

# **Mottakers plikt til å dekke krav etter konnossementet.**

En fremstilling av sjølovens § 269 første ledd,  
bygget på engelsk rettspraksis.

Kandidatnummer: 133

Veileder: Hans Jacob Bull

Semester: vår 2006

Antall ord: 35.505

Dato: 14.aug 2006

# Innholdsfortegnelse

INNHALDSFORTEGNELSE .....	II
---------------------------	----

## DEL I INNLEDNING

1	TEMAET FOR AVHANDLINGEN.....	2
2	KILDER .....	4
2.1	Oversikt .....	4
2.2	En internasjonal sjørett .....	4
2.3	Norsk lov.....	6
2.4	Norske forarbeider .....	7
2.5	Rettspraksis.....	7
2.6	Standarddokumenter .....	8
2.7	Juridisk litteratur.....	9
2.8	Utenlandsk rett – Engelsk rett .....	9
2.8.1	Hvorfor engelsk rett er relevant ved vurderingen av norsk sjørett.....	9
2.8.2	Engelsk lovtekst .....	10
2.8.3	Engelske forarbeider.....	11
2.8.4	Engelsk litteratur.....	12
3	INTRODUKSJON.....	13
3.1	Innføring i partsforholdet ved sjøtransportavtalen.....	13
3.1.1	Innledning .....	13
3.1.2	Modell av partsforholdet.....	14
3.2	Om rammene ved internasjonale salg.....	14
3.2.1	Konnossementer, sjøfraktbrev og skips utleveringsordre.....	14
3.2.2	Konnossementer i sjøretten og hvorfor det er så mye fokus på akkurat dette dokumentet .....	15
3.2.3	Finansiering av kjøpet.....	15
3.2.4	Standardklausuler.....	17
3.2.5	Overgang av risiko fra selger til kjøper .....	17
3.3	Avhandlingens plassering i figur 1 .....	18

## DEL II NORSK RETT

4	DE NORSKE REGLENE OG I HOVEDSAK SJØLOVEN § 269 .....	20
4.1	Innledning.....	20
4.2	Bakgrunn.....	21
4.3	Bestemmelsens formål.....	24
5	FORTOLKNING AV § 269 FØRSTE LEDD .....	25
5.1	Innledning.....	25
5.2	Virkeområdet .....	25
5.2.1	Persongalleriet.....	26
5.2.2	Sender .....	27
5.2.3	Avlaster .....	27
5.2.4	Transportøren.....	28
5.2.5	Mottakeren.....	29
5.2.6	Rett ihendehaver av konnossement .....	29
5.3	Hva er gods etter § 269 .....	30
5.4	Konnossementets betydning i § 269.....	31
5.5	Krav i § 269 .....	32
5.5.1	Hva innebærer det at et krav fremgår av konnossementet? .....	32
5.5.2	Frakt .....	32
5.5.3	Andre krav .....	33
5.5.4	Urettmessig betaling fra mottakeren .....	34
5.5.5	Betydningen av hva partene har avtalt .....	35
5.6	Tidspunktet for mottagelsen.....	35
5.7	Forholdet i § 269 andre ledd.....	36
5.7.1	Generelt .....	36
5.7.2	Farlig last .....	37
5.8	Oppsummering av de norske reglene.....	38

## DEL III ENGELSK RETT

6	DE ENGELSKE REGLENE OM UTLEVERING .....	40
6.1	Innledning.....	40
6.2	Lovteksten i COGSA section 3(1) og oversettelse .....	41
6.3	Bestemmelsens formål.....	42
6.4	Bakgrunn.....	43
7	COGSA92 SECTION 3 .....	50
7.1	Innledning.....	50
7.1.1	Virkeområdet.....	50
7.2	Persongalleriet.....	52
7.2.1	Sender og Avlaster.....	53
7.2.2	Carrier .....	53
7.2.3	Rett ihendehaver av konnossement .....	54
7.2.4	En person som på et tidspunkt før rettighetene ble gitt ham .....	62
7.3	Tre handlingsalternativer .....	63
7.3.1	Takes or demands delivery.....	63
7.3.2	Makes a claim.....	64
7.3.3	Om det ble fremsatt et krav i Berge Sisar .....	65
7.3.4	Om å kreve gods utlevert .....	67
7.3.5	Om å ta imot.....	73
7.3.6	At a time before those rights were vested in him .....	76
7.4	Ansaret som går over .....	76
7.5	The passing of property upon or by reason of the endorsement .....	77
7.5.1	Berge Sisar og spørsmålet om videresalg til ny kjøper .....	79
7.5.2	Ansvarlig for same forhold.....	81
7.5.3	Muligheten for partene til å avtale en annen løsning .....	82
7.6	Oppsummering av de engelske reglene.....	83

## DEL IV OPPSUMMERING, SPØRSMÅL OG AVSLUTNING

8	OPPSUMMERING.....	86
8.1	Spørsmålene om rett ihendehaver av konnossement .....	86
8.2	Spørsmålene om krav, overlevering og det tilfellet at godset er gått tapt.....	87
8.3	Spørsmålet om hvilket ansvar som går videre og følgene av videresalg.....	88
8.4	Spørsmål.....	89
8.4.1	Innledning.....	89
8.4.2	Tre spørsmål som har vært reist i etterkant av dommen i Berge Sisar og forholdet til norsk rett.....	89
8.4.3	Om en lovelig eier, vel vitende om at konnossementet medfører betydelige forpliktelser vinner rett over eiernes krav ved å overføre konnossementet til en stråmann?.....	90
8.4.4	Om en mottaker er ute av stand til å ta imot godset.....	91
8.5	Avslutning .....	91
8.5.1	Lister over tabeller og figurer m v.....	95



# **Del I**

## **Innledning**

# 1 Temaet for avhandlingen.

Temaet for denne fremstillingen er når mottaker blir ansvarlig for de krav som følger av konnossementet. Krav etter konnossementet vil normalt være frakt, men det kan også være andre krav. Det kan være tale om ekstra liggetid og i noen tilfeller krav som oppstår når godset påfører lasten eller omgivelsene skade som medfører erstatningsansvar.

Problemstillingen er tilsynelatende løst i sjølovens § 269 ved at risikoen går over når mottaker «*tar imot godset*». Likevel har det oppstått tvister under engelsk rett som viser at det å «*imot*», «*gjøre krav på lasten*» er, ikke nødvendigvis er entydig under engelsk rett. Reglene under norsk og engelsk rett har klare likhetstegn. Ved en gjennomgang og sammenligning av de norske og engelske reglene for overgangen av ansvar ved mottak av gods vil jeg forsøke å klargjøre betydningen av de problemene som har oppstått under den engelske praksisen, for norske forhold. Det sentrale poenget er hvorvidt de rettslige tvistene som måtte løses for House of Lords også kan utgjøre et problem etter de norske reglene.

Når det gjelder oppbygningen av avhandlingen vil jeg begynner med en redegjørelse av de norske reglene som regulerer overgangen av ansvar fra transportør til mottaker, særlig sjølovens<sup>1</sup> § 269, og tar deretter for meg de tilsvarende engelske reglene. I den presentasjonen av de engelske reglene trekker jeg inn de relevante dommene og særlig er det nødvendig å komme tilbake til den saken som i første rekke har gitt opphav til problemstillingen – dommen *Berge Sisar*<sup>2</sup>. Dommen ble avgjort for den høyeste domstolen i England, House of Lords. Da saken ble avgjort var den sentrale sontringen hvorvidt godset var mottatt eller ikke og det er denne problematiseringen jeg vil vurdere opp mot de norske bestemmelsene. Særlig gikk dommeren inn på hvilke handlinger som er normale i forberedelsen av en mottakersituasjon og hvilke handlinger som kvalifiserer til å ta imot godset.

---

1 Lov om sjøfarten 24.6.1994 Nr. 39 (sjøloven)

2 Dommen har gått for alle tre instanser i det engelske rettssystemet som følger. Commercial Court [1997] 1 Lloyd's Rep. 642 , Court of Appeal[1998] 2 Lloyd's Rep. 475 og House of Lords [2001] 1 Lloyd's Rep 663.



## **Fremstillingen videre**

Fremstillingen er firedeelt. Tema, kilder og introduksjon utgjør første del. I del II tar jeg for meg de gjeldende rettsreglene i Norge med utgangspunkt i sjøloven § 269 og en tolkning av de norske reglene. I del III tar jeg for meg de engelske reglene. Her trekker jeg inn engelsk praksis og de relevante vurderingene fra dommene. I del IV vil jeg avslutte med å se på hvilke konklusjoner det er mulig å trekke ut ifra den praksis som er gjennomgått og hvilke problemer dette reiser for de norske lovreglene.

Under gjennomgangen av engelsk rett tar jeg for meg rettsreglene og trekker inn praksis der det er relevant. Jeg har valgt å gi et resymé av saksforholdet i de enkelte dommene og referere de omstendighetene som er nødvendige for å få med tilstrekkelig av helheten i vurderingen. Det er lange dommer så jeg har tatt med noe mer referat enn det som er strengt nødvendig slik at man ikke skal behøve å lese mer av dommene enn det som er gjengitt i avhandlingen.

## **2 Kilder**

### **2.1 Oversikt**

Avtaler om transport av gods til sjøs er normalt internasjonale privatrettslige avtaler og sorteres således under internasjonal privatrett. Utgangspunktet for tolkning av en tvist etter kontrakten er avtalens ordlyd. Der avtalen selv løser spørsmålet og det ikke er motstrid med den relevante jurisdiksjon vil en dommer søke å finne den løsningen partene har valgt i avtalen for å avgjøre tvisten. Bakgrunnsretten må bestemmes ut ifra avtalens eventuelle klausul om lovvalg eller ved internasjonale lovvalgsregler fra bakgrunnsretten og deretter de relevante rettsregler fra den jurisdiksjon som regulerer avtalen.

### **2.2 En internasjonal sjørett**

Rettsreglene om transport av gods med skip har de samme hovedtrekk som andre rettsregler for privatrettslige avtaler, med det særpreg at rettsreglene som regulerer skipsfarten har en særlig internasjonal karakter. Handel og transport med skip foregår i stor utstrekning på tvers av landegrensene. Behovet for regler som er like og som kan håndheves i både avsenderstaten og mottakerstaten er av stor betydning for handelen. Dette viser seg forholdsvis klart når man ser etter hvilke rettskilder som er tilgjengelige i bakgrunnsretten. På de områdene hvor man har fått til konvensjoner om regulering av handelen og tilstrekkelig mange stater har ønsket å slutte seg til har det vist seg å være veldig effektivt for å balansere maktforholdene mellom skipseierne og vareeierne i næringen og således stimulere til et jevnbyrdig marked. Jeg finner det naturlig å starte med nettopp konvensjoner som er en grunnleggende premissleverandør for rettsreglene på skipsfartens område. Jeg tillater meg å utdype litt mer om konvensjoner for å gi litt perspektiv på den historien som ligger til grunn for rettsområdet. Endringer i konnossementsretten går sakte og det er en betydelig treghet i systemet som gjør at tidligere rettstilstander kan spille inn lenge etter at de burde vært foreldet.

De internasjonale rettsreglene for sjøfrakt har blitt til etter internasjonale konvensjoner. De har en lang tradisjon sett i forhold til internasjonale konvensjoner, men kom inn lenge etter at markedet hadde utviklet og tatt i bruk konnossementene i internasjonale avtaler som instrumenter for salg og transport av gods over lange avstander. Særlig viktige ble Brussel-konvensjonene av 1924

om ensartede regler for konnossementer. De reglene som kom frem her kalles Haag-reglene fordi et engelsk forslag om slike regler ble behandlet og vedtatt på et møte i International Law Association i Haag i 1921.

Som bakgrunn for sjølovens regler om varetransport ligger i hovedsak tre internasjonale konvensjoner. Den fortsatt mest sentrale internasjonale konvensjonen på området er Haag-reglene og den modifiserte versjonen etter Visby-protokollen kjent som Haag-Visby-reglene. De to konvensjonene stammer fra internasjonale møter i henholdsvis Haag og Visby. For det tredje har man Hamburg-konvensjonen, men denne har verken Norge eller England vedtatt, skjønt de norske reglene har hentet betydelig inspirasjon herfra.

Det sentrale temaet i Haag-reglene var en begrensning av skipseiernes muligheter til å fraskrive seg sitt ansvar gjennom klausuler i konnossementene og certepartiene om ansvarsfraskrivelse. I den internasjonale konvensjonen ble det trukket opp regler for et minsteansvar som ligger som et bakteppe for de nasjonale reglene i de landene som har ratifisert de enkelte konvensjonene.

Heller ikke Haag-Visby-reglene representerte fullt tidsmessige og internasjonalt akseptable regler for stykkgodsbefordring i det internasjonale samarbeidet. Reglene ble forbundet med de tradisjonelle sjøfartslandene og deres kontroll av den sjøbundne verdenshandel. På en konferanse i Hamburg i 1978 ble en konvensjon basert på et UNCITRAL-utkast vedtatt. Det er disse reglene som har fått populærbetegnelsen «Hamburg-reglene». I ettertid kan man se at Hamburg-reglene gikk for langt og de fikk ikke særlig oppslutning. I Norge valgte man ved sjøloven av 1994 å legge seg så nær opptil reglene som man kom uten å bryte med Haag-Visby-reglene, men for eksempel i England har man holdt seg til Haag-Visby-reglene som ble inntatt i 1971 gjennom COGSA71<sup>3</sup>. Haag-reglene og senere Haag-Visby-reglene fikk bred tilslutning, mens de reglene som er de nyeste og mest moderne; Hamburg-reglene, fikk liten oppslutning. Det må nok sees som en reaksjon på at reglene strakk seg lengre enn det de store sjøfartsnasjonene var villig til å begrense skipseiernes rettigheter.

I dag er det den internasjonale sjørettsforening Comité Maritime International med de forskjellige nasjonale sjørettsforeninger som underavdelinger som driver dette internasjonale samarbeidet og forbereder utkastene til konvensjoner. I alt ni slike konvensjoner foreligger, men tilslutningen ved vedtagelse og innføring som nasjonal lov i de enkelte shipping-land er ikke så stor for de andre konvensjonene unntatt sammenstøtskonvensjonen av 1910, som er vedtatt av de fleste land, dog ikke USA og bergningskonvensjonen av 1910 også vedtatt av USA.

---

<sup>3</sup> Carriage of Goods by Sea Act 1971

Internasjonale konvensjoner er en betydningsfull rettskildefaktor for internasjonal handel og også for internasjonal transport av gods til sjøs. Men betydningen er svært avhengig av at partene får til avtaler som etterleves. Det er ikke tvil om at Haag-Visby-reglene har fått en slik betydning og utbredelse. Hva som blir av den nye konvensjonen gjenstår å se<sup>4</sup>.

For avhandlingens vedkommende blir den sentrale konvensjonen Haag-Visby reglene som er ratifisert av både Norge og England.

## 2.3 Norsk lov

Den primære rettskilden i norsk rett etter avtalen selv er Lov om sjøfarten (sjøloven) Lov av 24. juni Nr. 39 1994. Loven regulerer avtaler om sjøtransport og de sentrale bestemmelsene er gitt i kapittel 13. Kapittelet omhandler stykkgodstransport og dekker i første rekke tre hovedområder: utførelsen av transporten (leveringen, transporten og utleveringen), transportørens erstatningsansvar og transportdokumentene. Bruken av § 269 første ledd er omfattet av bestemmelsen i § 254 og gjort deklarasjonsmessig. Det vil si at den kan velges bort til fordel for egne klausuler om utleveringen og overgangen av ansvar. Bestemmelsen er selv om den er valgfri, av sentral betydning siden den i praksis ikke velges bort i standardkonnossementene.

---

4 Arbeidet med internasjonale konvensjoner går utrettelig videre og for fremtiden vil det formodentlig bli en viktig rettskildefaktor utifra arbeidet som gjøres nå når UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) har nedsatt en komité for å se på de gjeldende sjøtransportkonvensjonene. Denne komiteen har konkludert med at Hamburg-reglene ikke er en god nok løsning og jobber nå med ett nytt prosjekt og det har arbeidstittelen WP32. Verdens handel på kjøp utgjorde i 2004 5,9 millioner tonn (kilde: foredrag av Stuart Beare fra Southampton vår 2005). Konteineriseringen startet på 1960-tallet og har revolusjonert handelen. Dette er fakta som de nye reglene må ta hensyn til. Arbeidet som det står nå ble satt i gang på UNICITRALs 29. Sesjon i 1996. Der ble det slått fast at det er et behov for å få enhetlige regler der de foreløpig er forskjellige. Det er behov for å revidere funksjonaliteten av konnossementer og sjøtransportsedler. Det er et behov for å revidere sjørettslige regler for kjøp og salg av stykkgoods. Man må tilpasse reglene til de nye mulighetene og virkeligheten for finansiering. Reglene må ta inn over seg de nye mulighetene som utstrakt bruk av elektronisk kommunikasjon tilbyr. Unntaket for feil ved navigasjon blir enten begrenset eller så vil det bortfalle helt som resultat av de nye elektroniske mulighetene for navigasjon. I tillegg blir skipperens ansvar kodifisert i de nye reglene. Slik det står nå er det fortsatt tre viktige ubesvarte tema: Hva man skal gjøre med dør til dør transport, hvorvidt certepartier fortsatt skal holdes utenfor konvensjonen og hva man skal gjøre med slot-charter. Det spesielle med WP32 er at USA veldig gjerne ser denne konvensjonen gjennomført som en konvensjon snarest mulig for å dekke det skrikende behovet amerikanerne har for å få oppdatert sine regler om handel på sjøen.

§ 269 er en videreføring av regelen i § 111 fra den tidligere loven. Bestemmelsen har endret innholdet der hvor det overføres ansvar uten konnossement, men for ansvarsovergangen der det foreligger konnossement er regelen den samme.

Den norske sjøloven er en omfattende lov og inkluderer mange bestemmelser om godstransport. Der hvor det blir aktuelt vil jeg også inkludere referanser til andre relevante paragrafer og kapitler.

## **2.4 Norske forarbeider**

Bestemmelsene i sjøloven er gjenstand for kontinuerlig oppdatering og har vært endret en rekke ganger også de seneste år. Det har blitt gjort for å tilpasse seg til nye lover og konvensjoner, eller rett og slett for å oppdatere bestemmelsene til de til enhver tid mer moderniserte formene for transport.

De relevante forarbeidene for avhandlingens sentrale bestemmelse; sjøloven § 269 er NOU 1993:36, Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven) og Innst.O.nr.50 (1993-1994). Innstilling frå næringskomiteen om lov om sjøfarten (sjøloven), Godsbefordring til sjøs. De omtalte dokumenter omhandler den siste revisjonen av kapittel 13 og har med en del informasjon om hensikten med revisjonen.

Dokumentene har med en del om hensynene bak reguleringen, men gir ingen direkte kommentarer til avhandlingens problemstilling og den sentrale bestemmelsen om utlevering i § 269. Det er således lite veiledning å hente i forarbeidene for hvordan man skal anvende bestemmelsen dersom det er tvil om hvor vidt ansvaret faktisk har gått over etter § 269.

## **2.5 Rettspraksis**

Dersom en problemstilling har vært behandlet for domstolene vil man ofte legge til grunn at domstolen vil dømme likt neste gang også. Det følger dermed at relevante avgjørelser vil få betydelig vekt dersom de er relevante for vår problemstilling. Men problemet i tilfellet for § 269 er at det ikke foreligger noen publiserte norske dommer på området. Jeg kjenner ikke til at det foreligger noen upubliserte dommer etter norsk rett, selv om det aldri kan vites med sikkerhet, særlig hvor det av hensyn til foretningsforholdene kan være av interesse å holde tvister som en privatsak mellom de aktuelle partene.

Bestemmelsen i § 269 er en bestemmelse som er omfattet av den nordiske rettsenhet, men heller ikke i den fellesnordiske domssamlingen, Nordiske Domme

i Sjøfartsanliggende<sup>5</sup>, er det publisert dommer med verdi for vurderingen etter § 269. Det foreligger altså ingen dommer etter norsk eller nordisk rett av betydning for regelen.

## 2.6 Standarddokumenter

Standarddokumenter representerer ofte det man regner som normal praksis på området. Særlig vil avtaler som er fremforhandlet mellom likeverdige parter måtte tillegges betydelig vekt som praksis. Dersom det foreligger en fast praksis for hvordan man løser et problem i bransjen vil det være naturlig å ta utgangspunkt i at partene ville løse problemet på den vanlige måten om de ikke har avtalt en særskilt løsning. Konnossementer vil normalt være utformet som standarddokumenter og de klausulformene som finnes i et dokument vil man ofte kjenne igjen i andre. For overleveringen er det typisk at dokumentene ikke regulerer forholdet, men overlater problemet til bakgrunnsretten. Dermed unnlater standarddokumentene å gjøre seg selv til den sentrale rettskilden de kunne vært på området. Dersom markedet hadde vært misfornøyd med de reglene som er utformet i sjøloven er det grunn til å tro at man ville avtalt seg bort fra løsningen.

For øvrig er det verdt å merke seg at de standardiserte klausulene i INCOTERMS<sup>6</sup> og formuleringene i UCP500<sup>7</sup> er av sentral betydning for utformingen av konnossementene og for hvilket mønster handelen finner sted i slik at disse klart kan hevdes å ha en indirekte effekt på hvor og når overleveringen av godset fra transportøren til mottakeren finner sted og under hvilke forhold. INCOTERMS kommer naturlig inn fordi valget av klausul i INCOTERMS, FOB<sup>8</sup> eller CIF<sup>9</sup>, som avgjør om det er selger eller kjøper som skal sørge for transporten og forsikre godset. UCP500 kommer særlig inn i den forstand at den regulerer hvilke dokumenter den utstedende banken vil ha for å

---

5 Nordiske Domme I Sjøfartsanliggende (forkortes ND). Samlingen har fra 1900 og fremover offentliggjort mellom 50 og 100 dommer vedrørende sjøfartsforhold avsagt i de nordiske land. Nordisk Skipsrederforening har hele tiden stått for utgivelsen av domssamlingen. Mer informasjon finnes i MarIus 278 Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende 1900–2000.

6 INCOTERMS - De ledende standardklausulene for avtaler om transport og fordelingen av ansvar. Har siden 1936 blitt utgitt av ICC, International Chamber of Commerce og gjeldende versjon er INCOTERMS 2000 med 13 definerte termer for transportavtaler.

7 The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits ble først utgitt av ICC i 1933. Reviderte utgaver ble gitt ut i 1951, 1962, 1974 and 1983. Denne utgaven ble tatt inn av ICC Executive Board i april 1993 og først utgitt som ICC Publication N°500 i mai 1993. Den engelske utgaven av publikasjon N°500 er den offisielle teksten av 1993 utgaven.

8 FOB – Free On Board. Selger er ansvarlig for å levere godset ombord i skipet.

9 CIF – Cost Insurance Freight. Selger er ansvarlig for levere godset ombord i skipet og for å skaffe til veie transport og forsikring under transporten.

utstede rembursen og besørge at pengene går fra kjøper til selger. Siden finansieringen er viktig for partene vil også bankenes standardiserte krav bli utslagsgivende for utformingen av kontraktene.

## **2.7 Juridisk litteratur**

Argumenter og resonnementer som forekommer i juridisk litteratur har naturlig nok betydning også for forhold om ansvarsfordeling for skader som følger av konnossementer. Det er mye som er skrevet om sjøtransport og konnossementer, men det er lite som er skrevet om overgangen for ansvar etter konnossement. Dette skyldes nok at vi ikke har hatt noen tilfeller av problemet under norsk rett. Det lille som foreligger om problemet er å finne i kommentarutgaven til loven, publisert i Norsk kommentert lovsamling og skrevet av Thor Falkanger. Innføring i sjørett kommer også inn på bestemmelsen i § 269, på side 352 i 6. utgave, men går ikke inn i en dypere drøftelse og det er lite å hente med hensyn på avhandlingens problem.

## **2.8 Utenlandsk rett – Engelsk rett**

### **2.8.1 Hvorfor engelsk rett er relevant ved vurderingen av norsk sjørett**

Utgangspunktet for å hente argumenter fra utenlandsk rett vil normalt være å belyse likheter eller forskjeller mellom rettssystemene. Engelsk rett vil ha relevans dersom den engelske løsningen er en god løsning og er anvendelig på det norske forholdet. Det er særlig sentralt for avhandlingen fordi selve problemstillingen er hvorvidt de engelske dommene reiser problemer eller gir grunn til å endre tolkningen av den norske regelen.

Det sentrale poenget med å drøfte vurderingene i engelske dommer er at de engelske reglene om fordeling av ansvar ved transport langt på vei bygger på en rimelighetsvurdering. Denne rimelighetsvurderingen har klare fellestrekk med begrunnelsen som ligger til grunn for den norske regelen. Som det vil fremgå av gjennomgangene av henholdsvis de norske og de engelske reglene er det på tross av likheten i begrunnelse betydelige forskjeller på hvordan de to reglene formelt er bygget opp.

Både de norske og engelske reglene på dette området er i tråd med Haag-Visby-reglene som er tiltrådt av Norge og inntatt gjennom COGSA71<sup>11</sup> i England. De norske reglene er utformet med sin forhistorie i det nordiske sjørettssamarbeidet<sup>12</sup> og på bakgrunn av et ønske om en nordisk enhet.

I England har det senere kommet mer presise regler om de dokumentene som regulerer sjøtransporten i COGSA92<sup>13</sup> som har de aktuelle bestemmelsene om når mottaker får ansvar for krav etter konnossement. De engelske reglene bygger på Englands lange tradisjon som en sjøfartsnasjon og dette kan enkelt synliggjøres ved at prinsipper som fortsatt er sentrale stammer fra så langt tilbake som Bills of Lading Act 1855 og et prejudikat i dommen *Smurthwaite v. Wilkins* som jeg kommer tilbake til i del III.

Det sentrale poenget for å ta inn vurderingene gjort i de engelske dommene er altså at risikovurderingen bygger på en konkret rettferdighets og rimelighetsvurdering som langt på vei er den samme som gjør seg gjeldende som bakgrunn for de norske reglene. Gode resonnementer fundert på tilsvarende grunnlag vil naturlig nok også være gode resonnementer etter norsk rett.

Engelsk rett er også generelt av interesse innen sjørett på grunn av omfanget av reglene. I internasjonal transport på kjøp er det en betydelig del av avtalene som har valgt engelsk kontraktspråk, jurisdiksjon og bakgrunnsrett for avtalene. Også norske aktører benytter normalt engelskspråklige avtaler og da vil engelsk praksis være av betydning ikke bare på grunn av rettskildemessige likheter, men fordi det har stor innflytelse på den normale handelen og atferden i næringen.

## 2.8.2 Engelsk lovtekst

I engelsk rett er den sentrale lovbestemmelsen om når mottaker blir ansvarlig etter konnossement gitt i COGSA92 S. 3(1). Her reguleres det samme forholdet som den norske bestemmelsen i Sjøloven § 269, dog med en betydelig forskjell i tilnærmingen til problemet.

COGSA92 er kort for Carriage of Goods by Sea act fra 1992. Loven er en revisjon av den gamle konnossementloven fra 1855. Loven tar for seg rettigheter for tredjemann etter konnossement og regulerer også hvilke rettigheter innehaveren av et konnossement har.

---

11 Carriage of Goods by Sea Act 1971, lovsettet inkorporerer Haag-Visby protokollen som en del av engelsk nasjonal rett.

12 Det nordiske samarbeidet startet med en samkjøring av sjølovene i Danmark, Sverige og Norge som resulterte i nye lover i henholdsvis 1891, 1892 og 1893.

13 Carriage of Goods by Sea Act 1992; lovsettet regulerer ansvarsfordelingen mellom sender, transportør og mottaker.



Loven er bygget opp i seks deler. Del 1 definerer hvilke dokumenter som er omfattet. Del 2 definerer hva som regnes som en «bill of lading» konnossement, og hvilke rettigheter som følger med dokumentet. Del 3 definerer hvilket ansvar som følger med dokumentene. Del 4 gir «bill of lading» status som «conclusive evidence<sup>14</sup>» del 5 tar for seg generelle spørsmål og del 6 tar for seg den formelle implementeringen av loven.

### **Bestemmelsens plassering i engelsk rettssystematikk.**

COGSA92 må sees i sammenheng med COGSA71 og rettspraksis omkring befraktning i engelsk rett siden begge lovene regulerer transportrettslige avtaler over sjø i England. Den sentrale rettskilden når det gjelder engelsk stykkogdsbefraktning er fortsatt avtalen. Partenes vilje uttrykkes etter engelsk teori klarest i avtalen og det er avtalen om transport som er det naturlige utgangspunkt for en avgjørelse av hvem som er ansvarlig dersom det oppstår en mangel eller det blir gjort en ansvarsbetingende feil eller annen handling.

### **2.8.3 Engelske forarbeider**

Den engelske bruken av forarbeidene er langt mer begrenset enn det vi er vant til fra norsk rettstradisjon. I engelsk tradisjon er det ikke naturlig å legge særlig vekt på forarbeider. Aller helst søker domstolen også å benytte tidligere rettspraksis om det foreligger noen for å løse tvistene. Dersom det ikke nytter tyr man til lover, og deres forarbeider er da et fortolkningsmoment når man skal finne ut hva lovkonsepistene søkte å gjennomføre ved dommen. Utviklingen går mot større bruk av lover «Acts», men foreløpig er det altså langt mer fokus hos domstolen på hva som kan utledes av rettspraksis. Forarbeidene til COGSA92 er å finne i Law Com. No. 196<sup>15</sup>. Forarbeidene fungerer med en unøyaktig sammenligning som norske NoUer og anbefalingene i denne rapporten som er på beskjedne 64 sider blir i all hovedsak oppfylt i loven.

Sentralt i vurdering av de dommene jeg tar for meg i avhandlingen står «the Explanatory Notes to the draft Carriage of Goods by Sea Bill» som ble gitt i Law Commission Report<sup>16</sup> og som etter omtrent same monster som de norske

---

14 Conclusive evidence er fullgodt bevis. Regelen innebærer at den som har et gyldig konnossement har gyldig kvittering som ikke kan trekkes i tvil. En enda sterkere utgave av «prima facie evidence» i Hague-Visby reglene art 3 nr. 4. «Prima facie evidence» kan trekkes i tvil, men det kan ikke «conclusive evidence»

15 The Law Commission and The Scottish Law Commission (Law Com. 196, Scot Law Com. No. 130) Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea.

16 The Law Commission and The Scottish Law Commission (Law Com. 196, Scot Law Com. No. 130) Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea.

forarbeidene gir et bedre innblikk i formålet og hensynene bak lovteksten. Normalt har engelske forarbeider hatt langt mindre innflytelse på vurderingen enn det som er tilfellet for denne bestemmelsen. For eksempel i dommen «Berge Sisar» trekkes forarbeidene klart frem som ett uttrykk for en vilje til å bevare den bestående rettstradisjonen og ikke gå bort fra den tidligere doktrinen<sup>17</sup> slik man ofte ser i norsk rett. Og det kan også ha med at forarbeidene i England nå er langt mer tilgjengelige enn de har vært tidligere. Dette kommer jeg mer tilbake til i Del III om Engelsk rett.

#### **2.8.4 Engelsk litteratur**

Det sentrale poenget med engelsk litteratur er hvilken innvirkning den har på engelsk rett som igjen virker inn på norsk rett. For det tilfellet at litteraturen er bærer av et godt resonnement vil den ha relevans der det finner anvendelse og finner argumentet støtte i praksis eller lov kan det også oppnå betydelig vekt. Særlig er det naturlig å se for seg at litteraturen kan bidra til å klargjøre hvilke juridiske konstruksjoner i engelske dommer som kan bli aktuelle for norske forhold.

I den engelske litteraturen er det langt mer å finne om problemstillingene om overlevering enn i den norske litteraturen. Dette skyldes naturlig nok at problemstillingen har vært oppe for de engelske domstolene og dermed blir det langt mer aktuelt å uttale seg også i litteraturen om dommene og de problemstillingene de reiser. I tillegg finnes det noe litteratur om nært beslektede problemstillinger. Foreløpig mest i artikler, men også noe i de nye utgavene av de sentrale verkene<sup>18</sup>.

---

Dette dokumentet er det som er utarbeidet i forkant av at parlamentet vedtar loven. Ordningen med slike utredninger er forholdsvis ny, men har fått bredere tilslutning i de senere år. Dokumentene gjøres blant annet tilgjengelige ved en nettside og kan fåes tilsendt per e-post etter forespørsel fra [http://www.lawcom.gov.uk/lc\\_reports.htm](http://www.lawcom.gov.uk/lc_reports.htm) og den e-post adressen man finner der.

17 Se dommen *Smurthwaite v Wilkins* 1862, som jeg omtaler i Del III, kap 6.

18 Slik som *Carver on Bills of Lading* 2nded.

## **3 Introduksjon**

Før jeg tar for meg de rettsreglene som gjelder på avhandlingens område vil jeg gi en beskrivelse av de rammene som omgir transportavtalen. Den sentrale avtaleformen for avhandlingen er de transportavtalene som inngås ved konnossement. Avhandlingens område er begrenset til sjøtransport. For transport over andre områder gjelder det andre lover og systemet for fordeling av risiko er preget av andre hensyn. Avgrensningen følger også naturlig av avhandlingens tittel som forholder seg til det sjørettslige transportdokumentet, konnossementet.

De reglene som gjelder for fordelingen av ansvar etter konnossement gjelder også for fordelingen av ansvar av fraktbrev og skipets utleveringsordre i engelsk rett. Jeg går ikke nærmere inn på forskjellene mellom de tre dokumenttypene i forhold til avhandlingens tema og nøyer meg med å gå inn på konnossementer, som er det området hvor det foreligger rettspraksis. De fleste spørsmålene vil naturlig også fremkomme her.

### **3.1 Innføring i partsforholdet ved sjøtransportavtalen.**

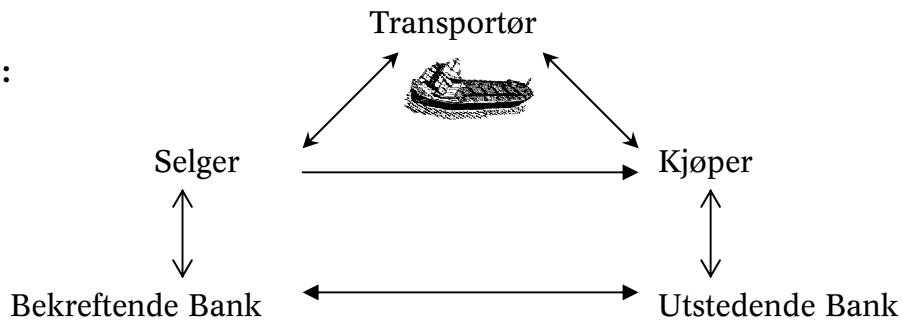
#### **3.1.1 Innledning**

For å forstå rettsreglene som regulerer et forhold er det et godt utgangspunkt å skjønne hvilken transaksjon som finner sted mellom partene. Salg av gods har normalt to parter. En kjøper og en selger. Avstandssalg har gjerne en tredje part som utfører arbeidet som transportør. Denne transportøren kan være en selvstendig agent, eller han kan jobbe for selger eller kjøper. Hvilken rolle denne tredjemannen får er avhengig av den avtalen som selger og kjøper inngår.

I kjøp over landegrensene, og særlig for kjøp med frakt til sjøs har det også vært normalt at selger og kjøper lar banker i sine respektive land ta seg av overføringen av penger slik at begge parter kunne få tilstrekkelig sikkerhet for sin ytelse. Det ville være lite tilfredsstillende for selgeren om han måtte vente til godset var under fremmed jurisdiksjon før han kunne kreve pengene utbetalt, samtidig som det ville være lite behagelig for kjøperen om selgeren skulle ha pengene utbetalt mens han fortsatt hadde varene. I handel med transport over sjø har man falt ned på en mellomløsning.

### 3.1.2 Modell av partsforholdet

Figur 1:



Modellen illustrerer forholdet mellom fem parter som omgir avhandlingens problemstilling. Det er de originale avtalepartene kjøper og selger. Deretter er det transportøren som besørger transporten. I tillegg illustrerer figuren hvor bankene kommer inn som garantister for betalingen.

Selgeren sender godset med transportøren til kjøperen og kjøperen sørger for at utstedende bank overfører penger til bekreftende bank. Pengesummen vil normalt overføres mot dokumenter, mens godset kommer frem som et resultat av transporten. Som jeg kommer tilbake til nedenfor går dokumentene som bekrefter at varene er underveis den motsatte veien i kjeden fra selger via bankene og til kjøper.

Det er vesentlig å få med seg at dokumentene spiller en sentral rolle i handelen. Dokumentene er varerepresentativ og potensielle kjøpere vil ofte utelukkende forholde seg til dokumentet. Da blir det helt sentralt hva som er skrevet på dokumentet.

## 3.2 Om rammene ved internasjonale salg

### 3.2.1 Konnossementer, sjøfraktbrev og skips utleveringsordre

Sammen med konnossementene er det også to andre sentrale dokumenter i for utlevering ved godstransport til sjøs. Fraktbrev eller på engelsk «Sea Waybills», er transportdokumenter som er en kvittering for hva som fraktes og et bevis på transportavtalen. Men dokumentet er ikke omsettelig slik som konnossementer. Det er også en vesentlig forskjell at mottakeren ikke trenger dokumentet for å få godset utlevert. Det er tilstrekkelig at mottakeren legitimerer seg som mottaker etter dokumentet. Fraktbrevene brukes gjerne når større firmaer skal transportere egne varer og selge dem videre selv fra bestemmelsesstedet. For eksempel om

BMW i Tyskland transporterer biler til Norge er det ikke noe behov for å løse finansieringen med konnossement. Skipets utleveringsordre er når skipet selv skriver ut utleveringssedler. Dette gjøres som regel etter ønske fra senderen av godset. For eksempel om det er utstedt et konnossement for hele lasten, men så viser det seg under veis at det er mer penger å tjene om man kan levere ut godset på to lossehavner. Da vil senderen ta kontakt med transportøren og høre om han kan utstede to utleveringsordrer og dermed få godset utlevert til de to mottakerne uten å måtte gå gjennom prosedyren for å få fornyet to konnossementer. Skipets utleveringsordre utferdiges normalt til personer og ikke til ordre og er bare en avtale om transport og ikke en kvittering for at godset er lastet om bord.

### **3.2.2 Konnossementer i sjøretten og hvorfor det er så mye fokus på akkurat dette dokumentet**

Det sentrale dokumentet i modellen er konnossementet. Det er konnossementet som forteller kjøperen hva han får og beskriver hva selgeren forplikter seg til å oppfylle. Derfor vil selgeren forsøke å kvalifisere beskrivelsen så godt det lar seg gjøre ved å ta inn modifikasjoner der det er mulig. Men konnossementet er et dokument med flere funksjoner. Tradisjonelt klassifiseres funksjonene ved en tredeling. Konnossementet er kvittering for godset, det er et bevis på transportavtalen og det er et negotiabelt gjeldsbrev på godset i den forstand at man ikke får godset utlevert fra transportøren uten å kunne legitimere seg ved konnossement.

Det moderne konnossementet med disse tre funksjonene så sitt lys ved dommen til House of Lords i 1793 i saken *Lickbarrow v Manson* (1794) 5 T R 685 og kan ses på som den første avgjørelsen som anerkjente alle konnossementets funksjoner. Også funksjonen som nøkkel til å gå godset utlevert. Tidligere hadde konnossementet bare kvitteringsfunksjonen og transportavtalefunksjonen. Men etter denne dommen var det altså også et gjeldsbrev på godset<sup>19</sup>.

### **3.2.3 Finansiering av kjøpet**

For å forstå handelen er det nødvendig å sette konnossementet som handelsdokument i sammenheng. Dette er i modellen den firkanten som formes av kjøper, selger og de to bankene. Internasjonal handel foregår i stor grad mellom etablerte aktører som har gode ressurser. En vanlig konstruksjon for et salg som

---

<sup>19</sup> En dypere studie av utviklingen av konnossement kan også finnes i Bennet, *The history and Present Position of the Bill of Lading as a Document of Title to the Goods*, Cambridge 1914

finner sted mellom to aktører i hvert sitt land er at pengene overleveres mot dokumenter, men dette skjer ikke direkte mellom partene. Som figur 1 illustrerer har hver part har en bank som foretar transaksjonen for seg. Bankene er utstedende bank og bekreftende bank. Selgeren leverer dokumentene ferdig utferdiget slik banken krever, til sin bank. Banken kontrollerer at alt er i orden og overlever dokumentene til kjøperens bank. Kjøperens bank betaler den avtalte kjøpesummen til selgerens bank som igjen overfører pengene til selgeren, eller tar vare på dem på en konto i selgerens navn. Bankenes regler er normalt de samme fra bank til bank siden de er gitt en internasjonal standard UCP 500<sup>20</sup> som ikke er bindene, men i utstrakt bruk. Den kanskje mest sentrale bestemmelsen for konnossementer er art. 23.

Article 23 – Marine/Ocean bill of Lading

- a. If a Credit calls for a bill of lading cover a port-to-port shipment, banks will, unless otherwise stipulated in the Credit, accept a document, however named, which:
- i. appears on its face to indicate the name of the carrier and to have been signed or otherwise authenticated by:
    - the carrier or a named agent for or on behalf of the carrier, or
    - the master or a named agent for or on behalf of the master.
- Any signature or authentication of the carrier or master must be identified as carrier or master, as the case may be. An agent signing or authenticating for the carrier or master must also indicate the name and the capacity of the party, i.e. carrier or master, on whose behalf that agent is acting, and<sup>21</sup>

Bestemmelsen tar for seg tilfeller hvor konnossementet er gyldig kvittering for at godset er lastet om bord. I lys av senere dommer og kanskje særlig *Rafaela S.*<sup>22</sup> vil det bli endringer i praksis i den nye versjonen som er under utarbeiding nå, UCP<sup>23</sup> 600. Dokumentene spiller en sentral rolle av den grunn at de selv om de er privat fremforhandlet og ikke bindende, stort sett følges av internasjonale banker. UCP 500<sup>24</sup> og andre standarddokumenter danner således en ramme rundt bruken av konnossement som det er nødvendig å forholde seg til når risikoen omkring transporten skal fordeles.

---

20 Omtalt tidligere i note 3.

21 Det finnes også veiledninger til disse dokumentene for den som ønsker å lese mer. For eksempel *The New Standard Documentary Credit Forms for the UCP 500*. utgitt av ICC (International Chamber of Commerce) som også står bak standarden.

22 [2005] 1 Lloyd's Rep. 347, [2205] 2 W.L.R. 554 J. I. Macwilliam Co. Inc. V. Mediterranean Shipping Co. S. A.

23 Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, not yet in force.

24 Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 1993 Revision in force as of January 1, 1994.

### **3.2.4 Standardklausuler**

Konnossementer er som regel utfylte blanketter. Disse blankettene er standardiserte og det er de tomme boksene med detaljene for hver enkelt transport som fylles ut i det enkelte tilfelle. Hvorvidt det er mottaker eller avsender som skal betale frakt blir som regel regulert i salgsavtalen ofte benyttes standardiserte klausuler fra INCOTERMS standarden. De langt vanligste for sjøtransport er CFR, CIF og FOB. (Cost freight, Cost insurance freight, free on board.) Bokstavene angir hva som er inkludert i selgers forpliktelser, og det er i det tilfellet hvor det er avtalt at selgeren besørger frakt at mottakeren ikke blir part i avtalen om transport. I disse tilfellene er ikke mottakeren ansvarlig for krav fra transportøren før han mottar godset.

Sjølovens ordning er at mottaker etter § 269 kan bli ansvarlig for frakt når det følger av konnossementet, selv om han i utgangspunktet ikke er part i avtalen om transport. Avtalen må naturligvis forholde seg til det selger og kjøper har avtalt om leveringssted og leveringstid, men for øvrig har mottakeren lite innflytelse på hva som er avtalt. Han må godta den avtalen som foreligger i konnossementet. Når mottaker blir ansvarlig overfor bortfrakteren følger det av § 269 i sammenheng med § 61 tredje ledd kravet er sikret ved sjøpanterett i lasten. Det gir transportøren en ekstra trygghet siden det sikrer at han ikke må stå til side med sine krav overfor andre av mottakers kreditorer.

Dersom kjøpet er FOB er det kjøperen som skal besørge frakten. Likevel er det ofte selgeren som ordner avtalen om transport for kjøperens regning. Da blir det med ett mer komplisert å skille ut hvem som er ansvarlig for hva. Det avgjørende blir i hvis navn senderen undertegner avtalen om transport.

Ofte vil mottakeren sette som krav at konnossementet skal være forhåndsbetalt og klart merket for eksempel med «prepaid». Rent praktisk har mottakeren muligheten til å legge press på selgeren ved at kjøperen eller banken setter inn et krav om forhåndsbetalte konnossementer som vilkår for rembursen. Når nå selgeren ikke får pengene sine før han presenterer gode dokumenter vil han strekke seg og transportøren langt for å kunne skaffe til veie forhåndsbetalte konnossementer. Dermed blir transportøren frarøvet retten til å utøve lien.

### **3.2.5 Overgang av risiko fra selger til kjøper**

Som nevnt er det ett særlig forhold ved sjøfrakt er at den ofte krysser landegrenser. De internasjonale salgene skiller seg fra nasjonale salg ved problematikken omkring valg av jurisdiksjon og at det tar lengre tid å transportere varen. I nasjonale salg går risikoen over når eiendomsretten går over med mindre

noe annet er særskilt avtalt og den norske sjøloven differensierer mellom nasjonale og internasjonale transportere når den fordeler og begrenser ansvar. I internasjonal handel må det avtales særskilt i hvert enkelt tilfelle når ansvaret skal gå over siden det tar så lang tid fra man sender varen til man mottar den og særlig gjelder dette for transport med skip som bruker mange dager på reisen. Eksempelvis kan man nevne at en reise fra Oslo til New York med en gjennomsnittsfart på 15 knop tar cirka ni dager. I løpet av denne tiden ser ikke kjøperen godset han har avtalt å kjøpe og det er utsatt for alle de risiki som følger med transport over sjøen.

I sjøretten kan man normalt avtale hvor man ønsker at risikoen skal gå over fra den ene parten til den andre. Det normale ved sjøtransport er at risiko går over ved levering av varene til båten. «On or as from shipment». Det vil si at risikoen går over i det godset blir levert til båten. Og denne båten er langt hjemmefra, men like fullt er det kjøperen som har risikoen for at det skjer noe med mangelen. Det kan kanskje synes rart at risikoen går over allerede så tidlig. Bakgrunnen for at man har valgt å la risiko gå over «On or as from shipment» er både kommersiell og juridisk i samspill. Det er lettere for en selger å forholde seg til reglene i sitt eget land, der hvor han kjenner lovene og bankene. Selgeren føler seg sikker på at hans bank vil betale pengene han legger ut for et eventuelt salg og om han har problemer med å få pengene mot dokumenter kan han anlegge sak for domstolene i sin egen jurisdiksjon.

### **3.3 Avhandlingens plassering i figur 1**

Det sentrale tema i avhandlingen er overgangen mellom transportøren og mottakeren, for det er ved overgangen at mottakeren tar imot godset og blir ansvarlig overfor transportøren. Problemstillingen finner vi i modellen mellom transportøren og mottakeren. Og temaet er ikke overleveringen av penger som går via bankene, eller dokumentene som går den andre veien via bankene, men når man kan si at godset er gått over. De andre momentene er vesentlige siden juridiske beslutninger må bero på en vurdering av helheten i situasjonen, men det er altså når godset som beveger seg fra selger til transportør ender hos mottaker som er tema.



# **Del II**

## **Norsk rett**

## 4 De norske reglene og i hovedsak Sjøloven § 269

### 4.1 Innledning

Del II omhandler den norske bestemmelsen om overgang av ansvar ved utlevering av godset. Jeg har tilnærmet meg primært ved en analyse av lovteksten. I neste del går jeg gjennom den engelske bestemmelsen etter tilsvarende mønster så det blir mulig å trekke paralleller mellom de to regelsettene. Først vil jeg gå videre og presentere rammene rundt bestemmelsen i § 269 nærmere enn jeg gjorde i kapittel 3. Deretter går jeg inn på selve bestemmelsen i kapittel 4.

Ved gjennomgangen av § 269 er det nødvendig å ha bestemmelsen i § 254 første og annet ledd present:

#### §254. Avtalebestemmelser

Bestemmelser i transportavtale eller transportdokument er ugyldig for så vidt den avviker fra reglene i dette kapittel eller fra §501 første ledd nr 7<sup>25</sup> og annet ledd første punktum. Ugyldigheten medfører ikke at andre bestemmelser i avtalen eller dokumentet blir ugyldige. Bestemmelse som gir transportøren rett til forsikringserstatning for godset, eller liknende vilkår, er ugyldige

Første ledd gjelder ikke reglene i § 255, § 258 § 261 og § 264 § 273 og er heller ikke til hinder for at det inntas bestemmelser om fellehavari i transportavtalen. Transportøren kan også påta seg ansvar eller forpliktelser utover det som følger av reglene i dette kapittel.

Etter bestemmelsen følger det at avtale som avviker fra § 269 ikke er ugyldig. Partene i transportavtalen står således fritt til å avtale en annen overgang av risikoen for godset fra transportør til mottaker enn den som er lovfestet i § 269 dersom partene ønsker det. Dersom det går klart frem av avtalen at partene har avtalt noe annet, for eksempel løsninger utformet etter modell fra engelsk lov vil en dommer måtte avgjøre rettstvisten etter den løsningen partene har valgt. I praksis viser det seg at partene ikke avtaler en annen løsning og derfor er det fortsatt hensiktsmessig å drøfte bestemmelsen i § 269.

---

25 § 501 nr. 7 fastsetter foreldelsesfristen for fordring på erstatning for tap eller skade vedrørende gods eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, til ett år fra den dag da godset skulle ha blitt utlevert eller ble utlevert. Andre ledd gjelder regresskrav etter samme bestemmelse.

I Sjøloven fungerer § 269 særlig i sammenheng med § 61 som hjemler sjøpant for krav som følger av § 269. § 254 som nevnt ovenfor og bestemmelsene i § 292 om konnossementer og dermed også § 299 om bevisvirkningen og § 325 for de tilfeller at man har å gjøre med et trampkonnossement. I Norge er systemet slik at sjøloven har differensierte regler for innenriks og utenriks transport. Differensieringen er begrunnet i et ønske om at innenriks transport av gods med skip skal være så likt regulert annen transport av gods på vei og med tog som mulig. Formålet er at senderen bare skal behøve å lære seg ett sett regler for at han stort sett har oversikt over sine rettigheter og plikter<sup>26</sup>. Denne problemstillingen går jeg ikke nærmere inn på.

Sjølovens bestemmelse om utlevering benytter seg av et begrepsapparat som er utviklet og formet til juridisk bruk. Det medfører at ordene kan ha både videre og snevrere innhold enn det man skulle tro. Særlig viktig er det å merke seg at begrepene ikke nødvendigvis er forenelig med den faglige sjargongen i bransjen. Den juridiske betydningen av begrepene i sjøloven kan altså skille seg, også fra det en praktiker ville lagt i begrepet. Dette følger naturlig av at lovgiver har tatt seg bryet med å definere mange av begrepene utførlig i lovteksten.

## 4.2 Bakgrunn

Hovedregelen når godset utleveres til mottakeren, er at mottakeren blir ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet. Transportavtalen inngås normalt mellom selger og transportør. Regelen i § 269 første ledd innebærer dermed at mottakeren blir ansvarlig for krav som følger av en avtale han normalt ikke har inngått. Det mottakeren må forholde seg til er det som fremgår av den avtalen han har fått i hånden, konnossementet. Ved å motta godset bekrefter mottakeren at han er den endelige mottakeren i avtalen, noe som også innebærer at transportøren kan holde seg til ham som mottaker etter § 269 for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet.

Sjørett har lang tradisjon i Norge og Norden. Som sjøfartsnasjon var det tidlig behov for å regle på sjøen og for frakt av varer sjøveien. Det Nordiske samarbeidet startet med en samkjøring av sjølovene i Danmark, Sverige og Norge som resulterte i nye lover i henholdsvis 1891, 1892 og 1893. Siden den gang har

---

26 Ot.prp.nr.55 (1993-1994). Om lov om sjøfarten (sjøloven).

den norsk sjøloven blitt endret mange ganger før det ble gjort en fullstendig revisjon i 1994, loven har også etter dette blitt endret mange ganger<sup>27</sup>.

Bestemmelsene om gjennomføringen av transporten ble endret i den siste gjennomgangen av sjøloven. For stykkgodstransport bygger forslaget på at Norge fortsatt skal være tilsluttet «Haag-Visby-reglene», det vil si den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer «Haag-reglene» slik den er endret ved protokollen 1968 «Visby-protokollen». Reglene er imidlertid tilpasset FNs konvensjon om sjøtransport av gods 1978 «Hamburg-reglene» så langt det er forenlig med fortsatt tilslutning til Haag-Visby-reglene<sup>28</sup>. Sjølovkomiteens konklusjoner i disse spørsmål samt oppbyggingen av lovutkastet på grunnlag av sontringen mellom stykkgodstransport og befraktning av skip, innebærer at lovutkastets regler på en del områder vil avvike noe fra de som fantes i lov 20 juli 1893 nr 1 om sjøfarten<sup>29</sup> kapittel 5 om godsbefordring.

Bestemmelsen i § 269 hører systematisk hjemme under utførelsen av transporten og avsnittet om utleveringen. Bestemmelsen legger en plikt på mottakeren og gir rettigheter til transportøren. Bestemmelsen skal sikre bedre mulighet for transportøren til å få dekket sine krav. Dette kommer jeg tilbake til under avsnittet om ”andre krav” i kapittel 5.4.

Bestemmelsen er i systematikken satt i samme avsnitt som paragrafene § 268 til § 273. Paragrafene ble endret ved lovrevisjonen i 1994. Både strukturelle og materielle endringer slik at de ble flyttet fra sin tidligere plassering som var §§ 111 – 117 for å ta høyde for det nye strukturelle skillet mellom konnossementer og certepartier<sup>30</sup> i tillegg ble enkelte bestemmelser i avsnittet ble endret.

Bestemmelsen i § 269 er som nevnt ny i Sjøloven av 1994. Tidligere var bestemmelsen annerledes utformet i den gamle sjøloven §§ 111 og 117, men også

---

27 Sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrenning av ansvaret for sjørettslige krav 1976. (endringslov) (2000 JD)

Sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992. (endringslov) ( 2004 JD )

Sjøfarten (sjøloven) og i enkelte andre lover. (endringslov) ( 2005 JD )

Sjøloven m.m. (berging og særregler for innenriks stykkgodstransport). (endringslov) (1996 JD)

Diverse endringslover 2 i 2006, 3 i 2005, 1 i 2004, 1 i 2002, 1 i 2002 samt en rekke endringer i forskrifter og andre offentligrettslige regler.

28 Ot.prp.nr.55 (1993-1994). Om lov om sjøfarten (sjøloven) s. 3.

29 Lov av 20. juli 1893 nr. 1 (Sjøloven.)

30 NOU 1993-36, Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven) og Innst.O.nr.50 (1993-1994). Innstilling frå næringskomiteen om lov om sjøfarten (sjøloven).

da var bestemmelsen deklarasjon og det var fullt mulig å avtale den ordningen som nå er lovens normalordning.

Fra tidligere teori<sup>31</sup> var det antatt at der mottageren var god nok, trengte ikke rederen å utøve lien<sup>32</sup> i godset. Mottageren ble ved å ta imot godset ansvarlig for utestående frakt, sml. Sjøl. § 112. Om han allerede har betalt, til befrakteren for eksempel, blir det spørsmål om befrakteren eller hans folk var legitimer til å ta imot betaling med befriende virkning.

Hovedregelen var at man måtte gjøre særskilt avtale om man ønsket at senderen skulle forbli ansvarlig. Den tidligere sjøloven av 1893 §§ 111 og 117 gjaldt både for stykkgodsbefordring og befraktning under reisecerteparti. Tidligere skilte sjøloven mellom stykkgodstransport og hel- eller delbefraktning av skip. Etter den strukturelle endringen er begrepet befrakter for de fleste praktiske formålerstattet med transportør i de sammenhenger der det er tale om stykkgodsbefraktning. Den deklarasjon hovedregelen var at når mottaker ble ansvarlig for krav som fremgikk av konnossementet ble senderen ansvarsfri. Mottakeren ble altså ikke bare ansvarlig, men han befridde senderen for videre ansvar overfor transportøren. Man måtte ta inn en slik særskilt bestemmelse i konnossementet dersom man ønsket å la senderen forbli ansvarlig etter at mottaker tok imot godset. Dette ble ofte gjort ved en «anti cesser-clause». Forskjellen mellom den gamle og den nye bestemmelsen er effekten av cesser-funksjonen til regelen. Altså det forhold at ansvaret går over med befriende virkning for senderen. Den vesentligste endringen fra den gamle sjøloven 1893 § 117 til den nye bestemmelsen i § 273 er hvilke krav han som inngår avtalen om transport forblir ansvarlig for. Tidligere i § 117 var regelen at befrakteren bare forble ansvarlig for fordringer på mottaker fra før godset ble utlevert og som ikke ble dekket ved salg av godset. Der godset var utlevert kunne befrakteren bare kreves for fordringer som skulle vært betalt av ham før utleveringen, bortfrakter godtgjorde at fordringene ikke kunne vært dekket ved salg av godset eller befrakteren ville blitt beriket på bortfrakterens bekostning om kravet bortfalt.

Bestemmelsen regulerer et pengekrav, det er ikke tale om fysiske plikter, men hvem som er ansvarlig og rent praktisk hvem som er rett saksøkt dersom det foreligger en tvist om kravet. Det vil med andre ord si at bestemmelsen regulerer

---

31 Marius 41 Inndrivelse av Fraktkrav, Per Gram 1979.

32 Lien er en sikring av krav ved tilbakeholdsrett, undertiden med rett til å selge av lasten. Avtaleklausulene om lien tas inn i konnossementet og skiller seg ikke stort fra de bestemmelsene man finner igjen i de nordiske sjølovene, eksempelvis sjøl. § 270.

hvem som plikter å svare for fordringer uten at det, nødvendig vis foreligger et salg eller kjøp. Det ilegges plikt til å svare solidarisk for et krav.

Etter den nye bestemmelsen er hovedregelen at senderen forblir ansvarlig for krav dersom mottakeren ikke kan betale og at det kun unntaksvis er slik at ansvaret går over på mottakeren med befriende virkning for senderen. Likevel slik at transportøren først må forholde seg til mottakeren. Og det er dette som er det sentrale for mottakeren i og med at han må betale dersom han tar imot godset. Alternativet, å være ute av stand til å betale, er jo ikke særlig attraktivt for en kommersiell mottaker.

### **4.3 Bestemmelsens formål**

Bestemmelsen om mottakerens plikt til å betale frakt skyldes et ønske om å gi transportøren bedre sikkerhet for hans krav. Ved utformingen har lovgiver etter en avveining av flere hensyn kommet frem til dagens ordlyd. Samlet er det langt på vei tale om en rimelighetsvurdering for å regulere ansvar undergitt normale kontraktsrettslige prinsipper som ligger til grunn for utformingen av regelen. Den som er eier, har nytte av eller har godset i sin varetekt, vil normalt også ha risiko for det. Når grensen skal trekkes opp er det naturlig nok ikke helt enkelt å fastslå eksakt hvor den går. Målet for avhandlingen er å bringe oss nærmere en forståelse av hvilke handlinger som tilsvare loverns krav om å ta imot og medfører at ansvaret går over på mottakeren og hvilket tidspunkt grensen går ved. Sett på en annen måte kan man si at bestemmelsen regulerer når den endelige mottakeren identifiseres. Frem til han har mottatt godset kan den som rettmessig har et konnossement fritt overdra deg til en ny kjøper uten å være ansvarlig for skader på godset som han ikke kjenner til. Etter at godset er overtatt gjør transportøren og mottakeren opp status og transportøren kan kreve mottakeren for de krav han kan gjøre gjeldende. Deretter kan mottakeren selge godset videre, mens mottakeren frem til han mottar godset kan selge dokumentene, må han etter mottaket forholde seg til det faktiske godset.

## 5 Fortolkning av § 269 første ledd

### 5.1 Innledning

Det er første ledd i § 269 som er det helt sentrale for problemstillingen. Til å begynne med tar jeg for meg første ledd og så kommer jeg tilbake i 5.7 til andre ledd, som omhandler det forhold at godset er utlevert på annen måte enn mot konnossement, nedenfor.

#### **§269. <sup>1</sup> Mottakerens plikt til å betale frakt m v**

Utleveres godset mot konnossement<sup>2</sup>, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren<sup>3</sup> har ifølge konnossementet.<sup>4</sup>

1 Jfr. § 61 nr. 3 og § 254

2 Jfr § 292

3 Jfr § 254

4 Jfr § 299 og § 325

Regelen hjemler en rett for transportøren overfor mottakeren for de krav som transportøren har ifølge konnossementet.

### 5.2 Virkeområdet

Et spørsmål som naturlig melder seg i forhold til aktørene i handelen er hvor de norske reglene kommer til anvendelse. Reglene om utlevering er som jeg har vært inne på deklarasjoniske, men det er ingen klausuler i de standardiserte konnossementene som tar opp emnet om utleveringen og spesifiserer det. Hvilke avtaler som kommer inn under reglene om utlevering er regulert i Sjøloven §§ 252 til 254. Bestemmelsene avgrensner virkeområdet geografisk og teknisk med noen deklarasjoniske regler og noen preseptoriske regler samt et skille mellom hel- eller delbefraktning av skip og stykkgoodsfrakt.

Teknisk er virkeområdet avgrenset i den forstand at reglene i kapittel 13 gjelder for avtaler om stykkgodstransport. Det må skilles mellom stykkgoodsbefraktning og certepartifrakt er avtaler om befraktning av hele skip og som behandles i kapittel 14. Dersom det er utstedt konnossement som bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet gjelder likevel reglene i kapittel 13 selv om det er utstedt et certeparti. Dersom certepartiet gjelder for flere reiser innenfor et avgrenset tidsrom gjelder reglene tilsvarende for hver enkelt reise. Det avgjørende er altså om konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom partene.

Geografisk er det mer omstendelig hvor reglene kommer til anvendelse. Reglene gjelder etter sjøl. § 252 for avtaler om sjøtransport i innenriks fart i Norge samt fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. I tillegg gjelder reglene for transport mellom to stater når avtalt lastehavn ligger i en stat som er bundet av Haag-Visby-reglene eller når avtalt lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige. Dersom flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen er en av disse og ligger i et av de nevnte landene gjelder også reglene.

Etter § 252 tredje ledd kan transportdokumentet bestemme hvilket lands jurisdiksjon som skal komme til anvendelse dersom verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige så lenge det avtales at avtalen skal være undergitt lovene i en stat som er bundet av Haag-Visby-reglene. Selv om ingen av de andre reglene kommer til anvendelse kan partene avtale dem seg i mellom.

Det siste følger også av den mer generelle bestemmelsen i § 254 som gjør reglene preseptoriske for en del, men som holder reglene om utleveringen spesifikt deklarasjon.

### **5.2.1 Persongalleriet**

For transportkontrakten er det fire hovedaktører. Det er han som inngår avtale om å transportere godset, *senderen*. Deretter kommer han som leverer godset til transport, *avlasteren*. Avlasteren overlater godset til *transportøren* som transporterer det før det til slutt mottas av *mottakeren*. Hvis alt går som det skal ender så godset opp der det skulle uten flere bekymringer, men så enkel er altså ikke virkeligheten hver gang. Underveis oppstår det problemer og da må man vite hvilke personer som sitter med de faktiske rollene i hvert enkelt tilfelle som loven regulerer.

Rollene i transportkontrakten er regulert og definert med hensyn på transportavtalen og uavhengig av den originale kjøpskontrakten. Dette medfører at begrepsbruken skiller seg litt fra den vi gjerne kjenner igjen for kjøp og salg av varer og tjenester ellers i kontraktsretten. Begrepene selger og kjøper er lite praktiske under utførelsen av transportavtalen når plikter og rettigheter i forbindelse med transporten skal fordeles. Begrepene er derfor ikke benyttet i loven. Dette kan være forvirrende, men er praktisk. Sender og selger kan være samme person, men det behøver de ikke være. Selgeren er han som i utgangspunktet inngår salgskontrakten med kjøperen og motsatt. Selgeren og kjøperen er hovedpersonene i kontrakten om kjøp av godset, men ikke for transporten.



## 5.2.2 Sender

Sender er den personen som ønsker å sende godset med sjøtransport. Sjøloven definerer hvem som er sender i lovens forstand i § 251;

«sender, den som inngår avtale med en transportør om transport av stykk gods til sjøs;»

Senderen er med andre ord transportørens medkontrahent og den personen som inngår en avtale for å oppfylle sin forpliktelse til å transportere godset til mottakeren. Det forekommer at senderen er av selgerens kontraktsmedhjelpere eller en selvstendig agent. Noen ganger er senderen også mottaker og da består forpliktelsen i å sende godset til seg selv.

Det er mange forskjellige standardiserte avtaleformer men for eksempel ved CIF<sup>33</sup> (Cost Insurance Freight) som vil si at selgeren bærer kostnadene ved transport og forsikring, er det vanlig at selgeren tar seg av alt det praktiske omkring transporten. Da er det selgeren som har ansvaret for at transporten kommer frem overfor kjøperen og er sender. Motsatt vil det være under en kontrakt inngått på FOB<sup>34</sup> betingelser (Free on board). Da er selgerens forpliktelse å levere godset til skipet og det er kjøperen som inngår avtalen med transportøren. Da følger det av definisjonen i § 251 at det er kjøperen som er sender og da vil som oftest sender og mottaker være samme person.

## 5.2.3 Avlaster

Loven skiller ut avlaster som en annen person enn senderen. I loven defineres det slik i § 251;

«avlaster, den som leverer godset til transport;».

Dette er den samme definisjonen som i kapittel 14. Avlasteren er den som utfører den fysiske handlingen å leverer godset til transport. Dette kan gjerne være samme juridiske person som senderen, men etter lovens ansvarsfordeling har de to fått forskjellig ansvar. Avlasteren har fysiske plikter som er regulert i avsnittet om «Levering av godset» §§ 255-260. Pliktene går i hovedsak ut på å levere godset på det stedet og til den tiden som avtalen tilsier. Senderens plikter er av en mer kontraktsmessig art og dreier seg mer om ansvar for at transporten kan finne sted i henhold til avtalen og ansvar for at avlasteren utfører sine plikter overfor transportøren.

---

33 En av de 13 klausulene i INCOTERMS omtalt ovenfor i kapittel 2.6.

34 Også en klausul under INCOTERMS.

## 5.2.4 Transportøren

Transportøren er et nytt begrep i sjøloven av 1994. Begrepet kom inn i lovteksten i 1994. Transportøren er definert i § 251 som

«transportør, den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs;»

Det ble behov for et nytt begrep da man innførte et strukturelt skille mellom stykkgodstransport og hel- eller delbefrakting av skip. Transportøren er den som frakter varene fra avlasteren til mottakeren, altså den som gjennomfører transporten av godset. Transportøren har mange plikter av både fysisk og kontraktsmessig art. Disse pliktene henger i stor grad sammen med og motsvarer til dels de pliktene og rettighetene avlaster og mottaker har på hver side hvor disse partene forholder seg til transportøren. I tillegg har transportøren inngått avtalen med senderen.

Hvem som er transportør fremgår av konnossementet. Ofte er konnossementet utstedt på et skjema utformet av den som eier skipet og i så fall må man ikke se på logoen på toppen, men hvem som står oppført i rubrikken for transportør på konnossementets forside. Et skip er leid ut fra eierne og kanskje igjen chartret ut videre og da er det viktig å være klar over hvem man skal forholde seg til. Transportøren vil etter de norske reglene være ansvarlig for alle krav fra senderens side og også mottakeren vil kunne holde seg til transportøren for sine krav.

I noen tilfeller vil det være slik at senderen ikke makter å betale de kravene han blir ansvarlig for overfor transportøren. Da har transportøren normalt mulighet til å gå til selgeren og kreve ham for betaling med hjemmel i § 273. Her er det gjort et unntak slik at senderen likevel ikke blir ansvarlig der hvor utleveringen medfører et tap som transportøren måtte ha innsett. Transportøren har et ansvar når han utleverer godset. Det er et sterkt subjektivt krav å måtte ha forstått at utleveringen førte til tap, men det rammer da også hardt. I de tilfeller hvor transportøren har forbrutt seg mot kravet så har han ikke lenger noe krav mot senderen.

Dersom transportøren har et utestående krav på selgeren plikter han ikke å selge opplagt gods for å dekke kravet. Etter regelen i § 272 kan han også råde over godset på annen forsvarlig måte når godset ikke dekker kravet. Men dersom han selger godset uten at kravene dekkes er senderen fortsatt ansvarlig for restkravet.

### **5.2.5 Mottakeren**

Mottakeren er den personen som skal ha godset. Ofte vil denne personen også være den som i utgangspunktet er kjøperen av godset, men det er ikke nødvendig. Sjøloven § 251 definerer avlasteren som den som leverer godset til transport, men noen definisjon av mottakeren er ikke gitt i bestemmelsen. Definisjonen av mottakeren i sjøloven er knyttet til den fysiske forpliktelsen det er å motta godset. Konnossementet representerer varene mens de er om bord og en viktig funksjon hos konnossementet er at det er et omsettelig varerepresentativ. Dette innebærer at det er forholdsvis enkelt å omsette godset også før det kommer frem til lossehavnen. Dermed må transportøren i mange tilfeller forholde seg til at den som til slutt møter ham på kaia representerer en helt annen person enn han som opprinnelig kjøpte godset av selgeren.

Den personen som står på kaia og er mottaker trenger ikke være den som er kjøper, det kan for eksempel være en av kjøperens kontraktsmedhjelpere. Men personen vil som regel handle på vegne av kjøperen når handelen forløper som den skal. Etter § 268 i sjøloven er mottakeren gitt plikt til å bistå ved utleveringen. Denne plikten er utformet etter samme mønster som avlasteren er gitt plikter i § 255. Det er ikke en vidtgående plikt, men dersom mottakeren ikke møter opp og det medfører at transportøren ikke får losset varene vil det være mora på mottakerens side. Da er transportøren gitt rettigheter i §§ 271 og 272 til å få godset opplagt eller selge det slik at transportøren kan fortsette reisen.

I de tilfeller hvor sender og mottaker er forskjellige personer står mottaker ikke i noe kontraktsforhold til transportøren. Men dette er etter norsk rett neppe noe problem da norske domstoler lenge har anerkjent tredjemanns rett til å kreve sin rett for rettsapparatet. Dette er annerledes etter engelsk rett.

### **5.2.6 Rett ihendehaver av konnossement**

Hvem som er rett ihendehaver er avgjørende for hvem som kan fremme krav etter konnossementet. I norsk rett vil det normalt bare bli tale om at mottakeren krever å få ta imot godset, men etter engelsk rett kan mottakeren også komme med andre krav. Da blir det mer komplisert, som jeg kommer tilbake til i 7.2.3.

Transportøren plikter etter avtalen å utlevere godset til ihendehaveren av konnossementet. Først da blir han fri for sitt ansvar overfor senderen. Transportøren har også ansvar for å finne den riktige mottakeren og derfor er det viktig for ham å vite hva som skal til for å være rett ihendehaver av konnossementet? I sjøloven er følgende bestemmelse gitt om forholdet:

### § 302:

«Den som foreviser et konnossement og ved dets tekst, eller, for ordekonnossement, ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco, fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert som mottaker av godset.»

Den som fremtrer som rett ihendehaver av konnossementet ved dets tekst eller sist i en rekke av transporterklæringer er legitimert som rett ihendehaver. Det innebærer at transportøren har funnet rett mottaker dersom ihendehaveren av konnossementet er den personen som ved dets tekst eller sist i en rekke av transporterklæringer er legitimert som rett ihendehaver. Bare ved å levere til rett mottaker kan transportøren fri seg fra sitt ansvar. Og ved at mottakeren tar imot godset får transportøren rettigheter etter § 269.

## 5.3 Hva er gods etter § 269

Gods i § 269 tilsvarende den vanlige semantiske betydningen av ordet. Godset er varene, og selve objektet for transporten. Formålet med transportavtalen er å transportere godset fra avlasteren til mottakeren og det juridiske ansvaret knytter seg til godset og går over på mottakeren når han tar det imot. En transporttjeneste dreier seg om å frakte godset fra et sted til et annet og som oftest fra avlaster til mottaker. Sjølovens regler skal gjøre transporten og overgangen så enkel som mulig. Nøyaktig hva som er gods kan variere, men hovedsakelig deler man gods opp i to hovedkategorier; bulk og stykkgoods. Bulk er gods som transporteres i store tanker eller lasterom. Typiske tradisjonelle eksempler er korn og mel, også olje regnes som bulk. Stykkgoods kommer også i mange variasjoner og grensen mellom de to formene er ikke helt skarp i teorien. I praksis vil det som regel ikke være noe problem. Hvilken form for gods det er tale om vil fremgå av konnossementet. Både valg av skjema og angivelsen av mengde vil tilsi at man kan fastslå hvilken form for gods det er tale om.

I alle disse formene er det godset i lovens forstand som er den gjenstanden som fraktes fra avlaster og leveres til mottaker. Ansvar for godset vil også innebære ansvar for skade forvold av godset. Hva det kan være tale om vil avhenge av hva slags gods det er tale om og særlig vil det være interessant om det er tale om farlig last. Farlig last kommer jeg inn på nedenfor under avsnitt 5.11.2.

En interessant problemstilling er hvor vidt man kan si at overgangspunktet for ansvaret er forskjellig ettersom hvilken type gods det er man skal forholde seg til. Det kommer jeg tilbake til under avsnitt 5.9 om fastsettelse av tidspunktet for utlevering.

## 5.4 Konnossementets betydning i § 269

Det neste begrepet som nevnes i lovteksten er at godset skal utleveres mot konnossement. Konnossement har jeg tidligere omtalt ovenfor i avsnittene 3.1.3 og 3.1.4. Konnossementet ble i tidligere juridisk litteratur betegnet som nøkkelen til det flytende varehuset<sup>35</sup>. I vurderingen etter § 269 første ledd er konnossementet satt som vilkår for å komme inn under bestemmelsen. Etter bestemmelsens ordlyd er det bare utlevering mot konnossement som fører til ansvar. Utlevering mot andre dokumenter er ikke inntatt i bestemmelsen, men det kan ikke utelukkes at også utlevering mot sjøfraktbrev i enkelte tilfeller vil føre til ansvar<sup>36</sup>. Problemstillingen er neppe særlig aktuell da sjøfraktbrev normalt benyttes der sender og mottaker er samme person og derfor ansvarlig for de aktuelle kravene allerede før godset kommer frem sender og transportørens medkontrahent. Dersom det er tale om en sender som sender sine egne varer til seg selv er det ikke videre interessant med bestemmelsen i § 269. Det er jo den samme personen som er avsender og mottaker og det er også denne personen som må betale frakt og andre krav som fremgår av avtalen om transport. Det rettslig interessante er altså de tilfeller hvor det er en annen person som sender godset enn det er som mottar det. Da vil det med ett bli svært viktig hvem som svarer for hvilke krav.

Konnossementet er et dokument som gir kjøperen muligheten til å overdra eierrettighetene til godset. Formålet med § 269 er å gi transportøren rett til å kreve dekning av visse krav fra mottakeren for å sikre en mer effektiv handel ved å gi transportøren bedre sikkerhet for frakt og andre krav enn om han bare kunne forholde seg til senderen. At konnossementet kan overdras under reisen innebærer at godset kan overdras under reisen og da har transportøren muligheter til å sikre seg betaling fra den personen som får godset utlevert mot konnossement på kaia.

I det tilfellet at senderen også er transportør får man en spesiell konstruksjon. Da omtales konnossementet normalt som trampkonnossement. Når senderen også er transportør sender han varene med sitt eget skip. Da reguleres fraktavtalen i utgangspunktet av de reglene som gjelder for certepartiet. Men der hvor det er utstedt konnossement vil det likevel gjelde jamfør reglene i sjøloven §§ 253 og

---

35 Wilson – finn key to floating warehouse!

36 Her kan man spørre seg om det kan oppstilles en likestilling mellom Konnossement og sjøfraktbrev etter modell fra dommen i *Rafaela S* [2005] 1 Lloyd's Rep. 347. Der ble konnossement og sjøfraktbrev likestilt slik at et sjøfraktbrev som kalte seg selv konnossement ble ansett å bringe kontrakten inn under Haag-Visby reglene og bestemmelsene om utlevering. Problemstillingen er ikke lenger aktuell i England for avhandlingens problemstilling der både «Bill of lading» og «Sea Waybill» nå er omfattet av reglene i COGSA92.

325. For mottaker følger ansvaret av det partene har avtalt i konnossement. Men tilfellet lager ingen problemer for avhandlingens tema.

## **5.5 Krav i § 269**

### **5.5.1 Hva innebærer det at et krav fremgår av konnossementet?**

At et krav fremgår av konnossementet antyder at det må være rimelig klart av konnossementets tekst hva som skal betales. I konnossementsformularene er det vanligvis en rubrikk (en boks) for «freight and charges»; er beløpene her angitt som «collect», betyr det at de skal betales ved lossingen. Dette vil være tilstrekkelig til å påføre mottageren en betalingsforpliktelse når han får godset utlevert mot konnossement<sup>37</sup>. Det er vesentlig at konnossementet gir et klart og enhetlig bilde av hvilke krav som kan tenkes å følge av dokumentet. Særlig vil en tredjemann som vurderer å kjøpe godset og som bare har beskrivelsen i konnossementet å forholde seg til som informasjon om hvilken avtale som egentlig er inngått være avhengig av den informasjonen som gis. En tredjemann vil ofte inngå handelen uten annen informasjon enn den han finner i konnossementet. I praksis er det ofte langt fra klart hva som egentlig fremgår av konnossementet. Personene som skriver ut konnossementet er ikke jurister og glemmer ofte jussen til fordel for hastverk eller et ønske om at det nok ordner seg, samtidig som de som har utformet konnossementet i stor utstrekning har ønsket å fraskrive seg mest mulig ansvar og derfor har kvalifisert beskrivelsen så mye som mulig innenfor de rammene domstolene har trukket opp.

Bestemmelsene om konnossement er også av stor betydning for realiteten første ledd i § 269. Det er jo kravene som fremgår av konnossementet som går over på mottakeren.

### **5.5.2 Frakt**

Frakt er vederlaget for den tjenesten transportøren leverer ved å frakte godset fra avlasteren til mottakeren. Et pengekrav som skal veie opp for transportørens ytelse ved transporttjenesten.

Normalt vil det bare være avtalt hvor mye penger og i hvilken valuta det skal svares frakt i konnossementet. Som oftest vil også mottakeren ha konnossementet i hende før han mottar godset og kan således gjøre seg kjent med hvilken avtale

---

<sup>37</sup> Innføring i Sjørett s 352-353.

som er gjort og hvor omfattende krav som fremgår av konnossementet. Her er det likevel muligheter for å overta ansvar der man mottar godset før konnossementet etter annet ledd i § 269 og det kommer jeg tilbake til under kapittel 5.

I de tilfellene hvor det ikke er avtalt hvor mye som skal betales i frakt, vil man støtte seg på fraktklausulen som er angitt som standard på konnossementet og deretter vil klausulen være avgjørende for hvor mye som skal betales. Noen konnossementer har bokser som må fylles ut og dersom det ikke blir gjort kommer sjølovens deklarasjonens bestemmelse i § 260 til anvendelse. Første ledd lyder slik:

#### **§ 260 Frakt**

«Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.»

Dette gjelder i utgangspunktet bare forholdet mellom sender og transportør siden det er de som inngår avtalen om transport. Men nettopp her kommer § 269 til anvendelse slik at transportøren kan holde seg til mottakeren dersom dette går frem av konnossementet. I noen tilfeller vil senderen være ansvarlig for frakten, men av en eller annen grunn betaler han ikke. Det kan være forsettlig svikt eller et beklagelig uhell. I disse tilfellene kan transportøren kreve mottakeren, uavhengig av det interne forholdet, for frakt før han utleverer varene. Dersom mottakeren ikke ønsker å betale kan transportøren holde tilbake godset etter § 270 og etter § 61 tredje ledd har transportøren sjøpant i varene.

### **5.5.3 Andre krav**

Det ansvaret som går over på mottakeren når han «tar imot» godset er ikke bare ansvar for frakt. Ansvaret omfatter etter ordlyden også ansvar for andre krav uten at det er helt klart hva som går inn i begrepet. I lovteksten § 269 er «andre krav» satt i sammenheng med frakt som tyder på at det må være tale om krav som springer ut av transportavtalen, men det er lite annet å holde seg til.

Etter sin ordlyd er bestemmelsen i § 269 første ledd begrenset til «andre krav» som transportøren har ifølge konnossementet. Dette kan for eksempel være krav på demurrage<sup>38</sup>, erstatning for skade forvoldt av farlig last med mer.

Det kan dreie seg om flere aktuelle årsaker til kravene. Dette kan være en enkel gjennomføring av avtalen i de tilfellene hvor dette faktisk er avtalt mellom selger og mottaker og det i tillegg er ført inn i konnossementet. Da kan man tenke seg at mottakeren blir ansvarlig som følge av konnossementet.

---

38 Innføring i sjørett s. 347

I forarbeidene til sjøloven<sup>39</sup> er det antatt at det i hovedsak vil være bidrag til fellehavari og i teorien suppleres det at også krav som følger av lasteutgifter og om det for eksempel er demurrage. I Norge er det som tidligere nevnt ingen praksis for hva som er andre krav og det er ikke lett å finne ut hva som ligger i begrepet siden det heller ikke er nærmere spesifisert i forarbeidene.

Begrepet er satt inn sammen med frakt og i forbindelse med godset så det er naturlig å anta at kravene rimeligvis må ha en tilknytning til transporten av godset. Den skaden som gods gjør på skipet under reisen eller under lasting eller lossing kan i gitte tilfeller formodentlig falle inn under andre krav som transportøren har mot mottakeren dersom det er mottakeren som skal svare for kostnadene ved transporten. Også skade som godset forårsaker på annet gods som transporteres om bord kan bli ansett som «andre krav» mot mottakeren dersom slik skade ikke skyldes uaktsomhet på transportørens side, i hvilket tilfelle transportøren rimeligvis ikke har noe krav.

#### **5.5.4 Urettmessig betaling fra mottakeren**

Når det oppstår et problem ved betaling av frakt er den vanlige situasjonen at transportøren ikke får betalt, men i noen tilfeller er problemet hos mottakeren, situasjonen er da at mottakeren har betalt til selger, mens selger ikke har betalt transportøren. Dette kan være både forsettelig, men også der hvor senderen faktisk tror han har betalt og det faktisk ikke er tilfelle vil transportøren kunne kreve frakt fra mottakeren.

For det tilfellet at det er transportøren som retter et uberettiget krav vil jo senderen ved å dokumentere at han har betalt løse situasjonen, men om han ikke kan det så vil mottakeren altså være ansvarlig.

Det som er mer praktisk er de tilfeller hvor senderen ikke har betalt og heller ikke akter å betale. Enten at han hevder å ha et rettsgrunnlag overfor kjøperen, for eksempel et utestående krav, eller at han rett og slett unnlater å betale og satser på å slippe unna på grunn av tungrodd domstolsprosess i sitt hjemland.

Det gjelder for transportøren å få varslet mottaker om at frakten er utestående og kreves betalt. Frakten skal betales til transportøren og han ønsker at mottaker skal ordne betalingen så snart som mulig. Derfor vil det være av interesse for transportøren å forsikre seg om at mottakeren så tidlig som mulig er klar over hvem han skal betale. I disse tilfellene er det fortsatt transportavtalen mellom sender og transportør som er gjeldende og dersom mottakeren ønsker å motta

---

39 Ot.prp.nr.55 (1993-1994). Om lov om sjøfarten (sjøloven)



godset må han betale til transportøren i henhold til konnossementet siden transportøren ikke har mottatt noe vederlag. Transportørens beste middel for å sikre kravet er her hans tilbakeholdsrett i godset. Noe som stort sett vil få mottakeren til å betale.

### **5.5.5 Betydningen av hva partene har avtalt**

Sjølovens bestemmelser om utlevering er deklarasjonelle. Det følger som nevnt av § 254 første ledd. Dermed står partene fritt til å avtale den løsningen som passer best for den enkelte parten. Her kan det være enkelt slik at partene har tatt inn en bestemmelse om når mottakeren blir ansvarlig, men normalt er ikke dette et spørsmål som kommer frem i konnossementet. Om det skyldes at senderen ikke tenker på hva som skjer i den andre siden eller om det er en for avledet problemstilling når han inngår avtalen er usikkert. At transportøren absolutt har insentiv til å tenke over det er jo forholdsvis klart, han får jo bedre dekningsutsikter når han også kan forholde seg til mottakeren, men det er altså normalt antatt å være uproblematisk. Transportøren har formodentlig tillitt til den sender han kontraherer med. Muligens med rette. At vi ikke har noen norske eller nordiske dommer på området kan jo tyde på det.

## **5.6 Tidspunktet for mottagelsen**

Utleveringen er handlingen hvor transportøren overleverer godset til mottakeren. Utleveringen markerer også tidspunktet hvoretter mottakeren er ansvarlig for krav fra transportøren. Det er utleveringshandlingen som utgjør skjæringspunktet for når mottakeren pådrar seg ansvar overfor transportøren.

Den juridiske problemstillingen blir å trekke opp skillelinjen for når den ansvarsbetingende handlingen er fullført slik at bestemmelsen i § 269 kommer til anvendelse. Med ordet utlevering i dagligtalen sikter man som regel til mindre og greiere transaksjoner, men for transport med skip blir det som regel tale om så store kvanta at det ikke er like enkelt å fastslå eksakt når utlevering har funnet sted. Når utleveringen er fullbyrdet er ikke presisert i lovteksten og det er heller ikke mulig å trekke en umiddelbar konklusjon av sammenhengen i paragrafen. Det sier seg selv at store skip kan bruke lang tid på å losse alt godset som er fraktet etter et konnossement. Selv en effektiv lossing kan være en operasjon som krever flere timers arbeide. Da kan man stille spørsmålet om når man kan si at godset er utlevert? Er det når den første pakken eller konteineren kommer i land eller er det når den siste konteineren står trygt i land? I § 268 har transportøren plikt til å levere godset slik at det kan mottas sikkert. Muligens må dette forstås

slik at transportøren har godset i sin varetekt til det er sikkert levert, hvilket innebærer at godset først er levert når den siste pakken er i land.

Forskjellige typer gods må muligens bedømmes forskjellig. Stykkgodset er jo mer oppdelt enn gods som transporteres i bulk. Gods som transporteres i bulk losses jo med kraner og grabber, og det kan i så fall løses omtrent som stykkgoods, men for olje og gass kobler man jo til slangen og så pumpes godset over i tanker på land. Er da godset utlevert når slangen kobles til eller når oljen eller gassen er trygt forvart i tanken på land?

Den norske bestemmelsen gir ikke et klart svar. Antydningen i § 268 om at godset skal leveres slik at det lett og sikkert kan mottas kan gi veiledning, men det er ikke tale om en risikofordeling for selve mottakelsen. Det er snarere tale om et krav for transportøren til hvordan han skal utlevere godset. Det er altså mulig å anse § 268 som en aktsomhetsforpliktelse og ikke en resultatforpliktelse og da gir den ikke veiledning med hensyn på tidspunktet. Ser man derimot på § 268 som en resultatforpliktelse vil det trekke i retning av at godset først er levert når det er sikkert i land.

Tidspunktet for utleveringen henger nøye sammen med mottakerens handling, «ta imot». Utlevering er en kombinasjon av de to handlingene slik at det kan være hjelp i å se de to begrepene i sammenheng når man prøver å fastslå tidspunktet for overdragelsen. Formodentlig ligger tidspunktet i krysningen der mottakeren tar imot og transportøren utleverer. Det er ikke klart av praksis hva som må regnes som utlevering og det finnes ikke noe norsk publisert praksis på området.

Også ved utleveringen er det av betydning hva partene har avtalt, og hva som var partenes opprinnelige mening. I tilfeller med CIF transportavtaler vil det jo være sender og transportør som avtaler seg imellom og da er det ikke sikkert at de er tilstrekkelig opptatt av mottakers forhold til å gi presise bestemmelser for når godset er tatt imot.

## **5.7 Forholdet i § 269 andre ledd**

### **5.7.1 Generelt**

§ 269 annet ledd knytter seg til de tilfellene hvor varene utleveres uten konnossement. De typiske tilfellene er der hvor godset utleveres mot sjøfraktbrev eller utleveringsordre. Men det kan også skje når godset selges mange ganger i løpet av en forholdsvis kort transport. Da blir det et etterslep på dokumentene og i disse tilfellene har mottakeren liten mulighet til å sette seg inn i hvilke krav som følger av konnossementet han enda ikke har i hende. Normale krav slik som frakt

volder sjelden noe problem, men for andre krav har lovgiver gitt en særlig regel i bestemmelsen.

#### **§ 269 annet ledd**

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

Det reiser seg også en del spørsmål i forhold til hvilke krav mottakeren skal svare for. Den enkle situasjonen er jo der hvor transportøren informerer om kravet i forkant av utleveringen. Da har mottakeren fått varsel og dokumentasjon på at han har fått informasjon. Som alltid er det slik at et skriftlig bevis er bedre enn et muntlig og her gjør nok transportøren klokt i å sikre seg med en skriftlig erklæring, for en mottaker som blir ansvarlig for mer enn han hadde regnet med, kan nok betenke seg og ønske å heve avtalen. Normalt vil nok de krav som blir opplyst og godtatt gjennom at mottakeren tar imot godset ikke volde videre problemer ved en rent juridisk vurdering. Derimot er det naturlig at man tar hensyn til det videre foretningsforholdet mellom partene for fremtiden når man finner en løsning på slike tvister. Parter som skal samarbeide i fremtiden er avhengige av å opprettholde et fornuftig samarbeidsklima.

Særlig sentralt for andre ledd er sontringen omkring hva mottakeren forstod eller burde ha forstått. Kravet til forståelse er et subjektivt krav hos mottakeren. Hva mottakeren forsto må bedømmes ut fra omstendighetene rundt ham og hva han forsto på tidspunktet da han mottok godset. Det blir her tale om et faktaspørsmål hvor det er av stor betydning hva som lar seg bevise og hva som ikke kan bevises, men her er det som nevnt ingen tilgjengelige gode svar å finne i norsk rettspraksis eller i forarbeidene.

### **5.7.2 Farlig last**

Ekstraordinær risiko<sup>41</sup> kan betinge ansvar for den som er ansvarlig for risikoen. At gods er farlig last innebærer en særlig risiko for skipet ut over det som er normalt og det stilles ekstra krav før man tar slikt gods ombord. Godset kan forårsake en skade som mottakeren kan bli ansvarlig for dersom det er en skade transportøren ikke svarer for.

---

41 Stoffet om farlig gods er gjengitt fritt etter MarIus 286 Farlig gods i havn av Camilla Dalbakk.

I de tilfeller vil han enten ha ansvar etter konnossementet, eller det kan bli tale om erstatning fordi han får varsel om skaden før han tar imot godset. Dersom mottakeren enda ikke har tatt imot konnossementet og han heller ikke har tatt imot godset vil det være senderen som svarer for den skaden godset forvolder. Ansvar etter § 269 annet ledd, altså de tilfeller hvor godset er mottatt uten konnossement blir en spesiell vurdering av hva mottakeren visste om det godset han mottok etter § 273.

På sjøen vil dette være tilfelle ved transport av farlig last og da kan det komme på tale med et ansvar som overføres under Farlig gods kan defineres på mange måter. Med hjemmel i veitrafikklovens § 18 og havnelovens § 11 er det utferdiget en forskrift av 08.05.2001 nr. 472 om transport av farlig gods på vei og jernbane og forskrift av 21.07.1992 nr. 579 om lossing, lasting, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer.

## **5.8 Oppsummering av de norske reglene**

§ 269 regulerer når mottakeren blir ansvarlig overfor transportøren for frakt og andre krav. Bestemmelsen gir transportøren en mulighet til å få sine krav etter konnossementet dekket både hos mottaker og hos sender som solidaransvar. Mottakeren blir ansvarlig ved å ta imot godset. Det er sentralt hvilket tidspunkt en fullbyrdet utlevering har funnet sted for at man kan si at mottakeren har blitt ansvarlig ved å ta imot godset.

Den sentrale følgen av bestemmelsen er at mottageren blir ansvarlig for krav som fremgår av konnossementet. Transportøren får en debitor til for sine krav. At mottakeren blir ansvarlig innebærer i denne sammenheng at han blir rett saksøkt for transportøren. Det er klart praktisk for transportøren å kunne kreve mottakeren for frakten siden skipet er samme sted som den personen han skal levere varene til. Transportøren har tilbakeholdsrett i varene og det sikrer ham et godt pressmiddel for betaling siden mottakeren, som regel er interessert i få varene utlevert så snart som mulig.

# **Del III**

## **Engelsk rett**

## 6 De engelske reglene om utlevering

### 6.1 Innledning

Den sentrale loven i engelsk rett med hensyn på avhandlingen er Carriage of Goods by Sea Act 1992 (COGSA92) og den mest sentrale bestemmelsen for sammenligningen med sjølovens § 269 er Section 3(1). Paragrafen tar for seg utlevering og betinger ansvar for den personen som tar imot godset og motsvarer i stor grad den norske bestemmelsen i sjøloven § 269. I England er Carriage of Goods by Sea Act 1971 også en sentral lov, den inkorporerer Hague-Visby-reglene i engelsk rett. De to lovene gjelder i dag ved siden av hverandre. COGSA71 implementerer Haag-Visby-reglene og COGSA92 gir regler om ansvar og rettigheter for tredjemenn i stykkgodstransporten.

Reglene i England har mange likheter med det mønsteret som vi kjenner fra de norske reglene, men det er også vesentlige forskjeller. I England er det Haag-Visby-reglene som ligger i bakgrunnen og danner grunnstrukturen, men de engelske reglene skiller seg fra de norske på flere områder. Særlig vil man som norsk jurist merke en semantisk forskjell der den engelske rettstradisjonen i langt større grad enn den norske gir lover med samme formuleringer som brukes når man skriver kontrakter. Det engelske lovspråket snevrere og mer presist, basert på de tilfellene man har hatt i tidligere saker. Ulempen ved å benytte en presis kontraktsformulert lovgiverteknikk blir at man ikke i like stor grad kan benytte formålsrettede bestemmelser som vi kjenner fra det norske lovspråket. Det medfører at man i mindre grad kan ta høyde for å omfatte nye rettslige situasjoner, fordelene blir at man får regler som er svært presise for den situasjonen vi har i dag.

Valget av språkform er tatt i en kontekst hvor engelske domstoler tradisjonelt har drevet lovskapende virksomhet hvor nye situasjoner har kommet opp med saker for domstolene. Det er først i de siste tiårene at bruken av Acts gitt av parlamentet har blitt vanlig i stor utbredning. Og nå ser man en tendens til at også England nå trekker mot større grad av lovregulering og et mindre domstolskapt regelverk.

## 6.2 Lovteksten i COGSA section 3(1) og oversettelse<sup>42</sup>

COGSA92 er delt opp i seks deler som nevnt under avsnitt 2.8.2. Section 3(1) regulerer det samme forholdet som reguleres av § 269 i sjøloven. Bestemmelsen regulerer tidspunktet for når ansvaret for frakt og andre krav som følger av konnossementet også kan rettes mot mottakeren. Som jeg har gått gjennom ovenfor er det sentrale begrepet i § 269 når mottakeren tar imot godset. Den engelske bestemmelsen er mer detaljert enn den norske og tydelig preget av den mer kontraktspregede språkbruken i engelsk lovgivning.

### Section 3(1)

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

- (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;
- (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or
- (c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from

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

### Paragraf 3(1)

Hvor underavsnitt (1) av avsnitt 2 i denne loven gir effekt i relasjon til et dokument underkastet denne loven og personen som innehar rettigheter etter underavsnittet:

- a) tar eller krever levering fra transportøren av noe av godset som er nedtegnet i dokumentet
- b) fremmer et krav under transportavtalen mot transportøren i henhold til noe av godset; eller
- c) er en person som, på et tidspunkt før rettighetene var overført til ham, tok eller krevde levering fra transportøren av noe av godset,

skal den personen (i egenskap av å ta eller kreve levering eller fremme et krav eller i tilfelle som nevnt i bokstav c), hvor rettighetene blir overført) bli underlagt det samme ansvaret etter kontrakten som om han hadde vært part i kontrakten.

---

<sup>42</sup> Ikke en offisiell oversettelse, men min egen.

Regelen om når mottakeren blir ansvarlig for krav som følger av konnossementet følger av Section 3 (1). Overskriften er Liabilities under shipping documents og knytter dermed ansvaret klart til konnossementet<sup>43</sup>. Det sentrale under de norske reglene er overgangen fra senderen til mottakeren, mens de engelske reglene holder to mulige handlinger som overgangspunkt. Det ene er som det norske at man tar imot godset og det andre som skiller seg fra den norske lovteksten er at man også kan bli ansvarlig dersom man fremmer et krav etter dokumentet.

### 6.3 Bestemmelsens formål

Carriage of goods by sea Act 1992 (COGSA 92) er videreføringen av en lang historisk utvikling i engelsk rett. Loven erstatter Bills of Lading Act 1855 og bringer en betydningsfull og tydelig utvikling inn i engelsk rett<sup>44</sup>. Dette medførte en rekke vesentlige endringer i hvilke rettigheter som gis til partene og det grep også inn i den tradisjonelle engelske avtalefriheten for å bøte på en urettferdig fordeling av forhandlingsposisjonene til fordel for skipseierne. Loven gjelder for stykkgodsbefraktning og den viktigste endringen fra den eldre loven er at COGSA92 introduserer tredjemannsrettigheter for det engelske rettssystemet. Introduksjonen av slike rettigheter kom i konflikt med de engelske begrepene om «privity of contract», men var i hovedsak en utvikling som brakte det engelske systemet mer på linje med andre rettssystemer i Europa.

Utviklingen av tredjemannsrettigheter i COGSA92 lå klart i forkant av andre tredjemannsrettigheter i engelsk rett og var en foregangslov på området. Til eksempel kan det nevnes at den engelske «Right of Third Parties Act» kom først i 1999.

Loven er bygget over modellen som ble foreslått i det tredje av tre alternativer til «Law Commission» og til «the Scottish Law Commission», i en felles rapport, «Rights of Suit in respect of Carriage of Goods by Sea» (Law Com. No. 196; Scot Law Com. No. 130), som ble publisert i mars 1991 og som presenterte et utkast til lov<sup>45</sup>. Det aktuelle forslaget står på sidene 11 og 12.

---

43 Dette er likevel ikke alltid helt treffende. Den som er ansvarlig etter engelsk rett kan bli ansvarlig for mer enn det som klart fremgår av konnossementet jfr. for eksempel [1998] 2 Lloyd's Rep. 39 *Agean Sea*

44 COGSA71 er ikke ett ledd i denne utviklingen da den loven ble gitt for å implementere Haag-Visby-reglene som hadde en annen tilnærming til stykkgodstransporten og ikke direkte gikk inn på å regulere transportørens muligheter for å kreve frakt fra mottakeren.

45 The Law Commission and The Scottish Law Commission (Law Com. 196, Scot Law Com. No. 130) *Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea*. Dette dokumentet er det som er utarbeidet i forkant av at parlamentet vedtar loven. Ordningen med slike utredninger er forholdsvis ny, men har fått bredere tilslutning i de



## 6.4 Bakgrunn

Engelsk sjørett bygger på en lang tradisjon. Bakgrunnsretten er bygget opp gjennom domstolenes avgjørelser i saker og gjenspeiler utviklingen i sjøfarten i et mønster hvor aktørene har utformet kontrakter etter den teknologiske utviklingen for så å la domstolene komme etter, sakte og forutsigbart.

I den engelske tradisjonen har kontraktsfrihet og prinsippet om at hele avtalen er regulert innenfor kontraktens ordlyd lenge vært de rådende prinsippene. Ønsket om en mer utbredt kontraktsfrihet sammen med lang tradisjon som sjøfartsnasjon har vært styrende for at England internasjonalt har vært fornøyd med Haag-Visby-reglene og ikke bundet seg opp mot Hamburg reglene som går lengre i retning av å beskytte forbrukerne. Det er også slik at det engelske rettssystemet tradisjonelt i større grad har tatt vare på transportørens rettigheter på bekostning av mottakeren og senderen. Dette følger av den sterke markedsposisjonen som transportørene og skipseierne hadde i tidligere tider i og med at kontrollen var langt svakere, markedet var langt mindre oversiktlig, behovet for å få sendt godset var stort og det var få andre måter å sende godset på enn via sjøveien.

Bill of lading act fra 1855 var en svært knapp lov. Den nye loven er heller ikke lang sett med norske øyne, men den er betydelig mer omfattende enn den tidligere loven. Særlig er det delen om rettigheter og plikter for de involverte partene som er utvidet. Stykkgodstransport etter engelsk sjørett er også regulert av Carriage of Goods by Sea Act 1924 som innkorporerte Haag-Visby reglene, men hovedfokus i 1924-loven var altså tredjemannsrettigheter og ikke minstestandarden for ansvarsfraskrivelse, som var hovedtema i COGSA71. De to lovene operer i forhold til de samme avtalene, men regulerer således forskjellige deler av avtalen.

Innen 1980 hadde problemene med 1855 loven begynt å anta alvorlige proporsjoner og loven kunne ikke lenger møte de behovene som eksisterte i den daglige handelen med den stadige utviklingen av kommersiell handel og sjøtransport. Det var også andre grunner til bekymring. I noen områder av handelen var bruken av konnossementer begynt å minske. Elektroniske dokumenter tok i større og større grad over. Samtidig kom også andre dokumenter inn i bildet og tok over for den tradisjonelle bruken av konnossementer. Det var også et behov for å få en lov som tok hensyn til når et konnossement ble innløst,

---

senere år. Dokumentene gjøres blant annet tilgjengelige ved en nettside og kan fåes tilsendt per e-post etter forespørsel fra [http://www.lawcom.gov.uk/lc\\_reports.htm](http://www.lawcom.gov.uk/lc_reports.htm) og den e-post adressen man finner der.

altså når det sluttet å være et dokument som kunne overføre rettigheter til en ny mottaker. Dette var et betydelig problem under 1855 loven, men det viste seg å komme opp sjelden i praksis. Det var likevel et problem man måtte ha i mente når man skulle lage en ny lov.

Den eksisterende rettsordningen vokste seg etter hvert ut av takt med næringen og ble ansett for utilfredsstillende og spørsmålet om en ny lovtekst ble oversendt til «Law Commission» og til «the Scottish Law Commission». Disse to kom så frem til en felles rapport, «Rights of Suit in respect of Carriage of Goods by Sea» (Law Com. No. 196; Scot Law Com. No. 130), som ble publisert i mars 1991 og som presenterte et utkast til lov. Kommisjonene konsentrerte seg på «carriage of goods by sea» og egnetheten av 1855 loven som modell for en ny lovtekst. Kommisjonen gikk ikke inn på om man eventuelt skulle tilpasse noe i forhold til «Sale of Goods Act» for en eventuell implementering av reglene, ved å legge reglene inn som et eget kapittel i «Sale of Goods Act».

I reformarbeidet var det mulig bare å gjøre endringer i den gamle 1855 loven eller gå grundigere til verks. Kommisjonene anbefalte en reform, men avviste muligheten for et tillegg til paragraf 1 i den gamle 1855 loven som bare ville bli en endring av den gamle lovteksten. Endringen ville ha fjernet behovet for at rett ihendehaver etter konnossementet skulle bli eier «upon reason of» overdragelsen av konnossementet.

Kommisjonene foretrakk i stede en tilnærming som kuttet forbindelsen mellom eiendomsrett og søksmålskompetanse og overførte rettighetene til å gå til sak til rett ihendehaver av konnossementet. Betingelsen var at den ihendehaver som hevdet sin rett og gikk til sak også skulle bli ansvarlig etter dokumentet. Kommisjonene anbefalte at det skulle være en mer automatisk forbindelse mellom rettigheter og ansvar etter kontrakten. Kommisjonens utviklingsmodell var en som tok høyde for at 1855 loven var kjent for aktørene på markedet og reformen skulle være en som utviklet det som virket i loven og som forbedret de områdene av reglene som hadde vært problematiske.

Med hensyn på at konnossementer som ikke var negotiable dokumenter kom i bruk, altså konnossement utferdiget til en person og ikke til «order<sup>46</sup>», utviklet kommisjonen den eksisterende testen med overlevering av godset til den som var

---

46 Konnossementer utferdiget «to order» motsvarer de norske konnossementene som er utferdiget til ordre, som altså kan selges videre. Dersom konnossementet ikke er utferdiget til ordre, men snarere er utferdiget til en person, er mottakeren allerede identifisert. Dersom mottakeren selger godset videre vil det ikke endre hans plikter overfor transportøren og det er fortsatt mottakeren oppført i konnossementet som er den ansvarlige mottakeren av godset.

legitimert som mottaker. Altså at disse konnossementene ikke var nødvendige å fremvise for å få utlevert godset. Transportøren var fri for sitt utleveringsansvar bare han leverte godset til en legitimert mottaker.

Når det gjaldt ansvar etter konnossementet og muligheten til å benytte seg av retten til å komme med krav allerede før godset var mottatt, var anbefalingen fra kommisjonen at en ihendehaver av et konnossement som forsøker å benytte seg av de rettighetene han har etter konnossementet ikke skulle kunne gjøre det uten også å forplikte seg til det ansvaret som følger av konnossementet.

Anbefalingene til kommisjonen er summert i del VII av rapporten og utkastet til lov ble skrevet for å ivareta anbefalingene<sup>47</sup>.

### **Den første grunnsteinen i reglene om tidspunktet for utleveringen**

Bakgrunnen for de engelske reglene om mottakerens ansvar etter konnossement er å finne i dommen *Smurthwaite v. Wilkins* (1862) 11 C.B. (N.S.) 842<sup>48</sup>.

Fremstillingen av dommen står i petit, mens konklusjonen kommer i brødtekst nedenfor.

### **Smurthwaite v Wilkins**

*Smurthwaite v Wilkins and Another*, (1862) 11 C.B. (N.S.) 842 er en eldre engelsk dom om betaling av frakt for en transport av stykkgoods som refereres i *Berge Sisar*. Frakten gikk fra Odessa og etter transportavtalen skulle det seiles til en havn i Storbritannia eller Irland, som skulle betales til påklager under et certeparti og konnossement, utført med henvisning til frakten av det omtalte gods<sup>49</sup>.

Dommen er en gammel engelsk dom og semantikken tyder på at den er avgitt muntlig slik de fleste dommer ble på den tiden<sup>50</sup> og så nedtegnet. At dommen er avgitt muntlig har medført

---

47 Mye av denne vurderingen kan finnes igjen i votumet til Lord Hobhouse i *Berge Sisar*.

48 Underoverskriften «The drafting of the 1992 Act» ble brukt av Lord Hobhouse av Woodborough der han satte av en egen del av dommen i *Berge Sisar* til å komme inn på bakgrunnen for de aktuelle reglene om utlevering og hvor han la til grunn den forståelsen han baserte avgjørelsen på. Jeg har funnet det naturlig å ta inn nettopp den samme dommen som bakgrunn fordi jeg mener den illustrerer poenget bak den engelske bestemmelsen godt. Særlig tok Lord Hobhouse for seg spørsmålet om når et konnossement må ses som fullført. «accomplished». Sondringen omkring denne problemstillingen kommer også opp i *Smurthwaite v. Wilkins*. Hobhouse poengterte at COGSA92 viderefører bestemmelsen i Bills of Lading Act 1855 hvor denne dommen er sentral som prejudikat.

49 Dommen er også gjengitt i samlingen *English Reports 142 Common Pleas Common Bench Reports (New Series) 9-12 p. 1026* og det er den referansen som finnes i samlingen til biblioteket ved Institutt for privatrett her i Oslo. Jeg benytter denne referansen i den følgende fremstillingen.

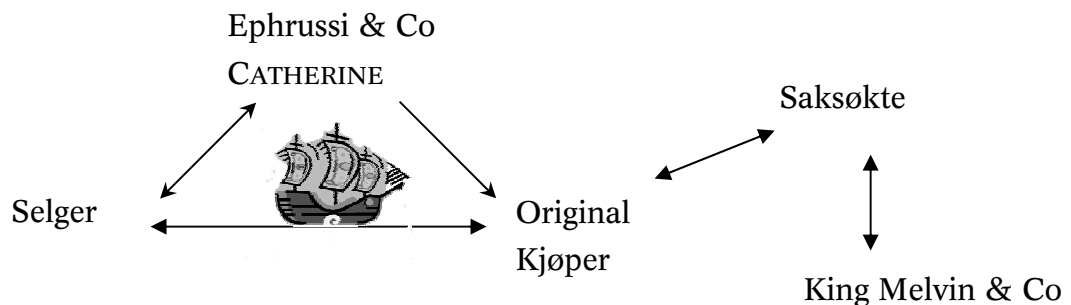
50 Dette er en lang engelsk tradisjon, men med de krav moderne tider er muntlige dommer som en gang var totalt dominerende blitt en sjeldenhet. Likevel ikke mer enn at det fortsatt forekommer ved engelske domstoler

at setningene er blitt lange og omstendelige og at det er tatt mange forbehold og satt inn innskutte bisetninger eller leddsetninger eller begge deler. Partenes anførsler er nedtegnet i notene og jeg vil referere dem særskilt slik at det er mulig å se for seg sammenhengen i saken. Saken er bedømt under Bills of Lading Act fra 1855 som ikke lenger er i bruk, men dommen illustrerer poenget med regelen og er etter forarbeidene til den nye loven er meningen med den nye loven å videreføre prinsippet fra avgjørelsen og det er formodentlig også derfor Lord Hobhouse of Woodborough har tatt den med i sin argumentasjon i *Berge Sisar*<sup>51</sup>.

I dommen var det saklige forholdet at man hadde et konnossementet som anga Ephrussi & Co. fra Odessa som befrakter. CATHERINE GREEN var det aktuelle skipet. CATHERINE GREEN var på den aktuelle tiden, altså da konnossementet ble overdratt, i Odessa og skulle videre til Cork eller Falmouth for videre ordre. Og godset var dermed tilgjengelig i Storbritannia eller Irland slik det var lovet til J. H. Schroeder & Co., London eller deres menn og disse skulle betale frakt for det aktuelle godset etter gjeldende certeparti, mindre 1421. 4s, mottatt som forskudd for frakt og forsikringspremien derpå.

Saken illustrerer særegenhetene ved et omsettelig konnossement godt. Med mange parter og mange mulige mottakere og som om det ikke var nok, flere mulige mottakshavner. Det er også lett å se transportørens behov for å kunne utlevere godset mot konnossement med befriende virkning. I dette tilfellet vil vi se at det er ansvar for frakt som er det alt vesentlige som overføres i saken.

**Figur 2:**



Ephrussi & Co samt det J. H. Schroeder & Co. var ikke noen av dem part eller agent for saksøkte. Og saksøkte eller dennes agenter sendte ikke godset eller noe av det. De var heller ikke mottakere eller avsendere på noe av godset eller part til certepartiet eller konnossementet. Saksøkte ble først interessert i godset ved å kjøpe det etter frakten og etter at levering hadde funnet sted og konnossement hadde blitt overlevert. Under den aktuelle reisen ble kjøpet foretatt av J. H. Schroeder & Co som ved kjøpet overdro konnossementet til saksøkte. Og senere under den angitte reisen og før det aktuelle godset kom frem til havn og ble levert og før noe krav for frakt som nå er fremsatt var fremsatt, solgte saksøkte, for en betydelig motytelse fra J. H. Schroeder & Co, godset og alle rettigheter saksøkte hadde til King, Melvil & Co. og overdro de aktuelle konnossementer til de samme for å gi dem alle rettigheter etter konnossementet som de også gjorde. Saksøkte sluttet på denne tiden å ha noen rettigheter i godset og har ikke siden hatt noen rett til godset. Overlevering i den grad denne fant sted var i så fall til andre personer enn saksøkte og saksøkte lovet aldri anklager å betale ham hele eller noen del av frakten og var aldri ansvarlig unntatt som tidligere nevnt.

51 2001 – 1 Lloyds Rep 663 – *Berge Sisar*

Saksfremstillingen er tatt fra saksfremstillingen til dommeren, og jeg minner om at det er ikke faktum som er omtvistet her i fremstillingen, selv om den i seg selv er mulig å problematisere.

### **Urimelighet i den gamle lovteksten**

Anklageren fremholdt at saksøkte fortsatt var ansvarlig for frakt siden de en gang ble ansvarlige da konnossementet ble overdratt til dem og de overtok rettigheter og plikter etter konnossementet. Disse pliktene og rettighetene var fortsatt gyldige uavhengig av at saksøkte aldri hadde hatt godset og uavhengig av den videre overdragelsen av rettigheter til King, Melvil & Co, og det samme gjelder for den angitte overdragelsen av eierskap i godset.

Argumentene ble fremført i forhold til den gamle engelske sjøloven av 1855 18 & 19 Vict. C. 111 og der var teksten svært generell.

Teksten fra preface og section 1 og 2 i Bill of Lading Act 1855:

«Whereas, by the custom of merchants, a bill of lading of goods being transferable by endorsement, the property in goods may thereby pass to the endorsee, but nevertheless all rights in respect of the contract contained in the bill of lading continue in the original shipper or owner; and it is expedient that such rights should pass with the property: And whereas it frequently happens that the goods in respect of which bills of lading purport to be signed have not been laden on board, and it is proper that such bills of lading in the hands of a bona fide holder for value should not be questioned by the master or other person signing the same on the ground of the goods not having been laden as aforesaid:

1. Consignees, and endorsees of bills of lading empowered to sue. – Every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading, to whom the property in the goods therein mentioned shall pass upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transpired to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself

2. Saving as to stoppage in transitu, and claims for freight, etc. – Nothing herein contained shall prejudice or affect any right of stoppage in transitu, or any right to claim freight against the original shipper or owner, or any liability of the consignee or endorsee by reason or in consequence of his being such consignee or endorsee, or of his receipt of the goods by reason or in consequence of such consignment or endorsement. »

Hovedargumentet til saksøker var at det fremgår av lovteksten at kravet går over på den som blir ihendehaver av konnossementet og at vedkommende ikke blir kvitt ansvaret ved å selge godset videre. Lovteksten kunne ikke tolkes på noen annen måte og saksøkte måtte dømmes til å betale kravet om frakt. Dette er det samme poenget som var sentralt fra tidligere rett også i Norge.

Oversatt fra section 2 i loven gjelder det at:

«Videre overdragelse av konnossementet kan ikke befri mottakeren fra denne forpliktelsen.»

Erle, C. J. ble ikke overbevist om at saksøker i denne saken har rett til dom for sitt krav. Kravet er altså at eiendomsretten i godset er gått over på saksøkte ved at konnossementet ble overdratt til ham, at dette er en gyldig overgang etter Bills of Lading Act 18 & 19 Vict. C. 111 og at saksøkte er ansvarlig for frakt selv om de aldri mottok godset. Erle C. J. gjentar lovteksten og slår fast at dersom man legger forholdet inn i en språklig forståelse av teksten er det slik at den som overtar rettighetene som «consignee» eller «indorsee» også overtar ansvaret for frakt. Det er også klart at den som overtar dette ansvaret etter lovteksten ikke skal bli kvitt ansvaret selv om han har videresolgt alle rettigheter i godset ved å videreformidle konnossementet før godset er kommet frem til den destinasjonen hvor han har rett til å kreve det utlevert.

Her stopper Erle C. J. og kommenterer at resultatet av dette ville blitt

« so monstrous, so manifestly unjust...»

at han bare må ta en pause<sup>52</sup>. Og det er ikke vanskelig å se. Dersom man tillater at transportøren kan forholde seg til mellomliggende eier av konnossementet for sine krav blir det urimelig vanskelig å forutse hvem som skal beholde likviditet til å gjøre opp for de krav som måtte oppstå. Det er også et spørsmål om risiko og forsikring som fort ville bli unødig komplisert.

Deretter kommer et resonnement om den opprinnelige hensikten med å la ansvaret gå over. Personen som mottok godset etter konnossementet ble alltid ansett å være ansvarlig for frakten, men det var ikke et ansvar som følge av den originale kontrakten, som en av partene, men fordi det var tale om en forutsatt kontrakt for mottak av godset. Når man ser på helheten i loven synes det at den opplagte meningen må være at den som har fått overdratt rettighetene til seg og mottar godset, skal ha alle rettigheter og bære alt ansvar som om han var part i transportavtalen. Dersom den som får konnossementet overdratt til seg overdrar det videre uten å ta imot godset leder derimot forordet til at man må trekke den konklusjon at alle rettigheter og plikter blir overdratt videre. Erle C. J. går så til å se på konsekvensene av at man ikke lar ansvaret gå videre og konkluderer med at det unektelig er en tiltalende løsning for skipseieren, men at det like fullt strider

---

52 Det er interessant å notere seg at dommen er et eksempel i anglosaxisk rettstradisjon hvor dommeren legger vekk den strengt logiske tolkningen av ordlyden og ser hen til den absolutte urimelighet som truer med å ramme dersom man tar lovens ord alt for absolutt.

mot rettsfølelsen å la ansvaret bli igjen hos en person som ikke lenger har noen som helst rett til godset og heller aldri har hatt godset.

Deretter går Erle C videre og kommenterer anførselen om at saksøkte er ansvarlig etter «common law<sup>53</sup>». Opprinnelsen til common law i spørsmålet om mottakeren under et konnossement var at transportøren hadde en tilbakeholdsrett i godset og kvitteringen på godset ved sender eller mottaker ble antatt å finne sted under en implisitt avtale om at dersom transportøren overga sin tilbakeholdsrett ville mottakeren betale frakt og overliggekostnader. Det kan derimot ikke engang i liten grad gjøres gjeldende for en som aldri mottar godset.

Her overtar en annen dommer votumet; Williams, J. som oppsummerer: Ordlyden er unektelig svært generell, men når man ser den i sammenheng med forordet og formålet med reglene finnes det ingen tvil om at ansvaret også må kunne overdras videre. Det må være slik at der hvor besittelsen forlater parten forlater også pliktene ham. Transportøren kan ikke saksøke andre enn den personen som har tatt imot godset. Avgjørelsen var enstemmig.

Avgjørelsen er et klart uttrykk for prinsippet som også senere legges til grunn i dommene. Ansvaret for frakt og andre krav går over på mottakeren når man utleverer godset og blir hos den som tok imot godset fra transportøren. Derfor er det svært sentralt å fastslå tidspunktet nøyaktig for når godset er utlevert. Dette vil jo ha betydning for når ansvaret er gått over.

---

53 Common law er en engelsk doktrine basert på avgjørelsene i de engelske domstolene fra Magna Carta og freover gjennom århundrene. Hovedsakelig er det tale om domstolsskapt rett som har gitt løsning på rettslige spørsmål etter hvert som de har blitt stilt for de engelske domstolene. I den senere tid har man gått mer og mer bort fra dette konseptet og gått over til lover gitt fra parlamentet. For en nærmere beskrivelse se Jill Poole – Textbook on Contract Law p. 8 1.3.1.

## **7 COGSA92 Section 3**

### **7.1 Innledning**

Den sentrale bestemmelsen for når mottaker blir ansvarlig etter konnossementet er section 3. Bestemmelsen pålegger mottakeren plikter i paragrafen og lister opp tre mulige måter en mottaker kan komme i den situasjonen at han får plikter som paragrafen pålegger.

Jeg tar for meg persongalleriet først. Deretter gjør jeg rede for hvilke dokumenter det er tale om for å bli omfattet av paragrafens formkrav. Så tar jeg for meg de tre forskjellige handlingsbeskrivelsene som fører en person innenfor ordlyden i paragrafen og til slutt ser jeg på hvilket ansvar som blir pålagt dersom handlingsbeskrivelsen i ett av leddene er oppfylt.

I redegjørelsen nedenfor tar jeg inn eksempler fra tre engelske dommer. Det er Berge Sisar, Agean Sea og The Ythan. Det er særlig avgjørelsene i Berge Sisar og Agean Sea som har gitt opphav til avhandlingens tema om hvorvidt det er behov for en mer presis bestemmelse om når mottakeren blir ansvarlig overfor transportøren.

#### **7.1.1 Virkeområdet**

I loven er den geografiske avgrensningen i paragraf 6 avsnitt 4. «This Act extends to Northern Ireland» For loven, som generelt for engelsk lov, innebærer dette at loven gjelder for England, Skottland, Wales og Nord Irland. Dette er den bestemmelsen som er tatt inn i lovteksten, men det er også en annen tilnærming som er avgjørende for det geografiske virkeområdet.

Reglens geografiske utbredelse henger også sammen med den formelle formen. De engelske reglene om sjøtransport er ikke på samme måte som de norske samlet under en lov og bestemmelsene i COGSA71 og konvensjonsbestemmelser vil der det er aktuelt spille inn for den geografiske avgrensningen av COGSA92.

Formelt avgrenses loven i to henseender. I tillegg til lovvalg geografisk eller ved en jurisdiksjons og lovvalgsklausul i dokumentet er det et formelt krav i section 1 i COGSA92 som innebærer at loven bare gjelder der man har å gjøre med bestemte dokumenter.

Loven gjelder etter første paragraf bare for tre typer dokumenter. Dokumentene blir definert av sin tittel, sitt innhold og av hvem som har utstedt dokumentet, om



hva det gjelder og til fordel for hvem det gjelder. I COGSA92 er dokumentene listet i første avsnitt:

- (1) This Act applies to the following documents, that is to say –
  - (a) «Any bill of lading»
  - (b) «Any sea waybill»
  - (c) « Any ship's delivery order»

På norsk blir dokumentene: et hvilket som helst konnossement, et hvilket som helst sjøfraktbrev og en hvilken som helst skipsutleveringsordre.

I hovedsak vil det si at avtalen er innenfor lovens formalitetskrav der hvor en mottaker er rett ihendehaver av konnossement og den personen som kan kreve godset utlevert med hjemmel i et av disse dokumentene. De tilfeller der gods går over fra transportør til mottaker etter konnossement alltid vil være underlagt reglene i COGSA92. Det som kjennetegner dokumentene er at de gir rett til å kreve godset utlevert. Plikter og rettigheter i COGSA92 etter section 3 knytter seg til overføringen av rettighetene i godset og det er i hovedsak fordelingen av ansvar som er kjernen i bestemmelsene. Hva som hører under hvert dokument vil jeg komme nærmere inn på i neste avsnitt om den juridiske fortolkningen av paragrafen.

Foreløpig er det altså klart at der hvor vi har et tilfelle som er innefor den geografiske avgrensningen eller det er gyldig valgt at engelsk rett skal regulere forholdet og det er tale om et dokument som er omfattet av bestemmelsene så vil loven komme til anvendelse.

Alternativ (a) «Bill of lading» er det samme som det norske konnossement. I noen henseender har House of Lords funnet at også «Straight bills of lading» kan være jevngode med «order bills of lading<sup>54</sup>», men siden paragraf 3(1) gjelder både for «Bills of lading» og «Sea Waybills» er problemstillingen ikke aktuell for dette tilfellet. «Sea Waybills» tilsvarer de norske sjøfraktbrev, men fordeler altså ansvar etter samme mønster som konnossementer under engelsk rett. Ships delivery order tilsvarer det vi kjenner som Skips utleveringsordre.

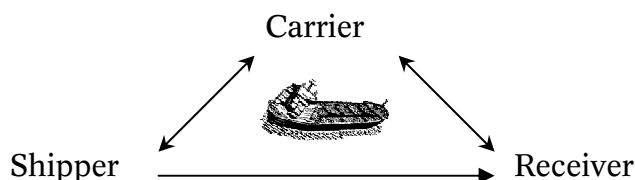
---

54 Denne konklusjonen følger av votumet til flertallet i dommen *Rafaela S* [2005] 1 Lloyd's Rep. 347. Dommen fikk stor oppmerksomhet, men har i ettertid blitt omtalt som «much ado about nothing» sist sitert av Charles Debattista på onsdagsseminar på Nordisk institutt for sjørett høsten 2005.

## 7.2 Persongalleriet

Personene som er involvert i den engelske transportkontrakten er de samme som for norske forhold. Tilnærmingen i Section 3(1) er mer indirekte og det kan gjøre problemstillingen noe mer komplisert, men jeg skal forsøke å knytte personene opp mot modellen for å gjøre fremstillingen mest mulig oversiktlig. Personene er i hovedsak definert på likelydende måter, men i engelsk rett sondres det tydeligere mellom personer som har mottatt konnossementet og personer som skal motta, men enda ikke har mottatt konnossementet, altså personer som har kjøpt konnossementet, men enda ikke mottatt dokumentet. Sender og avlasters roller er ikke omhandlet i COGSA92, derimot har de sentrale roller i COGSA71 som inntar Haag-Visby-reglene. De sentrale definisjonene for juridisk ansvar i COGSA92 er dokumentene i artikkel 1<sup>55</sup>, transportøren og mottakeren.

**Figur 3:**



Når ansvaret går over ved utleveringen er regulert i Section 3(1). Det er tre aktører i den aktuelle bestemmelsen. Her kan man også hevde at det er to dersom an ser på de to første aktørene jeg nevner som en person. Det er heller ikke galt i og med at det er tale om den samme fysiske personen, men han innehar forskjellige rettigheter i de to situasjonene og er definert i henhold til sine rettigheter i den engelske lovteksten.

Den ene er: «...person in whom rights are vested» og den andre er: «a person who at the time before those rights were vested in him...»

Den andre sentrale personen er carrier. Begge disse personene er i modellen plassert som Receiver.

To personer som også har roller i transaksjonen på tross av at de ikke er nevnt direkte i lovteksten i COGSA92, som også må nevnes for å få en tilfredsstillende fremstilling av situasjonen er senderen og avlasteren. Senderen er i figuren Shipper og der hører også avlasteren hjemme. Det er her tale om to forskjellige juridiske roller for personer som står på den samme siden i handelsfiguren.

---

55 Konnossement, sjøfraktbrev og skipets utleveringsordre.

## 7.2.1 Sender og Avlaster

Disse to personene nevnes ikke i paragraf 3(1), og er ikke definert noe sted i COGSA92. De innehar ingen sentrale roller i loven, men avlasters ansvar og plikter etter engelsk rett er definert i COGSA71 og Haag-Visby-reglene<sup>56</sup>. Sender og Avlaster er innenfor den engelske lovtekstens definisjon av «shipper» siden det engelske begrepet omfatter personene som både inngår avtalen med transportøren og den personen som leverer varene til transportøren. Engelsk rett har ikke skilt ut de juridiske forpliktelsene fra realytelsen, kontraktsforpliktelsen i forhold til godset som skal sendes og realytelsen for å få godset om bord hos eller sendt til transportøren. Dette henger sammen med hvordan loven er bygd opp og den strenge tilknytningen for de engelske reglene til gyldige transportdokumenter.

## 7.2.2 Carrier

Dette er den tredje sentrale personen i figuren sammen med sender og avlaster. Carrier er den som frakter godset fra senderen til mottakeren under engelsk rett, og er således carrier i figur 3. Problemet man står overfor som norsk jurist er at det i engelsk rett ikke er et teoretisk skille mellom stykkgodsbefraktning og hel- eller delbefraktning av skip slik vi har etter sjøloven av 1994 i norsk rett.

En carrier er dermed både en befrakter i relasjon til certepartier og en transportør i relasjon til begrepene om stykkgodstransport slik befrakter var i den gamle norske sjøloven frem til 1994. For avhandlingen er det carriers rolle som transportør som er relevant og i COGSA92 er det bare rollen som transportør som omhandles, ettersom bestemmelsene i COGSA92 bare retter seg mot dokumenter som gjelder avtaler om stykkgod. Carrier sin rolle vil her være ganske lik den rollen en transportør<sup>57</sup> har i norsk rett. Noe som jo ikke er tilfeldig siden også de engelske reglene bygger på Haag-Visby-reglene og har sin bakgrunn i internasjonale avtaler og den felles utviklingen av disse. Den engelske løsningen ligger mer opp mot Haag-Visby og mindre mot Hamburg-reglene enn den norske utformingen av sjøloven.

COGSA71, har ikke en direkte forbindelse med COGSA92, men loven regulerer på linje med COGSA92 forhold innenfor engelsk sjørett og i COGSA71 finner vi en legaldefinisjon av carrier som gir en viss innsikt i hvem denne juridiske personen i engelsk rett er. «Carrier» er definert i Artikkel I (a) som:

---

56 Særlig viktig er Article III Section 5. hvoretter «shipper» skal garantere beskrivelsen av godset i konnossementet overfor transportøren.

57 Som definert i sjøl. § 251 « transportør, den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs;»

«Carrier» includes the owner or the charterer who enters into contract of carriage with a shipper”.

På norsk blir definisjonen i COGSA71 svært lik den definisjonen av transportør vi finner igjen i sjøloven § 254. Reglene er bygget opp mye over den samme tanken om å identifisere personene i forhold til deres roller etter kontrakten om sjøtransport. Det sentrale for både de norske og de engelske reglene her er hvilke rettigheter personene kan utlede fra de innbyrdes forhold og da blir det viktig å definere hvem som står i relasjon til hverandre og hvilke rettigheter man gir dem. Her ser vi således at den engelske og norske løsningen for å definere transportøren er lignende utformet. Og det er klare likheter med utgangspunktet for relasjonen mellom sender og carrier i det engelske regimet.

### **7.2.3 Rett ihendehaver av konnossement**

Det engelske uttrykket er «Person in whom rights are vested». Det naturlige utgangspunktet her er å beskrive denne personen for jurister vant med norske regler og illustrere måten han opptrer på i engelsk rett. Personen er definert ut ifra hvilken rolle han innehar i forhold til dokumentet som gjør at bestemmelsen kommer til anvendelse. Det er tale om den personen som er «consignee» i den engelske terminologien og rollen tilsvarer den som er definert i sjøloven § 302 med forbehold for at den norske definisjonen ikke har noen mostsvarende legaldefinisjon under det engelske systemet. Jeg viser til drøftelsen av § 302 i avsnitt 5.2.6.

Personen det er tale om er altså en gyldig legitimert mottaker av godset. Han har dokumentet som gjør at han ovenfor Carrier kan kreve godset utlevert. Dokumentet det er tale om er definert i Section 1 i loven som «Sea Waybill», «Bill of Lading» eller en «Ships delivery order». Jeg kommer tilbake til hva som må til etter disse dokumentene for at en person skal være legitimert i neste kapittel under 7.3.6.

#### **Right of suit i Section 2**

I dommen om THE YTHAN<sup>58</sup> satt den ene advokaten, Mr. Dunnings frem en teori som følger om hvordan Primetrade ble berettiget og fikk rett etter konnossementet.

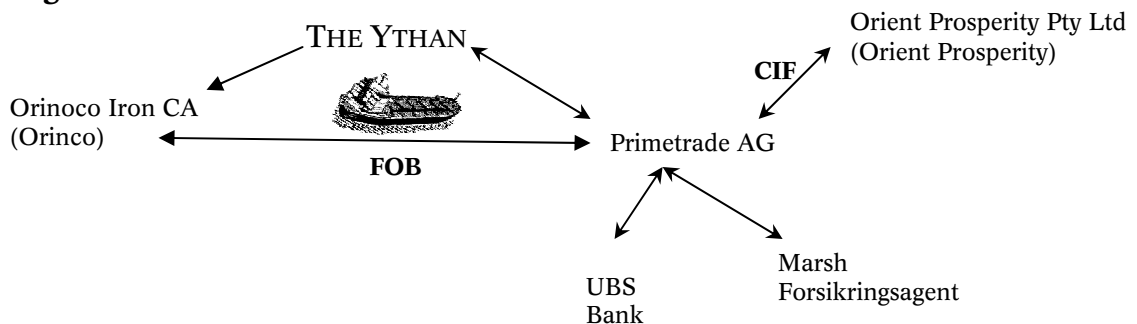
---

58 WL 2999762 Primetrade A.G. v. Ythan Limited – The Ythan

### Faktum

Den 28. februar 2004 ved kysten av Colombia fant en katastrofal eksplosjon sted om bord på bulkskipet Ythan (skipet). Eksplosjonen forårsaket døden til Kapteinen og fem av mannskapet. Ythan og lasten gikk tapt. Lasten ble beskrevet i de to aktuelle konnossementene som 33.760 metriske tonn med Metallic HBI Fines (lasten). Lasten ble tatt om bord ved Palua Puerto Ordaz, Venezuela, for frakt og lossing ved Jingtang Havn, Kina. Hvert konnossement identifiserte Orinoco Iron CA (Orinco) fra Venezuela som avsender og konnossementene var utferdiget til ordre. Avsenderen hadde avtalt å selge omkring 35,000 MT av "metallic HBI fines" på FOB vilkår til Primetrade AG, et Sveitsisk firma (Primetrade). Primetrade ble enige om å selge omtrent den samme mengden av det samme godstypen til Orient Prosperity Pty Ltd (Orient Prosperity), et Australsk selskap. Salget var CIF FO Jingtang, Kina. Denne kontrakten identifiserte en sluttbruker av godset i Kina.

**Figur 4:**



Til tross for at ingen av de prinsipale partene i saken har noen forbindelse med England så er det interessante og viktige spørsmål som reiser seg i forbindelse med det tragiske tapet av skipet som nå kommer inn for Commercial Court i en anke under Arbitration Act 1996 Section 67 (the 1996 Act). Eierne ønsker å fremme et krav mot Primetrade for tap eierne har lidt som resultat av forliset, de hevder ble forårsaket av farlig gods. De omtalte «HBI Metallic Fines». Eierne hevder at Primetrade ble rettmessig ihendehaver av konnossementet etter bestemmelsene i Carriage of Goods by Sea Act 1992, S. 2(1)a (COGSA92). Videre hevder de at Primetrade, som rettmessig ihendehaver av konnossementet "made a claim under the contract of carriage against" eierne av lasten, innenfor rammene av COGSA92 S. 3(1)b. Eierne hevder at dette berettiger dem til å saksøke Primetrade for skader de har lidt som resultat av frakten av farlig last. Estimert 15.000.000\$.

For ordens skyld nevnes det at lasten var forsikret i Belgia gjennom Marsh & McLennan Group (Marsh) og at politen var underlagt Belgisk rett. Primetrade kjøpte lasten med et Letter of Credit utstedt av UBS AG for Geneve, Sveits. Arrangementet mellom UBS og Primetrade var underlagt sveitsisk rett, men det påvirker ikke sakens faktum som er av interesse for avhandlingen. Mr. Justice Aikens (Aikens) deler spørsmålene som skal opp til vurdering inn i to kategorier, for det første tar han stilling til om hvorvidt anken kan tillates, og deretter tar han for seg de nye materielle anførselene relatert til spørsmålet om «holder» av konnossementet og «rights of suit» og til slutt «lawful holder of the bills of lading» og «makes a claim» i S. 3(1)(b) COGSA92.

### Faktum reiser to sentrale problemstillinger,

For det første er det spørsmålet om hvorvidt Primetrade var ihendehaver av konnossementet til noen gitt tid og om rettighetene under COGSA92 S. 2(1) dermed gikk over på Primetrade. For det andre så ble det et spørsmål om Primetrade eller agentene fremmet et krav på å få utlevert godset som faller innunder COGSA92 S. 3(1)(b).

Det er det andre spørsmålet av disse to som er av størst interesse for avhandlingens problemstilling selv om de to henger nøye sammen i den helhetlige vurderingen. Seksjon 3 i COGSA92 regulerer når ansvaret går over og dette er den første engelske dommen som behandler alternativ 3(1)b, og det er jo nettopp den sentrale bestemmelsen om når ansvar går over på mottakeren.

Det var i denne saken advokaten Mr. Dunnings satte frem teorien om hvordan Primetrade ble berettiget etter konnossementet og denne teorien ble lagt til grunn ved domstolens avgjørelse.

(i) Primetrade ble «lawful holder» av konnossementet da UBS overdro dem til Marsh; og

(ii) da Primetrade ble «lawful holder» av konnossementet, ga det ikke lenger noen rett (mot transportøren) til å få godset i gjeldende konnossement utlevert.

Mr. Dunning hevder at Primetrade ikke ble «holder of the bills» «by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a [contractual] right to possession ceased to attach to possession of the bills»

Dette skyldes, hevder han, at Primetrade bare ble «holder» av konnossementet på grunn av transaksjonen fra UBS til Marsh. Og denne transaksjonen ble gjort på et tidspunkt etter at konnossementet ga rettigheter til lasten siden lasten var tapt. Også her var den sentrale kontakten avtalen mellom Primetrade og assurandørene om at de skulle gjøre en forlikt utbetaling av forsikringen. Selv om det var litt diskusjon mellom Primetrade og assurandørene om fraktspørsmål 22. mars, er det i Aikens syn klart fra Primetrades instruksjoner til UBS at grunnen til at konnossementet ble sendt til Marsh var for å få assurandørene til å betale, og denne avtalen ble inngått lenge etter at skipet sank.

Aikens aksepterer at det kan argumenteres for at avtalen mellom Primetrade og Assurandøren og overførselen av konnossementene til Marsh oppstod ut ifra en lasteforsikring som eksisterte før lasten var tapt, men etter hans syn er den umiddelbare grunnen og den sannsynlige årsaken til overførselen av konnossementene at Marsh var forliksavtalen om utbetaling av forsikring.

Dersom man forutsetter at S. 5(2)(b) kommer til anvendelse ser det for Aikens ut som om at assurandørene langt på vei blir stilt i samme stilling som en bank som mottar konnossementer som et ledd i en transaksjon med dokumenter (f.eks. FOB eller CIF). Så lenge betalingen ikke er gjennomført, vil banken holde shipping dokumentene for ordre til selgeren. Assurandørene var i den samme posisjonen her. Frem til de betalte kravet holdt de dokumentene til ordre for Primetrade.

Konklusjonen på «holder of the bills of lading» spørsmålet blir løst etter følgende gjennomgang av problemstillingen:

1. Fra faktum i saken, er den relevante paragrafen for å fast om Primetrade ble en «holder» av konnossementet 22. mars 2004 er S. 5(2)(c).
2. Under den paragrafen, blir Primetrade ikke "holder" av konnossementet når konnossementet blir overført fra UBS til Mars.
3. Derfor følger det at siden Primetrade ikke var «holder» av konnossementet kunne ingen søksmålskompetanse overføres etter S. 2(1)(a)
4. Alternativt, hvis Primetrade ble «holder» etter S. 5(2)(c) så kunne ingen søksmålskompetanse overføres etter S. 2(2)(a)
5. Det følger da at Primetrade ikke kunne overføre noen rett til assurandørene på noe stadium.

Mr. Bryan og Mr. Dunning, partenes advokater, er enige om at det er klart fra vilkårene i S. 3(1) av COGSA92 at en person bare kan bli ansvarlig dersom han også er innehaver av rettighetene i S. 2(1). Derfor er det som Aikens har holdt, ingen rettigheter som passerer fra Primetrade. Spørsmålet om hvor vidt Primetrade har fremført et krav mot transportøren med hensyn på lasten er derfor ikke relevant om disse slutningene er korrekte.

### **Rett ihendehaver i The Ythan**

Også i saken «The Ythan» kom spørsmålet om hvem som var rett ihendehaver opp. Spørsmålet var hvorvidt Primetrade ble «holder» av konnossementet innenfor ordlyden i S. 5(2)(c). Her gikk dommer Aikens inn på en relativt komplisert drøftelse av de forskjellige kjøpsforholdene og han var også innom vurderingen av forsikringsselskapets egenskap som holder. Dommeren konkluderer med at det var Primetrade som ble enige om kompromisset med assurandørene om at shipping-dokumentene, inkludert konnossementet, skulle overleveres fra UBS til assurandørene. Primetrade instruerte UBS til å overlevere dokumentene til Marsh og det var Primetrade som instruerte Marsh til å sende dem videre til assurandørene. Derfor, da UBS mistet sin råderett over konnossementene, er det klart ut ifra en riktig konstruksjon av sikkerhetsdokumentene at både UBS og Primetrades forståelse av faktum at den eneste parten som var berettiget til konnossementet var Primetrade. Da Marsh fikk konnossementene fra UBS, holdt de dem på vegne av Primetrade med den hensikt at Primetrade skulle kunne fullføre sine forpliktelser i forhold til sine forsikrere.

Deretter blir spørsmålet om situasjonen der konnossementene ble overført fra UBS til Marsh (i rollen som agent for Primetrade), medførte at Primetrade ble «holder» etter bestemmelsen i S. 5(2)(c). Her konkluderer Aiken med at dersom Primetrade ble sett som eier av konnossementet da det ble sendt til Marsh fra UBS 22. mars 2004, så hadde Primetrade eierrettigheter til konnossementet som følge

av en handling eller «transaction» i ordet fra S. 5(2)(c). Men den transaksjonen ble gjennomført på Primetrades instruksjon slik at Marsh kunne sende konnossementet til assurandørene slik at de kunne fullføre sin forpliktelse om å den aktuelle eller foreslåtte forliksavtalen og utbetale om lag US \$800.000 på Primetrades forsikringskrav. En slik «transaction» var ikke en som falt innenfor ordlyden i S. 5(2)(b). Dette er fordi «transaction» fra UBS til Marsh ikke har noe med det normale forløpet i handel med konnossementer å gjøre. Handelen ble gjort ene og alene for å muliggjøre det for Primetrade å hente ut forsikringssummen etter at tapet hadde funnet sted og forsikringsforliket var inngått. Uten disse hendelsene ville Primetrade aldri hatt eiendomsretten til konnossementet fordi de ville forblitt i UBS sitt eie, enten faktisk eller per konstruksjon inntil kjøperne fra Primetrade hadde betalt dem for rembursen som hadde blitt utstedt til fordel for Primetrade.

Det er derfor Aikens syn at Primetrade ikke ville blitt "holder" av konnossementet «by virtue of» en transaksjon om den hadde funnet sted på et tidspunkt der konnossementet ga en rett (mot transportøren) til å få utlevert godset som konnossementet refererte til. Dommen kan således sees som en negativ avgrensning av hvem som blir rett ihendehaver.

### **Spørsmålet slik det fremkommer i Agean Sea<sup>59</sup>**

Avgjørelsen i THE AGEAN SEA dreide seg i hovedsak om to punkter. Spørsmålene med hensyn på begrensning og spørsmålene rundt konnossementene.

Ved et Asbatankvoy certeparti datert 17. november 1992 bortfraktet eierne skipet AGEAN SEA til saksøkte Repsol Oil International (ROIL) for frakt av en last med råolje til en eller to trygge havner i Europa eller Middelhavet. Certepartiet gjorde også gjeldende blant annet:

9 – Trygg havn og lasting: Skipet skal... losse ved en valgfri sikker havn eller kai... som skal velges og formidles av befrakteren, forutsatt at skipet kan seile dit, ligge og forlate kai, til en hver tid sikkert og flott.

13 – Lossehavn som vist i konnossementet skal ikke være en endelig angivelse av destinasjon og befrakteren har rett til å endre destinasjon til en annen havn innen de grensene som er angitt i certepartiet. Befrakteren vil dermed holde bortfrakteren skadesløs for følgene ved valget av ny destinasjon. Dersom konnossementet ikke kommer frem til lossehavn før lasten skal likevel Bortfrakter levere ut godset uten presentasjon av konnossementet. Befrakteren holder deretter bortfrakter skadesløs for alle følger av utlevering uten presentasjon av konnossement.

Lasten om bord på AGEAN SEA ble sendt fra Sullom Voe med to konnossementer. En med Mobil North Sea Oil som avsender og den andre fra Sun Oil Great Britain Ltd. (Sun Oil). ROIL kjøpte lasten sin fra Sun Oil. Det gjorde de ved et kjøp FOB til Sullom Voe med en kontrakt datert 18. november 1992.

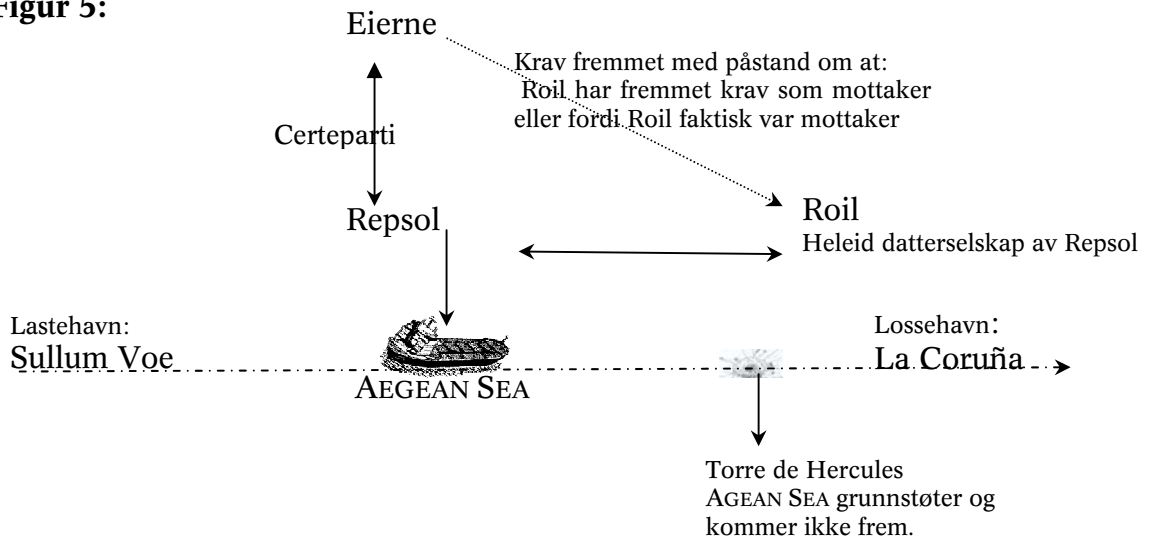
---

59 [1998] 2 Lloyd's Rep. 39 Agean Sea



ROIL var et handelsselskap og i sin helhet eid av første saksøkte (Repsol) et firma eid av den spanske staten og ansvarlig for driften av raffinerier i Spania. ROIL solgte lasten fra begge konnossementene til Repsol ved en avtale ex ship La Coruña, datert 20. november 1992. 26. november 1992, sendte Repsol et skadesløsbrev per telex til eierne.

**Figur 5:**



Skipet lastet om bord råoljen ved Sullom Voe 25/26. november 1992 og fikk ordre om å levere ved La Coruña 1. desember, hvor det ble liggende å vente 2 dager på havneplass. Tidlig om morgenen 3. desember mens Agean Sea var på vei mot havneplassen sin i La Coruña for å losse gikk det på grunn på Torre de Hercules skjæret, brakk i to og eksploderte. Skipet og det meste av lasten gikk tapt og det ble en omfattende forurensning av område med skade på privat eiendom. Eierne gikk til sak for å få erstattet de krav som ble rettet mot dem samt verdien av skipet, bunkers og frakt fra ROIL og Repsol.

Eiernes krav mot ROIL ble gjort på basis av at La Coruña var en utrygg havn, alternativt at tapet var en følge av å etterkomme ROILs ordre som befrakter og at de var berettiget til den inneforståtte skadesløsgarantien. ROIL bestred at La Coruña var en usikker havn og la skylden for ulykken på uaktsomhet hos kapteinen. De holdt videre fast ved at i tilfelle de ble funnet ansvarlige overfor eierne ville de som befrakter av AGEAN SEA være berettiget til å begrense sitt ansvar under reglene i «Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976» (1976 konvensjonen).

Eieren fremholdt overfor Repsol på bakgrunn av at Repsol ble ansvarlig for kravene hovedsakelig under reglene i «Carriage of Goods by Sea Act, 1924» (COGSA92) på grunn av et av de to konnossementene til godset om bord på AGEAN SEA. Eierne argumenterte videre med at konnossementene inneholdt en inneforstått avtale om at La Coruña var en sikker havn. Spørsmålene sto til avgjørelse for Queen's Bench Division (Commercial Court) og Mr Justice Thomas

Under høringen kom det ned til to anførsler om ansvar for Repsol overfor eierne av Agean Sea etter konnossement og ansvar etter skadesløsbrevet formulert slik:

## **Ble Repsol ansvarlig etter konnossementet etter S. 3 i COGSA92?**

Ble Repsol ansvarlige overfor eierne etter vilkårene i skadesløsbrevet som ble utstedt 26. november 1992?

Det er den første ruten som er interessant for avhandlingen og slik resultatet i dommen ble, er det ikke nødvendig å gå inn på den andre problemstillingen. Mr Justice Thomas oppstilte følgende logiske følge for at Repsol fikk ansvar.

For det første ble Repsol ihendehaver av konnossementet, deretter at de ble ihendehaver på en måte som faller innenfor loven. Deretter hevdes det at Repsol fikk rettigheter etter S. 2(1) i COGSA92 og til slutt at Repsol handlet på en av måtene spesifisert i S. 3 ved at de krevde levering av oljen eller ved at de tok imot oljen og således ble ansvarlig under reglene.

Den relevante definisjonen av ihendehaver «holder» finnes i S. 5(2)(b) i COGSA92. det er praktisk å ta med hele S. 5 for å se sammenhengen.

«COGSA S. 5(2) lyder:

References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say:

(b) a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or, in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill.

... and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading wherever he has become the holder of the bill in good faith.»

Oppsummert betyr dette holdt opp mot Sun Oil konnossementet at s. 5(2)(b) krever at Repsol måtte ha konnossementet som resultat av en overdragelse ved levering. Det ble akseptert av eierne at en person ikke kunne bli ihendehaver av konnossementet etter S. (5)(2)(b) med mindre personen visste at han hadde det.

Men eierne hevdet på sin side at det heller ikke trengtes mer. Med en gang konnossementet ble lagt i posten av Louis Dreyfus, med påtegnet overføring til Repsol og ble mottok av Repsol så betydde det ikke noe om Repsol ikke ønsket å akseptere konnossementet eller om det hadde blitt overdratt til dem ved en feil. De hadde dokumentet i hende som resultat av en overdragelse og var derfor rette ihendehavere etter teksten i S. 5(2)(b). Ettersom definisjonen i S. 5 først og fremst ble utformet med tanke på å oppnå rettigheter under S. 2 og ikke med tanke på å bli påført plikter etter S. 3, var det irrelevant at Repsol ikke ønsket konnossementet som mottaker. Dette argumentet aksepterte ikke Mr. Justice Thomas. Han presiserer at en person ikke tilfredsstillt kravene i S. 5(2)(b) og blir rett ihendehaver av konnossementet bare ved å få konnossementet tilfeldig ved at noen overdrar det og sender det til ham. Paragrafen krever at man får konnossementet i hende som følge av fullbyrdelsen av en overdragelse ved levering. Selv om det å sende og mota et dokument i posten ofte tilfredsstillt kravet til overlevering av et dokument, er det ikke slik at den som overdrar et

konnossement og sender det uten videre har overdratt det fullstendig. Det er nødvendig at den personen som mottar konnossementet aksepterer at han har mottatt konnossementet før han blir ihendehaver. Videre er det slik at det konnossementet som ble levert til Repsol av Louis Dreyfus aldri ble levert slik det var ment. Det ble sendt til ROIL som et brev adressert til ROIL, og det ble sendt til ROIL som prinsipal og det ble altså ikke gjennomført noen levering fra Dreyfus til Repsol, bare en levering til ROIL. Dokumentet ble sendt til Repsol fra ROIL, ikke som Louis Dreyfus agenter, men som Repsols prinsipal. Følgelig var det ingen levering av dokumentet fra Louis Dreyfus til Repsol. Det ble heller ikke gjennomført noe nytt forsøk fra Louis Dreyfus på å gjennomføre overleveringen, og selv om man skulle holde det tilstrekkelig at ROIL leverte dokumentet videre som prinsipal så ble det aldri akseptert av Repsol som mottaker. Så snart de så overdragelsen av konnossementet så sendte de det tilbake for å la det bli overdratt til den rettmessige mottakeren. Det var gode kommersielle grunner for at ROIL og ikke Repsol skulle kjøpe godset, og hvorfor Repsol aldri egentlig trengte konnossementet slik det ble forklart tidligere i dommen.

Det ble gjort et poeng med hensyn på overgangen av eiendomsretten til godset. Mr. Justice Thomas stopper derfor opp for å gjøre det klart at etter hans syn var den overdragelsen det her var snakk om av en slik karakter at det ikke var tale om en overdragelse som skulle ha til følge en overlevering av eiendomsretten. Det var i hans øyne irrelevant at, det basert på faktum i denne saken, var det klart at det ikke var meningen ved overdragelsen fra Louis Dreyfus til Repsol å overføre godset til Repsol. Reglene i COGSA92 er ikke avhengige av overdragelse av eiendomsrett. Det ville være utillatelig, etter hans mening, å gjeninnføre forbindelsen mellom overføring av godset og overføring av godset slik det var under 1855 loven, ved å tolke ordet «endorsement» slik at det relateres til overdragelse av eiendomsrett.

### **The Agean Sea og om Repsol fikk rettigheter etter S. 2(1)**

Selv om Dommer Aikens kom til en annen løsning i *The Agean Sea*<sup>60</sup> tok han med en drøftelse for det tilfellet at han tok feil, og denne som da blir en obiter dictum er kanskje den mest interessante for vurderingene her.

Dersom det skulle vise seg i motsetning til det resultatet som er skissert opp ovenfor at Repsol ble rettmessig ihendehaver av konnossementet vill det følge at de også hadde fått de rettighetene og søksmålskompetansen som følger med etter reglene i S. 2(1) i COGSA92:

---

60 Se ovenfor i 7.4.2 om Right of suit.

«Subject to the following provisions of this section, a person who becomes – (a) the lawful holder of a bill of lading; ... shall (by virtue of becoming the holder of the bill...) have transferred to and vested in him all rights of suit under that contract.»

Eierne som hevdet at dersom Repsol hadde blitt rettmessige ihendehavere, ettersom det ikke var noen rettmessig overdragelse tilbake til Louis Dreyfus, men det var utvilsomt fordi Repsol selv ikke regnet seg selv berettiget til å overdra konnossementet tilbake, siden det var overdratt til dem ved en feil. Etter Mr. Justice Thomas mening er denne anførselen av eierne bare enda en bekreftelse på at Repsol aldri ble rettmessige eiere. Det kan ikke ha vært intensjonen til lovkonsipistene at en person som mottar et konnossement på grunn av en feil ved overdragelsen skal måtte handle som om han var en rettmessig ihendehaver av konnossementet ved å overdra det tilbake og levere det til den korrekte adressaten. Den personen som får konnossementet ved en feil er ikke rett adressat og kan ikke overdra det videre.

#### **7.2.4 En person som på et tidspunkt før rettighetene ble gitt ham**

Den engelske teksten er «A person who at the time before those rights were vested in him». Denne personen tilsvarende også mottakeren i norsk rett og er den samme som ovenfor, men bare i et avgrenset tilfelle. Det interessante her er hva som skiller denne personen fra personen i forrige avsnitt. Forskjellen ligger i tidspunktet for å motta gods eller fremsette et krav etter hjemmelsdokumentet for utlevering<sup>61</sup>. Personen er mottakeren, men bare i den situasjonen hvor han enda ikke har mottatt dokumentet som gir ham rett til varene. Det er ikke tvil om at personen får dokumentet, men situasjonen er den at han skal overta konnossementet, sjøfraktbrevet eller skipets utleveringsordre og at han enda ikke har gjort det.

Her er det også et annet viktig skille fra situasjonen hvor mottakeren allerede har et av dokumentene. Den personen som ikke har dokumentet i hende har ikke noe krav på å få godset utlevert, men han har heller ingen plikter etter det. Hvis partene derimot likevel velger å handle som om han allerede hadde dokumentet og begge partene er inneforstått med det vil den ansvarsoverdragelsen som gir rettighetene og medfører plikter finne sted før mottakeren har dokumentet i hende. Dette er særlig viktig i forhold til utlevering av den grunn at når tilfellet er som dette så vil det ansvaret som føres over være langt større enn i de tilfellene hvor personen allerede er ihendehaver av konnossementet.

---

61 Et av de tre dokumentene som er definert i artikkel 1 i COGSA92.

## 7.3 Tre handlingsalternativer

Etter section 3 er det tre alternative handlinger som kan lede til ansvar for pliktsubjektene. Det er egentlig to handlinger og et spesialtilfelle hvor mottakeren som utfører handlingen er regulert for seg selv fordi han enda ikke er legitimert som mottaker. Jeg lister det opp i tre alternativer slik de er oppstilt i section 3, siden det forekommer meg enklere å følge en argumentasjon når den følger systematikken til paragrafen i dette tilfellet.

Pliktsubjektene for de tre handlingsalternativene er de personene som er omtalt under Kapittel 7.4; «Person in whom rights are vested», «a person who at the time before he got those rights were vested in him» og carrier.

### 7.3.1 Takes or demands delivery

Dette er den handlingen vi kjenner igjen fra sjøloven og § 269. Når mottaker krever godset utlevert eller faktisk tar godset imot blir handlingsalternativet oppfylt. Mottakeren må kreve godset utlevert for å gjøre gjeldende sin råderett. Med råderetten følger også ansvar for godset og det er da naturlig at ansvaret går over samtidig med råderetten. Godset utleveres og mottakeren blir ansvarlig som om han var part i avtalen. Men det er ingen klar beskrivelse av når godset er ferdig levert. Det er mulig man kan slutte noe av at ansvaret går over ved «demands» i tillegg til «takes» og dette argumentet forfølger jeg videre nedenfor under avsnittet om utleveringen.

Spørsmålet her er om det er mulig å slutte noe om når ansvaret går over etter i «takes delivery». Handlingsalternativet beskriver det tilfellet hvor godset blir overlevert til mottakeren. Det er tale om en fysisk handling som påbegynnes og som avsluttes. Det juridiske problemet blir å finne ut når handlingsbeskrivelsen «utlevert/takes delivery» er tilfredsstillt. Spørsmålet blir således om det er slik at det er tilstrekkelig å påbegynne utleveringen eller om man faktisk må ha levert alt godset før man kan tale om en fullbyrdet handling. Teksten gjør det klart at det må være tale om å ta imot godset og setter således noen skranker for hva som kan regnes som overgangstidspunkt. Det er tale om en aktiv handling fra mottakeren hvilket indikerer at han må være tilstede, eller i hvert fall representert. Godset må også være tilstede. Da følger det naturlig at tidspunktet må ligge innenfor det området hvor mottakeren, eller hans representant og godset er på samme sted. Det naturlige er også her å tenke seg at overgangen er et sted langs rekka, når godset går i land eller når mottakeren får det i hende i land. Men man kan også tenke seg en del andre situasjoner, men jeg nøyer meg her med det som kommer frem i praksis nedenfor.

### 7.3.2 Makes a claim

Denne handlingsbeskrivelsen er ikke omtalt i den norske bestemmelsen. Etter engelsk rett kan ansvaret gå over på mottakeren ved at han fremmer et krav med hjemmel i transportavtalen. Det er i utgangspunktet aktuelt for alle former for krav. Det mest naturlige og vanlige vil nok være et krav om erstatning eller betaling, men også andre krav kan tenkes. I det mottakeren fremmer et krav gjør han seg også til part i avtalen. Han får dermed ikke bare rettigheter, men også plikter. Denne bestemmelsen gjør handlingsbeskrivelsen mer komplisert fordi det blir enda vanskeligere å trekke en klar grense for når utlevering har funnet sted. Dersom mottakeren har fremmet et krav under kontrakten er han nå part, men det juridiske spørsmålet blir grensedragningen omkring hva som må til for at han kan sies å ha fremmet et krav. Her er det opp til dommeren å avgjøre skjønnsmessig ut ifra hvert enkelt faktum hva løsningen må bli. Noen løsninger faller åpenbart under krav slik som der det er levert en stevning for domstolene og da er forholdet uproblematisk. Der hvor man har rettet et muntlig krav mot transportøren blir nok situasjonen en annen selv om dette i og for seg er et krav.

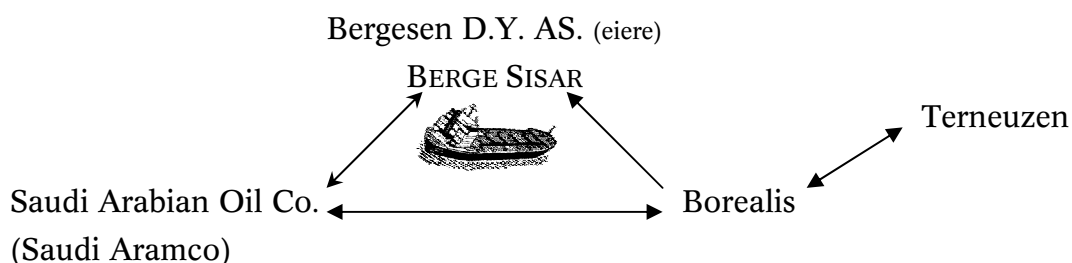
Også for dette handlingsalternativet er det sentrale spørsmålet om det er mulig å utlede noe nærmere overgangspunkt for selve handlingen fra lesning av lovteksten. Dette handlingsalternativet er mindre fysisk i sin form. Det er tale om å gjøre gjeldende et juridisk krav og handlingen finner sted i bundne former innenfor et regulert juridisk felt, noe som burde passe godt for en rent juridisk vurdering. Den praktiske begrensningen etter hva som kan regnes som «makes a claim»/å fremme et krav, er noe i retning av hvilke krav som tilfredsstillende de rettslige kravene for hva som kan regnes som et fullbyrdet krav. Her er det naturlig at skillet blir enklere siden det er langt vanligere å vurdere hva som skal til for at et krav må sies å være rettslig stilt. Her er det naturlig å anta at kravet for et rettslig gyldig krav vil være det samme som «makes a claim». Så kommer spørsmålet om hva som er naturlig i bransjen, der det er vanlig med mindre formelle overtakelser er det også mulig å se for seg at også et mindre formelt krav må kunne regnes som en gyldig ansvarsbetingende handling.

### 7.3.3 Om det ble fremsatt et krav i Berge Sisar

Prosedyren i Berge Sisar har gått for alle tre retter i det engelske systemet med litt forskjellig fokus for hver instans<sup>62</sup>. Mellom partene har det vært omtvistet hvem som kunne bringes inn for retten og hvem som var rett saksøkt. For avhandlingen er det avgjørelsen i House of Lords som er og votumet til Lord Hobhouse of Woodborough med særlig vekt på det han formulerer om utlevering som er av sentral betydning.

Forholdet var som følger. Borealis som kjøpte 43.000 tonn med «Field grade propan» fra selgerne. Lasten ble sendt av Saudi Arabian Oil Co. (Saudi Aramco), som både var de direkte selgerne til Stargas og selgerne av det partiet som ble videresolgt til Stargas, om bord på BERGE SISAR som ble eid av Bergesen D.Y. AS. (Bergesen)

**Figur 6:**



23. oktober 1993 lastet den norske LPG tankeren Berge Sisar om bord cirka 42.500 tonn flytende propan ved terminalen til Saudi Aramco ved Yanbu. Skipet seilte derfra til Steinungsund i Sverige og kom dit den 6. november. Ved ankomst Steinungsund la skipet seg langsmed mottakerrøret til Stargass, rutineprøver ble tatt fra skipets tanker og analysert. Analysen viste at lasten var blitt forurenset av korroderende hydrogensulfid bestanddeler. De tiltenkte mottakerne Borealis A.B. underkjente lasten og tillot ikke skipet å losse i Stenungsund. Terminalen ved Steinungsund var ikke i stand til å ta hånd om forurenset last og skipet devierte tilbake til Terneuzen i Holland hvor de nødvendige fasiliteter for å ta hånd om forurenset last var tilgjengelige. Lasten ble losset til terminalen ved Terneuzen mellom 17. og 24. november. Deretter ble skipets tanker og rør reset slik at fremtidig last ikke skulle bli forurenset.

Det sentrale problemet her var de finansielle kostnadene som var betydelige. Til å begynne med var det de utjnelige kostnadene ved Stenungsund, deretter kostnadene ved å deviere til Terneuzen og losse der. Så kom kostnadene ved forsinkelse av skipet, den reduserte verdien på forurenset last og til slutt kostnadene for å sette skipet i stand igjen.

#### Om det kravet

Lord Woodborough som var førstvoterende har tidligere gjengitt faktum og tatt for seg hva som skjedde under skipets besøk ved Stenungsund tidlig i november 1993. Selv om Borealis tidligere har trukket i tvil om hva som skjedde der og da kunne omtales som et krav av godset kom ikke dette spørsmålet opp for Mr.

62 Commercial Court [1997] 1 Lloyd's Rep. 642 , Court of Appeal[1998] 2 Lloyd's Rep. 475 og House of Lords [2001] 1 Lloyd's Rep 663.

Justice Waller<sup>63</sup>. Overfor Court of Appeal<sup>64</sup>, ble saken ført på et annet grunnlag. Det ble hevdet at Borealis hadde fremsatt et krav på godset ved Stenungsund. Retten gikk dermed videre til å vurdere om en anke på grunnlag av at det i løpet av en kort periode den 20. januar 1994, mens Borealis var ihendehaver av konnossementet, og følgelig ble en person som hadde rettigheter under transportavtalen. Det er også dette som er grunnlaget for at spørsmålet om hvorvidt overdragelsen av konnossementet videre til Dow Europe endret forholdet under section 3(1) med hensyn på Borealis. For House of Lords<sup>65</sup> ble korrektheten av samtykket om at det ble fremsatt krav om levering i Stenungsund. Bergesen var svært rimelige og gikk med på at samtykket ble trukket tilbake for House of Lords. Bergesens sakfører aksepterte at dersom Borealis eller Saudi Aramco hadde fremført argumentet for Court of Appeal kunne han ikke hatt noen innvendinger mot det. De faktiske handlingene er ikke omstridt. Dommerne har tillatt at samtykket ble trukket tilbake og har fått en fullstendig gjennomgang av argumentene som gjør seg gjeldende omkring spørsmålet, hvorvidt det er riktig å si at Borealis krevde godset utlevert fra Bergesen i Stenungsund.

Det er klart fra resultatet av votumet til Lord Woodborough at han anser de faktiske hendelsene å være langt fra det man kan vente dersom noen skal kreve gods utlevert.

Skipet var under certeparti til Stargas. Det var Stargas (eller deres agenter) som ga ordrene til Bergesen. Det var Stargas som tilbød og ga dem skadesløsbrevet hvoretter Bergesen gikk med på å utlevere godset uten presentasjon av konnossement. Den eneste handlingen Borealis foretok synes å være å dirigere skipsføreren til lastekoblingen og deretter å tillate at skipet la til kai der. Siden tok Borealis rutineprøver av godset fra tankene før de eventuelt skulle klarere skipet for lossing til terminalen. Dette er nøyaktig slike handlinger, ved å bistå redere og befraktere som man må forvente og det kan ikke på noen måte regnes som et krav om utlevering fra Borealis. Videre, er handelen som disse aktørene er involvert i slik at det er nødvendig å ta rutineprøver av godset før man kan tillate skip å losse godset på terminalen. Det er helt elementært at i den normale virksomheten må kvaliteten og egenskapene til godset fastslås, som faktum også understreker, er det alltid en mulighet for at godset uventet kan vise seg å være forurenset eller ha andre egenskaper som gjør det uegnet eller farlig å overføre til terminalen. Det som skjedde i Stenungsund kom ikke en gang så langt som til at Borealis uttrykte

---

63 Commercial Court [1997] 1 Lloyd's Rep. 642

64 Court of Appeal [1998] 2 Lloyd's Rep. 475

65 House of Lords [2001] 1 Lloyd's Rep 663



seg villige til å ta imot godset ved sin terminal. Dette kommer ikke en gang i nærheten av å være et ekte krav om utlevering slik det må være for å overføre ansvar. Umiddelbart etter at Borealis kjente til svakhetene ved godset, aviste de å ta det imot fra skipet.

Det følger, som en naturlig følge at Bergesen har mislykkes med, på det primære faktum å fremføre en i det hele tatt rimelig sak om at Borealis har krevd godset utlevert. Hvis faktum hadde fremvist noe mer positivt om Borealis oppførsel er det vanskelig å se for seg at det kunne hatt en like utvetydig karakter eller kunne ha blitt regnet som et mottak under regelen i bokstav c under seksjon 3 i COGSA92. Vurderingene som er drøftet ovenfor ville også komme til anvendelse både som en språklig tolkning og som en formålsbetraktning under s. 3(1) i den konteksten paragrafen står i og de retningslinjene man finner i rapporten.

### **7.3.4 Om å kreve gods utlevert**

#### **Om Repsol krevde utlevert godset som hørte under Sun Oil konnossementet.**

Og i så fall om Repsol tok imot godset som hørte under konnossementet. Her må man igjen ta utgangspunkt i situasjonen dersom Repsol faktisk blir rettmessige ihendehavere av konnossementet. I så fall hevdet altså eierne at de ble ansvarlige etter bestemmelsen i S. 3 i COGSA92 og eierne mente det var to alternative muligheter. Primært anførte de at Repsol var ansvarlige etter bestemmelsen i S. 3(1)(a) og subsidiært anførte de at Repsol ble ansvarlige med hjemmel i S. 3(1)(c). Bestemmelsen er gjengitt tidligere i dokumentet<sup>66</sup>.

Eiernes primære anførsel var at Repsol krevde levering fra eierne når de, i kontekst av ordrene som ble gitt 19. november 1992 for skipet om å losse ved La Coruña, utstedte et skadesløsbrev. Det brevet var et krav om levering og Repsol ble dermed ansvarlige for de forpliktelsene som følger under S. 3(1)(c). Den alternative anførselen var at Repsol tok imot godset mellom 11. og 15. desember 1992 fra oljen som ble losset fra bergemannskapene på eiernes vegne. Det ble derfor ansvarlige under S. 3(1)(a) eller (c).

#### **Nærmere om Repsols krav på utlevering**

Eiernes argument var i hovedtrekk at det var Repsol som hadde gitt ordrene 19. november 1992 om å losse ved La Coruña, de sendte skadesløsbrevet den 26. november 1992 som var signert på vegne av Repsol. Fra teksten var det klart at

---

66 I kapittel 5.1.1.1 Nærmere om Section 3(1)

det ble gitt på vegne av Repsol og ikke ROIL og det ble gitt fra dem som mottakere. Skadesløsbrevet var en operativ kontrakt, gitt mens skipet var under fart. Under vilkårene ble eierne forpliktet til å levere lasten til Repsol. Repsol påtok seg ikke bare å holde eierne skadesløse, men også å fremskaffe rettmessig overdratte konnossementer. Dette var etter eiernes syn tilstrekkelig til å tilfredsstille kravet i S. 3(1)(c) om et krav som ilegger ansvar. Da Repsol senere ble en rettmessig ihendehaver av Mobil konnossementet, da under reglene i S. 3(1)(c), ble de ansvarlige under det konnossementet.

Men Mr. Justice Thomas godtok ikke denne anførselen. Han forutsatte at ordren om å seile til La Coruña ble gitt av Repsol og at den ikke ble forstått av eierne som gitt av ROIL. Derfor gjorde Thomas den antagelsen at ordren om å gå til La Coruña ble gitt av Repsol og ikke ROIL. Brevet må altså forstås mot den bakgrunn at det var nesten uunngåelig at fartøyet ville gå til Repsols raffineri for Repsols regning og at konnossementene ikke ville komme frem, og dermed ikke presentert for utlevering.

Selv om skadesløsbrevet ble fremsatt av Repsol anser ikke Thomas det som et krav om utlevering. Brevet om skadesløshold var etter sine vilkår en avtale om at dersom godset ble utlevert til Repsol, så skulle Repsol holde eierne skadesløse, mot et krav som kunne bli fremsatt under konnossementet. Skadesløsbrevet påla ikke Repsol å motta godset eller eierne å levere til Repsol. Det var i korthet en avtale om å holde eierne skadesløse som fikk effekt bare hvis levering ble gjort til ordre for Repsol. På sine vilkår var skadesløsbrevet derfor ikke et krav om utlevering av godset. Videre var eierne uten hensyn til ordene i konnossementet fortsatt forpliktet til å levere godset til de opprinnelige mottakerne under konnossementet, de var ikke forpliktet til å levere under skadesløsbrevet. Hvis for eksempel insolvens hadde rammet og Louis Dreyfus ikke hadde overdratt Sun Oil konnossementet, men beholdt det, da hadde eiernes forpliktelse vært å levere godset til Louis Dreyfus som rettmessig ihendehaver av konnossementet. Dersom eierne faktisk inngikk en avtale med Repsol om å levere godset ville det ugjort en avtale som ga føringer som gjorde at konnossementet ikke lenger skulle styre retten til utlevering av godset. Repsol har for øvrig anført at det ikke var noe «consideration<sup>67</sup>» som motytelse for oljen siden motytelsen først ville bli foretatt ved leveransen av oljen. Eierne fastholdt at skadesløsbrevet utgjorde en bindende kontrakt, «consideration» ble gitt da Agean Sea satte kurs mot La Coruña. Thomas mener at disse argumentene ikke hjelper, men bare er en annen måte å konstruere problemstillingen på.

---

67 Se om det engelske begrepet consideration i kapittel 17. flg ”Nærmere om Section 3(1)

Han konkluderer derfor med at selv om Repsol skulle bli rettmessig ihendehaver av Sun Oil konnossementet, krevde de ikke godset utlevert.

### **Makes a claim section 3(1)(b) I The Ythan**

For det tilfelle at dommer Aikens i The Ythan tar feil i drøftelsen gjengitt ovenfor i 7.2.1 med hensyn på om Repsol ble rett ihendehaver av konnossementet, sikrer han seg og drøfter subsidiært mulighetene for claim under S. 2 og ansvar under S. 3.

«Any discussion about the proper interpretation of the scope and effect of S. 3(1)(b) of COGSA must begin with Lord Hobhouse's speech in the Berge Sisar»

Aikens tar for seg votumet til Lord Hobhouse og summerer opp fire punkter som er sentrale for analysen av situasjonen i dommen.

For det første var intensjonen bak COGSA92 å sikre gjensidighet i kontraktsforholdet mellom transportør, sender og mottaker av godset. Derfor er en «holder» av et konnossement ikke ansvarlig under S. 3 med mindre han er en person som har fått rettigheter etter S. 2(1).

For det andre er det slik at når en person velger å gjennomføre noen av handlingene i paragrafene (a) eller (b) i S. 3(1), så velger den personen å gjennomføre noen av de rettighetene han har mot transportøren etter kontrakten. Han gjør så under paragraf (b) «by claiming a remedy for some breach by the carrier of the contract of carriage». Lord Hobhouse beskriver disse handlingene som om de inneholder et bevisst valg fra senderen om å ta et aktivt skritt i retning av transportavtalen og de rettighetene mot transportøren han har fått etter S. 2(1).

For det tredje sier Lord Hobhouse at dette positive skrittet fra en sender:

«has the character of an election to avail himself of those contractual rights against the carrier.»

Jeg bemerker her at det kan fremstå gjennom votumet som om Lord Hobhouse ser for seg en person, mottakeren, som om han fremsetter kravet og benytter sine rettigheter under kontrakten. For det fjerde kommenterer Lord Hobhouse krast at det er

«difficulties which neither the drafting nor the report face up to»

Problemet kan være at det å kreve godset utlevert, kan være tentative eller provisoriske handlinger som kan gjennomføres når som helst under transportørens reise med godset. Derfor er det også at Lord Hobhouse tar for seg i sitt votum.

«To make a claim may be anything from expressing a view in the course of a meeting or letter as to the liability of the carrier to issuing a writ or arresting a vessel.»

Faktisk er situasjonen slik at det ikke foreligger noen kommentar fra «Law Commission's report» eller fra de forklarende notene til utkastet som omtaler det mulige formålet med

«makes a claim under the contract of carriage», i S. 3(1)(b) i COGSA92.

Som et fjerde og siste poeng gjentar Aikens noen av de sentrale vurderingene fra Lord Hobhouse sitt votum angående vurderingen av at det må være et formelt krav, og at det må være et avsluttende element over kravet som synliggjør at transportavtalen vil opphøre. Aikens poengterer at han er enig med Hobhouse i at arrest normalt må anses som å innebære et slikt endelig preg. Spørsmålet her blir hvorvidt et tilsvarende resonnement kan føre frem hvor det foreligger en forespørsel om sikkerhet fra en agent eller på vegne av en gruppe potensielle saksøkere, med en implisitt, men ikke umiddelbar trussel om arrest.

For det aktuelle tilfellet legger Aikens følgende fakta til grunn:

(1) Primetrade sendte et brev 4. mars 2004 og reserverte sine rettigheter. Brevet refererte både til certepartiet og til konnossementene. Men brevet ble sendt på en tid hvor Primetrade ikke var rettmessig ihendehaver av konnossementene.

(2) 4. mars spurte Atlantis klubben om sikkerhet for et lastekrav. På dette tidlige stadium visste klubben at Atlantis handlet på vegne av lasteassurandøren.

(3) Atlantis ble uttrykkelig autorisert av Primetrade på 5. mars til å søke sikkerhet fra eierne og dere Klubb for lastekravet.

(4) Som et resultat av spørsmålet om sikkerhet trodde Ms Forrest (fra NEPIA) at det var en reell mulighet for arrest i skip i det samme driftsselskapet som «THE YTHAN», i forskjellige jurisdiksjoner, særlig Sør Afrika og Kina.

(5) Fra senest 8. mars presset Klubben Atlantis for identiteten på hvem som hadde rett til å gå til søksmål om lasten på tidspunktet for ulykken. 12. mars sa Atlantis at de ikke visste.

(6) 18. mars foreslo Klubben å garantere for autorisasjon til å skaffe en motytelse fra lasteierne (for et LOU) som en måte å komme rundt problemet med å identifisere lasteierne og for å sikre at lasteierne ikke arresterte noen skip.

(7) Målet for klubben var å binde forholdet til engelsk rett og forhindre en arrest av godset.

(8) UBS betalte for dokumentene 22. mars selv om Klubben ikke ble informert om dette.

(9) Det ble enighet om ordlyden i LOUet 23. mars 2004, men Ms Gerres fra Atlantis insisterte på at summen skulle settes til US\$ 4.4 million.

(10) Ms. Gerres presset Ms Forrest til å "settle the security aspect today" den 26. mars og videre oppfølging ble sendt 29. mars etter hvilken Ms Forrest bekreftet at Klubben og eierne var enige om å skaffe Klubben LOU i den tidligere avtalte ordlyden.

På bakgrunn av dette går Aikens over til å vurdere hva det innebærer å fremsette et krav under «(b) makes a claim» Ordlyden indikerer at et krav må settes frem på en tid hvor saksøkeren er rettmessig ihendehaver av konnossementet og har rett til å gå til sak, snarere enn å indikere en tidligere tid. Forhistorien kan bli undersøkt for bakgrunnsinformasjon, men i Aikens syn er det de handlingene som er foretatt fra man blir berettiget etter konnossementet og reglene i S. 2(1) som er

det vesentlige. For handlingen mener Aikens at man må lese ordene til Hobhouse slik at hans analyse av regelen i S. 3(1) tar utgangspunkt i de faktiske og objektive handlinger. Satte den rettmessige ihendehaveren av konnossementet, ved ord eller handlinger frem et krav mot transportøren? Hva transportøren eller dennes agenter trodde må være irrelevant, med mindre hva som ble antatt er uttrykt overfor saksøkeren, og saksøkeren svarer på det. Etter Aikens syn er det fra faktum i denne saken slik at Atlantis krav om sikkerhet i form av et LOU<sup>68</sup> ikke er tilstrekkelig til å fremsette et krav etter formålet i S. 3(1)(b).

Bakgrunnen for denne vurderingen er for det første at denne forespørselen om sikkerhet for et krav, selv om den er vellykket, skiller seg fra arrest av skip på den måten at den siste er en formell bruk av domstolsprosedyrer mot identifiserte parter i kontekst av et eksisterende søksmål som pågår på tiden for arresten. En arrest er en positiv, formel og avsluttende handling av saksøkeren. I denne saken er heller ikke identiteten til den potensielle saksøkeren kjent for eierne og deres Klubb. I virkeligheten er det også slik at etter LOUen er det ingen som er bundet før den fremtidige saksøkeren gir «notice of arbitration proceedings». Derfor mener Aikens at en LOU ikke er en henvendelse til eierne gjennom Klubben om et formelt ønske fra Primetrade om å nyttiggjøre seg selv av rettighetene etter kontrakten.

For det andre legger Aikens vekt på at det ikke på noe tidspunkt ble sagt eksplisitt eller implisitt av Primetrade at de fremmet et krav. Klubben undersøkte ikke saken videre etter at Atlantis hadde gått med på å fremsette en garanti. Derfor var aldri eierne gjennom Klubben klar over at primetrade hadde valgt å gjennomføre sine rettigheter etter transportavtalen. Det kan nok ha sett sannsynlig ut fra Atlantis side at det var Primetrade som skulle sette frem et krav, om noe slikt skulle settes frem. Men som Mr. Diamond sier i punkt 22 fra hans dissens, kan det ikke ha blitt antatt av eierne og Klubben at den eneste mulige parten i en voldgift var Primetrade. Og det var ingen på Atlantis side som sa til Klubben at det skulle bli voldgift og at Primetrade var saksøker.

For det tredje legger Aikens vekt på saken Rank Enterprises Ltd v. Gerrard. Saken var den at et skip ble solgt:

«free from all encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever» og klausulen fortsetter «Should any claims which have been incurred prior to the time of delivery be made against the vessel, the Seller hereby undertakes to indemnify the Buyers against all consequences of such claims.»

---

68 Den offisielle langformen av LOU her. Letter of ...

Sakens spørsmål var om det forelå noen krav mot skipet da et ble solgt. Det var to hovedspørsmål oppe til avgjørelse. For det første ble det avgjort at de aktuelle kravene gjaldt krav som var fremmet enten de viste seg å være reelle eller ikke, bare de var fremsatt før levering.

Det andre spørsmålet for Court of Appeal var hva som lå i krav«against» skipet. Her avgjorde Mance LJ (som han da var) og Kennedy og Thorpe LJJ var enige. Retten fant at krav mot skipet var et begrep som innebar krav eller håndhevelse av rettigheter mot skipet som innebar en reell trussel i nær fremtid om arrest av skipet.

Men i det tilfellet som er referert overfor hadde retten en problemstilling til avgjørelse som stod i en annen kontekst. Særlig var den ikke utsatt for en handling av en person som kunne resultere i at personen selv ble ansvarlig for en kontrakt etter hvilken han ellers ikke kunne saksøkes. Videre var det slik at «claims... made against the vessel» måtte passe sammen med «claims... incurred» og siden den ene referansen i NSF klausul 9<sup>69</sup> fikk en videre definisjon i Court of Appeal var det naturlig at det samme «claim» også ble akseptert i den andre bestemmelsen. Siden faktum i «The Ythan» angår et annet krav finner ikke Aikens at saken kan være av bestemmende betydning.

For det fjerde har Aikens tatt hensyn til de praktiske poengene Lord Hobhouse har vurdert som grunner til at det er nødvendig å lese «makes a claim under the contract of carriage» som en referanse til et formelt krav mot transportøren. Mr. Bryan har meddelt at allerede så tidlig som 3. mars 2004 var Primetrade klar over at det var tale om en farlig last etter opplysninger fra Lloyd's List. Primetrade var på den tiden en sofistikert aktør i markedet for FOB og CIF kontrakter, med tilgang på advokater til å beskytte sine handlinger. Likevel lot Primetrade Atlantis handle som de gjorde på sine vegne. Og selv om Primetrade var klar over konsekvensene av å fremme et krav, kan ikke det, i seg selv, gjøre Atlantis handlinger til å fremme et krav. Det må avhenge av hva primetrade selv sa eller gjorde overfor eierne gjennom Klubben.

Konklusjonen må etter dette bli at avgjørelsen av om handlingene til Primetrade gjennom Atlantis i perioden 22. – 29. mars er tilstrekkelige til å si at Primetrade fremmet et krav under konnossementet mot transportøren er et spørsmål om faktum. Det er Aikens syn at han etter den tolkningen han må gjennomføre etter mønster av Lord Hobhouses analyse i «Berge Sisar», konkluderer med at handlingene ikke bringer Primetrade under reglene i S. 3(1)(b).

---

69 Finne ut og notere hva NSF klausul 9 går ut på.

### 7.3.5 Om å ta imot

#### Hva det innebærer at godset gikk tapt i The Ythan

Eksempelet her er hentet fra The Ythan<sup>70</sup> og relaterer seg til spørsmålet om vurderingen under S. 5(2)(c)

«at a time when possession of the bill no longer gave a right (as against the carrier) to possession of the goods».

Her tar trekker dommer Aikens inn vurderingen til Lord Hobhouse fra Berge Sisar<sup>71</sup> (Hobhouse). Vurderingen er hentet fra paragraf 31:

«Lord Hobhouse notes that the 1992 Act is concerned solely with contractual obligations created in a bill of lading in relation to the carriage and delivery up of the goods. He emphasises that the Act is not dealing with proprietary rights of anyone who becomes a holder of the bill of lading»

Forskjellen mellom de to sakene er betydelig, Dette innebærer at når en skip synker, og lasten som fraktes under konnossement går tapt (i hvert fall for alle praktiske formål), så er spørsmålet med hensyn på ordlyden i S. 5(2)(c) om konnossementet fortsatt gir en kontraktsrettslig rettighet mot transportøren til å få godset som konnossementet gjelder utlevert. På samme måte som forfatterne av Carver<sup>72</sup> er det Aikens syn at det ikke lenger eksisterer noen rett mot transportøren under konnossementet til å få godset utlevert. Han konkluderer med at regelen i S. 5(2)(c) kommer til anvendelse også på en situasjon hvor godset har blitt tapt for alltid, som i denne saken. Deretter påpeker han også at det ikke hindrer COGSA92 i å regulere rettighetene til søksmålskompetanse og ansvar særlig der hvor vilkårene i S. 2 og S. 3 er oppfylt.

#### Nærmere om hvorvidt Repsol tok imot godset i AGEAN SEA

Eiernes alternative argumentasjon i Agean Sea baserte seg på at Repsol tok imot godset ved at de tok imot litt olje i desember 1992 og at de derfor var ansvarlige etter S. 3(1)(a) eller S. 3(1)(c). I motsetning til The Ythan hvor hele lasten gikk tapt, klarte man i Agean Sea å berge en liten del og fikk brakt denne til land til Repsol. Argumentet kan kort oppsummeres slik:

5475 tonn med råolje som ble pumpet opp fra den bakre seksjonen av AGEAN SEA av bergemannskapene hyret inn av eierne, ble mottatt ved Repsol sitt raffineri. Det var brukbar råolje og utgjorde om lag 7% av skipets last. Repsol hadde altså

---

70 Saksforholdet er referert i avsnitt 7.2.3

71 Lloyd's Law Reports [2001] 1 p. 663, (2002) AC 2 205

72 Carver on Bills of Lading 2nd ed.

med dette mottatt noe av godset som var omhandlet i det relevante konnossementet. Repsol var enten da eller ble senere rettmessig ihendehaver av Sun Oil konnossementet og derfor ansvarlig etter S. 3(1)(a) eller (c) i COGSA92. Det var ikke av betydning at skipet ikke nådde sin originale destinasjon, eller at lasten ikke ble levert under konnossementet. Der hvor godset var tatt imot var vilkåret til COGSA92 tilfredsstilt. Det ville ikke vært av betydning om skipet hadde brutt sammen under veis og frakten blitt ført frem av et annet skip.

Heller ikke denne anførselen blir akseptert av Thomas.

Fra faktum slik han har presentert det er det klart at godset ble mottatt og akseptert på Repsols raffineri fra bergerne som hadde pumpet det ut fra akterdelen av skipet under ordre fra de sivile myndighetene i området, hjemlet i deres lovgivende myndighet. Raffineriet mottok godset mellom 11. og 15. desember 1992 under [compulsion] fra de sivile myndigheter. Forutsatt at oljen som ble mottatt var relatert til Sun Oil konnossementet og at den ble transportert til raffineriet av bergemanskaper på eiernes vegne, antar Thomas fortsatt ikke at mottaket av godset var innenfor vilkåret for ansvar i S. 3 i COGSA92. Det å ta imot gods under S. 3, er etter Thomas mening en overlevering av godset under S. 3 å ta imot godset under konnossement fra skipet selv, eller fra noen som holder godset for transportøren slik som en varehusbestyrer eller en person som er agent for transportøren. Og overleveringen skal finne sted etter lossing på den avtalte havnen. Det vil også innebære en eller annen form for overlevering fra transportøren hvor det har vært enighet om en variasjon i kontrakten. For eksempel om skipet ikke fullførte reisen og det ble gjort en avtale om å ta imot godset på det stadiet i mange tilfeller ville dette bli avgjort under den kontrakten som var inntatt i konnossementet. Det var ikke noe avtalt avvik som fant sted i dette tilfellet. Det forholdet at COGSA92 pålegger den lovlige rettmessige ihendehaveren av konnossementet plikter reflekterer det prinsippet at det var rimelig å pålegge ham plikter på den rettmessige ihendehaveren eller en person som kommer til å bli den rettmessige ihendehaveren fordi han tok imot godset eller fremmet et krav i forhold til det. Det er den frivillige handlingen å fremme et krav eller å ta imot godset som gjør det passende å ilegge plikter. På den annen side, hvis han ikke krevde levering eller tok levering eller fremmet et krav mot transportøren ville ikke pliktene bli pålagt ham. Det ville være mot denne klare hensikten om å bli bedømt etter en ufrivillig handling påtvunget av sivile myndigheter om å akseptere godset. Særlig i tilfeller hvor mottakeren er den eneste personen som har fasilitetene til å ta imot godset. Da råoljen ble mottatt på raffineriet mellom 11. og 15. desember tilhørte godset ROIL. Repsol mottok ikke konnossementet før litt etter 22. desember 1992. Repsol kan derfor ikke på noe



grunnlag ha hatt rettighetene mellom 11. og 15. desember 1992, og derfor kan et krav etter S. 3(1)(a) uansett ikke i noe tilfelle føre frem.

Eierne anførte at dersom Repsol hadde blitt de rettmessige ihendehaverne av konnossementet og hadde krevde godset utlevert, så ville en senere videre overførsel av konnossementet til ROIL ikke fri dem fra det ansvaret de fikk ved å kreve godset utlevert. Selv om COGSA92 har en uttrykkelig bestemmelse i S. 2(5) om at mellomliggende ihendehaver mister retten til å gå til sak under konnossementet etter at han overfører konnossementet, så er det ikke noen tilsvarende uttrykkelig bestemmelse om at han også slutter å ha ansvar når han ikke lenger er den rettmessige ihendehaver av konnossementet. I lys av de konklusjonene Thomas har trukket overfor kommer han likevel til følgende syn at dersom en person som på den tiden er den rettmessige ihendehaver av konnossementet fremmer et krav om utlevering så vil betingelsene i S. 3 være tilfredsstillt ettersom han på den tiden er den rettmessige mottakeren under konnossementet og det ansvaret han da får forblir hos ham selv om han selger eller overfører konnossementet videre. Det er en videre betingelse her, og det er at det godset som blir levert må være det samme godset som ble sendt eller hva som ville blitt regnet som kommersielt det samme godset.

I *Asfar & Co. V. Blundell*, [1895] 1 Q.B. 123, oppstod en situasjon under en forsikringspolise om frakt, om hvorvidt frakt som var utestående for en last på dadler, som hadde vært på et skip som hadde sunket og senere blitt hevet og dadlene levert. Dadlene så ut som dadler, men var uegnet som menneskeføde. Likevel hadde de en betydelig verdi som bestanddel for produksjon av sprit. Etter avgjørelsen om at frakten ikke var forfalt til betaling sa Lord Esher M.R:

«There is a perfectly well known test... - that test is whether, as a matter of business, the nature of the thing has been altered. The nature of a thing is not necessarily altered because the thing itself has been damaged; wheat or rice may be damaged, but may still remain the things dealt with as wheat or rice in business. But if the nature of the thing is altered, and becomes for business purpose something else so that it is not dealt with by business people as the thing which it originally was, the question for determination is whether the thing is so changed in its nature by the perils of the sea as to become an unmerchantable thing, which no buyer would buy or honest seller would sell, then there is a total loss.»

Repsol har argumentert for at oljen som ble brakt i land i tankbåtene ikke kunne holdes som del av lasten siden den ikke var omsettelig som lasten fordi kvaliteten var for dårlig og kvantumet for lite. Det var en berget liten andel av lasten. Thomas kommenterte at det ikke var nødvendig for ham å komme til en konklusjon i dette spørsmålet, på grunn av løsningen han har kommet til på andre områder. Likevel poengterer han at det er betydelig styrke i anførselene til Repsol. Ingen kommersiell organisasjon ville ha kjøpt den andelen som ble berget som en

andel av råolje for handel på oljemarkedet. Det var en berget andel og ville bli behandlet som det og ikke, med hensyn på markedet, som olje for handel.

Etter dette går Thomas videre til å se på spørsmålet om hvorvidt Repsol ble ansvarlige etter vilkårene i skadesløsbrevet overfor eierne. Dette ligger utenfor målet med avhandlingen og jeg siden han kom til at det heller ikke her ble ansvar er det ikke nødvendig for meg å komme videre inn på drøftelsen.

### **7.3.6 At a time before those rights were vested in him**

I denne handlingsbeskrivelsen er situasjonen at Mottakeren får godset før han får dokumentene. Den norske bestemmelsen om dette forholdet er gitt i § 269 annet ledd. Forskjellen fra de to foregående forholdene er at mottakeren ikke har dokumentet (konnossement, sjøfraktbrev eller utleveringsordre) i hende og ikke har muligheten til å orientere seg om hvilke krav som fremgår av avtalen. Mottakeren har jo heller ikke vært med på å fremforhandle avtalen og han vet ikke hvilke vilkår sender og transportør er blitt enige om.

Likevel har den engelske loven funnet at mottakeren kan bli ansvarlig alene ved å ta imot godset. Regelen omfatter både de forhold hvor mottakeren tar imot godset eller krever det utlevert slik som i alternativ (a) og de forhold hvor mottakeren fremmer et krav etter transportavtalen slik som i alternativ (b). Det spesielle her er at mottakeren verken har godset eller dokumentet, men likevel fremmer krav etter en avtale han enda ikke er part i. Situasjonen kommer helt på spissen hvor det viser seg at mottakeren gjerne vil frafalle sitt krav fordi han blir klar over at ansvaret som følger med lasten er større enn de kravene han kan fremme og verdien av lasten.

Her er det en klar forskjell fra det begrensede ansvaret som går over på mottakeren etter norsk rett, noe jeg kommer tilbake til under sammenligningen mellom de norske og engelske reglene<sup>73</sup>. Det begrensede ansvaret i norsk rett kommer jeg inn på i neste avsnitt.

## **7.4 Ansvar som går over**

Her kommer jeg inn på hvilket ansvar det er som går over etter S 3 (1). Og først og fremst lovens sentrale tekst i bestemmelsen:

«...same liabilities under that contract as if he had been party to that contract. »

---

73 Se del IV.

Oversatt blir det «...det samme ansvaret som om han hadde vært part etter kontrakten.» Ansvaret er altså et kontraktsmessig ansvar. Denne bestemmelsen er særlig viktig i engelsk rett på grunn av prinsippet om «Privity of contract» som fortsatt står sterkt i engelsk rettstradisjon<sup>74</sup>. Tredjemanns rett til å kreve det han har forventet etter andres avtale uten å yte motytelse har lang tradisjon i norsk rett, men i England har det vært annerledes. Det avgjørende har vært om tredjemann har ytt noen form for «consideration» til avtalen. Dersom han har bidratt, og her trenger det ikke være tale om noe forholdsmessig bidrag – ethvert bidrag er tilstrekkelig, så vil tredjemann ha langt bedre muligheter til å få gjennomslag for sitt mål. Årsaken er at de engelske kontraktsreglene forutsetter en motytelse «consideration» for at man skal få rettigheter etter en avtale. Dersom det ikke foreligger noen motytelse så er det en gave og ikke en kontrakt og da står en mottaker langt svakere i engelsk rett enn han hadde gjort om det forelå en ytelse slik at han hadde krav etter et kjøp.

Etter norsk rett er det sentralt spørsmål hvilket ansvar som går over ved at mottakeren tar imot godset før han har blitt ihendehaver av konnossementet. I norsk rett har man begrenset ansvaret ut ifra mottakeren subjektive vurdering av kontrakten. Det er satt som betingelse for ansvar etter § 291 at mottakeren var klar over hvilke krav han gikk med på. Etter engelsk rett er det derimot de samme pliktene som går over selv om mottakeren ikke er i besittelse av dokumentene på det tidspunktet da han tar imot godset.

## **7.5 The passing of property upon or by reason of the endorsement**

Dette problemet var oppe til avgjørelse i House of Lords i *Sewell v. Burdick*<sup>75</sup>. Avgjørelsen i den saken har to viktige aspekter. For det første er hva ordet «property», på (norsk eiendomsrett) inneholder. Er begrepet begrenset til en generell eiendomsrett i godset, eller inneholder det også en spesiell rett som gir rett til å være ihendehaver. I *Sewell v. Burdick* ble det bestemt at rettigheten skulle begrenses til en generell overdragelse av den eiendomsretten. Grunnen for at retten kom til denne løsningen var først og fremst at konnossementer er brukt like ofte som ikke som en sikkerhet for å finansiere kjøp av godset overfor bankene, salg med rembursert. Bankens interesse er å bruke konnossementets

---

74 For en grunnleggende innføring i Privity of Contract og det særlige forhold at en tredjepart ikke på samme måte som etter norsk rett har rettigheter, kan man finne i *Textbook on contract law* av Jill Poole i kapittel 15.

75 *Sewell v. Burdick*, (1884) 10 App. Cas 74

rettigheter som sikkerhet for rembursen. Banken har ikke noe ønske om å gå inn i en kontrakt med transportøren, og enda mindre å måtte forplikte seg på krav overfor transportøren. Avgjørelsen i *Sewell v. Burdick* var at en avtale om et formelt avgitt løfte etterfulgt av overdragelse av konnossementet ikke kom innenfor loven og ga dermed ikke noen rettigheter eller plikter til løftegiveren etter konnossementet.

Det andre aspektet var at overgangen av eiendomsretten måtte finne sted på bakgrunn av overdragelsen av, mens eiendomsretten etter en kontrakt normalt går over når kontrakten sier at den skal gå over, ikke ved overdragelse av kontrakten, slik det er tilfelle ved konnossementet<sup>76</sup>. Under et salg FOB går eiendomsretten i godset *prima facie* over når godset blir sendt, ikke når konnossementet blir overdratt eller noen annen handling i forhold til konnossementet. En kontrakt om internasjonalt salg av gods har normalt en klausul om når eiendomsrettighetene går over. Tilsvarende har seksjon 18(2) og 19(2) fra *Sale of Goods Acts* rettferdiggjort et spørsmål om hvorvidt selgeren ved å ta imot et konnossement har gjort godset klart til levering på sin egen ordre med disposisjonsrett. Problemet med å benytte kriteriene fra 1855 loven økte betydelig på grunn av endringer i logistikken i internasjonal handel. Godset er levert før dokumentene har kommet seg gjennom kjeden og til den endelige kjøperen. Overdragelsen av dokumentet har ikke lenger den samme rollen i forhold til lovlig rettigheter til godset<sup>77</sup>. I denne saken var jo nettopp også tilfellet at innen januar 1994 da dokumentene kom frem hadde propanen formodentlig for lengst blitt prosessert og solgt fra Terneuzen. Det har også tidligere vært problemer i forhold til reglene etter 1855 loven og hvor instrumentene som ble utviklet i *Brant v. Liverpool* ble mindre anvendelige. For eksempel i avgjørelsen i *The Aramis* [1989] 1 Lloyd's Rep. 213. Det var også andre relaterte problemer som kom fra endringene i handelen. Godset ble fraktet i bulk og konnossementer ble utstedt for kvantiteter som ikke var fysisk avskilt fra andre deler av lasten. De ulike deler av lasten ble solgt til forskjellige kjøpere og overdratt til hver av dem for seg. Slik overdragelse var uegnet til å overdra rettigheter til en del av gods som enda ikke var utskilt. Nå i *Sale of Goods (Amendment) Act, 1995*.) Videre er praksisen med å utstede Skipsordre for deler av bulklastet gods tilsvarende ineffektive og de tiltenkte kjøpere står uten rettslige midler mot transportøren<sup>78</sup>.

---

76 De aktuelle bestemmelsene finnes i Section 18 of the *Sale of Goods Acts*, 1893 og 1979.

77 Se også om dette forholdet *The Delfini* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252

78 Se som eksempler sakene *Margarine Union g.m.b.H v. Cambay Prince Steamship Co. Ltd.*, [1967] 2 Lloyd's Rep 315; [1969] 1 Q.B. 219, *Leigh & Sullivan v. Aliakmon Shipping Co. Ltd.*, [1986] 2 Lloyd's Rep. 1; [1986] A.C. 785.

## 7.5.1 Berge Sisar og spørsmålet om videresalg til ny kjøper

### The secondary question about endorsement and section 3(1)

Svaret gitt under betraktningen om «demands delivery» er avgjørende for anken. Hvis det ikke foreligger noe krav om utlevering følger det at det ikke kan oppstilles noe ansvar for Borealis etter s.3(1). Uansett hvilket svar man faller ned på under det andre subsidiæres spørsmålet som var avgjørende i Court of Appeal. Spørsmålet kan enkelt oppstilles:

«When an endorsee of a bill of lading who has both had transferred and vested in him all the rights of suit under the contract of carriage pursuant to S. 2(1) and become subject to the liabilities under that contract pursuant to S. 3(1), does he cease to be so liable when he endorses over the bill of lading to another so as to transfer his rights of suit to that other?»

Det spesielle med dette forholdet er at rapporten ikke tar opp dette spørsmålet i det hele tatt og loven inneholder heller ikke noen regel som regulerer det selv om det er klare regler for tilsvarende problemstillinger slik som S. 2(5) (opphør av rettigheter) og S. 3(3) (bevaring av ansvar). Det er klart at det ikke ble ansett for å være et relevant problem for virkeligheten. En av grunnene var antagelig at lovkonsipistene ikke forutså at det skulle være noe tentativt over de ansvarsbetingende handlingene som blir beskrevet i S. 3(1). De tenkte på handlinger som ihendehaveren av konnossementet kunne utføre etter at reisen ble fullført. De så ikke muligheten for at uforutsette handlinger eller uhell skulle finne sted under reisen og medføre handlinger som kunne gi en ny effekt under S. 3(1) og enda mindre som kunne medføre at reisen ble avbrutt og at det ble nødvendig med en ny overdragelse av konnossementet. Fra dette kan man slutte tre poenger.

For det første at det ikke er noen spesiell hensikt med at det ikke er noen eksplisitt bestemmelse om problemet i loven. Problemet ble ikke sett som noe problem og dermed hadde man ikke noe spørsmål man måtte regulere.

For det andre er det underforstått at man må foreta en ganske formalistisk tilnærming til S. 3(1). Utførelsen av handlinger som utløser effekten angitt i S. 3(1) må ha et element av endelighet over seg. Det er ikke en handling som er avventende eller som er tvetydig. Det kan heller ikke være handlinger som kan tillate en senere ihendehaver i rekken å utøve rettighetene som blir overført etter S. 2(1).

For det tredje må det være slik at svaret på spørsmålet må finnes ved å søke til hensikten og formålet for de som utformet loven ved å se på utkastet som er

gjengitt i lovrapporten<sup>79</sup>. Deretter må man trekke linjer fra reglene og de prinsippene som er reflektert der.

Verdifulle diskusjoner om de forskjellige argumentene for begge syn på problemet kan bli funnet i dommene fra Court of Appeal. Særlig den dissenterende dommer i [1998] 2 Lloyd's Rep. 475 på side 483-484; [1999] Q.B. 863 på side 878-881, av Sir Brian Neill som trekker på sin særlige kunnskap på dette rettsområdet. Tilsvarende har dommerne i denne saken har hjelp av dommen til Mr. Justice Thomas i *The Agean Sea*, [1998] 2 Lloyd's Rep. 39 som også tar for seg mange andre poenger foruten dette. Domstolen har også fått seg forelagt artikkelen til Francis Reynolds, Q.C. i [1999] L.M.C.L.Q. 161 som trekker oppmerksomheten til betydningen av den konteksten situasjonen oppstår og vektlegger betydningen samtykket som ble avgitt i Court of Appeal i denne saken og det konstruerte forholdet at ansvaret ble sagt å oppstå fra en kortvarig besittelse av konnossementet to måneder senere hos *Borealis*.

Lord Woodborough uttrykker sin sympati for argumentet til Professor Reynolds, og mener det er sannsynlig at dette spesielle faktum er av betydning i en fortsatt sak om det interne forholdet mellom paragraf to og tre i loven. Det er mulig at handlingene til en part kan medføre implisitte samtykker der hvor handlingene til den ene parten klart foranlediger en annen handling fra den andre parten. I de fleste tilfeller vil det være andre dokumenter man kan ta inn i betraktning slik som certepartier, skadesløsbrev, ikke oppløsningsavtaler og ad hoc avtaler. Med disse utsagnene avslutter Lord Woodborough sitt votum og oppsummerer sin konklusjon på det andre subsidiære spørsmålet.

Han finner at det er to prinsipper som er oppsatt i rapporten og gjenspeilt i som viser en intensjon hos lovkonsipisten om å bevare beslutningen i *Smurthwaite v. Wilkins*.

For det første dreier det seg om å bevare en vel utprøvd og kjent metode fra 1855 loven hvor man har fjernet avhengigheten av overlevering av eiendomsrett. I rapporten er denne metoden fremme i de mest relevante diskusjonene og anbefalingene. Ordene:

«shall have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if...» og «shall become subject to the same liabilities under that contract as if...»

har fått en bestemt betydning i praksis og når det nå er klart at disse ordene tidligere har blitt gitt en bestemt effekt så vil repetisjonen av dem i 1992 loven

---

79 Law Com. No 196 – Scot. Law Com. No. 130 Rights of Suit in Respect of Carriage of Goods by Sea

klart tyde på at lovkonsipisten ønsket å videreføre den praksisen. Smurthwaite og Wilkins er henvist til i rapporten og er tatt til følge snarere enn kritisert. Det er ikke noen bestemmelse i loven som taler imot at hensikten i dommen fortsatt skal ha effekt.

Det andre prinsippet er gjensidighet, eller om man foretrekker det likhet eller rettferdighet. Lord Woodborough gjentar at han allerede har påpekt at det var disse prinsippene som ledet til utformingen av s. 3(1) og for at en person skal komme inn under bestemmelsen må han ha fått rettigheter etter dokumentet og så følger det av s. 2(1) at ansvaret hviler på at man er innehaver av rettigheter. Det følger, siden det ikke er noen regel om det motsatte, at loven skal bli tolket slik at dersom en person slutter å ha rettigheter, vil han også slutte å ha ansvar. Gjensidigheten som ligger som prinsipp i bakgrunnen for å påføre plikter er borde. Det er ikke lenger noen sammenheng mellom fordeler og forpliktelser. Den klare henvisningen til Smurthwaite v. Wilkins er tidligere klart kommet frem og her gjentar Lord Woodborough igjen ordene til Chief Justice Erle på side 848:

«The contention is that the consignee or assignee shall always remain liable like the consignor although he has parted with all interest and property in the goods by assigning the bill of lading to a third party before the arrival of the goods. The consequences which this would lead to are so monstrous so manifestly unjust that I should pause before I consented to adopt this construction of the act of parliament.»

Her gjentar og vektlegger Lord Woodborough igjen at det er sannsynlig at andre saker blir mer kompliserte enn den man har her i tilfellet til Chief Justice Erle og at andre faktorer kan komme inn som muligens vil påvirke de respektive rettigheter og plikter til de relevante partene. Men som en tolkning av loven per se, forblir ordene til Chief Justice Erle gyldige og reflekterer det samme prinsippet som er videreført i rapporten og støttet uten imøtegåelse i loven.

Lord Woodborough konkluderte sitt votum med en konklusjon som følger:

«Det følger at jeg vurderer, mine Lorder, at anken fra Bergesen skal avvises sammen med den avhengige anken som angående Saudi Aramco. Resultatet er at dommen fra Court of Appeal blir opprettholdt. Kravet fra Bergesen mot Borealis etter transportavtalen blir avvist. Muligheten til å ta inn Saudi Aramco som part avvises. Kostnader for begge anker pålegges Bergesen.»

## **7.5.2 Ansvarlig for same forhold**

Originalteksten på engelsk er «Subject to the same liabilities» . Setningen følger etter de tre alternative leddene i section 3 og regulerer hvilket ansvar som går over på personene som er beskrevet i de tre alternativene. Bruken av denne frasen i 1855 loven ga opphavet til en umiddelbar vanskelighet. Hva var posisjonen til en

person etter at han hadde overdratt konnossementet til nestemann nedover i kjeden og hvilken effekt fikk overdragelsen for transportørens forpliktelser? Svaret ble gitt i to dommer Fox v. Nott, (1861) 6 H. & N. 630 og i Smurthwaite v. Wilkins, (1862) 11 C.B. (N.S.) 842. Den som overdrar konnossementet videre er ikke lenger ansvarlig under kontrakten, mens transportøren forblir ansvarlig som original part i avtalen. To vurderinger ser ut til å ha virket inn på domstolene i senere saker<sup>80</sup>. Ordene «subject to the same liabilities» holdes opp mot «have transferred to him». Ansvar til den som får konnossementet overdratt til seg har kommet i tillegg til det ansvaret som hviler på den originale kontraktsparten. Det andre poenget var at man fulgte resonnementet som lå i Allen v. Coltart avgjørelsen. Det er formålet med et konnossement at det er ved å ta imot godset at man blir ansvarlig etter kravet fra konnossementet. Og som Chief Justice Erle sa i Smurthwaite v. Wilkins på side 848:

«Looking at the whole statute it seems to me that the obvious meaning is that the assignee who receives the cargo shall have all the rights and bear all the liabilities of a contracting party; but that if he passes on the bill of lading by endorsement to another, he passes on all the rights and liabilities which the bill of lading carries with it.»

Erle underkjente argumentasjonen om at en person som overdro konnossementet videre skulle forbli forpliktet etter det. Og her gjentar Lord Woodborough det konsekvensetiske resonnementet til Chief Justice Erle:

«Such a construction might be very convenient for the ship owner but it would be clearly repugnant to one's notion of justice.»

Slutningen etter dagens lovtekst er i tråd med de retningslinjene som ble trukket opp tidligere og det er klart at den som fremmer et krav på en av de måtene som er omtalt ovenfor må gjøre det på en slik måte at handlingen har et preg av endelighet over seg.

### **7.5.3 Muligheten for partene til å avtale en annen løsning**

Avtalefriheten står svært sterkt i engelsk rettstradisjon. En engelsk avtale vil så langt det er mulig avgjøres etter det partene skriftlig har avtalt seg imellom. Prinsippet omtales ofte som å finne løsningen «between the four corners of the contract».

---

<sup>80</sup> Se votumet til Lord Lloyd of Berwick i Effort Shipping Co. Ltd v. Linden Management S.A., [1998] 1 Lloyd's Rep. 337 på sidene 343-344; [1998] A.C. 605.



Likevel må avtalen utferdiges innenfor rammene av de engelske reglene om utlevering i COGSA92 som er preseptoriske i sin form. På samme måte som for de norske reglene er det ikke kjent i praksis at det forekommer tilfeller hvor partene avtaler seg ut av lovens regler. Reglene i COGSA71 som i all hovedsak er en inkorporering av Haag-Visby-reglene er naturlig nok også preseptoriske og setter en minste standard for hvilke plikter carrier har i forhold til sender og mottaker. Det er også regulert noen unntak og ansvarsforholdet mellom

Partene har anledning til å avtale særordninger også under engelsk rett og domstolene er i utgangspunktet ute etter å ta partenes avtale så langt det er mulig og ikke strider mot reglene i COGSA92. Men i praksis viser det seg at partenes rett til å avtale andre løsninger likevel ikke spiller noen stor rolle da partene ikke velger å avtale andre løsninger enn den loven foreskriver.

## **7.6 Oppsummering av de engelske reglene**

Den engelske beskrivelsen av utleveringen i lovteksten er ikke mer presis enn den norske. Lovteksten gir ingen klare retningslinjer for når godset begynnes utlevert eller når det er ferdig utlevert, eller om det er en spesiell handling som tilsier at godset går over fra å være hos transportøren til å være hos personen som er legitimert som mottaker. Men det er mulig å utlede noe fra lovteksten

Det mest interessante spørsmålet her, blir for den videre vurderingen om det kan sies at beskrivelsen av utleveringen etter den engelske lovteksten tilfører noe nytt til vurderingen av selve handlingen og når den kan sies å være gjennomført. Det engelske systemet har en detaljert beskrivelse av personene og lovgiver har vært svært pertentlig i sin beskrivelse av hvem som til enhver tid er berettiget etter dokumentene. I det hele tatt er den engelske loven svært opptatt av form og av å stille formalistiske krav for at det foreligger et gyldig transportdokument som bakgrunn for avtalen. Der hvor dokumentet er i orden kan man etterpå ta for seg de videre reglene og se hvilke paragrafer forholdet hører inn under.

Ved å gå nærmere inn på beskrivelsen i lovteksten og se hvilke holdepunkter for fastsettelse av overgangspunktet som kan utledes av lovtekstens ordlyd blir spørsmålet om det er mulig å hente frem et bestemt punkt i handlingen for når utleveringen er funnet sted etter sammenhengen i lovteksten. Det fremgår som nevnt av handlingsalternativene at det bare er alternativene (a) og (b) som beskriver handlinger, mens alternativ (c) gjelder et spesialtilfelle av de formelle kravene som gjelder for handlingene i både (a) og (b). I den engelske loven er det ikke differensiert hvilket ansvar som kan gå over på mottakeren avhengig av om han er ihendehaver av konnossementet før han mottar godset, slik at ansvaret

uansett går over når godset overleveres. Jeg tar derfor ikke for meg alternativ (c) særskilt siden det som gjelder for (a) og (b) også vil være gjeldende for (c).

Engelsk rett har til formål å plassere ansvaret på den parten som har fordeler av avtalen og godset. Det er klart at de to handlingsalternativene i lovteksten i seg selv ikke gir en tilstrekkelig klar avgrensning av hva som må regnes som å ta imot godset etter engelsk rett med ved å se bestemmelsene i lys av rettspraksis kan man prøve seg på en negativ avgrensning av de handlingene som ikke har blitt ansett som å ta imot godset.

Den praksis som er inkludert i drøftelsen av de engelske reglene gir en mulig nyansering av reglene. Jeg har ikke kommet inn på den foreløpig, men nøyd meg med å oppsummere at de engelske reglene i utgangspunktet ikke er klarere enn de norske.

Etter praksis er det derimot mulig å trekke noen nærmere konklusjoner og det vil jeg gjøre i neste del om oppsummering, spørsmål og avslutning.

---

100 Lloyd's Maritime Commercial Law Quarterly 2001 p 346 Bills of Lading: Liabilities of Transferee

**Del IV**  
**Oppsummering, spørsmål og**  
**avslutning**

## 8 Oppsummering

Engelsk rettspraksis formidler erfaringer fra konflikter mellom partene ved utleveringen av godset. Avhandlingens spørsmål er hva som er omfattet av og utløser mottakerens plikt til å dekke krav etter konnossementet. Spørsmålet kan også omformuleres og sette fokus på hva vi kan lære av å se de norske bestemmelsene i lys av de engelske dommene og løsningene på problemene som kom opp for domstolene.

I analysen av den engelske bestemmelsen har jeg særlig trukket frem fire dommer. Det er erfaringene fra de tre som kommer etter sjølovens bestemmelser som er sentrale her i oppsummeringen. Dommen i *Smurthwaite v. Wilkins* er bedre egnet som innledning til det engelske systemet og betegner på ingen måte noen nyvinning i systemet selv om den først i 1992 ble tatt inn i lovs form i regelverket.

De tre dommene *Berge Sisar*, *Agean Sea* og *The Ythan* tilfører derimot nye innspill i avgrensningen av hva som er mottagerens ansvar etter konnossementet.

Argumentasjonen i dommene kan deles opp i tre hoveddeler. For det første er det spørsmål om hvorvidt de saksøkte har blitt rette ihendehavere av konnossementene. Så blir det spørsmål om det er satt frem et krav eller om godset er mottatt. I en særstilling står saksforholdet i *The Ythan* hvor godset har gått helt tapt og ikke lenger er tilgjengelig. Til slutt er det også argumentert over følgene av et videresalg slik det forekom i *Berge Sisar*.

### 8.1 Spørsmålene om rett ihendehaver av konnossement

I *Berge Sisar*, *Agean Sea* ble det argumentert over at partene ikke var ihendehavere av konnossementet. Det er en forutsetning å være rett ihendehaver for å få rettigheter etter de norske reglene. Etter de engelske reglene er det tilstrekkelig at du er den parten som blir ihendehaver av konnossementet. Forskjellen mellom de norske og de engelske reglene gjør seg tydeligst gjeldende der hvor de engelske rettighetene kan gjøres gjeldende ved et krav slik som det ble prosedert på i *Agean Sea*. Argumentet førte i denne saken ikke frem, men det subsidiære votumet til Mr. Thomas illustrerer klart nok hva som ville blitt følgen om det skulle ført frem.

Spørsmålet om ihendehaver er imidlertid ikke problematisk etter de gjeldende reglene. Våre norske regler unngår problemet ved å fastslå at rettighetene bare følger av konnossement. Dersom mottakeren ikke har konnossementet har han ikke rettigheter. Tolkningen av hvorvidt en person er rett ihendehaver av konnossementet er sentral, men ikke problematisk for de norske forholdene og det er således lite å hente for tolkningen av hvilket ansvar som går over. Drøftelsen hører hjemme i engelsk rett og det er etter min mening lite å hente på å ta den inn i norsk sammenheng slik regelen er nå.

I artikkelen til Guenter Tretel i LMCLQ 2001<sup>100</sup> kommenterer han på rimelighetsvurderingen til Lord Hobhouse i Berge Sisar. Hovedargumentet til Tretel gjennom artikkelen er at rimeligheten og gjensidighet muligens ikke taler like entydig for den løsningen Lord Hobhouse faller ned på som det kan fremgå av votumet. Tretel argumenterer for at en mottaker etter en slik gjensidighetsvurdering burde få et ansvar på linje med de rettighetene han påberoper seg. Altså muligens bare et ansvar for frakt og kan hende noen andre utgifter, men ikke ansvar for farlig last. Tretels poeng om rimelighet kan således tas med når man vurderer om det er fremsatt et krav i slike tilfeller som Hobhouse har fastsatt fremgangsmåten for.

## **8.2 Spørsmålene om krav, overlevering og det tilfellet at godset er gått tapt**

I dommene Berge Sisar, Agean Sea og The Ythan tar dommerne stilling til prosedyre over hvorvidt mottakeren må svare for krav fra transportøren. Grunnlaget er forskjellig, men det relaterer seg til ansvar for godset og en rett til å kreve transportøren etter bestemmelsene i COGSA92 Section 3. I alle tre dommene er det spørsmålet om hvorvidt det er fremsatt et krav om utlevering som er det sentrale. I Berge Sisar beskrives handlingene ved mottak i Steinungsund, i Agean Sea kommer skadesløsbrevet og ordren om å seile til La Coruña i fokus, mens det er trusselen om en mulig arrest i The Ythan som presenteres som krav etter konnossementet. Dette er krav som ikke kan fremmes etter den norske lovgivningen. Det er en vesentlig forskjell at den engelske loven trekker en ansvarsovergang ved at mottakeren fremsetter et krav etter konnossementet. Muligheten til å fremme et slikt krav var en av de sentrale endringene ved COGSA92 og følger naturlig av valget man gjorde ved å skille rettighetene til søksmålskompetanse fra det fysiske godset. Rettighetene utløper fra dokumentene og ikke fra godset. Dermed vil det også bli mulig å pådra seg ansvar uten godset. I norsk rett har vi ikke tatt dette skrittet ved mottaket. Etter norsk rett og sjøloven § 269 første ledd blir ikke mottakeren ansvarlig på annen måte enn ved å ta imot

godset. At en mottaker fremmer krav etter konnossementet på et tidligere stadie kan ikke forplikte ham. De tre primære drøftelsene i dommene vil således ikke endre situasjonen under norsk rett. Samtlige tre anførsler kunne vært avvist med henvisning til at det ikke var funnet sted noen overlevering.

### **Overlevering**

I Berge Sisar og Agean Sea prosederes det også på at godset er overlevert. I Berge Sisar gjelder dette for hele lasten, mens det i Agean Sea dreier seg om den delen av godset som blir berget og brakt i land på Repsol sin terminal.

Den mest interessante drøftelsen finner sted i Berge Sisar. Poenget kommer først opp under behandlingen for House of Lords. Det er et poeng at partene frem til dette hadde vært enige om at det var foretatt en levering. Det antyder at man ved avgjørelsen for House of Lords fikk en ny norm for hva som er levering og hva som ikke er levering. Lord Hobhouse går systematisk til verks i sitt votum og slår klart fast at de handlinger som finner sted i saken ikke kan sies å utgjøre mer enn forberedende handlinger. Det er således ikke tale om en levering, men bare det nødvendige samarbeidet som forventes av en mottaker når skipet kommer til havn. Dette votumet får betydning for tolkingen av den norske bestemmelsen. De tilfeller hvor man kan si at det ikke er foretatt mer enn normale forberedende handlinger vil ikke lasten være gått over.

I Agean Sea er tilfellet et annet. Her var situasjonen den at godset var gått tapt som følge av forliset. Men noe gods ble brakt i land ved bergning. Godset ble da brakt til mottakerens lager fordi det var det nærmeste og eneste brukbare lageret i området. Et sentralt poeng var at godset ble brakt til lageret etter pålegg fra de lokale myndighetene, dermed var det ikke en fullbyrdelse av transporten, men snarere en hensiktsmessig disponering for bergeren. Domstolen kom frem til at det i dette tilfellet ikke var tale om en overlevering, men en fullbyrdelse av pålegget fra de lokale offentlige myndigheter. Dommen kan benyttes som et argument for å avgrense hva som er å ta imot gods og antyder at det kunne vært tale om mottak av en del av lasten dersom godset ble brakt i land som et ledd i en avtale mellom partene.

### **8.3 Spørsmålet om hvilket ansvar som går videre og følgene av videresalg**

Det sentrale spørsmålet som gjenstår der hvor man har avgjort at mottakeren er ansvarlig for et krav er å avgjøre hva han er ansvarlig for og om han eventuelt har ført ansvaret videre på en ny part ved å selge konnossementet videre. Spørsmålet

kom opp i dommen Berge Sisar og det bekreftet Lord Hobhouse avgjørelsen i *Smurthwaite v. Wilkins*. Den som er blitt mottaker av godset er ansvarlig. Dersom godset på den annen side ikke er mottatt er mottakeren heller ikke blitt ansvarlig for krav som finner sted ved overlevering.

Borealis ble ikke ansvarlig overfor Bergesen for skadene på båten siden de ikke tok imot godset men avviste det. Godset ble solgt videre, men da som skadet gods og tatt i land ved Terneuzen. Det relevante argumentet for norsk rett blir at gods som avvises ikke medfører noen krav for mottakeren.

## **8.4 Spørsmål**

### **8.4.1 Innledning**

Formålsbetraktningene som ligger til grunn for de to regelsettene i Norge og England har som vi har sett, svært like forutsetninger. Det er rimelighet, rettferdighet og balanse mellom aktørene og mellom det ansvar og de rettigheter som hver part få retter avtalen som ligger til grunn for reglene. Målet er å etablere et marked for internasjonale sjøtransportører som balanserer rettigheter og plikter mellom transportørene og vareeierne på en mest mulig effektiv og samtidig rimelig måte.

Løsningen både i det norske og det engelske systemet er å la en del rettigheter følge med dokumentene og en del plikter følge med det forhold at man gjør sin rett etter konnossementet gjeldende. Den store forskjellen som gjør det vanskelig å overføre praksis fra det engelske systemet til det norske er at den norske bestemmelsen ikke inneholder noe alternativ for det tilfellet hvor mottakeren fremmer et krav mot transportøren siden han er ihendehaver eller den fremtidige berettigede ihendehaver av konnossementet.

Dersom et slikt krav skulle bli fremsatt i et rettsforhold som er underlagt norsk bakgrunnsrett vil man ikke finne støtte i sjøloven for å ilegge ansvar som mottaker.

### **8.4.2 Tre spørsmål som har vært reist i etterkant av dommen i Berge Sisar og forholdet til norsk rett**

Om en lovelig eier, vel vitende om at konnossementet medfører betydelige forpliktelser vinne rett over eiernes krav ved å overføre konnossementet til en stråmann?

Om en ihendehaver av et konnossement som, vel vitende om at konnossementet medfører forpliktelser, er ute av stand til å akseptere leveransen

(som i Berge Sisar), og som ikke kan finne en kjøper til lasten, for eksempel fordi det potensielle ansvaret som følger av konnossementet er større enn verdien og dette er kjent i markedet?

Og under hvilke omstendigheter en ihendehaver av konnossement kan bli ansvarlig på bakgrunn av at han krevde levering til forskjell fra den følgende handling av å motta godset? Med andre ord, hva var lovgiverens hensikt med å inkludere det å fremsette et krav om levering som en av handlingene for å utløse ansvar under Seksjon 3 i Carriage of Goods by Sea act 1992 og kan de underliggende hensyn være av en slik karakter at de bør tas i betraktning også ved avgjørelser etter norske rettsregler? Særlig vil avgjørelsen i THE YTHAN være relevant for dette spørsmålet hvor det først ble ansvar i Voldgift og senere ikke ansvar i Commercial Court.

### **8.4.3 Om en lovelig eier, vel vitende om at konnossementet medfører betydelige forpliktelser vinner rett over eiernes krav ved å overføre konnossementet til en stråmann?**

Spørsmålet har kommet frem i etterkant av dommen i Berge Sisar. Den sentrale vurderingen her er hvorvidt den lovlige eier av konnossementet kan komme unna ansvaret sitt ved at han overdrar konnossementet nedover i kjeden og om det er mulighet til å selge konnossementet videre med ansvar med befriende virkning.

Etter engelsk rett vil problemet måtte løses ut ifra bestemmelsene i S. 3(1) og her er det klart at det blir tale om den samme vurderingen som stammer fra prejudikatet i *Smurtwaite v. Wilkins*. Vurderingen blir slik at når ansvaret først har gått over på mottakeren kan han ikke videreføre ansvaret ved å selge konnossementet nedover i kjeden. Derimot er det forholdsvis klart fra den praksis som har vært gjennomgått at den som enda ikke er ansvarlig med befriende virkning selge konnossementet videre. Problemet, som også er det sentrale hos den britiske advokaten som reiste spørsmålet først er hvorvidt den åpenbare onde tro hos mottakeren vil hindre ham i å selge godset, og særlig dersom det er tale om et proforma salg, med befriende virkning. Den umiddelbare innvendingen vil være at det her foreligger «misrepresentation<sup>101</sup>» og at salget må underkjennes, men dersom stråmannen er med på avtalen er det tale om en «fraudulent<sup>102</sup>» atferd overfor transportøren fra den originale mottakeren og transportøren vil formodentlig ha en god sak om han kan forsere den åpenbare hindringen det må være å sikre bevis for den onde hensikten.

---

101 Kort forklaring om misrepresentation fra Treitel – The Law of Contract 11th ed. p330 flg.

102 For mer se Poole, chapter 14



Etter norsk rett blir man som mottaker ansvarlig for gods man tar imot. Er man ikke ansvarlig kan man med befriende virkning selge konnossementet videre nedover i kjeden. De norske reglene om opplysningsplikt ved salget og om mislighold ved tilbakeholdte opplysninger vil formodentlig lede til det samme resultatet som de engelske reglene.

#### **8.4.4 Om en mottaker er ute av stand til å ta imot godset.**

Om en ihendehaver av et konnossement som, vel vitende om at konnossementet medfører forpliktelser, er ute av stand til å akseptere leveransen som i Berge Sisar, og som ikke kan finne en kjøper til lasten, for eksempel fordi det potensielle ansvaret som følger av konnossementet er større enn verdien og dette er kjent i markedet? Blir det i så fall mottakeren eller transportøren som blir ansvarlig for å bli kvitt godset. I dommen var tilfellet at raffineriet i Stenungesund ikke kunne ta imot godset (propanen) fordi den var forurenset i en grad man ikke hadde kapasitet til å ta imot.

Her må man gå på den originale kontrakten. Etter både engelsk og norsk rett vil det sentrale spørsmålet her bli hvem som er ansvarlig for godset, eller den mangelen som medfører at godset ikke kan leveres. I dommen var godset ikke mottatt og ansvaret hvilte på Bergesen.

### **8.5 Avslutning**

Målet var å avgrense ansvarsovergangen til mottakeren for det ansvaret som følger av konnossementet. Når man kan legge til grunn at ansvar og rettigheter skal følges ad har man to utgangspunkt for å avgrense ansvarsperiodene. Der det vil være naturlig å ilegge ansvar etter den ene vurderingen, av hva som er gunstig for transportøren vil kanskje vareeieren si at det bør være motsatt, og da må han i så fall påregne risikoen ved at han ikke bare blir berettiget, men også ansvarlig. En slik balansering synes sentral for den engelske bestemmelsen.

Den engelske bestemmelsen skiller seg fra den norske, men de klare fellestrekkene i formål og hensikt rettferdiggjør en sammenligning og felles fremstilling selv om de engelske rettighetene knytter seg til dokumentet og de norske til godset.

De engelske dommene gir en bedre bakgrunn for å gjøre opp vurderinger etter den norske bestemmelsen.

Det avsluttende spørsmålet blir jo hvorvidt man i den norske bestemmelsen bør innta et motsvarende begrep til den engelske bestemmelsen om at mottakeren blir ansvarlig når han fremsetter krav etter de rettighetene han har, eller får gjennom

konnossementet. Det vil bero på en vurdering av reglenes godhet og hvilken regel som har det beste resultatet.

Etter min mening er det i dag ikke noe behov for å komplisere de norske reglene ytterligere. Det må være tilstrekkelig at mottakerne blir ansvarlig når han får godset og at godset frem til dette tidspunktet forblir under transport og som transportørens ansvar. Samsvar i forholdet mellom rettigheter og plikter ivaretas på en tilstrekkelig måte. Det forhold at man velger en annen løsning enn den som er valgt etter engelsk rett kan ikke i seg selv ikke være tilstrekkelig til å endre de norske reglene på området her på dette tidspunkt.

## **Kildeliste**

### **Literaturliste**

- 1914 - Bennet,  
The history and Present Position of the Bill of Lading as a Document of Title to the Goods, Cambridge
- 1998 - Debattista, Charles  
Sale of Goods carried by Sea 2<sup>nd</sup> ed. ISBN: 0-406-02091-4
- 1993 - del Busto, Charles  
The New Standard Documentary Credit Forms for the UCP - ISBN 92.842.1160.3
- del Busto, Charles  
Documentary Credits – UCP 500 & 400 Compared - ISBN 92.842.1157.3
- 2001 - Carver,  
Bills of Lading - ISBN 0-421-56470-9
- 2002 - Dalbak, Camilla  
Farlig gods i Havn  
MarIus 286 - ISSN 0332-7868
- 1951 - Devlin, Sir Patrick  
The Principles of Construction of Charterparties, Bills of Lading and Marine Policies AFS 1 s. 281 – 297 -
- 2004 - Falkanger, Bull  
Innføring i sjørett 6. utg - ISBN 82-90260-46-6
- 1955 - Gram, Per  
Fraktavtaler og deres tolkning
- 1998 - Grue, Cecilie  
Transport av farlig gods MarIus 238 - ISSN 0332-7868
- 1991 - Grönfors, Kurt  
Towards Sea Waybills and Electronic Documents - ISBN 91-24-164623
- 2004 – Poole, Jill  
Textbook on Contract Law, 7th ed. - ISBN 0-19-926060-5
- 2006 - Poole, Jill  
Textbook on Contract Law, 8th ed. - ISBN 0-19-928248-X
- 2000 - Selvig, Erling  
Hva, hvorfor, hvordan – utviklingen over 100 år I MarIus 278 Nordiske Domme I Sjøfartsanliggender 1900-2000 - ISSN 0332-7868
- 2003 - Treitel, Sir, Guenter H.  
The Law of Contract 11<sup>th</sup> ed. - ISBN 0-421-788305
- 2005 - Wilson, John F  
Carriage of Goods by Sea, 5th edition - ISBN 0-582-82300-5

## Nettsteder

<http://www.lawcom.gov.uk/>

## Domsregister

### Norske dommer

### Engelske dommer

Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A. and - . . [1998] 2 Lloyd's Rep. 39

Asfar & Co. V. Blundell [1895] 1 Q.B. 123

Borealis AB v. Stargas Ltd Commercial Court [1997] 1 Lloyd's Rep. 642 , Court of Appeal[1998] 2 Lloyd's Rep. 475 og House of Lords [2001] 1 Lloyd's Rep 663.

Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plate SN Co [1924] 1 KB 575

Effort Shipping Co. Ltd v. Linden Management S.A., [1998] 1 Lloyd's Rep. 337

Leigh & Sullivan v. Aliakmon Shipping Co. Ltd., [1986] 2 Lloyd's Rep. 1; [1986] A.C. 785

Lickbarrow v Manson - House of Lords (1794) 5 T R 685

Margarine Union g.m.b.H v. Cambay Prince Steamship Co. Ltd., [1967] 2 Lloyd's Rep 315; [1969] 1 Q.B. 219,

Primetrade A.G. v. Ythan Limited 2005 WL 2999762 (QBD (Comm Ct)), [2005] EWHC 2399

Rafaela S [2005] 1 Lloyd's Rep. 347

Sewell v. Burdick (1884) 10 App Cas 74

Smurthwaite v. Wilkins (1862) English Reports 142 Common Pleas Common Bench Reports (New Series) 9-12 p. 1026

The Aramis [1989] 1 Lloyd's Rep. 213

The Delfini [1990] 1 Lloyd's Rep. 252

### **8.5.1 Lister over tabeller og figurer m v**

- Figur 1: Modell av partsforholdet - norsk
- Figur 2: Modell av partsforholdet i Smurthwaite v. Wilkins
- Figur 3: Modell av partsforholdet – engelsk
- Figur 4: Modell av partsforholdet i The Ythan
- Figur 5: Modell av partsforholdet i Agean Sea
- Figur 6: Modell av partsforholdet i Berge Sisar