil innebære en innsnevring av retten under sjøtransport.

I og med at selger etter Rotterdam-reglene ikke kan instruere transportøren om stansning av godset i de tilfelle hvor kjøper har mottatt konnossementet, har konvensjonen heller ikke noen regel om godtroekstinksjon tilsvarende sjøl. § 307 annet ledd. Etter den nye konvensjonen er selgers/senders råderett i alle tilfelle avskåret når kjøper mottar konnossement.

5.3.4 Negotiabelt elektronisk transportdokument

Også når det er utstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, er det innehaver av det elektroniske dokumentet som er kontrollerende part, jfr. art. 51 nr. 4 a, og selger har følgelig kun rett til å gi transportøren instruksjoner om å stanse godset dersom han er i besittelse av det negotiable elektroniske dokumentet. Innehaver av dokumentet kan utpeke enhver annen person til å bli kontrollerende part.

5.4 Begrensninger i gjennomføringen av selgers stansingsrett ved sjøtransport

Et neste spørsmål vedrørende selgers stansningsrett under transport, er når transportøren faktisk plikter å gjennomføre en instruks fra selger om å stanse godset. Dersom transportøren ikke er pålagt å følge instruksjonen, har selgers stansningsrett i prinsippet liten verdi. Selger kan ikke gjennomføre stansningsretten, og hindre at kjøper får varene overlevert til seg dersom transportøren ikke plikter å følge instruksene han gir.

Art. 52 i Rotterdam-reglene omhandler transportørens gjennomføring av instruksjer. Bestemmelsen slår fast prinsippet om at kontrollerende part ensidig kan utøve retten til kontroll, selv om dette i enkelte tilfelle, som for eksempel ved endring av lossehavn og mottaker, kan innebære en endring av transportavtalen.¹¹⁰

Artikkelens første ledd lyder som følger:

”Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

- i) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;
- ii) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and
- iii) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.”

Bestemmelsen oppstiller vilkår for når transportøren plikter å gjennomføre instruksjer, og den begrenser således varesidens mulighet til å råde over godset under transporten. Transportøren vil etter art. 52 kun være pliktig til å gjennomføre en instruks om stansning dersom de kumulative vilkårene i art. 52 nr. 1 a-c er

¹¹⁰ Van der Ziel (2009), s. 251.

oppfylt.

Instruksen må for det første komme fra en som er berettiget til å utføre retten til kontroll. Dette er etter art. 50 nr. 1 første punktum kun kontrollerende part. Dersom selger ikke er kontrollerende part, er han følgelig avskåret fra å instruere transportøren om å stanse godset. Selv om selger er kontrollerende part, og instruerer om stansning i samsvar med art. 50 nr. 1, kan transportøren likevel nekte å gjennomføre instruksen i dersom de øvrige vilkårene ikke er oppfylt.

Det må etter art. 52 nr. 1, litra b, ut fra instruksenes innhold, være rimelig at de blir utført når de mottas av transportøren. Videre oppstilles, i litra c, et vilkår om at instruksene ikke må forstyrre transportørens vanlige drift (normal operations), herunder vedkommendes utleveringspraksis.

Begge de to sistnevnte vilkårene er skjønnsmessige, og det kan av denne grunn være vanskelig å fastslå vilkårenes innhold. Det kan således tenkes å oppstå konflikter om hva man skal legge i ordet "reasonably", i art. 52 nr. 1 litra b,¹¹¹ og også de skjønnsmessige uttrykkene "normal" og "delivery practice" i litra c kan bli en kilde til uenighet.¹¹² Det må antakelig bli opp til domstolene å utpense innholdet i disse begrepene, dersom Rotterdam-reglene ratifiseres.

Når det gjelder selgers utøvelse av stansningsrett, vil det antakelig være lettere for ham gi instruks etter art. 50 nr. 1 litra b, enn å kreve omdirigering av godset etter art. 50 nr. 1, litra c. I sistnevnte tilfelle vil transportøren i teorien kunne nekte å gjennomføre instruksene med den begrunnelse at det er "normal delivery practice" å levere ut godset til den som identifiserer seg som mottaker.¹¹³ Ved å gi instruks om endring av mottaker etter litra b, kan selger oppnevne seg selv som mottaker, for så å hente ut godset i bestemmelsehavnen.

¹¹¹ Baatz (2009) s. 164.

¹¹² Baatz (2009) s. 165.

¹¹³ I.c.

Selv om de kumulative vilkårene i art. 52 nr. 1 er oppfylt, er det ytterligere ett vilkår som må være oppfylt for at transportøren kan pålegges plikt til å gjennomføre kontrollerende parts instruks. Transportøren kan etter art. 52 nr. 3 nekte å gjennomføre instruksens dersom selger/kontrollerende part ikke stiller sikkerhet i samsvar bestemmelsen.

Art. 52 nr. 3 lyder som følger:

”The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.”

Sikkerhetsstillelse fra selgers side er således det siste vilkåret for at transportøren skal være pliktig til å gjennomføre en instruks om stansning av godset. Sikkerhetsstillelsen må være proporsjonal med utgifter, tap og skader som transportøren ”reasonably” regner med vil inntreffe som en følge av instruksutøvelsen.¹¹⁴

Art. 52 legger omfattende begrensninger på kontrollerende parts mulighet til å få gjennomført sine instruks, ved at bestemmelsen setter strenge vilkår for at transportøren skal kunne pålegges en plikt til å utøve disse. Det ser etter bestemmelsens ordlyd ut til at det skal veldig mye til før transportøren plikter å gjennomføre en instruks fra kontrollerende part, og det kan således se ut til at det kan bli vanskelig for selger å få gjennomført en stansning av godset etter de nye reglene. Særlig kravet om at gjennomføring av instruks ikke på noen måte må forstyrre transportørens normale drift, synes etter min mening spesielt strengt.

Til sammenligning setter sjøl. § 261 tredje ledd, annet punktum en begrensning for når sender eller mottaker skal kunne kreve avbrytelse av transporten. Dette kan ikke kreves dersom det med-

¹¹⁴ I.c.

fører "vesentlig skade eller ulempe" for transportøren eller andre sendere. "Andre sendere" må forstås som andre som har sendt gods med transportøren på samme rute.¹¹⁵ Krav fra varesiden om avbrytelse av transporten kan lett innebære ulemper for transportøren, og vilkårene for avbrytelse er et forsøk på å bøte på slike eventuelle ulemper.¹¹⁶

Rotterdam-reglene synes etter min mening å være vesentlig mer "transportørvennlig" på dette punkt enn sjøloven. Det legges klart strengere begrensninger på selgers utøvelse av råderett over godset i den nye konvensjonen, enn hva som i dag følger av sjøloven. Etter sjølovens ordlyd legges det bare begrensninger på retten til å kreve transporten avbrutt, og dette kan kun nektes dersom det vil medføre "vesentlig" skade for transportøren eller andre sendere. Rotterdam-reglene oppstiller begrensninger som gjelder generelt for alle instruks fra kontrollerende part, uavhengig av om det dreier seg om å avbryte transporten, levere ut godset til en annen mottaker, eller andre instruks vedrørende godset.

Rotterdam-reglene regulerer i detalj hvordan transportøren skal forholde seg til kontrollerende parts instruks, og dette vil etter min mening kunne medføre at man vil få mer klarhet i hvordan selgers stansingsrett skal gjennomføres. Konvensjonen oppstiller regler for når transportøren plikter å følge selgers instruks, og når han ikke trenger å gjøre dette, og dette vil kunne avhjelpe problemet med at de kjøpsrettslige regler om stansingsretten ikke pålegger transportøren noen plikter.¹¹⁷ Rotterdam-reglene vil på dette punkt videre kunne bidra til å løse et annet av dagens problemer med gjennomføringen av stansingsretten, nemlig sjølovens spredte og noe uklare regulering av hvordan transportøren skal forholde seg til selgers instruks om stansning.

¹¹⁵ Webster (2010) note 458, www.rettsdata.no.

¹¹⁶ I.c.

¹¹⁷ Se oppgavens pkt. 5.1.2.

5.5 Skadesløsholdelse

Når selger ønsker å stanse godset og hindre at dette blir utlevert til kjøper, skjer dette på bakgrunn av kjøpers antesiperte mislighold av kjøpsavtalen. Denne avtalen er i utgangspunktet transportøren uvedkommende, og det er ikke meningen at han skal lide som følge av konflikter mellom kjøper og selger. Det er derfor naturlig at det som følge av selgers mulighet til å gi transportøren instruksjoner om å stanse godset, også er regler som pålegger ham en plikt til å holde transportøren skadesløs for gjennomføring av disse.

Sjøloven oppstiller et prinsipp om skadesløsholdelse av transportøren i tilfelle hvor sender eller mottaker gir instruksjoner som kan påføre transportøren tap. Dette reguleres i § 261 tredje ledd, og det oppstilles to kumulative vilkår for at transportøren skal kunne kreve erstatning. Transportøren kan i tilfelle av avbrutt transport og utlevering i annen havn enn bestemmelsehavnen kreve erstatning for frakttap eller annen skade, jfr. § 261 tredje ledd, første punktum. Bestemmelsen synes å hjemle et erstatningskrav for transportøren i tilfelle hvor gjennomføring av selgers stansningsrett innebærer at varen losses i en annen havn enn opprinnelig avtalt. Kravet om skadesløsholdelse synes imidlertid å være begrenset til disse tilfellene.

Det avgjørende for om selger etter sjøloven plikter å betale transportøren erstatning ved stansing av godset, synes således for det første å være om instruksjonen er å anse som en "avbrytelse av transporten". Videre må stansningen innebære lossing i annen havn enn bestemmelsehavnen dersom erstatning skal være aktuelt, jfr. sjøl. § 261 tredje ledd.

Hva som ligger i å "avbryte transporten" er ikke kommentert nærmere i sjølovens forarbeider.¹¹⁸ Spørsmålet om transportørens krav på erstatning ved senders tilbaketreden fra avtalen ble tidligere regulert i sjøfartslovens¹¹⁹ §133. Bestemmelsen var da basert

¹¹⁸ NOU 1993:36 s. 27, sitert www.lovdatab.no.

¹¹⁹ Lov av 20. juli 1893 nr. 1.

på reisebefraktingsforhold. I dagens sjølov har bestemmelsen blitt tilpasset stykkgodstransporten, men innholdet er hovedsakelig videreført.¹²⁰ Det fulgte av § 133 at dersom sender (da befrakter) etter innlastingen ville tre tilbake fra fraktavtalen, enten i lastehavnen eller under reisen, hadde transportøren krav på erstatning. Jantzen nevner som eksempel på slike tilfelle at avsender vil ha varene sendt til et annet sted, eller beholde dem i lastehavnen, og han synes etter min mening å forutsette at avbrytelse av transporten dreier seg om tilfelle hvor lasten enten ønskes beholdt i lastehavnen, eller utlevert i en annen havn enn bestemmelseshavnen.¹²¹ Dersom selger ved krav om stansning ikke ønsker omdestinering av godset, synes sjøl. § 261 tredje ledd etter dette ikke å hjemle krav om skadesløsholdelse av transportøren.

Rotterdam-reglene har et klart prinsipp om at transportøren skal holdes skadesløs ved all gjennomføring av varesidens instruksjer. Prinsippet slås fast i art. 52 nr. 2, og bestemmelsen har følgende ordlyd:

”In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.”

Kontrollerende part skal etter denne bestemmelsen under enhver omstendighet erstatte ekstrautgifter transportøren med rimelighet påføres, samt holde transportøren skadesløs for tap eller skade som eventuelt oppstår som følge av gjennomføringen av instruksjer. Transportøren skal i prinsippet stilles som om instruksjen ikke hadde blitt gitt. Prinsippet om skadesløsholdelse gjelder i alle tilfelle hvor transportøren utøver en instruks fra kontrollerende part,

¹²⁰ NOU 1993:36 s. 26, sitert www.lovdatab.no.

¹²¹ Jantzen (1952) s. 314.

og er således uavhengig av vilkårene i art. 52 nr. 1. Dersom en velvillig transportør påtar seg å utøve instruksene, til tross for at dette forstyrrer hans normale drift, er han følgelig sikret skadesløsholdelse gjennom art. 52 nr. 2. Bestemmelsen kan kanskje medføre at transportører lettere godtar å gjennomføre kontrollende parts instruks, til tross for at de ikke har plikt til å gjøre dette.

Bestemmelsen i Rotterdam-reglene synes å ha et videre dekningsområde enn sjøloven § 261. Etter artikkel 52 nr. 2 skal transportøren i alle tilfelle av gjennomføring av instruks holdes skadesløs, mens det etter sjøloven synes som om det kun er i tilfeller hvor transporten avbrytes og bestemmelsehavnen endres, at transportøren kan kreve erstatning. Videre er det kun tale om erstatning av "frakttap" og "skade" i sjøl. § 261 tredje ledd, mens Rotterdam-reglens art. 52 nr 2 omfatter alle rimelige tilleggsutgifter som måtte oppstå, samt tap og skade som følge av gjennomføring av instruks. Rotterdam-reglene synes med dette å slå klarere fast enn sjøloven at varesiden alltid skal kompensere transportøren dersom det kreves endringer i transportoppdraget som medfører ekstrakostnader, skade eller tap.

5.6 Skjæringspunktet for selgers stansningsrett

Selgers stansningsrett kan etter kjl. § 61 annet ledd gjøres gjeldende frem til kjøper fysisk har fått godset i sin besittelse. Det er ikke uttrykkelige bestemmelser i sjøloven om dette, og det kjøpsrettslige skjæringspunktet er som hovedregel avgjørende også i dagens sjørettslige regulering. I tilfelle hvor det er utstedt sjøfraktbrev, følger det imidlertid av sjølovens § 308 annet ledd, som omhandler senders rett til å endre mottaker, at sender er avskåret fra å gjøre dette når mottaker "...har gjort sin rett gjeldende". Det følger av forarbeidene¹²² at dette omfatter tilfelle hvor mottaker allerede har fått godset utlevert, samt tilfelle hvor mottaker har fremmet krav

¹²² NOU 1993:36 s. 50 (siteret www.lovdata.no).

overfor transportøren om å få godset utlevert. Det sistnevnte tilfellet er tidligere enn faktisk besittelsesovergang, og i tilfelle hvor det er utstedt sjøfraktbrev og selgers utøvelse av stansingsretten innebærer at han skal endre mottaker, vil han følgelig være avskåret fra å gjøre dette på et tidligere tidspunkt enn hva som følger av kjl. 61 annet ledd.

Problemstillingen som skal drøftes i det videre, er hvordan skjæringstidspunktet for stansingsretten vil bli etter den nye konvensjonens bestemmelser.

Som vist over, vil selgers mulighet til å gi transportøren instruks vedrørende godset, være avhengig av at han innehar tittelen "controlling party". Skjæringspunktet for når stansingsretten opphører vil følgelig være avhengig av perioden for rett til kontroll.

Det følger av art. 50 nr. 2 at

"The right to control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires."

Avgjørende for hvor lenge kontrollerende part er i besittelse av retten til kontroll/råderetten over godset, er altså om man er innenfor transportørens ansvarsperiode.

Art. 12 nr. 1 fastlegger utgangspunktet for transportørens ansvarsperiode, og bestemmelsen lyder som følger:

"The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered."

Utgangspunktet er følgelig at ansvarsperioden, og da også retten til kontroll, opphører ved levering av varene. Art. 12 nr. 3 slår imidlertid fast at start- og sluttidspunkt for transportørens ansvarsperiode kan bestemmes ved avtale mellom partene i trans-

portavtalen, og følgende følger av bestemmelsens ordlyd:

”For the purpose of determining the carrier’s period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

- i) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or
- ii) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.”

Partene i transportavtalen kan altså avtale at transportørens ansvarsperiode skal ha et annet start- og sluttidspunkt enn når transportøren mottar varene og når disse leveres. Etter art. 12 nr. 3 er imidlertid avtalebestemmelser om at ansvarsperioden skal starte senere enn det tidspunkt da lastingen begynner, eller slutte tidligere enn avslutningen av lossingen, ugyldige. Transportøren er således uansett ansvarlig fra tidspunktet når lasting starter til lossingen er ferdig.

Van der Ziel uttaler at det som følge av art. 12 nr. 3 ikke nødvendigvis er avgjørende for om retten til kontroll kan utøves at transportøren faktisk har godset i sin varetekt.¹²³ Ettersom partene etter art. 12 nr. 3 har anledning til å avtale at ansvarsperioden er omme når lossingen avsluttes,¹²⁴ men før overlevering til kjøper, vil selger kunne være avskåret fra å instruere transportøren om stansning av godset før kjøper faktisk får hånd om varene, ettersom godset fortsatt vil kunne være i transportørens varetekt etter avsluttet lossing. Diamond mener det er uheldig at ansvarsperioden ikke alltid vedvarer gjennom hele perioden transportøren har

¹²³ Van der Ziel (2009) s. 249.

¹²⁴ Diamond, s. 523.

godset i sin varetekt.¹²⁵ Partene gis etter konvensjonens art. 12 anledning til å avtale at ansvarsperioden skal være "from tackle to tackle". Dette vil innebære en innsnevring av ansvarsperioden i forhold til hva som i dag er gjeldende rett etter den preseptoriske bestemmelsen i sjøloven § 274. Transportøren er etter sjøl. § 274 første ledd ansvarlig for godset så lenge det er i dennes varetekt, i lastehavnen, under transport og i lossehavnen.

Van der Ziel mener videre at tidspunktet for når mottaker krever levering av godset er irrelevant for perioden for rett til kontroll.¹²⁶ Dette mener han er en av de viktigste forskjellene i Rotterdam-reglene sammenliknet med råderettsbestemmelser i andre transportkonvensjoner.¹²⁷ En insolvent kjøper vil ikke under den nye konvensjonen kunne avskjære selgers stansningsrett kun ved å kreve levering av godset, slik tilfellet er blant annet etter vei-fraktloven § 17 annet ledd jfr. § 20 første ledd, og enkelte ganger etter sjøloven § 308 annet ledd.¹²⁸

Utenom tilfelle som nevnt i sjøl. § 308 annet ledd, følger sjøloven det kjøpsrettslige skjæringstidspunkt, hvor det avgjørende som nevnt er kjøpers fysiske overtakelse av godset. En eventuell ratifisering av Rotterdam-reglene vil her etter min mening antakelig ikke innebære vesentlige endringer i dagens rettstilstand, men skjæringstidspunktet for selgers stansningsrett kan som vist i enkelte tilfelle tenkes å bli noe fremskyndet.

Man kan også sette spørsmålsteget ved hvordan skjæringstidspunktet for stansningsretten vil bli i tilfelle hvor kjøper ikke henter godset i tide. Rotterdam-reglenes art. 48 regulerer tilfelle av uavhentet gods, og art. 48 nr. 2 omhandler transportørens rettigheter vedrørende godset i slike tilfelle. Bestemmelsen lyder som følger:

"Without prejudice to any other rights that the carrier may

¹²⁵ I.c.

¹²⁶ Van der Ziel (2009) s. 250.

¹²⁷ Van der Ziel (2009) s. 250, note 19.

¹²⁸ Se van der Ziel (2009) s. 250, note 19.

have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may require, including:

To store the goods at any suitable place;

To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.”

Denne bestemmelsen tilsvare sjølovens §§ 271 og 272, om transportørens rett til henholdsvis opplegging av uavhentet gods og annen råderett over gods som ikke avhentes.

Det er særlig i tilfelle hvor transportøren benytter seg av sin rett til å legge opp godset at det kan reises spørsmål om forholdet til selgers stansingsrett.

Som nevnt opphører transportørens ansvarsperiode etter at godset er levert, jfr. art. 12 nr. 1. Dersom partene har avtalt at tidspunktet for lossing er sluttidspunkt for transportørens ansvarsperiode, vil imidlertid transportørens besittelse av godset utover dette tidspunkt være utenfor vedkommendes ansvarsperiode, og følgelig også utenfor perioden for rett til kontroll, jfr. art. 50 nr. 2. Dette kan tyde på at skjæringstidspunktet for selgers stansingsrett i slike tilfelle ikke vil være lik det kjøpsrettslige skjæringstidspunktet, ettersom selger etter art. 50 nr. 2 vil være avskåret fra å gi instruksjoner om stansning etter at lossingen er ferdig, og transportørens ansvarsperiode er omme.

Det kan videre stilles spørsmål ved hvordan dette vil bli dersom partene ikke har avtalt seg bort fra konvensjonens løsning i art. 12 nr. 1 om at ansvarsperioden opphører ved godsets levering.

Kjøpers unnlattelse av å hente varene i tide, innebærer etter art. 48 nr. 5 at transportøren ikke er ansvarlig for tap eller skade på uavhentet gods, under forutsetning av at slik tap eller skade ikke kan føres tilbake til "...failure by the carrier to take steps the would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps". Transportøren er følgelig ikke ansvarlig for skade eller tap på godset som ikke skyldes ham selv, men ettersom det ikke fremgår uttrykkelig av bestemmelsen at hans generelle ansvarsperiode er omme, er spørsmålet om dette også innebærer at selger er avskåret fra å gjøre sin stansingsrett gjeldende. Dette er antakelig ikke en helt upraktisk problemstilling. I tilfelle hvor kjøper har økonomiske problemer, synes det ikke usannsynlig at vedkommende ikke vil møte opp i havnen til avtalt tid. Å ikke hente godset kan være et forsøk fra kjøpers side på å unngå problemet med at han ikke kan betale for varene.

Hva som er skjæringstidspunktet for stansingsretten i slike tilfelle, fremgår etter min mening ikke klart av konvensjonen. At transportøren ikke er ansvarlig for skade og lignende som måtte bli påført godset i denne perioden, kan tyde på at man her er utenfor vedkommendes ansvarsperiode, og at kontrollerende part følgelig ikke kan gi instruks vedrørende godset. Godset er imidlertid ikke faktisk levert til kjøper (mottaker), og da dette er avgjørende for opphøret av transportørens ansvarsperiode, er det et argument for at sender fortsatt bør kunne gi transportøren instruks. Det faktum at tiltak transportøren gjør i tilfelle av uavhentet gods etter art. 48 nr. 2 foretas for mottakers, eller vedkommende som har rett til godsets, regning, kan imidlertid kanskje også tale for at selgers stansingsrett bør anses avskåret i slike tilfelle. Dersom selger skulle kunne gi instruks om stansing, vil slik instruks måtte gis til lagerarbeidere eller lignende som har tatt hånd om godset etter at transportøren har lagt det opp. Ettersom selger ikke har gjort gjeldende noe krav om stansing før godset legges opp, er

det kjøper som i teorien skal betale for oppleggingen. Det er følgelig kjøper som er parten lagerarbeiderne forholder seg til, og selgers utøvelse av stansning vil kunne by på praktiske problemer i forhold til dette.

Etter dette heller jeg under tvil mot at stansningsretten antakelig må anses avskåret ved transportørens opplegging av godset. Dersom stansningsretten skulle være i behold i slike tilfelle, burde dette etter min mening i tilfelle fremgå klarere av konvensjonens bestemmelser, for å unngå problemer ved gjennomføringen av retten.

5.7 Fravikelighet

Når det gjelder sjølovens regler om stykkgodstransport, følger det av lovens § 254 første ledd at bestemmelsene i kapittel 13 om stykkgodstransport som hovedregel er preseptoriske. Unntak gjelder imidlertid blant annet for lovens § 261, jfr. § 254 annet ledd. Bestemmelsene om begrensninger i varesidens rett til å avbryte transporten og prinsippet om skadesløsholdelse av transportøren, kan følgelig fravikes eller endres i transportavtalen partene inngår.

Bestemmelsene i den nye stykkgodskonvensjonen er hovedsakelig preseptoriske til gunst for varesiden. Det fremgår av Rotterdam-reglenes artikkel 79 at bestemmelser i transportavtaler som fraviker konvensjonen til ugunst for varesiden, som hovedregel er ugyldige dersom ikke annet fremgår klart av den enkelte konvensjonsbestemmelse. Dette er tilfelle for bestemmelsene i konvensjonens kapittel 10, som etter art. 56 er delvis deklatoriske.

Adgangen for kontrollerende part til å gi instruks i samsvar med artikkel 50 nr. 1 b og c, kan etter art. 56 endres ved avtale, og det samme gjelder transportørens plikt til å etterkomme instruksene, jfr. art. 52. Partene har rett til å endre effekten av art. 50 nr. 1, b og c, men de kan ikke ekskludere disse rettighetene helt.¹²⁹

¹²⁹ Diamond (2009) s. 523.

Perioden for rett til kontroll etter art. 50 nr. 2 kan også endres ved avtale, men heller ikke denne bestemmelsen kan ekskluderes.¹³⁰ Videre kan partene ved avtale begrense eller utelukke bestemmelsen om overførbarheten av kontrollerende parts rettigheter i art. 51 nr. 1, litra b, som dreier seg om overføring av rettigheter i tilfelle hvor det er utstedt et ikke-negotiabelt transportdokument, eller hvor det ikke er benyttet transportdokument i det hele tatt.

Partene kan følgelig etter Rotterdam-reglene velge å endre de strenge begrensningene for transportørens plikt til å gjennomføre instruks fra varesiden. Også bestemmelsen om hvilke utgifter kontrollerende part plikter å erstatte ved transportørens gjennomføring av instruks, samt transportørens rett til å kreve sikkerhetsstillelse fra kontrollerende part, kan således endres ved avtale.

¹³⁰ Diamond (2009) s. 523.

6 Avslutning

Hva som blir Rotterdam-reglenes fremtid, er på dette tidspunkt uvisst. Ettersom ingen stater foreløpig har ratifisert konvensjonen, er det langt fra sikkert at reglene noen gang kommer til å tre i kraft.

Jeg har i denne avhandlingen forsøkt å analysere en liten del av bestemmelsene i den nye konvensjonen, og vil således ikke komme med generelle synspunkter når det gjelder spørsmålet om Norge bør ratifisere konvensjonen.

Når det gjelder området som er avhandlingens tema, mener jeg imidlertid at Rotterdam-reglene kan ha noe positivt for seg. Konvensjonsbestemmelsene synes på flere områder å bidra til mer klarhet vedrørende forholdet mellom de kjøpsrettslige og transportrettslige regler. Bestemmelsene er blant annet tydeligere enn de nåværende regler når det gjelder spørsmålet om hvordan transportøren skal forholde seg til selgers instruks om stansning av gods. Dette da det oppstilles forholdsvis klare vilkår for når transportøren plikter å gjennomføre slike instruks. I tillegg oppstilles et klart prinsipp om når og i hvilken grad transportøren skal holdes skadesløs ved gjennomføring av instruks. Den nye konvensjonen oppstiller imidlertid omfattende begrensninger på transportørens plikt til å gjennomføre instruks fra varesiden, og innebærer av denne grunn trolig en større fordel for transportører enn for sendere av gods.

Stansning av gods kan som nevnt etter Rotterdam-reglene ikke kreves av selger i tilfelle hvor kjøper har mottatt konnossement. Konvensjonen eliminerer med dette følgelig også transportørens mulige dilemma som kan oppstå ved utlevering, dersom kjøper krever utlevering mot konnossement mens selger krever godset stanset.

Enkelte ting vedrørende stansningsretten synes imidlertid uklart regulert i de nye reglene. Dette gjelder særlig skjæringspunktet for

stansingsretten, og forholdet mellom retten til kontroll og transportørens ansvarsperiode.

Alt i alt synes Rotterdam-reglene etter min mening å medføre flere fordeler enn ulemper på dette området. Selv om bestemmelsene i noen tilfelle synes vel transportørvennlige, mener jeg det er positivt at transportørens stilling ved varesidens instruksgivning under transport, er klarere regulert.

Kilder

Lover

- 1893 Lov om sjøfarten (sjøfartsloven) av 20. Juli 1893 nr. 1.
1939 Lov om gjeldsbrev (gjeldsbrevlova) av 17. februar nr. 1.
1974 Lov om vegfraktavtaler (veifraktloven) av 20. desember nr. 68.
1988 Lov om kjøp (kjøpsloven) av 13. mai nr. 27.
1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni nr. 39.

Forarbeider

NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs. (sitert www.lovdata.no)

Konvensjoner

FN-konvensjonen (1980) om internasjonale løsørekjøp
United Nations Convention on Contracts for the International
Carriage of Goods Wholly or Partly by sea (2008)

Litteratur

- Baatz, Yvonne The Rotterdam rules: a practical annotation. London, 2009.
- Kjøpsloven 1988 og FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løsørekjøp med kommentarer. John Egil Bergem... [et al.]. 3. utg. Oslo, 2008.
- Eckhoff, Torstein Rettskildelære. 5. utg. v/ Jan Helgesen. Oslo, 2001.
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull Sjørett. 7. utg. Oslo, 2010.
- Hagstrøm, Viggo Obligasjonsrett. 3. utg. Oslo, 2004.
- Jantzen, Josh. Godsbefordring til sjøs, 2. utg. Oslo, 1952.
- Johansson, Svante Stoppningsrätt under godstransport. Stockholm, 2001.
- Konow, Berte-Elen Reinertsen. Kommentartutgave til FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp, nettversjon, www.reettsdata.no, sist hovedrevidert i 2008. Sitert november 2010.
- Krüger, Kai Norsk kjøpsrett. 4. utg. Bergen, 1999.
- Selvig, Erling Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, Oslo, 1975.
- Van der Ziel, G J Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights. I: A new convention for the carriage of goods wholly or partly by sea. Lawtext publishing, 2009, s. 242-257.
- Webster, Bergljot. Kommentartutgave til sjølovens kapittel 13, nettversjon, www.reettsdata.no, sist hovedrevidert 27.08.2010. Sitert november 2010.

Artikler

- Diamond, Anthony. The Rotterdam Rules. I: Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly. 17. november 2009, s. 445-536. Sitert www.i-law.com.

Olebakken, Ingeborg Holtskog. Ny UNCITRAL-konvensjon om sjøtransport. I: MARIUS nr. 368, 2008.

Pejovic, Caslav. Stoppage in transit and right of control: "Conflict of rules"? I: Pace International Law Review, issue 1 2008, s. 129-159. Sitert www.heinonline.org.

Nettsider

Sjølovkomiteens nettside: <http://folk.uio.no/erikro/www/sjolov/index.html>

Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet MarIus, inkludert Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY), publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

Tidsskriftet MarIus - siste utgaver

- | | | |
|-----|---|---|
| 389 | KAASEN, Karin | Flyten i framdriftsplanen - en juridisk analyse av petroleumskontrakter. 2010. 81 s. |
| 390 | MIKALSEN, Ina | Leverandørens beføyelser ved betalingsmislighold etter NF07 og NTK07. 2010. 76 s. |
| 391 | ALME, Richard | Leverandørens mulighet til å optimalisere bruken av sine ressurser under Norwegian Subsea Contract 05. 2010. 150 s. |
| 392 | EILERTSEN, Tonje | Tredjepartsadgang til transportnett og lagringsområder for CO ₂ - implementering av Europaparlaments- og rådsdirektiv om geologisk lagring av CO ₂ i norsk rett. 2010. 170 s. |
| 393 | The Norwegian Maritime Code. | 24 June 1994 no. 39 with later amendments up to and including Act 26 March 2010 no. 10. Unofficial student edition. 2010. 244 s. |
| 394 | SIMPLY 2009 | Med bidrag av Trine-Lise Wilhelmsen, Donato Di Bona, Vidar Strømme, Svein H Bjørnstad, Knut Kaasen, Thor Falkanger, Erik Røsæg, Iris Østreng, Joar Holme Støylen. 2010. 342 s. |
| 395 | GJERTSEN, Jonathan
Alexander Østebrod | Kreditorsidens struktur i obligasjonslån. 2010. 166 s. |
| 396 | Gransking og etterforskning av sjøulykker | Bidrag av Tage Brigtt Andreassen Skoghøy, Nina M H Hanevold, Terje Hernes Pettersen, William J Bertheussen, Aud Ingvild Slettemoen, Merethe Smith. 2011. 94 s. |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: Last og ansvar. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høyby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9

Ny distribusjonsordning

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres nå via nettbokhandelen Audiatur og andre bokhandler. Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke lenger bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på www.audiatur.no <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet nederst på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: kontakt@audiatur.no

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: www.jus.uio.no . Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet MarIus – ny abonnementsordning

Til nå har det vært mulig å abonnere på enkeltnummer og innbundet årgang. Fra årgang 2010 tilbyr Sjørettsfondet abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: kontakt@audiatur.no
Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. For de ni utgavene som ble utgitt i 2010 ble prisen under 2 300 kroner.

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset

Scandinavian maritime law

The Norwegian perspective

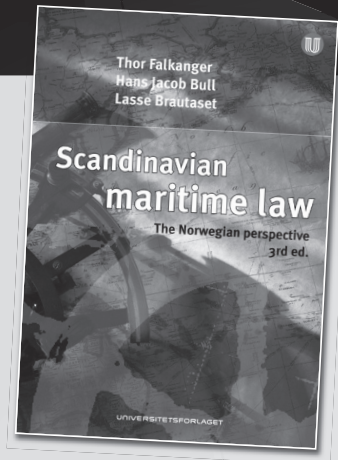
The book reflects the maritime law as found in the Nordic countries. The presentation gives a broad introduction to a modern and updated maritime law system.

All relevant court decisions in Scandinavia are reported. There are also references to legal articles, theses etc. with a bearing on maritime law published in Scandinavia.

Scandinavian maritime law, 3rd edition, is based on the Norwegian book "Sjørett" (7th ed., Oslo 2010).

Thor Falkanger and Hans Jacob Bull are professors at the Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo, which is the leading institution for maritime law in the Nordic countries. Lasse Brautaset is an attorney with Northern Shipowners' Defence Club in Norway.

Order the book in the bookstore or at:
www.universitetsforlaget.no
bestilling@universitetsforlaget.no
+47 24 14 76 56



UNIVERSITETSFORLAGET

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo, with close links to the faculty's Centre for European Law. The Institute is also connected to the Nordic Council of Ministers and cooperates with researchers from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden – recently also from Northwest Russia and the Baltic states.

The core research areas of the Institute are maritime and transport law, petroleum law and energy law. Members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law and EU law. The Institute offers two master programmes and several graduate courses.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

