

Transportørs erstatningsansvar for utlevering av gods i strid med selgers stansingsinstruks:

Høyesteretts dom i HR-2019-231-A

Tage Brigt A. Skoghøy¹, Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig AS

Høyesterett tok i dommen HR-2019-231-A (dissens 4-1) stilling til en transportørs erstatningsansvar for utlevering av gods til en kjøper mot presentasjon av konnossement, i strid med en selgers stansingsinstruks. Saken reiste en rekke spørsmål, hvorav spørsmålene knyttet til stansingsrettens utstrekning og terskelen for å holde transportøren erstatningsansvarlig var blant de av prinsipiell interesse.

1. Innledning, saksforholdet

Bakgrunnen for saken var at selgeren hadde solgt varer på kreditt til kjøperen. Varene skulle fraktes fra Kina til Norge, og det var kjøperen som kontraherte transporten. Da varene var losset av skipet og lå på Oslo havn, fikk selgeren beskjed om at kjøperens bankforbindelse hadde terminert kjøperens låneengasjementer. Banken hadde utestående krav på om lag kr 50 millioner, pantesikret i kjøperens varelager. Selgeren hadde ikke fått betalt for varene, og ga umiddelbart beskjed til transportøren om å hindre utlevering til kjøperen. Kjøperen hadde imidlertid fått konnossementene overlevert til seg, og bedt transportøren om utlevering til sitt lager. Transportøren hadde ikke utlevert varene fordi kjøperen ikke hadde betalt for

frakt mv. Da bankens medhjelper til realisering av panteobjektene flere dager senere betalte forfalte, utestående krav på vegne av kjøperen, ble varene fraktet fra Oslo havn til kjøperens lager. Kjøperen gikk konkurs kort tid etter, og selgeren fikk aldri betalt for varene. Spørsmålet for domstolene var om transportøren hadde opptrådt erstatningsbetingende overfor selgeren.

2. Stansingsrettens utstrekning: overgivelses-kriteriet, klarhetskrav

En selgers stansingsrett overfor kjøper er en kjøpsrettslig beføyelse ved antasert mislighold. Kjøpekontrakten var i denne saken regulert av Quebec rett. CISG² er gjort til lov i Quebec, på samme måte som i Norge, og kom til anvendelse på saksforholdet, jf. CISG art. 1. Av CISG art. 71 (2),

¹ Tage Brigt A. Skoghøy er assosiert partner hos Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig AS, advokat med Møterett for Høyesterett og prosederte saken på vegne av selgeren mot transportøren.

² FN-konvensjonen 11. april 1980 om kontrakter for internasjonale løsørekjøp («CISG»).

jf. (1), følger at selgeren kan hindre overlevering av varen til kjøperen også etter at den er sendt fra selgeren, dersom det etter at varen er sendt viser seg at kjøperen ikke vil oppfylle en vesentlig del av sine plikter som følge av en alvorlig svikt i hans evne til å oppfylle eller hans kredittverdighet. Bestemmelsen tilsvare kjøpsloven § 61 (2), jf. (1).

Et av spørsmålene i saken var som nevnt knyttet til stansingsrettens utstrekning: Var varene allerede overlevert til kjøperen da selgeren instruerte transportøren om å hindre utlevering? Bakgrunnen for at dette spørsmålet ble reist, var en anførsel om at Schenker AS i tillegg til å opptre som transportør (agent for transportøren SCHENKERocean Ltd.), opptrådte som representant for kjøperen *etter* sjøtransporten. Det var uomtvistet at det ikke var påbegynt noen landtransport fra Oslo havn til kjøpers lager, men hadde Schenker AS ved at varene ble losset av skipet og lagt på Oslo havn *overlevert* varene som agent for transportøren til seg selv som representant for kjøperen, med den virkning at selgeren ikke lenger hadde stansingsrett?

Om overleveringskriteriet i CISG art 71 (2) uttalte Høyesterett at stansingsretten gjelder frem til varene er overgitt, slik at det ikke lenger er mulig for selgeren å hindre fysisk overlevering til kjøper³. Høyesterett utelukket ikke på generelt grunnlag at en agent for transportøren kan ha en dobbeltrolle og på et tidspunkt gå over til å bli en representant for kjøperen, og ta levering på kjøperens vegne, men fremholdt at *notoritetshensyn* sterkt taler for at en slik overgang blir klart *avtalt, markert og dokumentert*. I denne saken var det ingen dokumentasjon for slik representasjon. Kjøperen hadde kontrahert sjøtransporten via Schenker AS, og etter varenes ankomst bedt om å få godset utlevert mot presentasjon av originalt konnossement. Kjøperen hadde ikke instruert Schenker AS om å ta levering og lagre godset på sine vegne. Schenker AS hadde på sin side nektet å utlevere godset i påvente av kjøperens betaling av frakt mv., og godset ble i mellomtiden liggende på Oslo havn. Schenker AS sondret heller ikke selv mellom slike, ulike roller, verken overfor

selgeren eller kjøperen, før spørsmålet ble reist for lagmannsretten to år etter at tvisten oppstod.

Høyesteretts dom avskjærer ikke speditørens muligheter til å ta levering på vegne av kjøperen når varene kommer frem til bestemmelsesstedet for transporten, men oppstiller et *klarhetskrav*. Klarhetskravet gjør seg gjeldende med tyngde der hvor speditøren innehar en dobbeltrolle (agent for både transportør og kjøper) lik den som det ble hevdet at Schenker AS hadde i saken. Det avgjørende er, som tidligere, om kjøperen faktisk har fått varen overgitt til seg. Har kjøperen en fast avtale med speditøren om mottak og opplagring etter varens fremkomst, eller instruerer kjøperen speditøren om det i det aktuelle tilfellet, og varene faktisk tas imot og lagres av speditøren, vil dette fremdeles være tilstrekkelig⁴. Både lagringsavtalen med kjøperen og speditørens mottaks-/lagringskvittering bør kunne dokumenteres skriftlig. Sistnevnte kan i praksis løses ved at kjøperen eller speditøren kvitterer på konnossementet at varene er utlevert fra transportøren, jf. sjøloven § 304, og speditøren i sin lageroversikt oppfører kjøperen som eier av de aktuelle varene⁵.

3. Transportørs erstatningsansvar: lojalitetsplikt, aktsomhetskrav

En selgers stansingsrett overfor kjøperen er, som nevnt, en kjøpsrettslig beføyelse. Selgerens rett til å instruere tredjemenn reguleres ikke av CISG, og må utledes fra andre rettsregler. Der hvor det er utstedt konnossement for transporten, vil en selger som besitter konnossementet kunne instruere om/ hindre utlevering fra transportøren, jf. sjøloven § 302. Der hvor selgeren imidlertid ikke har slikt avtalegrunnlag for å instruere transportøren, oppstår spørsmålet om selgeren på annet grunnlag kan utøve stansingsretten/instruere tredjemenn.

Høyesterett besvarte spørsmålet bekreftende, og omtaler transportørens plikt som en avtalelignende plikt, en *lojalitetsplikt*, overfor begge partene i det underliggende kjøpsforholdet. Transportøren må være seg bevisst underliggende rettsforhold, og vil etter omstendighetene måtte respektere slike uten

³ Se også Filip Truyen, Overgivelseskriteriet ved selgers stansingsrett, 1990 (TfR) s. 347 flg., og John O. Honnold, Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention, 2nd. ed. 1991, s. 390.

⁴ Se også Filip Truyen, Overgivelseskriteriet ved selgers stansingsrett, 1990 (TfR) s. 364 flg.

⁵ Se også Filip Truyen, Overgivelseskriteriet ved selgers stansingsrett, 1990 (TfR) s. 368.

hensyn til hvem som har inngått transportavtalen og har instruksjonsrett utledet av avtaleforholdet. Høyesterett utleder dette fra sjølovens system. Sjøloven § 307 fastslår at selgerens stansingsrett overfor kjøperen ikke går tapt ved overlevering av konnossementet til kjøperen. Det vil også si at transportøren etter å ha mottatt stansingsinstruks fra selgeren, ikke med befriende virkning (overfor selgeren) kan utlevere varene til kjøperen alene ved å henvise til kjøperens legitimasjon, jf. sjøloven § 302.⁶ Det oppstår med andre ord en handleplikt på transportørens hånd.

Handleplikten går ikke nødvendigvis ut på å etterkomme selgerens stansingsinstruks, som jo står i motsetning til kjøperens utleveringskrav, og dette kan gjøre det vanskelig for transportøren å agere riktig. Transportøren må sørge for informasjon fra selgeren/kjøperen der hvor transportøren ikke har tilstrekkelig kunnskap til å ta stilling til hvilket av de to kolliderende krav som skal etterkommes. Det er tale om en aktsomhetsplikt etter tradisjonell målestokk, hvor tiden til rådighet, behovet for å kvitte seg med varene, skadeevnen ved utleveringen etc. vil stå sentralt. Spørsmålet som vil bli stilt er om det var forsvarlig av transportøren – ut fra den kunnskapen transportøren hadde eller burde ha skaffet seg – å stanse eller utlevere varene. I denne saken hadde transportøren inntatt et uriktig standpunkt, i strid med sjøloven § 307, om at det underliggende rettsforholdet mellom selgeren og kjøperen var uten betydning ettersom kjøperen var innehaver av konnossementet og hadde krevd utlevering, et standpunkt som transportøren selv måtte bære risikoen for. Transportøren hadde kunnskap om kjøperens svake økonomi og hadde mottatt instruks fra selgeren om ikke å utlevere varene. Utleveringen ble dermed ansett som erstatningsbetingende uaktsom.

Høyesteretts mindretall (én av fem dommere) mente at transportørens fraskrivelse i konnossementet av tredjemenns rett til å gjøre gjeldende stansingsrett overfor transportøren, måtte medføre at han var fritatt sin handleplikt overfor selgeren. Mindretallet utledet sin

konklusjon fra sjøloven § 292 tredje ledd, som fastslår at konnossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og innehaver av konnossementet. Ved at selgeren hadde mottatt konnossementet, ble selgeren etter mindretallets syn ansett bundet av vilkårene. Det spilte etter mindretallets syn ingen rolle at selgeren hadde blankoendossert konnossementet og sendt det videre til kjøperen. Flertallet har imidlertid gjort det klart at dette ikke er uttrykk for gjeldende rett. Selgeren hadde verken uttrykkelig eller ved sin handlemåte vedtatt konnossementsvilkårene, ei heller gjort gjeldende krav om stansing eller utlevering basert på konnossementet. Tvert om var konnossementet overdratt til kjøperen, og kravet mot transportøren basert på deliktsgrunnlag. En tredjemann blir ikke bundet alene ved å motta konnossementet⁷. Det er for øvrig verdt å merke seg at også mindretallet avgrenser ansvarsfraskrivelser i konnossementer mot *helt spesielle tilfeller*, der hvor grunnleggende lojalitetssynspunkter og alminnelige synspunkter om rekkevidden av ansvarsfraskrivelser i kontrakt setter skranker for ansvarsfrihet. Mindretallet uttaler at det primært vil gjelde der hvor transportøren kjenner til at vilkårene for stansingsrett er oppfylt, og minner om at ansvarsfraskrivelsesklausulen sitt naturlige formål er å verne transportøren mot å foreta undersøkelser for å vurdere rettmessigheten av selgerens stansingsrett. Etter mindretallets syn var det ikke *åpenbart* for transportøren at vilkårene for selgerens stansingsrett var oppfylt.

⁶ Se også Erling Selvig, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, 1975, s. 49, og Svante Johansson, Stopningsrätt under godstransport, 2001, s. 377 flg.

⁷ Konnossementet var underlagt Hong Kong rett, som også forutsetter at konnossementsinnehaveren gjør rettigheter gjeldende under transportavtalen for at han skal bli bundet av konnossementets dertil hørende forpliktelser, jf. Bills of Lading and Analogous Shipping Document Ordinance, Section 5. Se også tilsvarende under engelsk rett, jf. Carriage of Goods by Sea Act 1924, Section 3, jf. Owen Lloyd m.fl., Bills of Lading: transfer of contractual rights and liabilities, 2018, p. 6.