

UiO : **Det juridiske fakultet**

# Selgers stansningsrett i varer under transport

En analyse av rekkevidden av selgers stansningsrett ved forsendelseskjøp

Kandidatnummer: 553

Leveringsfrist: 25.11.2017

Antall ord: 17955

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b>Tema og problemstilling</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>Avgrensninger og begrepsavklaringer</b> .....	<b>2</b>
<b>1.3</b>	<b>Rettskilder og metode</b> .....	<b>2</b>
<b>1.4</b>	<b>Den videre fremstillingen</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>STANSNINGSRETTENS REGULERING OG RETTSLIGE PLASSERING</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Karakter og styrende hensyn</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Konfliktsituasjonene i den dynamiske tingsretten</b> .....	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Anvendelsesområde</b> .....	<b>7</b>
2.3.1	Dekningslovens anvendelsesområde .....	7
<b>2.4</b>	<b>Den generelle reguleringen</b> .....	<b>9</b>
2.4.1	Stansningsrett ved forsendelseskjøp .....	9
2.4.2	Dekningsloven § 7-2.....	10
2.4.3	Kjøpsloven § 61 .....	12
<b>3</b>	<b>OVERGIVELSESKRITERIET</b> .....	<b>15</b>
<b>3.1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>15</b>
<b>3.2</b>	<b>«Overgitt» - et besittelsesbegrep</b> .....	<b>15</b>
3.2.1	Klare og uklare tilfeller.....	16
3.2.2	Publisitet og notoritet.....	17
<b>3.3</b>	<b>Identifikasjon av tredjemenn</b> .....	<b>18</b>
<b>3.4</b>	<b>Krav om faktisk handling</b> .....	<b>19</b>
<b>3.5</b>	<b>Oppsummering</b> .....	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>STANSNINGSRETT NÅR VAREN IKKE HAR ANKOMMET BESTEMMELSESSTEDET</b> .....	<b>21</b>
<b>4.1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>21</b>
<b>4.2</b>	<b>Dokka Bruk – Rt. 1971 s. 549</b> .....	<b>21</b>
<b>4.3</b>	<b>Krav til synlig eierskap og eksklusiv råderett over stedet</b> .....	<b>22</b>
<b>4.4</b>	<b>Oppsummering</b> .....	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>STANSNINGSRETT NÅR VAREN HAR ANKOMMET BESTEMMELSESSTEDET</b> .....	<b>25</b>
<b>5.1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>25</b>
<b>5.2</b>	<b>Utgangspunktet</b> .....	<b>25</b>

<b>5.3</b>	<b>Forbindelsen til transportoppdraget brytes .....</b>	<b>25</b>
5.3.1	Oppbevaringsavtaler .....	26
5.3.2	Andre anvisninger fra kjøper til transportøren .....	28
5.3.3	Varene blir liggende på lager i lang tid .....	29
<b>5.4</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>29</b>
<b>6</b>	<b>UNNTAK FRA OVERGIVELSESKRITERIET .....</b>	<b>31</b>
<b>6.1</b>	<b>Unntak ved avtale.....</b>	<b>31</b>
6.1.1	Mellom kjøper og selger .....	31
6.1.2	I forholdet til konkursboet .....	31
<b>6.2</b>	<b>Unntak ved bransjepraksis .....</b>	<b>32</b>
6.2.1	Mellom kjøper og selger .....	32
6.2.2	I forholdet til konkursboet .....	33
<b>6.3</b>	<b>Oppsummering.....</b>	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>TRANSPORTRETTLIG SPESIALLOVGIVNING .....</b>	<b>39</b>
<b>7.1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>39</b>
<b>7.2</b>	<b>Fraktavtalen .....</b>	<b>39</b>
7.2.1	Partene .....	39
7.2.2	Transportdokumenter.....	40
7.2.3	Transportrettslig råderett .....	41
<b>7.3</b>	<b>Fraktførerens rolle i utøvelsen av stansningsretten.....</b>	<b>42</b>
<b>7.4</b>	<b>Kjøps- og dekningslovens innvirkning på fraktforholdet .....</b>	<b>43</b>
7.4.1	Kan kjøpsloven få virkning i fraktforholdet? .....	44
7.4.2	Kan dekningsloven få virkning i fraktforholdet? .....	45
<b>7.5</b>	<b>Analyse av transportlovenes innvirkning på stansningsretten .....</b>	<b>46</b>
7.5.1	Grunnlaget for analysen.....	46
7.5.2	Sjøtransport.....	46
7.5.3	Flytransport.....	48
7.5.4	Veitransport .....	50
7.5.5	Jernbanetransport.....	51
7.5.6	Oppsummering .....	52
<b>8</b>	<b>AVSLUTTENDE REFLEKSJONER .....</b>	<b>53</b>
	<b>KILDELISTE .....</b>	<b>54</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og problemstilling

Temaet for oppgaven er selgers stansningsrett i varer som er på vei til kjøper. Stansningsretten har stor betydning for selgere som skal sende varer til kjøper og som ikke skal motta betaling før varen kommer frem. I slike «forsendelseskjøp» vil det gå tid fra selger sender varen til den fysisk overtas av kjøper. Stansningsretten er i disse tilfellene en praktisk viktig sikkerhetsrett dersom kjøpers økonomiske situasjon forverrer seg under transporten, eller selger blir klar over at kjøpers økonomi er svakere enn han trodde. Hvis det viser seg at kjøper ikke kan eller vil oppfylle sin del av avtalen, gir stansningsretten selger mulighet til å stanse varen før den overgis til kjøper. Når stansningsretten opphører, bortfaller samtidig selgerens hevingsrett, og hans økonomiske interesse må ivaretas på grunnlag av andre regelsett. Rekkevidden av selgers stansningsrett kan derfor ha stor betydning for selgeren.

Stansningsretten reguleres både i obligasjons- og konkursrettslig lovgivning, og kjøpsloven<sup>1</sup> (kjl.) § 61 og dekningsloven<sup>2</sup> (deknl.) § 7-2 er sentrale i oppgaven. Felles for disse to regelsettene er at selger kan utøve stansningsretten inntil varen er «overgitt» til kjøper. Overgivelseskriteriets eksakte innhold er imidlertid uklart og det er ikke alltid en klar grense for når stansningsretten opphører. Oppgaven vil drøfte grensene for selgers stansningsrett generelt ved forsendelseskjøp, og grensen ved ulike praktiske situasjoner. Et særlig spørsmål som drøftes, er om det er adgang til å avtale ordninger om stansningsrettens rekkevidde som avviker fra lovens ordning.

Når en selvstendig transportør frakter varen fra selger til kjøper, inngår transporten som et ledd i gjennomføringen av kjøpet. Transportrettslig lovgivning inneholder regler om selgers råderett over varer som er under transport med ulike befordringsmidler. Oppgaven vil også vurdere hvilken betydning disse reglene har for selgerens faktiske muligheter til å utøve stansningsretten.

Oppgavens problemstilling er å vurdere rekkevidden av selgers stansningsrett i varer under transport. Ordet «rekkevidde» er valgt fordi det gjenspeiler grensen for stansningsretten som følger av overgivelseskriteriet, hvilken adgang det er til å avtale alternative løsninger, samt hvordan selgers råderett i fraktforholdet påvirker hans muligheter til å utøve stansningsretten. Avslutningsvis vil det knyttes noen bemerkninger til de ulike løsningene *de lege ferenda*.

---

<sup>1</sup> Lov 13. mai 1988 nr. 27 om kjøp.

<sup>2</sup> Lov 8. juni 1984 nr. 59 om fordringshavernes dekningsrett.

## 1.2 Avgrensninger og begrepsavklaringer

Oppgaven omhandler selgers stansningsrett i varer som er *på vei* til kjøper, både i og utenfor konkurstilfeller. Tilbakeholdsrett i varer som er i selgers besittelse, også kalt detensjonsrett, faller derfor utenfor. Fremstillingen begrenses til kjøpsavtaler der selger sender løsøre til kjøper. Både sendekjøp og plasskjøp omfattes, jf. kjl. § 7, og omtales under samlebetegnelsen «forsendelseskjøp». Utenfor faller hentekjøp, jf. kjl. § 6. Det gjør også tilvirkningskjøp og kjøp av fast eiendom. Kjøpers stansningsrett i egen betaling behandles heller ikke.<sup>3</sup>

Dekningsloven § 7-2 benytter terminologien «part», «skyldner» og «ytelse». I den videre fremstillingen benyttes «selger» om den part i avtaleforholdet som er kreditor for kjøpesummen og som etter avtalen er forpliktet til å sende varen (realdebitor). Begrepet «kjøper» benyttes om den avtalepart som er debitor for kjøpesummen og som har krav på varen (reakreditor). Når begrepet «vare» brukes i oppgaven, tilsvarer det «ytelse» i dekningsloven terminologi. Med «varer» menes løsøre som ikke kan registreres i et realregister.

## 1.3 Rettskilder og metode

Stansningsretten reguleres både i deknl. § 7-2 og i kjl. § 61. Disse bestemmelsene vil stå i fokus for fremstillingen. I tillegg finner man særskilt regulering av stansningsretten i kontraktsrettslig spesiallovgivning.<sup>4</sup>

Kjøpsloven og dekningsloven er begge resultater av nordisk lovsamarbeid. Formålet med kjøpsloven var blant annet «å bevare og utvikle den nordiske rettsenheten på kjøpsrettens område».<sup>5</sup> I konkurslovgivningen er det et mål å ha en enhetlig regulering i de nordiske landene.<sup>6</sup> I svensk og dansk rett er stansningsretten ved kjøp, både i og utenfor konkurs, regulert i henholdsvis köplagen<sup>7</sup> og købeloven<sup>8</sup>. Denne løsningen skiller seg fra den todelte reguleringen som er valgt i norsk rett.<sup>9</sup> Som følge av ønsket om rettsenhet i kjøps- og

---

<sup>3</sup> Kjøper har stansningsrett etter dekningsloven § 7-2, og forutsettes å ha det i forarbeidene til kjøpsloven, jf. Ot.prp nr. 80 (1986-1987) s. 111.

<sup>4</sup> Se lov 13. juni 1997 nr. 43 om avtaler med forbruker om oppføring av ny bustad m.m. § 56 og lov 3. juli 1992 nr. 93 om avhending av fast eiendom § 6-1. Lov 21. juni 2002 nr. 34 om forbrukerkjøp § 55 viser til kjøpslovens regler.

<sup>5</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) s. 3.

<sup>6</sup> Andenæs (2009) s. 7.

<sup>7</sup> Köplag (1990:931).

<sup>8</sup> Lov nr. 102 af 6. april 1906 om Køb.

<sup>9</sup> Köplagen § 63 og købeloven § 39 gir regler om stansningsretten i konkurs, regler som i norsk rett finnes i deknl. § 7-2, jf. kjl. § 63.

konkurslovgivningen, er dansk og svensk kjøpslovgiving relevant for forståelsen av både kjl. § 61 og dekl. § 7-2 i norsk rett.

Kjøpsloven gjennomfører FNs konvensjon om kontrakter for internasjonale løsørekjøp (CISG). CISG art. 71 tilsvarer kjøpsloven § 61 der konvensjonen kommer til anvendelse, jf. CISG art. 1, jf. kjøpsloven § 5. Gjennom CISG art. 7.1 og kjl. § 87 er Norge forpliktet til «konvensjonsautonom fortolkning». Det innebærer at CISG art. 71 har betydning for fortolkningen av kjl. § 61.

Forarbeidene til dekningsloven og kjøpsloven er sentrale kilder for oppgaven. Fordi det er lite rettspraksis om stansningsrett og innholdet i overgivelseskriteriet, har forarbeidene noe større vekt her enn på områder med mer rettspraksis.<sup>10</sup> Det finnes likevel noe høyesterettspraksis, og de tre «tømmerdommene» fra 1970-tallet er særlig relevante. De fleste dommene er fra før dekningslovens vedtagelse, og gjelder spørsmålet om varen var kommet inn på «kjøpers varelager». Dette var skjæringspunktet etter kkl. 1863 § 40, en bestemmelse som ble erstattet av dekl. § 7-2. I forarbeidene til dekningsloven presiseres det at «de resultater HR kom til i disse tilfelle, synes like godt å kunne ha vært bygget på regelen i kjøpsl. § 39», hvor skjæringstidspunktet var varens «overlevering», slik som i dagens kjøps- og dekningslov.<sup>11</sup> Praksis om kkl. 1863 § 40 er derfor relevant ved forståelsen av overgivelseskriteriet slik det er formulert i kjøps- og dekningsloven.

Stansningsretten er inngående behandlet i norsk og nordisk juridisk teori. Der de øvrige rettskildene ikke gir tilstrekkelig veiledning vil juridisk teori kunne tillegges større vekt.<sup>12</sup>

I oppgaven brukes kutymer som rettskilde der kutymer avviker fra lovens regulering av stansningsretten. Med kutyme menes sedvaner eller bransjepraksis som løser spørsmål som ikke er kontraktsregulert. En kutyme kan også være inntatt i avtalen, men anses uansett bindende mellom partene der bakgrunnsretten åpner for det.<sup>13</sup> Om en praksis skal anses som en kutyme avgjøres ut fra en vurdering av hvor utbredt og konsekvent praksisen er og av om praksisen gir en god regel.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> Eckhoff (2001) s. 79.

<sup>11</sup> Ot.prp nr. 50 (1980–1981) s. 182.

<sup>12</sup> Eckhoff (2001) s. 270 og 378–379.

<sup>13</sup> Eckhoff (2001) s. 258.

<sup>14</sup> Hagstrøm (2011) s. 59.

Oppgaven behandler også betydningen av transportrettslig spesiallovgivning for selgers stansningsrett. Jeg vil drøfte rettsstillingen i henhold til sjøloven<sup>15</sup>(sjøl.), luftfartsloven<sup>16</sup>(luftl.), vegfraktloven<sup>17</sup>(vegfrl.) og COTIF-loven<sup>18</sup>. Disse lovene gjennomfører internasjonale konvensjoner Norge har sluttet seg til på transportrettens område.<sup>19</sup> Ved konflikt mellom denne lovgivningen og den generelle reguleringen i dekningsloven og kjøpsloven, vil det måtte tas hensyn til presumpsjonsprinsippet og prinsippet om *lex specialis*. Presumpsjonsprinsippet innebærer at norsk rett «så vidt mulig skal tolkes i samsvar med våre folkerettslige forpliktelser».<sup>20</sup> Rettskildeprinsippet *lex specialis* tilsier at spesielle rettsregler går foran generelle rettsregler.<sup>21</sup> I tillegg til at reglene er basert på internasjonale konvensjoner, karakteriseres transportretten for øvrig av nordisk lovsamarbeid.<sup>22</sup> Nordiske rettskilder er derfor relevante for forståelsen av de norske transportlovene.

#### 1.4 Den videre fremstillingen

Oppgaven er delt inn i åtte kapitler. I kapittel 2 gjennomgås reguleringen av stansningsretten og dens rettslige plassering. I kapittel 3 behandles overgivelseskriteriets innhold. Deretter vurderes rekkevidden av selgers stansningsrett når varen ikke har ankommet bestemmelsesstedet(kapittel 4) og når den har ankommet (kapittel 5). I kapittel 6 diskuteres adgangen til å gjøre unntak fra overgivelseskriteriet. I kapittel 7 behandles den transportrettslige spesiallovgivningen, mens det i kapittel 8 gis noen avsluttende refleksjoner om oppgavens problemstilling.

---

<sup>15</sup> Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.

<sup>16</sup> Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart.

<sup>17</sup> Lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler.

<sup>18</sup> Lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk.

<sup>19</sup> Pedersen (2008) s. 35.

<sup>20</sup> Rt. 2000 s. 1811 s. 1829.

<sup>21</sup> Nygaard (2004) s. 134.

<sup>22</sup> Falkanger (2016) s. 19 og Falkanger (2010) s. 4.

## 2 Stansningsrettens regulering og rettslige plassering

### 2.1 Karakter og styrende hensyn

Stansningsretten står med en fot i obligasjonsretten og en fot i den dynamiske tingsretten. Denne todelte karakteren gjør det nødvendig å skille mellom konflikter som oppstår mellom selger og kjøper *inter partes* og i forholdet mellom selger og tredjemenn (kjøpers gjelddeforfølgende kreditorer – utleggstakere og konkursbo).

Som andre rettsregler er stansningsretten og dens rekkevidde et resultat av en avveining av kryssende hensyn, og de relevante hensynene kan variere noe mellom hvilken konfliktsituasjon man står i.

Det grunnleggende hensynet bak og utgangspunktet for regelen om stansningsrett, er i alle relasjoner prinsippet om ytelse mot ytelse.<sup>23</sup> Stansningsretten ivaretar dette hensynet ved at selger kan stanse varen når kjøper ikke vil eller kan oppfylle sin del av avtalen, for slik å beskytte sin interesse i kjøpesummen.

Overgivelseskriteriet er en fellesnevner mellom reguleringen i kjøps- og dekningsloven. Et viktig formål med kriteriet er å gi en «en veldefinert grense» for stansningsrettens rekkevidde, og dermed bidra til å unngå diskusjoner og tvister.<sup>24</sup> Harmoni i lovgivningen er fremhevet som et viktig hensyn på formuerettens område, og er også vektlagt i forarbeidene til dekningsloven.<sup>25</sup> Ettersom overgivelseskriteriet går igjen i både kjøps- og dekningsloven, taler harmonihensynet for at kriteriet bør gi en lik grense for selgers stansningsrett, uavhengig av hvilken lov som får anvendelse. Ønsket om en veldefinert grense taler også for at grensen bør forstås likt, både mellom partene og i forholdet til kjøpers øvrige kreditorer.

Den obligasjonsrettslige siden av stansningsretten vises når stansningsretten utøves av selger i et kjøpsforhold hvor det ikke er åpnet konkurs hos kjøper. Stansningsretten fungerer i dette forholdet som en sikkerhet for selger, samtidig som den er et pressmiddel for å få kjøper til å betale kjøpesummen.<sup>26</sup>

Siden til den dynamiske tingsretten trer frem når det er åpnet konkurs eller tatt utlegg hos kjøperen. Stansningsretten gir i disse tilfellene selgeren en separatistrett i varen som kjøperens øvrige kreditorer må respektere. Med «separatistrett» menes en tredjepartsrettighet som går

---

<sup>23</sup> Andenæs (2009) s. 187.

<sup>24</sup> NOU 1972: 20 s. 312 og Rt. 1997 s. 1438 s. 1442.

<sup>25</sup> Se Ot.prp nr. 50 (1980–1981) s. 177 og Tørum (2002) s. 338.

<sup>26</sup> Selvig (1975) s. 64–65.



foran et kreditorbeslag, og gir selger sikkerhet for sitt krav mot kjøper.<sup>27</sup> Ved utlegg stifter den enkelte utleggstaker en rett i skyldnerens formue for å søke dekning for den gjeld han har utestående hos debitor.<sup>28</sup> Konkurs innebærer på sin side en fellesforfølgning hvor det tas et generalbeslag i skyldnerens formue, og hvor skyldnerens formue omgjøres i penger og fordeles forholdsmessig mellom kreditorene.<sup>29</sup> Kreditorenes beslagsrett ved utlegg og konkurs omfatter som utgangspunkt «ethvert formuesgode som tilhører skyldneren på beslagstiden» og som kan omgjøres i penger, jf. dekl. § 2-2. Dersom selger har separatistrett i en vare, innebærer det at kjøpers utleggstaker eller konkursbo ikke kan beslaglegge varen.

Overgivelseskriteriet skal ivareta hensynet til kjøpers øvrige kreditorer ved å sikre publisitet og notoriet om varens overgang fra selger til kjøper.<sup>30</sup> Disse hensynene har følgelig størst betydning for den dynamiske siden av stansningsretten. Med publisitet menes at en handling er synlig slik at kjøpers øvrige kreditorer kan følge med på hans kredittstilling.<sup>31</sup> Med notoritet menes det at en handling er etterselselig og kontrollerbar.<sup>32</sup> Begge hensynene behandles mer inngående senere i oppgaven.

## **2.2 Konfliktsituasjonene i den dynamiske tingsretten**

Det oppstår konflikt mellom selgeren og kjøperens kreditorer når selger hevder å ha stansningsrett i en vare som kreditorene ønsker å beslaglegge. Slik konflikt om uforenlige rettigheter i samme formuesgode, omtales gjerne som en «tredjemannskonflikt». Tradisjonelt deles tredjemannskonfliktene inn i to grupper; dobbeltsuksjesjonskonflikter og hjemmelmannskonflikter.

En dobbeltsuksjesjonskonflikt oppstår i de tilfeller der to eller flere rettsetterfølgere har ervervet uforenlige rettigheter i samme formuesgode.<sup>33</sup> Formuesgodet vil i denne situasjonen være på vei ut fra skyldneren, og konflikten vil ved kreditorbeslag stå mellom kjøperen av formuesgodet og skyldnerens konkursbo eller utleggstaker. Konflikten løses gjennom de rettsvernsreglene som gjelder for det aktuelle formuesgodet, og kjøperen må skaffe seg rettsvern for sitt erverv før kreditorene tar beslag.<sup>34</sup> Ved dobbeltsuksjesjonskonfliktene antar

---

<sup>27</sup> Andenæs (2009) s. 155.

<sup>28</sup> Andenæs (2009) s. 9.

<sup>29</sup> Andenæs (2009) s. 10.

<sup>30</sup> Truyen (1990) s. 348.

<sup>31</sup> Andenæs (2009) s. 245.

<sup>32</sup> *ibid.*

<sup>33</sup> Falkanger (2013) s. 553

<sup>34</sup> Andenæs (2009) s. 244.

man at faren for kreditorsvik er større enn i hjemmelmannstilfellene, og hensynet til notoritet og publisitet tillegges derfor større vekt.<sup>35</sup>

En hjemmelmannskonflikt kjennetegnes av at en tredjemann søker rett i et formuesgode som noen pretenderer å inneha, men som reelt tilhører en annen.<sup>36</sup> I denne situasjonen vil formuesgodet være på vei inn til skyldneren, og konflikten vil ved kreditorbeslag stå mellom selger og skyldnerens konkursbo eller utleggstaker.

Stansningsretten dreier seg om ytelser på vei inn til skyldneren og plasseres derfor tradisjonelt under hjemmelmannskonfliktene. I hjemmelmannskonflikter har den alminnelige beslagsregelen i dekl. § 2-2 tradisjonelt stor vekt, mens notoritets- og publisitetshensyn tillegges mindre vekt.<sup>37</sup> Andenæs mener likevel det gir liten mening å søke veiledning i den alminnelige beslagsregelen når man vurderer stansningsretten. Etter hans syn er stansningsretten «en dynamisk side ved beslagsretten som er særlig regulert i dekl. 7-2».<sup>38</sup> Jeg er enig med Andenæs i at en vurdering av hva som «tilhører» konkursdebitor gir liten mening når spørsmålet er om selger har sin stansningsrett i behold. I stedet må man forholde seg til reguleringen i dekl. § 7-2 for å avklare om selger har rett til tingen, en vurdering hvor hensynet til notoritet og publisitet står sterkere enn ellers i hjemmelmannstilfellene.

## **2.3 Anvendelsesområde**

### **2.3.1 Dekningslovens anvendelsesområde**

Dekningslovens kapittel 7 har tittelen «Skyldnerens kontraktmessige forpliktelser» og behandler bobehandlingens innvirkning på konkursdebitors kontraktsforpliktelser. Reglene i kapittelet skal ivareta hensynet til kreditorfellesskapet der konkursdebitor har uoppfylte avtaler.<sup>39</sup>

Ifølge dekl. § 1-6 gjelder kapittel 7 og dekl. § 7-2 ved «gjeldsforhandling og konkurs og ved offentlig skifte av insolvent dødsbo, når ikke annet er bestemt». Dekl. § 7-2 gjelder også for alle gjensidig bebyrdende avtaler og har et generelt anvendelsesområde som er videre enn resten av kapittel 7. Dekl. § 7-2 kan komme til anvendelse også der det ikke er åpnet insolvensbehandling hos skyldneren, og vil kunne anvendes der innledningsvilkåret om

---

<sup>35</sup> Andenæs (2009) s. 245.

<sup>36</sup> Falkanger (2013) s. 553.

<sup>37</sup> Andenæs (2009) s. 165.

<sup>38</sup> Andenæs (2009) s. 187.

<sup>39</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 3.

«manglende midler» er oppfylt.<sup>40</sup> I praksis er reguleringen av stansningsretten i deknl. § 7-2 derfor en lovfesting av stansningsretten på hele formuerettens område.<sup>41</sup>

Ved innføringen av dekningsloven var det et overordnet mål at reglene i kapittel 7 skulle være generelle. På den ene siden var en generell regulering ønskelig fordi slike spørsmål i liten grad var lovregulert for mange kontraktstyper. På den andre siden, ble det fryktet at en generell regulering kunne gi regler som var «uansvarlige» på visse kontraktstyper.<sup>42</sup> Behovet for generelle regler knyttet seg med andre ord til avtaleforhold der det ikke forelå annen lovregulering. Stansningsretten var allerede regulert i kjøpsloven, og reglene der ble beholdt for å ivareta den nordiske rettsenheten.<sup>43</sup> Et spørsmål for seg er om kjøpslovens regulering har selvstendig betydning ved siden av dekningsloven, noe som vurderes under punkt. 2.3.2.

#### 2.3.1.1 Er dekningsloven § 7-2 deklarasjon eller preseptorisk?

Deknl. § 7-1 sier at reglene i kapittel 7 kommer til anvendelse «når ikke annet følger av andre lovbestemmelser eller vedkommende rettsforholds egenart.». Bestemmelsen presiserer også at reglene i §§ 7-2 til 7-9 ikke kommer til anvendelse når annet følger av spesialreglene i §§ 7-10 til 7-14. Med unntak av disse reservasjonene er reglene i kapittel 7 preseptoriske.<sup>44</sup> Spørsmålet under dette punktet er i hvilken grad deknl. § 7-2 kan fravikes som følge av forhold omfattet av reservasjonene i deknl. § 7-1?

Reservasjonen mot «annen lovgivning» innebærer at deknl. § 7-2 står tilbake mot annen lovgivning som har regulert stansningsretten særlig. Dette følger allerede av alminnelige tolkningsprinsipper, *lex specialis*, men er også presisert i loven.

For å avgjøre anvendelsesområdet til deknl. § 7-2 er det som følge av reservasjonen for annen lovgivning og bestemmelsens generelle anvendelsesområde, nødvendig å skille mellom avtaleforhold med og uten spesiell bakgrunnslovgivning. Det betyr at på de rettsområder der det finnes andre lovregler om stansningsrett, vil disse reglene gå foran dekningslovens regler. Dette gjelder både i og utenfor konkurs. Der det derimot ikke er gitt regler om stansningsrett i annen lovgivning, vil deknl. § 7-2 gjelde alene, både i og utenfor konkurs. Vi skal se nedenfor at kjøpsloven gir regler for stansningsrett utenfor konkurs.

---

<sup>40</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 179.

<sup>41</sup> Andenæs (2009) s. 187.

<sup>42</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 177–178.

<sup>43</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 179.

<sup>44</sup> NOU 1972: 20 s. 310.

Det finnes ikke eksempler på at andre lover gir konkurrerende regler om stansningsrett under insolvensbehandling. Dette er i tråd med ønsket om en samlet regulering av de materielle reglene i dekningsretten.<sup>45</sup>

Den andre reservasjonen om «vedkommende rettsforholds egenart» skal særlig dempe de ulemper den generelle reguleringen kan medføre.<sup>46</sup> Unntaket har størst betydning for boets rett til å tre inn i avtaler etter dekl. § 7-3, men kan også ha betydning for adgangen til å avtale eller følge andre ordninger for partenes stansningsrett og rekkevidden av denne. Reservasjonens innhold vurderes nærmere i kapittel 6.

### *2.3.1.2 Kjøpslovens anvendelsesområde*

Selv om forarbeidene forutsetter at dekl. § 7-2 skal ha et videre anvendelsesområde enn insolvensbehandling, sikter dette til rettsområder der det ikke finnes «annen lovgivning». Her kommer kjøpsloven inn, som gjelder kjøp, jf. kjl. § 1, og regulerer stansningsretten i kjl. § 61. Kjl. § 63 ble endret i 1999, og oppstiller i dag en viktig oppdeling av anvendelsesområdet for henholdsvis kjøpslovens og dekningslovens regler om stansningsretten ved kjøp.<sup>47</sup> Denne reguleringsmåten skiller seg fra svensk og dansk rett, se punkt 1.3 ovenfor.

Etter kjl. § 63 skal reglene i dekningslovens kap. 7 anvendes dersom en av partene kommer under «insolvensbehandling». Dette betyr at kjl. § 61 står tilbake for dekl. § 7-2 der det er åpnet insolvensbehandling hos kjøper. Utenfor konkurs, står likevel dekningslovens regulering tilbake for kjl. § 61, jf. dekl. § 7-1. Samtidig vil også kjøpsloven få anvendelse der konflikten om stansningsretten står mellom selger og kjøpers utleggstaker.

Når utgangspunktet i dekl. § 7-1 og reguleringen i kjl. § 63 ses sammen, er det altså ikke tvilsomt at kjl. § 61 har selvstendig betydning ved siden av dekl. § 7-2. Vi skal se i punkt 2.4 at det kan tenkes tilfeller der det innledende vilkåret for å utøve stansningsrett vil være oppfylt uten at en part er under insolvensbehandling. Kjøpsloven vil i disse tilfellene få anvendelse alene.

## **2.4 Den generelle reguleringen**

### **2.4.1 Stansningsrett ved forsendelseskjøp**

Oppgaven omhandler selgers stansningsrett i varer under transport, og de aktuelle kjøpsformene er derfor plass- og sendekjøp der selger sender varer til kjøper.

---

<sup>45</sup> NOU 1972: 20 s. 8.

<sup>46</sup> NOU 1972: 20 s. 309.

<sup>47</sup> Ot.prp. nr. 26 (1998–1999) s. 265.

Plasskjøp er kjøp der selger frakter varer til kjøper på samme sted eller innenfor det området hvor han «vanligvis sørger for å bringe ut slike ting», jf. kjl. § 7 første ledd. Den rettslige leveringen skjer når varen «mottas» hos kjøper, og det er uten betydning for leveringstidspunktet om selger frakter varen selv eller benytter en selvstendig transportør.<sup>48</sup>

I sendekjøp skal varen sendes til kjøper utenfor plasskjøpenes område. Dersom det benyttes en selvstendig transportør anses varen levert når den «overgis» til denne. Om selger frakter varen selv er varen levert når den «mottas» av kjøperen, jf. kjl. § 7 andre ledd.

Utgangspunktet i kjøpsloven er prinsippet om ytelse mot ytelse, og at selger ikke plikter å overgi varen uten at kjøper samtidig betaler, jf. kjl. §§ 10, 42 og 49. Dette utgangspunktet kan, med unntak for plasskjøp, ikke opprettholdes ved forsendelseskjøp.<sup>49</sup> Grunnen til det er at kjøper først plikter å betale når varen er stilt til hans rådighet, jf. kjl. § 49 første ledd. Ettersom gjennomføringen av kjøpet ville blitt forhindret om selger holdt varen tilbake, følger det av kjl. § 10 andre ledd at selger ikke kan la være å sende varen til kjøper ved forsendelseskjøp. Dette innebærer at kjøper ikke kan kreve betaling når han sender varen fra seg, men må vente til kjøper mottar varen.<sup>50</sup> Partene kan også avtale andre løsninger, og selger kan gi kjøper kreditt og henstand med oppgjør til etter varens overgivelse, jf. kjl. § 3. Stansningsretten har stor betydning ved forsendelseskjøp med og uten betaling på kreditt, fordi det ikke er synlig om kjøper kommer til å betale før etter at selger har sendt tingen.

Selv om selger plikter å sende varen gir kjl. § 10 andre ledd selger mulighet til å «hindre at kjøperen får rådigheten før kjøpesummen betales». Dette generelle uttrykket for selgers stansningsrett ved forsendelseskjøp må ses i sammenheng med de generelle reglene om stansningsrett i kjl. § 61 og dekl. 7-2.<sup>51</sup>

#### 2.4.2 Dekningsloven § 7-2

Dekningsloven § 7-2 har følgende ordlyd:

«Viser det seg at skyldneren mangler midler til å oppfylle sin del av en gjensidig tyngende avtale i rett tid, kan den annen part holde sin ytelse tilbake, eller når ytelsen er avsendt fra leveringsstedet, hindre at den blir overgitt til skyldneren eller dennes bo inntil sikkerhet blir stilt for motytelsen. Dette gjelder selv om tidspunktet for skyldnerens ytelse ikke er kommet.»

---

<sup>48</sup> Bergem (2008) s. 59.

<sup>49</sup> Hagstrøm (2011) s. 368.

<sup>50</sup> *ibid.*

<sup>51</sup> Kruger (1999) s. 339.

Stansningsretten kan utøves når det «viser ... seg at skyldneren mangler midler til å oppfylle sin del» av avtalen. Dette inngangsvilkåret fordrer en vurdering av kjøpers kredittverdighet. Vilkåret har likhetsstrekk med insolvenskriteriet i konkursloven<sup>52</sup> (kkl.) § 61, og dersom det er åpnet konkurs eller gjeldsforhandling hos kjøper er vilkåret utvilsomt oppfylt.<sup>53</sup> I tillegg åpner forarbeidene til dekningsloven for en bredere vurdering,<sup>54</sup> og vilkåret vil derfor også kunne være oppfylt dersom andre forhold gjør det klart at kjøper mangler enten vilje eller evne til å betale kjøpesummen.<sup>55</sup> Det følger av ordlyden at det må «vise seg» at kjøper mangler midler. Forarbeidene presiserer at det derfor må kreves «konkrete holdepunkter» for at kjøper ikke kan oppfylle sin del av avtalen.<sup>56</sup> Dette kravet er egnet til å hindre at selger ikke stanser varen når han ikke er berettiget til det.

Dersom det innledende vilkåret om kjøpers sviktende økonomi er oppfylt, kan selger «stanse» en vare i to tilfeller; for det første kan selger holde tilbake en vare som ikke er avsendt. Dette omtales normalt som tilbakeholdsrett eller detensjonsrett. For det andre kan selger stanse en vare når «ytelsen er avsendt fra leveringsstedet», jf. dekl. § 7-2 første komma. Denne siden av stansningsretten kalles også for stansningsrett «i egentlig forstand» og er oppgavens tema.<sup>57</sup>

Selgers rett til å stanse en vare under transport inntreer når «ytelsen er avsendt fra leveringsstedet». Dette innebærer at retten til å stanse varen utvides i forsendelseskjøpene til å gjelde også etter at levering har skjedd i rettslig forstand, jf. kjl. § 7 og punkt 2.4.1.

Videre følger det av siste setning i dekl. § 7-2 at stansningsretten gjelder «selv om tidspunktet for skylderens ytelse ikke er kommet». Med dette menes at en vare kan stanses selv om kjøper ikke plikter å betale før varen er stilt til hans rådighet, jf. kjl. § 49 første ledd, eller når selger har gitt kreditt og ikke kan kreve betaling før etter overleveringen.<sup>58</sup>

Selgers stansningsrett bortfaller når varen er «overgitt» til kjøper. Det nærmere innholdet i overgivelseskriteriet vil bli behandlet i kapittel 3. I tillegg til overgivelsen kan kjøper eller hans bo avskjære selgers stansningsrett ved å stille sikkerhet for avtalens oppfyllelse, jf. dekl. § 7-2 første punktum in fine.

---

<sup>52</sup> Lov 8. juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs.

<sup>53</sup> Andenæs (2009) s. 188.

<sup>54</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 181.

<sup>55</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) s. 111.

<sup>56</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 181, jf. NOU 1976: 34 s. 72.

<sup>57</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 180.

<sup>58</sup> NOU 1972: 20 s. 311.

En sentral side ved stansningsretten er dens karakter som et foreløpig rettsmiddel og sammenhengen med hevingsretten.<sup>59</sup> Etter dekl. § 7-7 første ledd kan selger heve ved kjøpers konkurs dersom konkursboet ikke trer inn i avtalen eller ikke stiller sikkerhet. Denne hevingsretten forutsetter at selgeren ikke «helt eller delvis» har «levert» sin ytelse før konkursåpningen, jf. dekl. § 7-2 andre ledd. I litteraturen er det enighet om at uttrykket «levert» må forstås på samme måte som «overgitt» i dekningsloven § 7-2.<sup>60</sup> Dette er også poengtert i forarbeidene, hvor det heter at det avgjørende ved levering av løsøre må «være om oppfyllelsen er kommet så langt at stansning er utelukket etter reglene i § 7-2».<sup>61</sup> Dersom varen overgis før konkursåpningen, avskjæres altså selgers hevingsrett, og en viktig begrunnelse for å utøve stansningsrett vil derfor være å hindre at hevingsretten bortfaller. Stansningsretten er i denne relasjonen et foreløpig rettsmiddel fordi den gir grunnlag for en senere utøvelse av hevingsretten. Sammenhengen viser også at overgivelsen som skjæringspunkt har betydning ut over selgers stansningsrett, og at selgerens vern overfor konkursboet henger sammen med dette skjæringspunktet.

Stansningsrettens betydning ved konkurs illustreres samtidig i dekl. § 7-7 andre ledd siste punktum. Der fremgår det at en selger som har levert varen før konkursåpning kun har krav på dividende for sitt krav på kjøpesummen, og dermed likestilles med kjøpers øvrige usikrede kreditorer. Med et dividendekrav menes de fordringer som dekkes innbyrdes likt etter at prioriterte fordringer er dekket i konkursen, jf. dekl. § 9-6. Dersom selger har sin stansningsrett i behold vil han ha sikkerhet i sin ytelse, i stedet for et potensielt verdiløst dividendekrav.

En annen viktig side ved stansningsretten er boets tilbakeleveringsplikt etter dekl. § 7-9. Etter bestemmelsen skal konkursboet levere tilbake en ytelse som er «overgitt» etter boåpningen, dersom boet velger å ikke tre inn i avtalen. Dersom varen ikke var overgitt ved konkursåpning, vil selger altså ha stansningsretten i behold hvis boet ikke trer inn i avtalen.<sup>62</sup>

### 2.4.3 Kjøpsloven § 61

Kjl. § 61 første og andre ledd har følgende ordlyd:

---

<sup>59</sup> Andenæs (2009) s. 188.

<sup>60</sup> Andenæs (2009) s. 203 og Truyen (1990) s. 349.

<sup>61</sup> NOU 1972: 20 s. 320.

<sup>62</sup> NOU 1972: 20 s. 321.

«Dersom det etter kjøpet framgår av en parts handlemåte eller av en alvorlig svikt i hans kredittverdighet eller evne til å oppfylle at han ikke kommer til å oppfylle en vesentlig del av sine plikter.

Har selgeren allerede sendt tingen og viser det seg forhold på kjøperens side som nevnt i første ledd, kan han hindre at tingen blir overgitt til kjøperen eller hans bo. Dette gjelder selv om kjøperen eller boet har mottatt transportdokument.»

Kjl. § 61 gir regler om stansningsrett og tilbakeholdsrett ved forventet kontraktsbrudd, og bestemmelsens andre ledd regulerer «den egentlige stansningsretten». Vilkårene i kjl. § 61 og dekl. § 7-2 er tilnærmet like, men skiller seg fra hverandre på enkelte områder. Etter begge regelsettene kan selger utøve stansningsrett fra varen er «sendt» og til den er «overgitt». Overgivelseskriteriet er således likt formulert, og behandles i kapittel 3.

Det innledende vilkåret i kjl. § 61 første ledd fordrer en tilsvarende bred vurdering som i dekl. § 7-2, og gir svar på når selger kan utøve stansningsretten. En viktig forskjell er at kjøpers oppfylleleshindring må framgå «etter kjøpet». Vilkåret er dermed ikke oppfylt om selger ved avtaleinngåelsen visste eller burde ha visst om det forholdet som fører til at kjøper ikke kan oppfylle sin del av avtalen. At oppfylleleshindringen må «framgå» tilsier at selger må ha «forholdsvis sikre holdepunkter» for at oppfylleleshindringen skal materialisere seg, jf. tilsvarende som etter dekl. § 7-2.<sup>63</sup>

En annen forskjell fra dekningsloven er at oppfylleleshindringen må medføre at kjøperen ikke oppfyller «en vesentlig del av sine plikter». Dette betyr at oppfylleleshindringen ikke kan gjelde frykt for mislighold av mindre betydning.<sup>64</sup>

Videre oppstiller kjl. § 61 tredje ledd en varslingsplikt for en selger som utøver stansningsrett. Denne plikten mangler i dekningslovens regulering. Dersom varsel ikke blir gitt kan kjøper kreve erstatning for det tap «som kunne vært unngått om han var blitt varslet», jf. kjl. § 61 tredje ledd andre punktum.

En ytterligere forskjell er reguleringen i kjl. § 61 andre ledd andre punktum, hvor det fremgår at overlevering av transportdokument, for eksempel konnossement eller fraktbrev, er uten betydning for stansningsretten, og ikke avskjærer denne så lenge varen ikke er «overgitt».

---

<sup>63</sup> Ot.prp nr. 80 (1986–1987) s. 111.

<sup>64</sup> Bergem (2008) s. 301.



Som i deknl. § 7-2 følger det av kjl. § 61 fjerde ledd at stansingen må opphøre dersom den annen part «stiller betryggende sikkerhet for sin oppfyllelse». Stansningsretten faller også bort dersom vilkåret om manglende midler ikke lengre er oppfylt, og selger må da gjenoppta forsendelsen til kjøper.<sup>65</sup>

Stansningsretten i kjøpsloven står i et tilsvarende forhold til selgers hevingsrett som i dekningsloven. Etter kjl. § 54 første ledd kan selger heve kjøpet på grunn av forsinket betaling «dersom kjøperens kontraktbrudd er vesentlig». Selger kan også heve ved forventet kontraktbrudd etter kjl. § 62, når det er «klart» at det vil inntre et vesentlig kontraktbrudd før kjøpers oppfyllestid har kommet. Hevingsretten forutsetter i begge bestemmelsene at varen ikke allerede er «overtatt av kjøperen», jf. kjl. § 54 andre ledd og forutsetningen om «forventet kontraktbrudd» i kjl. § 62. Etter at varen er sendt er det stansningsretten som gir selger mulighet til å hindre at tingen overtas av kjøper, for slik å sikre at hevingsretten ikke bortfaller. På denne bakgrunn er stansningsretten en sikkerhetsrett for selger.

I kjøpsforhold kan det også nevnes at en uberettiget utøvelse av selgers stansningsrett vil kunne medføre forsinket levering, og dermed erstatningsansvar for det tap forsinkelsen har påført kjøper, jf. kjl. § 27.

---

<sup>65</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) s. 112.

### 3 Overgivelseskriteriet

#### 3.1 Innledning

Det overordnede spørsmålet i dette kapittelet er hvor langt selgers stansningsrett rekker; når må en vare anses «overgitt» til kjøper? Formålet med kapittelet er å belyse hvilken grense overgivelseskriteriet setter for selgers stansningsrett generelt ved forsendelseskjøp.

#### 3.2 «Overgitt» - et besittelsesbegrep

Selgers stansningsrett opphører når varen er «overgitt» til kjøper. Kriteriet er likt formulert i kjøpsloven og dekningsloven, og harmonihensyn taler for at kriteriet skal forstås likt for begge regelsettene, slik det også fremgår av Høyesteretts avgjørelse i Rt. 1997 s. 1438 (*Metos*) s. 1442.<sup>66</sup>

En naturlig språklig forståelse av begrepet «overgitt» gir henvisninger til at varen må være fysisk overtatt av kjøper for at selgers stansningsrett skal opphøre.

Som presentert i punkt 1.3, må kjøpslovens regler tolkes i lys av CISG for å oppnå konvensjonsautonom tolkning.<sup>67</sup> Ifølge CISG art. 71 kan en selger stanse en vare under transport inntil “the handing over of the goods». Denne ordlyden samsvarer godt med ordlyden som er valgt i kjl. § 61 (2), og en naturlig forståelse av «the handling over» taler også for at varen fysisk må overgis til kjøper for å avskjære selgers stansningsrett.

Forarbeidene til dekningsloven presiserer at overgivelseskriteriet innebærer en henvisning til "besittelsesreglene", og at stansningsretten «opphører først når kjøper har fått salgsgjenstanden i sin besittelse».<sup>68</sup> Det gis altså anvisning på at det må foretas en «besittelsesvurdering».

Denne forståelsen er fulgt opp i juridisk teori hvor overgivelseskriteriet er blitt karakterisert som et «besittelsesbegrep».<sup>69</sup> Hagstrøm skriver blant annet at stansningsretten kan utøves «så lenge kjøperen ikke har fått fysisk hånd om den».<sup>70</sup> Truyen har ment at overgivelseskriteriet bør forstås om et objektivt kriterium, noe som også er lagt til grunn av Høyesterett i *Dokka Bruk* (Rt. 1971 s. 549) s. 551.<sup>71</sup> At overgivelsen er et objektivt kriterium innebærer at de faktiske forholdene ved overgivelsen må legges til grunn for vurderingen av om varen er

---

<sup>66</sup> Truyen (1990) s. 350.

<sup>67</sup> CISG art. 1, jf. kjøpsloven § 5.

<sup>68</sup> NOU 1972: 20 s. 311.

<sup>69</sup> Truyen (1990) s. 347 og Brækhus (1971) s. 23.

<sup>70</sup> Hagstrøm (2011) s. 611.

<sup>71</sup> Truyen (1990) s. 347.

"overgitt". Forståelsen av kriteriet som et objektivt besittelsesbegrep er i tråd med den alminnelige språklige forståelsen og forarbeidene til dekningsloven.

En annen side ved overgivelseskriteriet er dets negative avgrensning. At selgers stansningsrett opphører først når varen er «overgitt» til kjøper, tilsier det at selger kan stanse varen helt frem til kjøper har overtatt den. Dette taler for at det kreves konkrete holdepunkter for at kjøper besitter varen, og gjør det naturlig å oppstille krav om hva kjøper må foreta seg for å avbryte selgers stansningsrett.<sup>72</sup> Samtidig viser avgrensningen at det er uten betydning om varen er rettslig levert, så lenge varen ikke er «overgitt».<sup>73</sup>

Det er også et sentralt poeng at selger må kunne «hindre» at varen blir overgitt kjøper. Selger må altså ha en fysisk og faktisk mulighet til å stanse varen.<sup>74</sup> I forlengelsen av dette må selger også kunne individualisere de varene han skal hindre at blir overgitt. Kravet til individualisering er mindre strengt når fungible ting uten kvalitetsforskjeller skal stanses.<sup>75</sup>

### 3.2.1 Klare og uklare tilfeller

Forarbeidene til dekningsloven gir eksempler på tilfeller når stansningsrettens rekkevidde og grense er klar. Der heter det at «så lenge selgeren personlig eller selgerens folk har gjenstanden, er stansningsretten klar».<sup>76</sup> Motsetningsvis vil selgers stansningsrett ha bortfalt dersom kjøper frakter varen selv og ellers faktisk besitter varen. Overgivelseskriteriet kan følgelig gi god veiledning ved forsendelseskjøp når kjøperen umiddelbart overtar besittelsen når transporten er avsluttet, og ellers når selgers besittelse umiddelbart avløses av kjøpers besittelse. Problemer oppstår derimot når varen ikke umiddelbart overtas av kjøper etter at transporten er avsluttet eller når selgers besittelse opphører.

Hvor langt stansningsretten rekker må i alle tilfeller vurderes konkret, og det vil derfor være nyttig å undersøke stansningsrettens grense ved praktiske situasjoner hvor det kan oppstå tvil om varen er overgitt eller ikke. Rettspraksis viser at rekkevidden av selgers stansningsrett kan være problematisk å fastsette både før og etter at varen har kommet frem til sitt bestemmelsessted. Med bestemmelsessted menes det stedet hvor transportfasen anses avsluttet i et forsendelseskjøp.<sup>77</sup> Selgers stansningsrett for disse to typetilfellene behandles i henholdsvis kapittel 4 og 5.

---

<sup>72</sup> Truyen (1990) s. 355.

<sup>73</sup> Se punkt. 2.4.1, 2.4.2 og Rt. 1971 s. 549 s. 551.

<sup>74</sup> Krüger (1999) s. 545.

<sup>75</sup> Brækhus (1964) s. 480 og Rt. 1974 s. 879 s. 881.

<sup>76</sup> NOU 1972: 20 s. 311.

<sup>77</sup> Truyen (1990) s. 355.

### 3.2.2 Publisitet og notoritet

Som redegjort for i punkt 2.1, skal overgivelseskriteriet ivareta hensynet til notoritet og publisitet. Behovet for notoritet og publisitet oppstår i hovedsak ved kreditorforfølgelse- og ekstinksjon.<sup>78</sup> Dette vil være tilfelle når selgers stansningsrett utfordres av kjøpers konkursbo eller øvrige kreditorer.

På den ene siden ivaretar overgivelsen hensynet til notoritet ved å være et skjæringspunkt som kan kontrolleres.<sup>79</sup> Notoriteten skal sikre at faren for kreditorsvik reduseres, en fare som er antatt å være mindre når varer er på vei inn til kjøpers formuessfære, enn på vei ut.<sup>80</sup> I relasjon til stansningsretten kan kjøper likevel tenkes å forfordle selger ved å si at varen ikke var overgitt før konkurs ble åpnet.<sup>81</sup> Faren for kreditorsvik er derfor likevel til stede, og hensynet til kjøpers øvrige kreditorer bør derfor ivaretas gjennom en etterviselig overgivelse.

Selv om overgivelseskriteriet skaper en viss notoritet rundt varens overgivelse, kan bevissspørsmål oppstå når selger hevder at varen ikke er overgitt. En forklaring på dette kan være at overgivelsen kun sikrer notoritet for at overgivelsen har skjedd. Overgivelseskriteriet gir derimot ikke bevis for overgivelsen ikke har skjedd, og generelt anses det som vanskeligere å oppstille opp et notoritetskrav for at noe ikke har skjedd.<sup>82</sup>

På den andre siden ivaretar overgivelseskriteriet hensynet til publisitet ved at varens overgang gjøres synlig for omverden. Når kjøpers overtagelse av varen er synlig, gis kjøpers kreditorer en mulighet til å følge med på hvilke formuesgoder som går inn til kjøpers formuesmasse.<sup>83</sup> I de fleste tilfeller er det likevel kun selger og kjøper som kjenner til besittelsesovergangen. Det kan derfor diskuteres om overgangskriteriet i praksis sikrer tilstrekkelig publisitet. Overgivelsen gir likevel kreditor en viss oversikt over kjøpers formuesstilling, og den publisitet som overgivelsen gir vil ofte være større enn andre tenkelige skjæringspunkter for selgers stansningsrett, så som kontraktsinngåelsen.<sup>84</sup>

Til tross for disse svakhetene, kan overgivelseskriteriet altså bidra til at kreditorenes rettsstilling sikres. At det ikke utpeker seg klart bedre alternativer, og at bevissspørsmål i

---

<sup>78</sup> Truyen (1990) s. 348 og ovenfor i punkt 2.1 om harmonihensyn i formueretten.

<sup>79</sup> Truyen (1990) s. 348.

<sup>80</sup> Andenæs (2009) s. 245.

<sup>81</sup> Truyen (1990) s. 348.

<sup>82</sup> Falkanger (2012) s. 566.

<sup>83</sup> Andenæs (2009) s. 245.

<sup>84</sup> Truyen (1990) s. 348–349.

praksis alltid kan oppstå, taler for at overgivelseskriteriet er en egnet grense for stansningsrettens opphør.

### 3.3 Identifikasjon av tredjemenn

Når andre enn selger eller kjøper personlig besitter varen, reises spørsmålet om tredjemannens besittelse avskjærer selgers stansningsrett. Dette er et spørsmål om tredjemannen identifiseres med selger eller kjøper.<sup>85</sup>

En viktig gruppe tredjemenn ved forsendelseskjøp er de selvstendige transportørene. Med en «selvstendig transportør» menes en transportør som har påtatt seg å frakte varen fra selger til kjøper. Hovedregelen er at overgivelsen til en selvstendig transportør ikke avskjærer selgers stansningsrett, og at den selvstendige transportør regnes som selgers representant.<sup>86</sup> Det er uten betydning hvem av partene som har betalt for og inngått avtalen om transporten, og selgers stansningsrett består som utgangspunkt selv om kjøper har ordnet med transporten.<sup>87</sup> Hvem som betaler for transporten kan likevel ha innvirkning på muligheten til å råde over varen under transporten med transportøren, noe som belyses i kapittel 7.

Når varer transporteres engasjerer ofte selger eller kjøper en speditør. En speditør kan defineres som en formidler av transport, og vil inngå avtalen om transport med transportøren på oppdragsgiverens regning. Det hender også at speditørens står for transporten selv, eller mottar varen på bestemmelsesstedet.<sup>88</sup> Speditørens besittelse av varen avskjærer heller ikke selgers stansningsrett, og han har samme stilling som en selvstendig transportør, med mindre det finnes holdepunkter for at han «handler utelukkende på kjøperens vegne».<sup>89</sup> Eksempler på slike tilfeller har vi der kjøpers anvisning til speditøren bryter forbindelsen mellom transportoppdraget og speditørens besittelse av varen, se kapittel 5.

Videre må det oppstilles en ytterligere grensdragning mot tredjemenn uten transportoppdrag.<sup>90</sup> Det siktes her til tredjemenn som ikke transporterer av varen, men som har varen i besittelse av andre grunner. Spørsmålet om hvem disse tredjemennene identifiseres med er mer åpent, og må avgjøres ut fra en vurdering av hvem av partene de har sterkest tilknytning til.<sup>91</sup> Etter min mening kan det være relevant å spørre hvorfor og i hvilken

---

<sup>85</sup> Truyen (1990) s. 351.

<sup>86</sup> NOU 1972: 20 s. 311.

<sup>87</sup> Se Högsta Domstolen i NJA 1985 s. 879.

<sup>88</sup> Lødrup (1997) s. 18–19.

<sup>89</sup> Truyen (1990) s. 351.

<sup>90</sup> Truyen (1990) s. 352.

<sup>91</sup> Se også Truyen (1990) s. 352.

interesse tredjemann har varen i sin besittelse. Et tilsvarende moment finnes i den såkalte «interesselæren» ved spørsmål om kreditorekstinksjon i dobbelsuksesjonstilfeller.<sup>92</sup>

Tilknytningsvurderingen innebærer at når tredjemann ikke har særlig tilknytning til noen av partene, vil selgers stansningsrett være i behold. Når det derimot er kjøpers representant som har varen i besittelse vil selger miste sin stansningsrett når varen overgis til representanten. Eksempler på tredjemenn som vil identifiseres med kjøper, er kjøpers innkjøpskommisjonær og en som besitter varen på fullmakt fra kjøper.<sup>93</sup> Det avgjørende er således at tredjemanns stilling innebærer en sterkere tilknytning til kjøper enn selger, samt at han sitter på varen på kjøpers vegne utenfor transportfasen.

### 3.4 Krav om faktisk handling

I både norsk og dansk rettslitteratur har det vært oppstilt et krav om faktisk handling fra kjøper for å avskjære selgers stansningsrett.<sup>94</sup> Spørsmålet er hva som ligger i et slikt krav og om det er egnet til å avskjære selgers stansningsrett?

Et krav til faktisk handling innebærer at kjøper får varen overgitt når han ved en faktisk handling markerer at han råder over varen.<sup>95</sup> Overgivelseskriteriets negative avgrensning bygger opp under et slikt krav fordi en faktisk handling vil kunne utgjøre et konkret holdepunkt for at selgers stansningsrett har bortfalt, se punkt. 3.2.

Samtidig kan en faktisk handling ivareta hensynene til notoritet og publisitet. Grunnen til det er at faktiske handlinger kan gjøre besittelsesovergangen mer kontrollerbar, og slik løse noen av de bevisproblemer overgivelsen kan innebære. Dette kan i seg selv forebygge kreditorsvik.<sup>96</sup> Faktiske handlinger vil ofte være synlige for omverden, og vil dermed også kunne bygge opp under hensynet til publisitet.<sup>97</sup>

Passivitetsbetraktninger står sterkt på formuerettens område, og det finnes mange eksempler på at krav faller bort ved passivitet.<sup>98</sup> Faktiske handlinger og passivitet kan sies å være motstykker til hverandre. I relasjon til stansningsretten vises dette ved at kjøpers passivitet kan medføre at selgers stansningsrett består inntil passiviteten brytes ved en faktisk handling.

---

<sup>92</sup> For en redegjørelse av interesselæren, se Brækhus (1964) s. 513. For betydningen av harmonihensyn i formueretten, se punkt 2.1.

<sup>93</sup> Truyen (1990) s. 359.

<sup>94</sup> Truyen (1990) s. 361 og Nørager-Nilsen (2008) s. 598.

<sup>95</sup> Truyen (1990) s. 361.

<sup>96</sup> *ibid.*

<sup>97</sup> *ibid.*

<sup>98</sup> Hagstrøm (2011) s. 802–804.

Passivitetsbetraktninger har også en side til at selger aktivt må «hindre» varens overgivelse for å utøve sin stansningsrett.

Tar man disse forholdene i betraktning virker kjøpers faktiske handlinger godt egnet til å markere varens overgivelse. Etter min mening er det likevel lite hensiktsmessig å oppstille et generelt «krav» til faktiske handlinger, fordi betydningen av faktiske handlinger må vurderes i det konkrete tilfelle.<sup>99</sup> Generelt synes faktiske handlinger å ha større betydning når rekkevidden av selgers stansningsrett er uklar, tilfeller det blir nærmere redegjort for i kapittel 4 og 5.

### **3.5 Oppsummering**

Gjennomgangen i dette kapittelet har vist at overgivelseskriteriet regnes som et besittelsesbegrep. Det må derfor foretas en besittelsesvurdering for å fastslå om selger har sin stansningsrett i varer under transport i behold. Selgers rett er klart i behold når selger stanser en vare under transport, før kjøper har fått varen i sin besittelse. Om andre enn avtalepartene sitter med tingen, må det spørres hvem av partene tredjemannen identifiseres med for å avgjøre om tredjemannens besittelse avskjærer selgers stansningsrett. Hovedregelen er at selvstendige transportører regnes som selgers representant og at selgers stansningsrett derfor er i behold under transporten, selv om kjøper har betalt for denne. Vi har også sett at kjøpers faktiske handlinger er godt egnet til å markere at varen er overgitt til kjøper.

---

<sup>99</sup> Truyen (1990) s. 362.

## 4 Stansningsrett når varen ikke har ankommet bestemmelsesstedet

### 4.1 Innledning

Det kan oppstå spørsmål om selgers stansningsrett er i behold når varen ikke har ankommet bestemmelsesstedet og er lagt på en «mellomstasjon» i påvente av at kjøper skal frakte den videre til bestemmelsesstedet. Denne situasjonen har oppstått i forbindelse med salg av naturprodukter som tømmer, men kan også oppstå ved distribusjon av aviser. Dette typetilfellet karakteriseres av at det er tvil om hvem som besitter varen mens den ligger på «mellomstasjonen». Dommen om *Dokka bruk* inntatt i Rt. 1971 s. 549 oppstiller tilleggsmomenter for vurderingen av en slik situasjon, og gjennomgås i det følgende.

### 4.2 Dokka Bruk – Rt. 1971 s. 549

Saken gjaldt spørsmålet om en skogeierforening hadde stansningsrett etter kjl. 1907 § 39 og/eller kkl. 1863 § 40 overfor en kjøper som var tatt under konkursbehandling. Det var inngått avtale om kjøp av flere partier tømmer, som skulle leveres på velteplasser langs skogsbilveier hvor kjøper skulle hente det. Da kjøper gikk konkurs, lå tømmeret fremdeles på velteplassene klar til å bli avhentet. Selgeren hevdet å ha stansningsrett i tømmeret, og Høyesterett kom enstemmig frem til at selgers stansningsrett var i behold.

Høyesterett anså saken som et spørsmål om selgers stansningsrett og vurderingstemaet var om velteplassene kunne anses som «kjøpers varelager eller annet oppbevaringssted», jf. kkl. 1863 § 40. Høyesterett fant at vurderingen måtte «avgjøres under hensyn» til «driftsformene til enhver tid og i hvert tilfelle» – altså en konkret og objektiv vurdering.<sup>100</sup>

Etter en vurdering av ordlyden i kkl. 1863 § 40, «kjøpers varelager eller annet oppbevaringssted», fant Høyesterett at dette pekte «hen mot et oppbevaringssted som kjøperen har eksklusiv råderett over og som utad fremtrer som hans».<sup>101</sup> Det ble altså oppstilt to krav til kjøpers lager for å avskjære stansningsretten. Høyesterett viste videre til at stansningsretten var avgrenset etter kriteriet «varelager» fordi en vare som inngår i lagret vil «kunne påvirke kjøperens personalkreditt i og med at han utad markeres som eier». Etter rettens syn ville dette ikke være tilfelle hvor «varene er under transport eller lagret under forhold som ikke utpeker kjøperen som eier».<sup>102</sup> Høyesteretts begrunnelse for å oppstille kravene til synlig eierskap og eksklusiv råderett over stedet, synes dermed å være at de

---

<sup>100</sup> Rt. 1971 s. 549 s. 551, jf. omtalen av kriteriets objektivitet i 3.2.

<sup>101</sup> Rt. 1971 s. 549 s. 551.

<sup>102</sup> Rt. 1971 s. 549 s. 551–552.



konkrete forholdene ikke ville markere kjøper som eier av oppbevaringsstedet, med mindre de to kravene var oppfylt.

I den konkrete vurderingen vektla Høyesterett at det var lang avstand fra velteplassene til kjøpers forretningssted. Videre var det selger som eide eller hadde kontroll over grunnen hvor tømmeret var lagret, og retten mente således ikke at kjøper hadde «enerådighet» over velteplassene. I tillegg ble det bemerket at selger skulle drive et visst tilsyn med tømmeret, og at hans medvirkning dermed ikke var avsluttet ved levering. Retten mente derfor at kjøper ikke hadde «eksklusiv råderett» over tømmeret og at selger fremdeles kunne utøve sin stansningsrett. Velteplassene kunne derfor ikke anses som «kjøpers varelager eller annet oppbevaringssted», og selgers stansningsrett var dermed i behold.

Saken om *Dokka Bruk* kjennetegnes av kravene som oppstilles til stedet varen ligger på. Disse kravene er sentrale når rekkevidden av selgers stansningsrett skal vurderes når varen ikke har ankommet bestemmelsesstedet, men kan også ha betydning utenfor dette typetilfellet.<sup>103</sup> I det neste punktet vil jeg se nærmere på kravenes innhold og betydning i dag.

### **4.3 Krav til synlig eierskap og eksklusiv råderett over stedet**

Kravene om synlig eierskap og eksklusiv råderett har fortsatt relevans og har etter *Dokka Bruk* blitt brukt i andre høyesterettsavgjørelser og er behandlet i juridisk teori, slik som i *Statlandbruket* (Rt. 1974 s. 879) og av Andenæs og Truyen m. fl..<sup>104</sup>

Ettersom stansningsretten i dag opphører ved varens overgivelse, vil de to kravene måtte anvendes i forståelsen av overgivelseskriteriet.<sup>105</sup> Kravene vil i dag ha særlig relevans når en vare er lagt på et sted hvor det er tvil om hvem som besitter den. Spørsmålet om stansningsrettens opphør vil da måtte avgjøres ut fra en vurdering av forholdene på stedet – en vurdering hvor de to kravene gir god veiledning. Om stedet varen ligger på oppfyller kravene, vil varen anses «overgitt» til kjøper og selgers stansningsrett opphørt.

Kravene om synlig eierskap og eksklusiv råderett henger nøye sammen og utdyper hverandre. Grunnen til at de deles i to, er trolig fordi de begrunnes i ulike hensyn, henholdsvis publisitetshensynet og selgers faktiske stansningsmuligheter.<sup>106</sup>

---

<sup>103</sup> Andenæs (2009) s. 190.

<sup>104</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980–1981) s. 182, Truyen (1990) s. 356–361 og Andenæs (2009) s. 190.

<sup>105</sup> Andenæs (1990) s. 190.

<sup>106</sup> Truyen (1990) s. 358.

Kravet om at *kjøper utad må fremstå som eier* av stedet kan begrunnes i hensynet til publisitet.<sup>107</sup> Når kjøper fremstår som eier av stedet, gir det kjøpers kreditorer en mulighet til å følge med på hans formuesstilling, samt berettigede forventninger om at de er legitimert til å beslaglegge varer som kommer inn til stedet.

Kravet om *eksklusiv råderett* omhandler kjøpers mulighet til å avskjære selgers stansningsrett, og utdyper kravet om eierskap. Kjernen i kravet er at der kjøper eller hans representant alene råder over stedet, vil kjøper samtidig avskjære selgers muligheter til å stanse varen. Dette bygger opp under at det er den faktiske besittelsen av varen som er avgjørende.<sup>108</sup>

Kravet om eksklusiv råderett har også en side til selgers stansningsmuligheter, fordi selger må kunne «hindre» overgivelsen av varen.<sup>109</sup> Om han er fratatt denne muligheten fordi kjøper råder over stedet varen ligger, er stansningsretten tapt. I *Dokka Bruk* ble det blant annet vektlagt at selger hadde kontroll over lagringsplassen og fremdeles medvirket i lagringen ved å føre tilsyn.<sup>110</sup> Disse forholdene viste at selv om kjøper hadde rett til å avhente varene, rådet han ikke eksklusivt over stedet, og tømmeret kunne derfor ikke anses overgitt.

Hvem som råder over stedet er i utgangspunktet et forhold som kun angår kjøper og selger.<sup>111</sup> Tredjemenn som identifiseres med kjøper vil likevel kunne avskjære selgers stansningsrett når tredjemenn råder over stedet varen ligger, se punkt. 3.3.

Når en var er lagt et sted hvor det tvil om hvem som besitter den, vil kjøper trolig bare kunne oppfylle kravene om synlig eierskap og eksklusiv rådighet over stedet, ved å handle faktisk.<sup>112</sup> *Dokka Bruk* kan brukes som eksempel: hadde kjøperen hentet tømmeret ville han ha avbrutt selgers stansningsrett gjennom en faktisk handling. Som en følge av dette kan det, for disse situasjonene, være grunn til å oppstille et «krav» om faktiske handlinger fra kjøper for å avbryte selgers stansningsrett. Som presentert i punkt. 3.4 har faktiske handlinger også den fordel at de bygger opp under hensynene til publisitet og notoritet, og gjør varens overgang mer kontrollerbar. Faktiske handlinger vil derfor kunne avhjelpe at hverken kravet til synlig eierskap eller eksklusiv råderett over stedet gjør tidspunktet for varens overgivelse mer kontrollerbart.<sup>113</sup>

---

<sup>107</sup> Truyen (1990) s. 358.

<sup>108</sup> *ibid.*

<sup>109</sup> Truyen (1990) s. 359.

<sup>110</sup> Rt. 1971 s. 549 s. 552.

<sup>111</sup> Truyen (1990) s. 359.

<sup>112</sup> Truyen (1990) s. 361.

<sup>113</sup> Truyen (1990) s. 358 og 361.

En annen side som bør belyses er hvordan spørsmål om stansningsrettens rekkevidde løses når kun ett av de to kravene er oppfylt. Dersom kjøper mangler synlig eierskap over stedet, men alene har rådigheten, er det grunn til å tro at selgers stansningsrett er tapt fordi selger ikke kan «hindre» overgivelsen.

I tillegg må det spørres om selger har stansningsretten i behold når varene er levert til et sted kjøper fremstår som eier av, men ikke har eksklusiv rådighet over som følge av at en tredjemann har en servitutt eller annen særrett på stedet. Svaret vil måtte bero på hvilken rådighet både selger og kjøper kan utøve. Når varen legges på kjøpers sted, men selger alene har rådigheten over varen, er det også usikkert om selgers stansningsrett er i behold. To slike tilfeller er behandlet av Høyesterett i Rt. 1973 s. 95 og Rt. 1997 s. 1538 og behandles i kapittel 6.

#### **4.4 Oppsummering**

Når en vare ikke har ankommet bestemmelsesstedet, og det er uklart hvem som har den i sin besittelse, må vurderingen av stansningsrettens opphør ses hen til tilleggskravene om synlig eierskap og eksklusiv råderett som oppstilles av Høyesterett i *Dokka Bruk*. Disse kravene bygger også opp under hensynene til publisitet og notoritet som overgivelseskriteriet skal ivareta, og knytter varens overgivelse til forholdene på oppbevaringsstedets og selgers stansningsmuligheter. Når varene ligger på et sted som oppfyller disse kravene, eller kjøper handler slik at kravene blir oppfylt, vil varen anses «overgitt» og selgers stansningsrett vil ha opphørt.

## 5 Stansningsrett når varen har ankommet bestemmelsesstedet

### 5.1 Innledning

Det kan oppstå spørsmål om selgers stansningsrett fortsatt består når varen har kommet frem til bestemmelsesstedet og lagres hos en transportør som har fraktet varen fra selger. Det er ikke uvanlig at transportøren oppbevarer varen etter at transporten er fullført, og i dette kapitlet vurderes hvor langt selgers stansningsrett rekker i en slik situasjon.

### 5.2 Utgangspunktet

Det klare utgangspunktet er at selgers stansningsrett er i behold også etter at varen er kommet frem til sitt bestemmelsessted, så lenge varen ikke er «overgitt» til kjøper.<sup>114</sup>

Som redegjort for i punkt 3.3, regnes transportøren som selgers representant. Transportørens besittelse på bestemmelsesstedet avskjærer dermed ikke selgers stansningsrett. Rettspraksis viser imidlertid at det kan være tilfeller der varen må anses «overgitt» til kjøperen selv om transportøren fortsetter å sitte med varen etter den har ankommet bestemmelsesstedet.

I motsetning til de tilfellene når varen ikke har ankommet bestemmelsesstedet (se kapittel 4) er det i dette typetilfellet ikke tvil om at transportøren besitter varen. Spørsmålet er om kjøper i en slik situasjon likevel kan anses å ha fått varen «overgitt».

Spørsmålet om rekkevidden av selgers stansningsrett i slike tilfelle, er ikke løst i nyere norsk rettspraksis. Truyen mener spørsmålet må løses ut fra en vurdering av kravene som oppstilles i *Dokka Bruk* (Rt. 1971 s. 549).<sup>115</sup> Kravene om at *kjøper må fremstå som eier utad og ha eksklusiv råderett* over stedet, passer imidlertid ikke så godt når varen befinner seg hos transportøren. Kjøpers kreditorer vil da ikke ha begrunnede forventninger om å kunne beslaglegge varer som står på transportørens lager. Når en tredjemann sitter med varen, vil fokuset også flyttes bort fra stedet varen befinner seg og over til forholdet til tredjemann. Jeg mener likevel at kravene som oppstilles i *Dokka Bruk* gir et relevant bakteppe for vurderingen. Selve avgjørelsen av om stansningsretten består, bør imidlertid treffes ut fra andre vurderinger, som omtales i det følgende.

### 5.3 Forbindelsen til transportoppdraget brytes

Rettspraksis og teori viser at en vare skal anses overgitt til kjøper, så snart den har ankommet bestemmelsesstedet, om transportørens fortsatte besittelse av varen ikke anses som en del av transportoppdraget. Det vises blant annet til Nørager-Nilsen som mener at selgers

---

<sup>114</sup> Nørager-Nilsen (2008) s. 597.

<sup>115</sup> *ibid.*

stansningsrett avbrytes når kjøperen har «disponert således over ...[varene] at de ikke lenger kan betraktes som værende undergivet fragtførerens eller speditørens behandling i henhold til eller som et naturlig utslag at de forsendelsesinstrukser, sælgeren har givet».<sup>116</sup> Et slikt synspunkt kan begrunnes i rådighets- og kontrollbetraktninger, som også er vektlagt i *Dokka Bruk* (Rt. 1971 s. 549). Dette innebærer at kjøpers avtaler med transportøren og andre disposisjoner i forhold til transportøren, kan få stor betydning for selgers stansningsrett.

Der forbindelsen mellom transportoppdraget må anses brutt, og transportøren likevel beholder varen, er transportørens fortsatte oppbevaring ikke en del av selve transporten. Et naturlig utslag av dette vil være at transportøren ikke lenger anses som selgers representant, men som en tredjemann uten transportoppdrag. Som nevnt i punkt 3.3, regnes ikke slike tredjemenn som selgers representant. Spørsmålet om hvem slike tredjemenn representerer, avgjøres ut fra en vurdering av hvem av partene de har sterkest tilknytning til.<sup>117</sup> I denne vurderingen vil spørsmålet om hvem som har interesse av transportørens fortsatte oppbevaring av varen ha betydning. Dersom det foreligger disposisjoner som innebærer at transportørens oppbevaring ikke er en naturlig del av transportoppdraget, taler det for at transportøren da går over til å sitte med varen på kjøpers interesse. Selv om transportøren fortsatt sitter med varen vil selgers stansningsrett da ha opphørt.

Jeg vil nedenfor gjennomgå noen eksempler på hvilke avtaler eller disposisjoner kjøper kan foreta, slik at transportørens oppbevaring av varen ikke lenger har forbindelse til transportoppdraget, med den konsekvens at selgers stansningsrett anses opphørt.

### 5.3.1 Oppbevaringsavtaler

En oppbevaringsavtale inngått mellom kjøper og transportøren vil kunne avskjære selgers stansningsrett der oppbevaringen «må sidestilles med oppbevaring hos tredjemand, som ikke har nogen forbindelse med transporten».<sup>118</sup> Dette innebærer at oppbevaringen ikke kan være en del av transportoppdraget, slik det eksempelvis er ved en transportørs fortolling av varen.<sup>119</sup> I teorien har Truyen ment at en oppbevaringsavtale som inngås mellom kjøper og transportøren før varens ankomst til bestemmelsesstedet, ikke kan «foregripe begivenhetenes gang» og tillegges virking før transporten er avsluttet.<sup>120</sup> Dette synspunktet kan forsvares ut fra transportørens selvstendige rolle under transporten, og har den konsekvens at selgers stansningsrett består under transporten på tross av en oppbevaringsavtale mellom kjøper og

---

<sup>116</sup> Nørager-Nilsen (2008) s. 598.

<sup>117</sup> Truyen (1990) s. 352.

<sup>118</sup> Nørager-Nilsen (2008) s. 598.

<sup>119</sup> *ibid.*

<sup>120</sup> Truyen (1990) s. 365.

transportøren. Når varen ankommer bestemmelsesstedet vil selgers stansningsrett likevel bortfalle som følge av at transportøren ikke sitter med varen som et ledd i transportoppdraget, men på grunnlag av avtalen med kjøper.

Dommene inntatt i Rt 1907 s. 771 og Rt. 1932 s. 304 er begge eksempler på at selgers stansningsrett falt bort etter at kjøper anmodet henholdsvis transportøren og speditøren om å legge varen på lager. Transporten fra selger var avsluttet og Høyesterett fant at selgers stansningsrett var tapt i begge tilfeller. I Rt. 1932 s. 304 uttalte retten at:

«Naar det har vært almindelig antatt, at stansningsretten kan utøves saa lenge varene ligger paa tollboden, gaar jeg ut fra at det herved alene er tenkt paa saadanne tilfelle hvor denne henliggen kan sies at inngaa som et ledd i transporten, idet overførslen til kjøperen eller nogen paa hans vegne ikke ennu kan betraktes som avsluttet eller tilendebragt».<sup>121</sup>

Varens oppbevaring på lageret ble ikke ansett som et ledd i transporten, og begge dommene kan derfor tas til inntekt for at selgers stansningsrett bortfaller når transportøren ikke lengre sitter med varen i forlengelsen av transportoppdraget. Selv om de to dommene er gamle, uttales det i forarbeidene til dekningsloven at domsresultatene like gjerne kunne bygget på lovens formulering om at stansningsretten opphører ved varens "overgivelse".<sup>122</sup> Avgjørelsene antas derfor å gi uttrykk for det som gjelder også i dag.<sup>123</sup>

*Tedderfallet* (NJA 1985 s. 879) er en viktig avgjørelse fra den svenske *Högsta Domstolen* om selgers stansningsrett når varen har ankommet bestemmelsesstedet. En dansk selger hadde her solgt tekstilvarer til en svensk kjøper på kreditt. Varene ble fraktet fra Danmark til Sverige med en selvstendig transportør som var engasjert og betalt av kjøpers speditør. Varene ble levert til kjøpers mottaksspeditør i Borås. Etter at varene ankom Borås hadde kjøperen gitt speditøren anvisninger at varene skulle lagres på speditørens lager. Kjøperen gikk deretter konkurs, og selgeren hevdet at hans stansningsrett var i behold. Spørsmålet for *Högsta Domstolen* var om varene hadde kommet i kjøpers besittelse før konkursåpningen, altså om den de var «overgitt» til kjøper slik at stansningsretten var bortfalt.

Retten avviste at varene kom i kjøpers besittelse allerede da de ble hentet i Danmark. Selve transporten måtte anses utført av en selvstendig transport, som måtte identifiseres med

---

<sup>121</sup> Rt. 1932 s. 304 s. 305.

<sup>122</sup> Ot.prp nr. 50 (1980–1981) s. 182.

<sup>123</sup> Eckhoff (2001) s. 184. Dommene bør også tillegges vekt fordi forarbeidene forutsetter at de gir uttrykk for gjeldende rett.

selgeren, selv om kjøper hadde betalt for transporten. Retten begrunnet dette med at stansningsretten «skall upphöra vid senast möjliga tidpunkt», og at det derfor var grunn til å vise tilbakeholdenhet med å frata selger stansningsretten når varen ble fraktet med en selvstendig fraktfører.<sup>124</sup>

*Högsta Domstolen* mente at transporten var avsluttet da varene ankom speditøren i Borås. Dette medførte likevel ikke i seg selv at stansningsretten opphørte. Det avgjørende for resultatet var den beskjeden kjøperen ga til speditøren om å holde varene i speditørens lager. Beskjeden ble gitt før konkursåpningen og retten fant at denne anvisningen brakte selgers stansningsrett til opphør. I sin begrunnelse uttalte retten at speditøren «fick anvisning om att tills vidare forvara godset i sitt lager vilket innebar att transportskedet avlöstes av ett lagringsskede».<sup>125</sup> Beskjeden medførte således at det ikke var en relevant forbindelse mellom transportoppdraget og oppbevaring, og at selgers stansningsrett dermed var tapt.

Denne avgjørelsen gjaldt reglene i den svenske kjøpsloven av 1905<sup>126</sup>, men antas å gjelde også under gjeldende köpslag av 1990.<sup>127</sup> Dommen er i tråd med de to refererte norske høyesterettsdommene og er et ytterligere eksempel på at stansningsretten bortfaller når transportørens oppbevaring av varen skjer på et annet grunnlag enn transportoppdraget etter transportens avslutning.

Ramberg har tatt til orde for at *Tedderfallet* gjaldt et hentekjøp, og at stansningsretten derfor bortfalt allerede da transportøren hentet varen hos selgeren i Danmark.<sup>128</sup> Grensen mellom hente- og sendekjøp svekkes når et kjøp anses som et sendekjøp selv om kjøperen betaler for og organiserer transporten av varen. Forklaringen på at *Högsta Domstolen* vurderte kjøpet som et sendekjøp var trolig transportørens og speditørens selvstendige stilling, som innebar at de ikke opptrådte «på kjøpers vegne» under transporten.

### 5.3.2 Andre anvisninger fra kjøper til transportøren

Andre disposisjoner enn oppbevaringsavtaler kan være tilstrekkelige til å bryte forbindelse mellom transportoppdraget og transportørens fortsatte oppbevaring.

Avgjørelsen fra dansk *Højesteret*, inntatt i UfR 1972 s. 628, er et eksempel på dette. I denne saken hadde kjøperen gitt instruks til transportøren om å sette varene ved siden av kjøpers

---

<sup>124</sup> NJA 1985 s. 879.

<sup>125</sup> NJA 1985 s. 879.

<sup>126</sup> Lag (1905:38 s.1) om köp och byte av lös egendom.

<sup>127</sup> Tiberg (1993) s. 551.

<sup>128</sup> Ramberg (1983) s. 172.

byggeplass, hvor varene senere skulle benyttes. Kjøper gikk etter kort tid konkurs. Retten fant at selgers stansningsrett var gått tapt fordi varene ble flyttet etter kjøperens ønske og på hans regning. Varene var dermed underlagt hans faktiske rådighet.<sup>129</sup>

Resultatet av dommen kan ses på som et utslag av at kjøpers anvisning innebar at transportoppdraget var avsluttet, og at selgers stansningsrett bort falt, selv om kjøper ikke selv hadde fått varen i sin besittelse.

### 5.3.3 Varene blir liggende på lager i lang tid

Når varen har ankommet bestemmelsesstedet, men blir liggende i lang tid på transportørens lager før kjøper avhenter den, er det et spørsmål om selgers stansningsrett kan tapes med tiden. En slik løsning kan ha gode grunner for seg fordi selgers forbindelse til tingen og hans forventning om å kunne stanse varen, svekkes jo lengre tid som går.<sup>130</sup>

Dommen inntatt i UfR 1961 s. 977 SH fra dansk *Højesteret*, er et eksempel på at selgers stansningsrett falt bort fordi varene ble liggende opplagret i lang tid. I denne saken hadde varene ligget på et tollager i over et halvt år før det ble åpnet konkurs hos kjøperen, og i denne perioden hadde kjøperen betalt for opplagringen. Et moment av betydning var også at selgeren ventet et halvt år etter konkurseråpningen med å utøve stansningsretten. *Højesteret* fant at ettersom varene i lang tid hadde ligget på tollageret på kjøpers regning, og kun kjøper og kjøpers speditør kunne råde over varene, hadde selger mistet sin forbindelse til opplagringen og varene. Stansningsretten måtte derfor anses tapt.<sup>131</sup>

Dommen kan både ses som et utslag av alminnelige passivitetsbetraktninger, og som et eksempel på at når det ikke foreligger en tilstrekkelig forbindelse mellom transportoppdraget og opplagringen, vil selgers stansningsrett opphøre.

## 5.4 Oppsummering

Når varen har kommet frem til bestemmelsesstedet og oppbevares hos transportøren, er selgers stansningsrett i utgangspunktet i behold. Rettspraksis viser imidlertid at kjøper kan disponere slik at varen likevel anses overgitt, uten at kjøperen selv får varen i sin besittelse. Selgers stansningsrett bortfaller når grunnlaget for at transportøren sitter med varen etter gjennomføringen av transporten ikke er transportoppdraget, men en avtale eller forståelse med kjøperen. Transportøren vil da gå over til å besitte varen som kjøpers representant, noe som innebærer at selgers stansningsrett opphører.

---

<sup>129</sup> Nørager-Nilsen s. 599.

<sup>130</sup> Truyen (1990) s. 369.

<sup>131</sup> Nørager-Nilsen (2008) s. 598.



Typetilfellene som er gjennomgått i kapittel 4 og 5 illustrerer grensen for når selgers stansningsrett opphører som følge av at varen er «overgitt» til kjøper. Dette leder oss over i de tilfeller der selgers stansningsrett ikke avgjøres på grunnlag av en vurdering av om varen er overgitt av kjøper. Disse tilfellene behandles nå i kapittel 6.

## 6 Unntak fra overgivelseskriteriet

For selgeren i et kjøpsforhold vil det være gunstig å forlenge rekkevidden av stansningsretten så langt som mulig. Kjøper vil kunne gå med på dette i bytte mot andre fordeler i kjøpsforholdet.<sup>132</sup> Spørsmålet i det følgende er hvilken adgang det er til å gjøre unntak fra overgivelseskriteriet som stansningsrettens skjæringspunkt.

Fremstillingen skiller mellom unntak i forholdet mellom selger og kjøper, og i forholdet til kjøpers konkursbo, slik stansningsrettens todelte karakter gir anvisning på, se punkt 2.1.

### 6.1 Unntak ved avtale

#### 6.1.1 Mellom kjøper og selger

På kjøpslovens anvendelsesområde står loven tilbake for avtale mellom partene, jf. kjl. § 3. Kjøper og selger kan derfor avtale at selgers stansningsrett skal bortfalle før varens overgivelse, og selger kan gi avkall på sin stansningsrett. Slike ordninger vil stille selgeren dårligere enn overgivelseskriteriet i kjl. § 61.

Det kan også avtales at selgers stansningsrett skal forlenges til etter varens overgivelse til kjøper. En slik avtale vil samtidig innebære en utvidet hevingsadgang, fordi selger i utgangspunktet ikke kan heve en avtale etter at varen er «overgitt», se punkt 2.4.3. En slik avtale må derfor anses som et hevingsforbehold som gir selgers hevingsrett også etter at varen er overtatt av kjøper, jf. kjl. § 54 fjerde ledd. I følge panteloven<sup>133</sup> (pantel.) § 3-22 skal en selgers «rett til å ta salgstingen tilbake ved betalingsmislighold» anses som en avtale om salgspant. Et hevingsforbehold vil således regnes som en avtale om salgspant, og kan ikke avtales uten å følge reglene i panteloven, jf. pantel. § 1-2.<sup>134</sup> Dette har særlig betydning for varer som er ment for videresalg, som det ikke kan avtales salgspant i, jf. pantel. § 3-15 andre ledd.

#### 6.1.2 I forholdet til konkursboet

Som redegjort for i kapittel 2, kan dekningsloven kapittel 7 kun fravikes der det følger av annen lovgivning eller rettsforholdets egenart, jf. deknl. § 7-1. Utenfor disse tilfellene er partene i kjøpsforholdet avskåret fra å inngå avtaler som stiller boet dårligere enn reguleringen i deknl. § 7-2, og boet vil ikke være bundet av en slik avtale.<sup>135</sup>

---

<sup>132</sup> Truyen (1990) s. 376.

<sup>133</sup> Lov 8. februar 1980 nr. 2 om pant.

<sup>134</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 107.

<sup>135</sup> NOU 1972: 20 s. 310.

Reservasjonen om «vedkommende rettsforholds egenart» kan åpne for at avtaler som gjør unntak fra overgivelseskriteriet står seg overfor kjøpers konkursbo. Ordlyden i dekl. § 7-1 gir imidlertid liten veiledning om hvilke rettsforhold som faller innenfor reservasjonen. Det er likevel klart at avvikende regler ikke kan følge av en enkelt avtale og det kreves derfor noe mer for å gjøre unntak.<sup>136</sup> Forarbeidene fremhever at boet kan ha «sterkt behov» for beskyttelse der partene avtaler løsninger som er til ugunst til boet, siden boet ikke er part i avtalen og derfor normalt ikke tas hensyn til.<sup>137</sup> Siden en avtale som forlenger selgers stansningsrett vil stille boet dårligere enn lovens løsning, vil enkeltstående avtaler ikke stå seg overfor kjøpers konkursbo.

Avtaler som stiller boet bedre enn overgivelseskriteriet vil på den andre siden godtas, og selgers avkall på stansningsretten vil derfor godtas.<sup>138</sup> Etter at konkursboet er åpnet står konkursboet og kreditorene videre fritt til å treffe avvikende avtaler som stiller boet både bedre og dårligere.<sup>139</sup>

Rekkevidden av stansningsretten kan også forlenges på andre grunnlag, jf. reservasjonen mot «annen lovgivning» i dekl. § 7-1. Selgers kan, som nevnt i punkt 2.4.2, heve avtalen om han stanser varen før den overgis til kjøper, og det senere åpnes konkurs hos kjøperen, jf. dekl. § 7-7 første og andre ledd. Bestemmelsen gir også heveadgang etter at varen er overgitt der det er tatt «gyldig forbehold om tilbakeføring av ytelsen». Et slikt hevingsforbehold vil med andre ord ha samme virkning som et utskutt skjæringspunkt for selgers stansningsrett, og gi selger sikkerhet i varen dersom det åpnes konkurs etter varens overgivelse. Hevingsforbehold regnes som avtaler om salgspant, jf. pantel. § 3-22, og må inngås etter reglene i panteloven for å stå seg mot kjøpers konkursbo.<sup>140</sup>

## **6.2 Unntak ved bransjepraksis**

Partene i et kjøpsforhold kan benytte praksis etablert dem imellom eller fast bransjepraksis, som forlenger rekkevidden av selgers stansningsrett. Spørsmålet er hvilke krav som stilles til praksisen for at den skal gå foran stansningsrettens generelle regler.

### **6.2.1 Mellom kjøper og selger**

Kjl. § 3 presiserer at kjøpsloven står tilbake for «etablert praksis mellom partene, eller handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene». Praksisen trenger

---

<sup>136</sup> NOU 1972: 20 s. 310.

<sup>137</sup> NOU 1972: 20 s. 310.

<sup>138</sup> Andenæs (2009) s. 199.

<sup>139</sup> NOU 1972: 20 s. 310.

<sup>140</sup> Andenæs (2009) s. 203.

ikke følge av avtale, men må anses som «bindende».<sup>141</sup> Dette fordrer en vurdering av om den anførte praksisen kan regnes som en kutyme som har bindende virkning for partene i avtaleforholdet.<sup>142</sup> I denne vurderingen ses det hen til om praksisen har en viss utbredelse og fasthet, samt om partene anser seg bundet av den.<sup>143</sup> Det er også relevant om praksisen gir en god regel, og klart urimelige sedvaner kan derfor ikke slå igjennom.<sup>144</sup> Dersom praksisen regnes som en kutyme, og den forlenger selgers stansningsrett til etter varens overgivelse, vil den gjelde i forholdet mellom selger og kjøper.

## 6.2.2 I forholdet til konkursboet

For å gjøre unntak ved bransjepraksis fra dekl. § 7-2, og overgivelseskriteriets grense, må praksisen følge av «vedkommende rettsforholds egenart», jf. dekl. § 7-1. Det antas at praksis som stiller boet bedre enn lovens løsning vil stå seg mot kjøpers konkursbo.<sup>145</sup> Spørsmålet blir derfor hva som skal til for at praksis som forlenger selgers stansningsrett skal stå seg overfor kjøpers konkursbo?

Bransjepraksisen må for det første regnes som en kutyme for å være «bindende» mellom partene. For å gjøre unntak fra dekl. § 7-2 må «kvalitetsvurderingen» av praksisen også tilsi at den er forenelig med reservasjonen om «vedkommende rettsforholds egenart». Truyen skriver at et naturlig utgangspunkt for en slik vurdering vil være «å tillegge de rettspolitiske hensyn bak overgivelseskriteriet stor betydning».<sup>146</sup> Dette innebærer at hensynet til publisitet, notoritet og kreditorfelleskapet vil være av stor betydning i vurderingen.

To avgjørelser fra Høyesterett er av interesse når det skal vurderes om bransjepraksis kan stå seg mot kjøper konkursbo, og disse gjennomgås i det følgende.

### 6.2.2.1 Krogstad Cellulosefabrik – Rt. 1973 s. 95

I *Krogstad Cellulosefabrik* behandlet Høyesterett en sak om stansningsrett ved tømmerhandel. Sentralt for saken stod den praksis som hadde utviklet seg mellom partene og i bransjen, hvor tømmeret ble levert hos kjøper før målingen av tømmeret ble foretatt. Først etter at tømmeret var oppmålt og merket av en uavhengig tredjemann fikk selger betalt. Kjøperen kunne heller ikke råde over tømmeret før målingen var foretatt.

---

<sup>141</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) s. 50.

<sup>142</sup> Eckhoff (2001) s. 258.

<sup>143</sup> Hagstrøm (2011) s. 59.

<sup>144</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) s. 50.

<sup>145</sup> Andenæs (2009) s. 199.

<sup>146</sup> Truyen (1990) s. 378.

Da kjøperen i saken kom under akkordbehandling var tømmeret innkjørt på kjøpers lager, men ikke oppmålt og merket. Etter avtale mellom partene ble tømmeret deretter videresolgt til en tredjemann. Tvisten dreide seg om selger hadde separatistrett i kjøpesummen etter videresalget, noe Høyesterett ga selgeren medhold i. Selgerens prinsipale anførsel var at eiendomsretten til tømmeret først var gått over til kjøperen etter at tømmeret var oppmålt. Subsidiært anførte selgeren at besittelsen av tømmeret ikke gikk over til kjøperen før oppmålingen var foretatt, altså at stansningsretten var i behold.

I sin vurdering begynte Høyesterett med å presisere at det av hensyn til kjøpers øvrige kreditorer var grunn «til å vise tilbakeholdenhet overfor avtaler mellom selger og kjøper som gir selgeren en fortrinnsrett i forhold til kjøperens øvrige kreditorer».<sup>147</sup>

Selv om tømmeret var kommet frem til kjøperen, fant retten at ordningen ikke kunne hindre selger fra å ha krav på kjøpesummen. Begrunnelsen var at ordningen om oppmåling hos kjøper tok sikte på «en hensiktsmessig avvikling av kjøpsforholdet mellom partene og [er] altså ... begrunnet i reelle praktiske hensyn, uavhengig av tanken på fordelingen mellom kreditorene».<sup>148</sup> Denne begrunnelsen samsvarer med formålet til dekningsloven kap. 7 om å sikre en klargjørende regulering av «bobehandlingens innvirkning på skyldnerens kontraktsmessige forpliktelser».<sup>149</sup>

Det ble videre vektlagt at ordningen var i både kjøpers og selgers interesse, og innebar at kjøper ikke kunne råde over tømmeret før det var oppmålt. I tillegg var det av betydning at tømmeret måtte holdes adskilt og individualisert, og at det bare var selgeren som kunne stanse oppmålingen som ble foretatt av en uavhengig tredjepart.

Høyesterett fant det avgjørende at kjøpesummen ikke var betalt og at betalingen ikke kunne ha funnet sted før oppmålingen var foretatt. Dette kan ses på som et utslag av prinsippet om ytelse mot ytelse. I fortsettelsen ble det uttalt at:

«...når målingen i seg selv skaper notoritet over forholdet, kan jeg heller ikke finne rettsvernmessige betenkeligheter ved at også kreditorene må respektere den ordning partene er kommet frem til.»<sup>150</sup>

---

<sup>147</sup> Rt. 1973 s. 95 s. 96.

<sup>148</sup> Rt. 1973 s. 95 s. 96.

<sup>149</sup> NOU 1972: 20 s. 309.

<sup>150</sup> Rt. 1973 s. 95 s. 97.

At ordningen ikke innebar rettsvernmessige betenkeligheter, innebar at hensynet til kreditorene var ivaretatt og måtte respekteres av disse. Eiendomsretten til tømmeret kunne derfor ikke gå over til kjøperen før etter at oppmålingen var foretatt.

Avslutningsvis bemerket retten at den ikke hadde kommentert spørsmålet om selgers stansningsrett, fordi det ikke var nødvendig for resultat. Det må dermed antas at saken ble løst etter selgerens prinsipale anførsel om at eiendomsretten til tømmeret ikke var gått over. Dommen nevnes likevel i relasjon til stansningsretten i teorien. Andenæs skriver at det tidligere var uklart hvilken rekkevidde dommen hadde, men at *Metos* (Rt. 1997 s. 1438) avklarte dette da den viste til *Krogstad Cellulosefabrik* i sin begrunnelse.<sup>151</sup>

*Krogstad Cellulosefabrik* gjelder med andre ord ikke direkte et spørsmål om stansningsrett. I forarbeidene til dekningsloven uttales det likevel at resultatet Høyesterett kom til, kunne vært forankret i dagens regler om stansningsrett.<sup>152</sup> I lys av uttalelsene i forarbeidene og mangelen på annen rettspraksis, anser jeg derfor avgjørelsen som relevant for redegjørelsen her. Dommen gir et konkret eksempel på en kvalitetsvurdering av bransjepraksis. I denne vurderingen vektla Høyesterett at ordningen ga en god regel som ivaretok hensynet til kjøpers øvrige kreditorer og ikke innebar «rettsvernsmessige betenkeligheter». Disse momentene vil være relevante for vurderingen av bransjepraksis også i dag.

#### 6.2.2.2 *Metos* – Rt. 1997 s. 1438

I *Metos* avgjorde Høyesterett et spørsmål om stansningsrett i løsøre, mellom en selger og kjøpers varelagerpanthaver.

Saken gjaldt selgers stansningsrett i kjøkkenutstyr levert til kjøper. Sentralt for saken var at kjøpers bank hadde pant i kjøpers varelager. Da kjøperen kom i økonomiske problemer gikk selgeren inn i forhandlinger med kjøper om å refinansiere kjøpers forpliktelser overfor selgeren. Partene kom til enighet og det ble avtalt at selgeren skulle kjøpe tilbake en del av kjøpers varelager. Som en del av refinansieringen ble de omstridte varene satt inn på et avstengt område på kjøpers lager. Lagret var adskilt fra resten av kjøpers lager med en låst vaier. Kun selgers speditør skulle ha adgang til konsignasjonslageret og skulle føre kontroll med varene og eventuelle uttak derfra. Kjøpers bank godtok ikke refinansieringen, og tiltrådte sitt varelagerpant. Varene ble senere realisert.

---

<sup>151</sup> Andenæs (2009) s. 191.

<sup>152</sup> Ot.prp. nr. 50 (1980-1981) s. 182.

Selger mente at banken ikke var berettiget til å realisere varene på det adskilte lageret, fordi de ikke var omfattet av bedriftens varelager, og fordi selger hadde beholdt retten til varene gjennom sin stansningsrett. Høyesterett fant at selgers stansningsrett var tapt.

Høyesterett fastslo først at saken gjaldt stansningsrett ved kjøp og at kjl. § 61 andre ledd derfor kom til anvendelse. Retten uttalte videre at reglen i kjøpsloven «svarer helt til den generelle bestemmelsen» i dekl. § 7-2, og at vurderingen derfor var den samme.<sup>153</sup> Vurderingstemaet for Høyesterett var følgelig om varene kunne anses «overgitt» til kjøperen da banken tiltrådte sitt varelagerpant.

Høyesterett påpekte så at saken dreide seg om et særegent tilfelle som skilte seg fra de tilfeller der varen er under transport eller ligger på transportørens lager. Selgeren hadde vist til *Krogstad Cellulosefabrik* (Rt. 1973 s. 35) som et eksempel på at selgers stansningsrett var i behold, selv om varene befant seg på et område disponert av kjøperen. Etter rettens mening skilte sakene seg vesentlig fra hverandre fordi det i *Krogstad Cellulosefabrik* forelå «en klar, innarbeidet praksis med sikte på en hensiktsmessig avvikling av kjøpsforholdet, og hvor det forelå notoritet slik at det ikke var rettsvernsmessige betenkeligheter».<sup>154</sup> Høyesterett tok ikke stilling til om *Krogstad Cellulosefabrik* ble løst som et spørsmål om eiendomsrett eller selgers stansningsrett, jf. omtalen av diskusjonen ovenfor.

Høyesterett påpekte at det kan reises «klare motforestillinger» mot å anerkjenne utøvelsen av selgers stansningsrett i et særlig lager opprettet innenfor kjøpers eget lager. Retten valgte å ikke ta standpunkt til om en slik ordning overhode kunne godtas med virkning for «kjøperens konkursbo eller som her varelagerpanthaveren». Det ble derimot presisert at det «under enhver omstendighet stilles krav om klarhet og notoritet i forholdet og grunnlaget for...[en slik ordning], særlig med hensyn til rådighet og kontroll - krav som ikke er oppfylt i dette tilfelle».<sup>155</sup> Med dette stengte ikke Høyesterett for å godta en ordning som forlenger selgers stansningsrett til etter overgivelsen, også med virkning for kjøpers konkursbo. Forutsetningen er imidlertid at kravene til klarhet og notoritet ivaretas. Henvisningen til rådighet og kontroll er videre i samsvar med de vurderingsmomenter som ble trukket opp i *Dokka Bruk* (Rt. 1971 s. 549).

Høyesterett konkluderte med at selger ikke hadde sin stansningsrett i behold da banken realiserte det tiltrådte pantet. Det var avgjørende at det ikke forelå avtalemessige og faktiske

---

<sup>153</sup> Rt. 1997 s. 1438 s. 1442.

<sup>154</sup> Rt. 1997 s. 1438 s. 1442.

<sup>155</sup> Rt. 1997 s. 1438 s. 1442.

forhold for å begrunne stansningsretten, og at ordningen ikke var gjennomført på en betryggende og klar måte.

Konflikten i *Metos* stod mellom selger og kjøpers varelagerpanthaver, og Høyesterett tok altså ikke stilling til om en ordning som forlenger selgers stansningsrett overhode kunne godtas med virkning for kjøpers konkursbo, panthaver eller andre tredjemenn. Uttalelsen om at det «under enhver omstendighet» må stilles krav om klarhet og notoritet til en slik ordning, var derfor ikke avgjørende for sakens resultat, og må regnes som et *obiter dictum*. Det innebærer at den har mindre vekt enn uttalelser av betydning for resultatet.<sup>156</sup> Fordi uttalelsen var generell har den likevel relevans i bedømmelsen av slike ordninger i forhold til alle tredjemenn. Jeg forstår uttalelsen som en henvisning til hensynet til kjøpers øvrige kreditorer. Hensynet til disse tredjemennene må antas å være ivaretatt når ordningen gir klarhet om hvilke varer som inngår i selgers rådighetssfære, og som selger dermed kan utøve stansningsrett i. Uttalelsen kan også sies å følge det samme argumentasjonsmønsteret som i *Krogstad Cellulosefabrik*, og det er derfor grunn til å tro at de samme momentene ville blitt vektlagt om selgers motpart hadde vært kjøpers konkursbo.

Gjennomgangen av *Krogstad Cellulosefabrik* og *Metos* har vist at det må stilles en rekke krav til bransjepraksis som forlenger selgers stansningsrett til etter varens overgivelse. Etter *Metos*-dommen er det likevel uavklart om en slik ordning overhode kan stå seg mot kjøpers konkursbo. Trolig vil dette spørsmålet også forbli uavklart frem til Høyesterett behandler bransjepraksis opp mot reservasjonen om «vedkommende rettsforhold egenart», jf. dekl. § 7-1.

### 6.3 Oppsummering

Gjennomgangen har vist at det er videre adgang til å inngå avtaler som endrer stansningsrettens skjæringspunkt i forholdet mellom kjøper og selger, enn i forholdet mot kjøpers konkursbo. I begge relasjoner kan slike avtaler måtte regnes som hevingsforbehold og avtaler om salgspant. I forholdet til kjøpers konkursbo er det en viktig begrensning at det ikke kan inngås avtaler som stiller boet dårligere enn de generelle reglene om stansningsrett.

Vi har også sett at fast bransjepraksis kan forlenge selgers stansningsrett i forholdet mellom selger og kjøper, men at det er usikkert om slike ordninger kan tillegges virkning i forholdet til kjøpers konkursbo og andre tredjemenn. Skal en slik ordning kunne stå seg mot kjøpers konkursbo, må den være forenelig med dekl. § 7-1 og dens krav til "vedkommende rettsforholds egenart". Dette betyr at praksisen må bestå en kvalitetsvurdering for å kvalifisere

---

<sup>156</sup> Eckhoff (2001) s. 172.



som kutyme, idet en enkel avtale eller mindre utbredt praksis ikke vil binde partene eller være relevant for dekl. § 7-1. Dernest må det, i tråd med Høyesteretts argumentasjonsmønster, vurderes om kutymen ivaretar hensynet til klarhet og notoritet gjennom en klar fordeling av rådighet og kontroll.

## 7 Transportrettslig spesiallovgivning

### 7.1 Innledning

Når varer fraktes fra selger til kjøper inngår transporten i avviklingen av kjøpsavtalen. Bindeleddet mellom selger og kjøper vil ofte være en selvstendig transportør, og sammen med kjøpsavtalen vil fraktavtalen med transportøren dermed inngå i det avtalekomplekset som bringer varen til kjøper.<sup>157</sup> Transportlovgivningen inneholder regler om råderetten over varer som er under transport med ulike transportmidler.<sup>158</sup> Indirekte kan transportlovgivningen derfor ha betydning for selgers mulighet til å utøve sin stansningsrett i forholdet mellom ham og kjøper.<sup>159</sup> Det er også hevdet at transportlovene avskjærer selgers stansningsrett på et noe tidligere tidspunkt enn det som følger av overgivelseskriteriet.<sup>160</sup>

I dette kapittelet vil transportlovenes påvirkning på rekkevidden av selgers stansningsrett, vurderes. Problemstillingen vil være om reguleringene, sammenlignet med det generelle overgivelseskriteriet, begrenser eller utvider rekkevidden av selgers stansningsrett.

For å forenkle fremstillingen vil det kun fokuseres på unimodale fraktavtaler. Med unimodal transport siktes det fraktavtaler som omfatter én form for transport med ett transportmiddel.<sup>161</sup> Postloven<sup>162</sup> behandles ikke fordi den ikke gjelder befraktning med et spesielt befordringsmiddel, og dermed er av en annen karakter.

### 7.2 Fraktavtalen

Lødrup definerer en fraktavtale eller «contract of carriage» som en «avtale som gir en person krav på å få utført en transport».<sup>163</sup> Fraktavtalen regulerer forholdet mellom partene i kjøpsforholdet og transportøren, og gir normalt opplysninger om varene, gjennomføringen av transporten og vederlaget.<sup>164</sup>

#### 7.2.1 Partene

Partene i en fraktavtale er fraktføreren selv og medkontrahenten. Medkontrahenten regnes som avsender i fraktforholdet.<sup>165</sup> Avsenderen behøver ikke være den som faktisk avleverer

---

<sup>157</sup> Selvig (1975) s. 1.

<sup>158</sup> NOU 1972: 20 s. 312.

<sup>159</sup> Andenæs (2009) s. 191.

<sup>160</sup> NOU 1972: 20 s. 312.

<sup>161</sup> Pedersen (2008) s. 52.

<sup>162</sup> Lov 4. september 2015 nr. 91 om posttjenester.

<sup>163</sup> Lødrup (1997) s. 13.

<sup>164</sup> Bergem (2008) s. 305 og Falkanger (2016) s. 41.

<sup>165</sup> Pedersen (2008) s. 48.

varen til fraktføreren, og kan altså være både selgeren og kjøperen i kjøpsforholdet.<sup>166</sup> Mottakeren i et transportforhold er den som er berettiget til å motta godset, og kan være den samme som avsenderen.<sup>167</sup> Fraktføreren får etter avtalen plikter både overfor avsenderen og mottakeren, og en fraktavtale blir derfor ofte vært omtalt som en *trepartsavtale*.<sup>168</sup>

Den kontraherende fraktføreren og den utførende fraktføreren trenger ikke være den samme.<sup>169</sup> Transportlovene gir likevel avsender og mottaker de samme rettighetene i fraktforholdet der den utførende fraktføreren er en annen enn den kontraherende, jf. sjøl. § 285, vegfrl. § 6, luftl. § 10-32 og CIM<sup>170</sup> art. 27.

### 7.2.2 Transportdokumenter

Transportdokumenter benyttes i utstrakt grad i fraktforhold, og regulerer rettsforholdet mellom avsenderen, fraktføreren og mottakeren. Det brukes forskjellige typer transportdokumenter, men alle transportdokumenter fungerer som bevis på fraktavtalen og for at fraktføreren har mottatt varen.<sup>171</sup> I tillegg er transportdokumentenes av betydning ved varens utlevering til mottakeren og i spørsmål om råderett under transporten.

Ved sjøtransport benyttes transportdokumentet konnossement for å legge til rett for dokumentbasert vareomsetning. Et konnossement fungerer som en kombinert fraktavtale, en kvittering for mottatt gods og som et omsetningspapir.<sup>172</sup> Konnossementet virker som et varerepresentativ fordi det er den som fremtrer som rett innehaver av konnossementet som blir legitimert som mottaker av varene, jf. sjøl. § 302.<sup>173</sup> Som regel utstedes konnossementer i flere eksemplarer, og det skilles blant annet mellom mottaks- og ombordkonnossementer som angir om varen henholdsvis er mottatt av fraktføreren eller innlastet på skipet, jf. sjøl. § 294. Når konnossementet er utstedt i flere eksemplarer, er det likevel tilstrekkelig at mottakeren legitimerer seg ved ett eksemplar for å ha rett til utlevering, jf. § 302 andre ledd.

Ved luft, vei- og jernbanetransport benyttes fraktbrev, jf. luftl. § 10-5 og vegfrl. § 7 og CIM art. 6. Ved sjøtransport kan det også utstedes sjøfraktbrev, jf. sjøl. § 308. Fraktbrev kan ikke

---

<sup>166</sup> Falkanger (2016) s. 32.

<sup>167</sup> Falkanger (2016) s. 34

<sup>168</sup> Falkanger (2016) s. 35.

<sup>169</sup> Falkanger (2016) s. 28.

<sup>170</sup> Uniform Rules concerning the Contracts for International Carriage by Rail, av 9. mai 1980 som endret ved protokoll 3. juni 1999.

<sup>171</sup> Selvig (1975) s. 2.

<sup>172</sup> Krüger (1999) s. 341–342.

<sup>173</sup> Holvik (2007) s. 162.

omsettes og har ikke den samme representative virkning som konnossementer.<sup>174</sup> Utlevering kan bare skje til den mottakeren som er angitt i dokumentet og det avgjørende for utleveringsretten er således at vedkommende navn er påført som mottaker i fraktbrevet, og ikke ihendehavelsen alene, som ved konnossement.<sup>175</sup>

### 7.2.3 Transportrettslig råderett

Med transportrettslig råderett menes retten til å gripe inn i en pågående transport.<sup>176</sup> Den transportrettslige råderetten er frikoblet fra eiendomsretten til varen,<sup>177</sup> og består normalt av en rett til å stoppe transporten, legge varene til forvaring, omdirigere transporten, samt endre mottakeren.<sup>178</sup> Råderetten anses å fylle to funksjoner; den som har råderetten skal kunne styre transporten ved å foreta omdirigeringer og videresalg. I tillegg har råderetten en «sperrefunksjon», som gir rett til å stanse en vare under transport hos fraktføreren.<sup>179</sup> Det er denne siden av råderetten som har betydning for stansningsretten, og en selger som mangler råderett under transporten vil således ikke kunne stanse varen mens den er under transporten med fraktføreren.

Avsender beholder normalt råderetten over varen så lenge den er under transport.<sup>180</sup> Siden den som inngår fraktavtalen regnes som avsender, er det derfor av betydning for stansningsretten om selger eller kjøper har inngått fraktavtalen. Som utgangspunkt skal selger dekke kostandene knyttet til transporten av varen, jf. kjl. § 11, men partene står fritt til å avtale andre ordninger. I praksis reguleres ofte ansvaret gjennom leveringsklausuler i kjøpsavtalen.<sup>181</sup>

Transportdokumentene spiller en viktig rolle ved utøvelsen av råderett. Ved sjøtransport knyttes konnossementet til råderetten ved at avsenderen må fremvise alle eksemplarene av konnossementet for å utøve råderett.<sup>182</sup> Når fraktbrev benyttes, må normalt avsenderens eksemplar av fraktbrevet fremvises for å utøve råderetten, jf. vegfrl. § 18, luftl. § 10-12 og CIM art. 19.

---

<sup>174</sup> Selvig (1975) s. 53.

<sup>175</sup> *ibid.*

<sup>176</sup> Grönfors (1982) s. 314.

<sup>177</sup> Johansson (2001) s. 264.

<sup>178</sup> Johansson (2001) s. 283–284.

<sup>179</sup> Grönfors (1982) s. 314.

<sup>180</sup> Johansson (2001) s. 289.

<sup>181</sup> Johansson (2001) s. 340.

<sup>182</sup> Grönfors (1982) s. 314.

### 7.3 Fraktførerens rolle i utøvelsen av stansningsretten

Mens varen er under transport hos en selvstendig transportør er både avsenderen og mottakeren fysisk adskilt fra å kunne råde over varen. En selger er derfor avhengig av medvirkning fra fraktføreren for å kunne utøve sin stansningsrett, og han må varsle fraktføreren om at han ønsker å stanse varen som er på vei til kjøper.<sup>183</sup>

Som utgangspunkt består selgers stansningsrett inntil varen er «overgitt», uavhengig av hvem av partene som har engasjert og betalt for frakten.<sup>184</sup> Hvem som betaler for frakten og inngår fraktavtalen har derimot avgjørende betydning for plasseringen av råderetten i fraktforholdet, og er på sin side uavhengig av stansningsretten. Når selgeren ikke har inngått fraktavtalen har vil han som nevnt ikke regnes som avsender, og vil dermed ikke råde over den transportrettslige «sperrefunksjonen».

Fraktføreren er kun forpliktet etter fraktavtalen, og rettigheter som gjøres gjeldende i dette avtaleforholdet må således kunne utledes av den.<sup>185</sup> Transportlovene regulerer kun råderetthavers instruksjonsrett til fraktføreren, og fraktføreren må derfor som utgangspunkt ikke følge en anvisning fra en selger som ikke er avsender etter fraktavtalen. Etter kjl. § 61 tredje ledd har selgeren plikt til å varsle kjøperen om en stansningsaksjon, men kjøpsloven mangler en regulering av selgers varsel til fraktføreren. Indirekte vil denne siden av lovverket vanskeliggjøre selgers stansningsrett under transporten, og medføre at selger står uten mulighet til å håndheve stansningsretten som tilkommer ham etter kjøps- og dekningsloven. Spørsmålet om fraktføreren likevel må følge en anvisning om å stanse transporten fra en selger som mangler råderett, behandles i punkt 7.4.

I forholdet mellom selger, kjøper og fraktfører kan andre problemstillinger være av betydning for stansningsretten. For det første kan fraktføreren ha tilbakeholdsrett i varen for sitt krav på betaling for transportoppdraget.<sup>186</sup> For det andre er det normalt en forutsetning for å utøve råderett at utøvelsen ikke medfører skade for fraktføreren eller andre avsendere, samt at avsenderen erstatter de kostnader som påløper ved utøvelsen.<sup>187</sup> I tillegg er det av betydning at fraktføreren blir erstatningsansvarlig om han utelater å utføre en rettmessig stansningsaksjon. Fraktførerens utleveringsansvar til mottakeren kan også gjøre ham erstatningsansvarlig om han stanser en vare på ordre fra en selger som mangler råderett.<sup>188</sup>

---

<sup>183</sup> Johansson (2001) s. 368.

<sup>184</sup> Johansson (2001) s. 342, jf. NJA 1985 s. 879.

<sup>185</sup> Johansson (2001) s. 373.

<sup>186</sup> Sjøloven § 270, vegfraktloven § 25, luftfartsloven § 10-13.

<sup>187</sup> Luftfartsloven § 10-12, vegfraktloven § 18 og CIM art. 19.

<sup>188</sup> Johansson (2001) s. 319.

Fraktføreren kan også bli pålagt plikter som går ut over selve varetransporten. Selger som avsender kan blant annet supplere transportoppdraget med oppkrav- eller etterkravsoppdrag, som innebærer at kjøper som mottaker ikke får utlevert varen uten å betale for seg.<sup>189</sup> Kjl. § 49 tredje ledd gir regler om oppkravsbetaling når det benyttes en selvstendig transportør. Bestemmelsen gjør det mulig for selger å kreve betaling av kjøper mot utlevering av transportdokumentet. Dette innebærer at selger kan kreve betaling selv før varen har ankommet bestemmelsesstedet, jf. tredje ledd siste punktum. Kjøper vil kunne godta en slik ordning, fordi selgeren samtidig fratras muligheten til å råde over varen når han fratras transportdokumentene.<sup>190</sup> Slik oppkravsbetaling vil også fjerne risikoen forbundet med forsendelseskjøp, se punkt 2.4.1, og sikre selgers interesse i kjøpesummen.

For å oppsummere kan det slås fast at fraktføreren forpliktelser etter fraktavtalen kan ha rekke følger for selgers stansningsrett. Den viktigste implikasjonen følger av de transportrettslige reglene om råderett, som medfører at fraktføreren ikke er forpliktet til å stanse varen på ordre fra en selger som ikke er avsender etter fraktavtalen.

#### **7.4 Kjøps- og dekningslovens innvirkning på fraktforholdet**

Ved forsendelseskjøp inngår transporten som en del av avviklingen av kjøpsforholdet, og selger vil derfor ha en klar interesse i at transporten gjennomføres eller stanses når han mener han kan utøve sin stansningsrett. Som presentert i punkt 7.3, vanskeliggjøres utøvelsen av selgers stansningsrett under transporten, når selger ikke har inngått fraktavtalen. Dette kan virke uheldig når fraktavtalen og transporten er et ledd i gjennomføringen av kjøpet.

I forarbeidene til dekningsloven er det uttalt at transportlovene «kan suppleres med de nasjonale regler om stansningsrett...».<sup>191</sup> Uttalelsen kan tas til orde for at de generelle reglene om stansningsrett kan ha innvirkning på fraktforholdet. Om dette er tilfelle, vil fraktføreren måtte følge en anvisning fra selger om å stanse varen, selv når selger ikke er avsender etter fraktavtalen.

Spørsmål i det følgende blir hvorvidt selgers stansningsrett etter kjøps- og dekningsloven kan få virkning i fraktforholdet? Drøftelsen forutsetter at fraktavtalen er inngått mellom kjøperen og fraktføreren, slik at selgeren ikke er avsenderen etter fraktavtalen og av den grunn mangler råderett under transporten.

---

<sup>189</sup> Krüger (1999) s. 339–340.

<sup>190</sup> Krüger (1999) s. 340.

<sup>191</sup> NOU 1972: 20 s. 312.

#### 7.4.1 Kan kjøpsloven få virkning i fraktforholdet?

Fraktføreren er i utgangspunktet kun forpliktet etter fraktavtalen, og om han skulle følge en anvisning fra selger, vil dette kunne utgjøre et kontraktsbrudd av fraktavtalen. Fraktføreren vil dermed risikere at kjøper gjør gjeldende misligholdsbeføyelser etter fraktavtalen, slik som erstatningsansvar. Disse forholdene taler for at det må kreves en uttrykkelig hjemmel for at den kjøpsrettslige stansningsretten skal få virkning i fraktforholdet.<sup>192</sup>

På tross av selgers interesse er det antatt at stansningsretten etter kjl. § 61 kun gjelder i forholdet mellom partene i kjøpsavtalen, og ikke i forholdet til tredjemenn.<sup>193</sup> Dette presiseres uttrykkelig av CISG art. 71 (2) in fine hvor det fremgår at bestemmelsen om stansningsrett “relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller”. CISG gir således ikke grunnlag for at den kjøpsrettslige stansningsretten får virkning inn i fraktforholdet.

Kjl. § 61 andre ledd siste punktum sier at levering av konnossement til kjøper ikke avskjærer selgers stansningsrett, og denne reguleringen kan tenkes å trekke linjer til fraktforholdet.<sup>194</sup> Bestemmelsen skal likevel kun forstås som en presisering av at den faktiske overgivelsen er avgjørende for stansningsrettens skjæringspunkt, se redegjørelsen i punkt 7.5.2. Bestemmelsen kan dermed ikke bygge opp under at kjøpsloven skal få virkning inn i fraktforholdet.

I den engelske kjøpsloven, Sale of Goods Act<sup>195</sup> (SGA), finner vi et eksempel på en uttrykkelig regulering av forholdet mellom stansningsretten og fraktforholdet. I SGA section 46 (6) følger det at når melding om stansning er gitt av selger til fraktføreren må han «re-deliver the goods to, or according to the directions of, the seller; and the expenses of the re-delivery must be borne by the seller». Bestemmelsen angir at fraktføreren må følge selgers anvisning og utlevere varen til ham, uavhengig av om selger er avsender etter fraktavtalen. Denne reguleringen skaper i motsetning til vår kjøpslov, en kobling fra kjøps- til fraktavtalen.

I teorien har Ramberg ment at det ikke er grunn til å la stansningsretten etter kjøpsloven påvirke de transportrettslige regler om råderett og utlevering. Etter Rambergs syn må selgers stansningsrett i stedet bero på de «säkerhetsåtgärder som han kan vidta på den plats där utlämning av varan blir aktuell».<sup>196</sup> Selgers manglende råderett hindrer altså ikke selger fra å forsøke å stanse overgivelsen til kjøperen på bestemmelsesstedet. Det kan imidlertid være

---

<sup>192</sup> Johansson (2001) s. 373.

<sup>193</sup> Bergem (2008) s. 305.

<sup>194</sup> Johansson (2001) s. 374.

<sup>195</sup> Sale of Goods Act 1979.

<sup>196</sup> Ramberg (1995) s. 595.

vanskelig å stanse varen på dette tidspunktet uten fraktførerens medvirkning, og et forsøk kan komme i konflikt med fraktførerens utleveringsansvar. Selgers faktiske stansningsmuligheter vil dermed være prisgitt bestemmelsesstedets karakter og kjøpers handlinger. Når varene legges «i det fri», vil selgers muligheter for å hindre overgivelsen kunne være gode, se kapittel 4.

Johansson mener på sin side at den kjøpsrettslige stansningsretten kan få virkning i fraktforholdet, selv uten en uttrykkelig regulering. Forutsetningen er at virkningen følger av «processuella säkerhetsåtgärder».<sup>197</sup> I norsk rett vil en slik prosessuell handling tilsvare midlertidig sikring gjennom midlertidig forføyning, jf. tvisteloven<sup>198</sup> kapittel 34.

Det er imidlertid klart at en selger som ikke har inngått fraktavtalen ikke vil kunne få midlertidig forføyning for et krav om at fraktføreren skal stanse transporten. Grunnen til dette er at selgeren ikke er part i fraktavtalen og dermed vil mangle et hovedkrav mot fraktføreren, jf. tvl. § 32-1 nr. 3. Midlertidig forføyning har i alle tilfeller den klare ulempe at det innebærer en rettslig prosess som kan være vanskelig å gjennomføre før fraktførerens utleverer varen til kjøperen.<sup>199</sup>

Etter dette må det altså konstateres norsk rett mangler en regulering som gir den kjøpsrettslige stansningsretten virkning i fraktforholdet. En fraktfører må derfor ikke stanse forsendelsen på ordre fra en selger som mangler råderett. Stansningsretten består likefullt mellom selger og kjøper selv om selger mangler råderett, og selger vil derfor i teorien kunne stanse varen på bestemmelsesstedet. Om selger ikke skal ha ansvaret for transporten, kan han også omgå råderettsproblematikken ved å inngå fraktavtalen, og la kjøper betale for transporten i det underliggende forholdet dem i mellom.

#### 7.4.2 Kan dekningsloven få virkning i fraktforholdet?

På grunn av boets tilbakeleveringsplikt i deknl. § 7-9 er denne problemstillingen ikke så praktisk når varene overleveres *etter* at det er åpnet konkurs hos kjøperen. Problemstillingen ser derfor ikke ut til å være behandlet i teorien.

Generelt kan jeg ikke se at andre hensyn gjør seg gjeldende i spørsmålet om stansningsretten innvirkning på fraktforholdet under dekningsloven, enn under kjøpsloven. Av den grunn bør det også oppstilles et krav om uttrykkelig hjemmel for at dekningslovens regler om

---

<sup>197</sup> Johansson (2001) s. 374–375.

<sup>198</sup> Lov 17. juni 2015 nr.90 om mekling og rettergang i sivile tvister.

<sup>199</sup> Johansson (2001) s. 375.



stansningsretten skal få virkning i fraktforholdet. I mangel av slik regulering kan heller ikke dekningsloven få virkning i fraktforholdet.

## **7.5 Analyse av transportlovenes innvirkning på stansningsretten**

### **7.5.1 Grunnlaget for analysen**

Den transportrettslige spesiallovgivingen kan ha betydning for stansningsretten i flere henseender.

For det første har vi sett at transportrettslig råderett er nødvendig om selger skal kunne utøve sin stansningsrett i en vare under transport hos en fraktfører. Ettersom rekkevidden av selgers stansningsrett og avsenders råderett går «hånd i hånd», vil det i lys av oppgavens problemstilling være nyttig å undersøke når råderetten går over fra avsender til mottakeren. Spørsmålet er følgelig hvor langt avsenders råderett rekker etter de ulike transportlovene?

På grunn av sammenhengen mellom den transportrettslige råderetten og stansningsretten, taler harmonihensyn for at en vare skal kunne stanses like lenge, uavhengig av hvilken transportmetode som er valgt.<sup>200</sup> Det er derfor også av generell interesse å se hvilke forskjeller det er i reguleringen mellom de ulike transportlovene.

For det andre er det uttalt i forarbeidene til dekningsloven at reglene i transportlovene «synes å avskjære selgerens stansningsrett på et noe tidligere tidspunkt enn det som ville følge av prinsippet i [daværende] kjøpsl. § 39».<sup>201</sup> Uttalelsene må forstås slik at stansningsretten kan opphøre selv om varen ikke er «overgitt», jf. skjæringspunktet for stansningsretten etter kjøps- og dekningsloven. Både kjøpslovens og dekningslovens regler står tilbake for annen lovgivning, og transportlovene kan følgelig få betydning der de endrer stansningsrettens skjæringspunkt. Spørsmålet blir om transportlovene medfører et annet skjæringstidspunkt for stansningsretten enn overgivelseskriteriet?

Avtalefriheten etter transportlovene kan også ha betydning for stansningsretten, dersom avsenderen kan si fra seg råderetten til fordel for mottakeren. Av hensyn til resten av analysen har jeg imidlertid valgt å ikke behandle dette spørsmålet.

### **7.5.2 Sjøtransport**

Sjølovens regler om stykkegodstransport finnes i lovens kapittel 13, jf. sjøl. § 252. Sjøloven mangler imidlertid en uttrykkelig regulering av råderetten under transporten, og knytter

---

<sup>200</sup> Lødrup (1997) s. 143, jf. også punkt 2.1 om harmonihensyn i formueretten.

<sup>201</sup> NOU 1972: 20 s. 312.

råderetten til reguleringen av transportdokumentene. Reguleringen skiller derfor mellom konnossementer og sjøfraktbrev. I Sjølovkomiteens forslag til gjennomføring av Rotterdam-reglene<sup>202</sup> i sjøloven, foreslås det vedtatt regler om råderett. Et av formålene med disse reglene er «å tilpasse regelverket til moderne bransjepraksis» og «samkjøre reglene med enkelte andre konvensjoner».<sup>203</sup>

Når det benyttes konnossementer følger det av fast praksis at avsender må fremvise alle eksemplarene av konnossementet til fraktføreren om han vil stanse en vare under transport. Denne reglen er også kodifisert i sjøl. § 302, og innebærer avsenderens råderett bortfaller når han gir fra seg et konnossementeksemplar.<sup>204</sup> Dersom selger som avsender har grunn til å frykte kjøperens betalingsevne bør han derfor beholde konnossementet så lenge som mulig.<sup>205</sup>

I sjøl. § 307 er det inntatt en regulering av forholdet til stansningsretten. Bestemmelsens første ledd presiserer at selgers stansningsrett «gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.», og er et speilbilde av kjøpsloven § 61 andre ledd andre punktum.

Da denne bestemmelsen ble inntatt i sjøloven av 1893<sup>206</sup> i 1937 fremgikk ikke regelen uttrykkelig. Det ble da uttalt i innstillingen fra Sjølovkomiteen at reglene om selgers stansningsrett ikke kan «gi anledning til den misforståelse at retten skulde falle bort ved at kjøperen har fått konnossement».<sup>207</sup> Det er dermed klart at bestemmelsen er tatt inn for å klargjøre at selgers stansningsrett består selv om kjøper har fått konnossementet. I forlengelsen av dette kan det konstateres at avsenders manglende råderett som følge av at konnossementets overgang, ikke fører til at stansningsretten skjæringspunkt endres. En annen sak er at han ikke kan stanse varen med hjemmel i den transportrettslige råderetten ettersom konnossementet er overlevert.

Forholdet til stansningsretten modifiseres av sjøl. § 307 andre ledd som regulerer eventuelle tredjemannskonflikter som oppstår der konnossementer er avhendet under transporten. Det fastslås her at stansningsretten ikke kan gjøres gjeldende overfor «en tredjeperson som i god

---

<sup>202</sup> De forente nasjoners konvensjon om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs, av 12. november 2008.

<sup>203</sup> NOU 2012: 10 s. 106.

<sup>204</sup> Grönfors (1982) s. 314. Dagjeldende svenske sjølov, Sjölag (1891:35 s. 1) § 156, tilsvarende någjeldende sjølov § 302.

<sup>205</sup> Falkanger (2010) s. 249.

<sup>206</sup> Lov 20. juni 1893 nr. 1 om sjøfarten.

<sup>207</sup> Ot.prp nr. 23 (1937) s. 99.

tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonossement». Bestemmelsen er inntatt av hensyn til en godtroende omsetningsserverver.<sup>208</sup>

Når sjøfraktbrev benyttes, fastsetter sjøl. § 308, avsenderens råderett. Forutsetningen for å utøve råderetten og stanse varen, er at mottakeren ikke har gjort sin rett etter sjøfraktbrevet «gjeldende», jf. andre ledd in fine. Det vil si at han ikke har fått godset utlevert eller har krevd det utlevert.<sup>209</sup> Skjæringspunktet for avsenderens råderett inntreer derfor ved selve utlevering eller når mottakeren krever utlevering. Denne reguleringen har mye tilfelles med den som finnes i vegfraktloven, se punkt 7.5.4.

I forholdet til stansningsretten kan vi slå fast at reglene om råderettens overgang i sjøloven ikke endrer stansningsrettens skjæringspunkt. Sjøl. § 307 første ledd gir på sin side regler om at konnossementers overlevering ikke har betydning for selgers stansningsrett, og heller ikke denne regelen vil påvirke stansningsrettens skjæringspunkt etter kjøps- og dekningsloven. Sjøl. § 307 andre ledd kan på den andre siden føre til at selgers stansningsrett bortfaller helt, men medfører ikke at skjæringspunktet endres der stansningsretten består.

### 7.5.3 Flytransport

Luftfartsloven(luftl.) kapittel X gjelder «befordring med luftfartøy av passasjerer, reisegods eller gods når befordringen utføres mot vederlag», jf luftl. § 10-1, og det er reglene om befordring av gods som er relevante her.

Regler om avsenders råderett finnes i luftl. § 10-12, og forutsetter at avsenderen fremviser fraktføreren det tredje eksemplaret av luftfraktbrevet for å utøve råderett, jf. andre ledd, jf. § 10-6. Det er således besittelsen av dette eksemplaret som legitimerer avsenderens rådeutøvelse, et eksemplar som er uavhengig av mottakerens eksemplar av luftfartsbrevet.<sup>210</sup>

Etter luftl. § 10-12 tredje ledd opphører råderetten «samtidig med at mottakerens rett etter § 10-13 inntreer». Luftl. § 10-3 gjelder utlevering av godset og mottakeren kan kreve utlevering når varen «er kommet frem til bestemmelsesstedet». Utleveringen forutsetter at mottakeren «betaler de skyldige beløp og ellers oppfyller de befordringsvilkår som er nevnt i transportavtalen». Det er altså mottakerens rett til å kreve utlevering som må ha inntrådt for at råderetten skal opphøre.

Det avgjørende for råderettens overgang er når retten til utlevering «inntreer» etter luftl. § 10-13.

---

<sup>208</sup> Falkanger (2010) s. 249.

<sup>209</sup> Falkanger (2010) s. 318.

<sup>210</sup> Falkanger (2016) s. 60.

Det kan tenkes flere mulige forståelser av ordlyden i luftl. § 10-13 første ledd. «Når godset er kommet frem til bestemmelsesstedet» kan både sikte til når luftfartøyet lander eller når varen er klar til utlevering.

Den alminnelige språklige forståelsen taler for varen er kommet frem allerede når luftfartøyet lander på bestemmelsesstedet. Leses hele § 10-13 første ledd forutsettes det imidlertid at mottakeren betaler det han skylder for å ha rett til utlevering. I fraktavtalen kan det inntas at mottakeren skal betale for omkostninger knyttet til frakten.<sup>211</sup> Forutsetningen om betaling til fraktføreren kan tale for at råderetten først går over til mottakeren når betalingen har skjedd der dette er satt som vilkår.

Etter § 10-12 første ledd følger det videre at avsenderens råderett består «på avgangs- eller bestemmelseslandingsplassen». Det oppstår en konflikt om avsenders råderett skal bestå på bestemmelsesstedet, dersom mottakers rett til varen inntreer samtidig. Til dette kan det innvendes at avsenderens råderett kan bestå på bestemmelsesstedet dersom hans anvisning om å stanse forsendelsen ble gitt før varen ankom bestemmelsesstedet.<sup>212</sup>

Falkanger mener at retten til utlevering inntreer når varen har ankommet bestemmelsesstedet «ved luftfartøyets ankomst».<sup>213</sup> Lødrup deler denne oppfatningen, men presiserer at det avgjørende må være at varen har ankommet det stedet «hvorfra det skal utleveres til mottakeren».<sup>214</sup> Et slikt syn kan begrunnes i at det er liten grunn til å gi mottakeren rett til utlevering før varen faktisk kan utleveres.

Fordi avsenderens råderett bortfaller når retten til utlevering «inntreer», synes det å være avgjørende at mottakeren *kan* til å kreve varen utlevert. I mangel av andre holdepunkter enn ordlyden bør, skjæringspunktet for avsenders råderett derfor settes til når flyet lander, forutsatt at det ikke er satt betalingsvilkår i fraktavtalen. Dette vil være det første tidspunktet mottakeren kan kreve utlevering.

For det tilfelle at mottakeren nekter å ta imot godset eller ikke møter opp, fastslår luftl. § 10-12 tredje ledd andre punktum at avsenderens råderett gjeninntreer. Loven løser ikke spørsmålet om når mottakers råderett gjenoppstår. En mulig løsning vil være det tidspunktet mottakeren fremsetter et krav på utlevering.

---

<sup>211</sup> Falkanger (2016) s. 61.

<sup>212</sup> Lødrup (1975) s. 142.

<sup>213</sup> Falkanger (2016) s. 61.

<sup>214</sup> Lødrup (1975) s. 141.

Luftfartslovens regler påvirker ikke det generelle overgivelseskriteriet etter kjøps- og dekningsloven. Loven gir kun bestemmelser om avsenderens råderett, og selgers stansningsrett består fullt ut selv om råderetten har gått over, helt til overgivelsen har funnet sted. At avsenderens råderett bortfaller allerede når varen har kommet til bestemmelsesstedet vil imidlertid vanskeliggjøre selgers muligheter til å stanse varen etter dette tidspunktet.

#### 7.5.4 Veitransport

Vegfraktloven gjennomfører konvensjonen om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg, av 19. mai 1956 (CMR) i norsk rett, og gjelder avtaler om «godsbeholdning med kjøretøy på veg», jf. vegfrl. § 1.

Vegfraktloven sonderer mellom innenriks og internasjonal befordring, og oppstiller noe ulik regulering for de to anvendelsesområdene. Vi finner reguleringen av utlevering og råderett i vegfrl. §§ 17 til 20.

I vegfrl. § 17 andre ledd fastsettes det når avsenderens råderett opphører. I alle tilfeller skjer dette «når mottakeren gjør bruk av sin rett etter § 20 første ledd». Ved internasjonal befordring avskjæres også råderetten «når det annet eksemplar av fraktbrevet overleveres».

Etter § 20 første ledd kan mottakeren kreve varen utlevert mot kvittering «når godset er kommet til bestemmelsesstedet». Av ordlyden i § 17 andre ledd følger det at avsenderen må gjøre «bruk av sin rett» for å avskjære råderetten. Det innebærer at skjæringspunktet inntreffer når mottakeren krever varen utlevert etter at varen har ankommet det angitte bestemmelsesstedet. Dette bekreftes også i forarbeidene hvor det forutsettes at mottakeren «har benyttet seg av sin rett til å kreve godset utlevert»,<sup>215</sup> og er videre i tråd med CMR art. 12 hvor det heter at råderetten opphører «when the consignee exercises his right under article 13». Til sammenligning med luftfartsloven er det altså ikke tilstrekkelig at mottakerens rett til å kreve utlevering har inntrådt.

Ved internasjonal befordring avskjæres i tillegg retten «når det annet eksemplar av fraktbrevet» fremvises, jf. vegfrl. § 20 første ledd. Dette fraktbrevet følger varen og gir mottakeren derfor normalt ikke råderett før godset er på bestemmelsesstedet, jf. vegfrl. § 8.<sup>216</sup>

---

<sup>215</sup> NUT 1971: 2 s. 18.

<sup>216</sup> Bull (2000) s. 53.

Etter dette er det klart at råderettens skjæringspunkt inntreer når mottakeren krever utlevering, jf. vegfrl. 17, jf. § 20. Avsenderen har råderetten helt frem til dette. Ved internasjonal befordring avskjæres også råderetten av at det andre eksemplaret av fraktbrevet fremvises.

Vegfrl. § 23 oppstiller for øvrig en lignende regulering som i luftl. § 10-12 tredje ledd andre punktum, hvorefter avsenderens råderett gjeninntreer om mottakeren nekter å ta imot varen.

For å sammenfatte rekker avsenderens råderett noe lengre under vegfraktloven enn luftfartsloven. Vegfraktloven gir imidlertid heller ikke regler som avskjærer selgers stansningsrett på et tidligere tidspunkt enn de generelle reglene om stansningsrett i kjøps- og dekningsloven.

### 7.5.5 Jernbanetransport

COTIF-loven gir regler om jernbanetransport i norsk rett. I motsetning til de andre transportlovene er henvisningsmetoden brukt for å gjennomføre CIM-konvensjonen om transport av gods på jernbane, jf. COTIF-loven § 1. Med henvisningsmetode menes konvensjoner som er gjort til norsk rett ved henvisning til konvensjoner, og ikke ved gjengivelse.<sup>217</sup> De materielle reglene om jernbanetransport av gods finner vi derfor i selve CIM-konvensjonen, jf. COTIF-loven § 2 bokstav b.<sup>218</sup>

Regelen om utlevering og råderett finnes CIM art. 17 til 22 og ligner i stor grad på reglene under CMR-konvensjonen og vegfraktloven.<sup>219</sup>

Når avsenderens råderett opphører er regulert i CIM art. 18 § 2. For det første opphører råderetten når mottakeren har fått varen i sin besittelse eller har akseptert varen. Råderetten opphører også når mottakeren «has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3», jf. bokstav c. Etter art. 17 § 3 kan mottakeren forlange fraktbrevet overlevert og godset utlevert «after the arrival of the goods at the place of destination», altså etter at godset er kommet til utleveringsstedet. Det avgjørende er mottakeren har gjort disse rettighetene gjeldende («asserted»). Etter reglene i CIM inntreer skjæringspunktet for avsenderens råderett derfor tidligst når mottakeren krever utlevering av varen eller av fraktbrevet.

Heller ikke reglene om råderett i COTIF-loven og CIM har direkte påvirkning på skjæringspunktet for stansningsretten etter kjøps- og dekningsloven.

---

<sup>217</sup> Eckhoff (2000), s. 288.

<sup>218</sup> Jeg benytter den engelske språkversjonen, som er et av konvensjonens originalspråk.

<sup>219</sup> Pedersen (2008) s. 919.

### 7.5.6 Oppsummering

Gjennomgangen har vist at avsenderes råderett avskjæres på forskjellige tidspunkter etter de ulike transportlovene. Når det benyttes konnossementer etter sjøloven, bortfaller råderetten når avsender gir fra seg et eksemplar av konnossementet. Etter luftfartsloven rekker råderetten kun til varen ankommer bestemmelsesstedet, mens den ved vei- og jernbanetransport og når det benyttes sjøfraktbrev, rekker til mottakeren krever utlevering.

Analysen viser også at transportlovene ikke avskjærer selgers stansningsrett på et tidligere tidspunkt enn etter de generelle reglene om stansningsrett i dekningsloven og kjøpsloven. Antakelsene i NOU 1972: 20 om at reglene i transportlovene «synes å avskjære selgerens stansningsrett på et noe tidligere tidspunkt enn det som ville følge av prinsippet i [daværende] kjøpsl. § 39», er derfor ikke treffende. Det er derimot treffende at avsenderens transportrettslige råderett ved alle transportmidlene kan gå over til mottaker på et tidligere tidspunkt enn varens overgivelse. Selgers stansningsrett er likefullt i behold frem til varen er overgitt, selv om råderettens overgang vanskeliggjør hans utøvelse av stansningsretten.

## 8 Avsluttende refleksjoner

I denne oppgaven har jeg redegjort for rekkevidden av selgers stansningsrett i varer under transport, både generelt og for utvalgte praktiske situasjoner. Oppgaven klargjør hvordan overgivelseskriteriet fungerer som skjæringspunkt for selgers stansningsrett ved forsendelseskjøp. For de typetilfellene som er presentert i kapittel 4 og 5 kan en vurdering av overgivelseskriteriet alene ikke besvare spørsmålet om stansningsrettens rekkevidde og opphør, og vurderingene må derfor suppleres med momenter som er oppstilt i norsk og nordisk rettspraksis.

Oppgavens kapittel 6 har vist det er en viss adgang til å avtale ordninger som endrer rekkevidden av selgers stansningsrett, sammenlignet med overgivelseskriteriets grense. Adgangen til å avtale og ellers følge ordninger som forlenger selgers stansningsrett, er av hensyn til kjøpers kreditorer, større i forholdet mellom selger og kjøper, enn i forholdet til kjøpers konkursbo.

Drøftelsen av den transportrettslige spesiallovgivning i kapittel 7 har fremstått som viktig for å besvare oppgavens problemstilling. Sammenhengen mellom transportrettslig råderett og selgers faktiske muligheter til å utøve sin stansningsrett, illustrerer at fraktavtalen inngår som et ledd i gjennomføringen av kjøpet. Generelt bør selgere som ikke har inngått fraktavtalen, være oppmerksomme på at reglene om den transportrettslige råderett kan vanskeliggjøre deres utøvelse av stansningsretten under transporten. I lys av fraktavtalens rolle i kjøpsforholdet fremstår det etter min mening som lite hensiktsmessig at utøvelsen av selgers stansningsrett hindres i disse tilfellene. Det kan derfor ha gode grunner for seg å innføre en regel i kjøpsloven som gir den kjøpsrettslige stansningsretten virkning i fraktforholdet. Dette vil kunne effektivisere selgers stansningsrett og ivareta selgers beskyttelsesverdige interesse i kjøpesummen. Så lenge denne lovreguleringen tar hensyn til fraktførerens forpliktelser etter fraktavtalen, kan jeg ikke se noen avgjørende innvendinger mot en slik regel.



## Kildeliste

### Lover

- 2015 Lov 4. september 2015 nr. 91 om posttjenester (postloven).
- 2005 Lov 17. juni 2015 nr.90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven).
- 2004 Lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-loven).
- 2002 Lov 21. juni 2002 nr. 34 om forbrukerkjøp (forbrukerkjøpsloven).
- 1997 Lov 13. juni 1997 nr. 43 om avtalar med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m. (bustadoppføringslova).
- 1994 Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).
- 1993 Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).
- 1992 Lov 3. juli 1992 nr. 93 om avhending av fast eiendom (avhendingsloven).
- 1988 Lov 13. mai 1988 nr. 27 om kjøp [kjøpsloven].
- 1984 Lov 8. juni 1984 nr. 59 om fordringshavernes dekningsrett (dekningsloven).
- 1984 Lov 8. juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs (konkursloven).
- 1980 Lov 8. februar 1980 nr. 2 om pant (panteloven).
- 1974 Lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler [vegfraktloven].

1907	Lov 24. mai 1907 nr. 2 om kjøb (Opphevd).
1893	Lov 20. juni 1893 nr. 1 om sjøfarten (Opphevd).
1863	Lov 6. juni 1863 om Concurs og Concursboers Behandling (Opphevd).

### **Forarbeider(Hentet fra Lovdata.no og Stortinget.no)**

NOU 2012: 10	Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven.
Ot.prp nr. 26 (1998-1999)	Om lov om endringer i konkurs- og pantelovgivningen m.v.
Ot.prp nr. 80 (1986-1987)	Om A Kjøpslov B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp, vedtatt 11 april 1980.
Ot.prp nr. 50 (1980-1981)	Om A) Om lov om gjeldsforhandlinger og konkurs B) lov om fordringshavernes dekningsrett C) lov om ikrafttredelse av ny gjeldsforhandlings- og konkurslovgivning m m.
NOU 1976: 34	Lov om kjøp.
NOU 1972: 20	Gjeldsforhandling og konkurs.
NUT 1971: 2	Innstilling II om lovgivning vedrørende Fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg.
Ot.prp nr. 23 (1937)	Om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924.

## **Rettspraksis**

Rt. 2000 s. 1811	<i>(Finanger I)</i>
Rt. 1997 s. 1438	<i>(Metos)</i>
Rt. 1974 s. 879	<i>(Statlandbruket)</i>
Rt. 1973 s. 95	<i>(Krogstad Cellulosefabrik)</i>
Rt. 1971 s. 549	<i>(Dokka Bruk)</i>
Rt. 1932 s. 304	
Rt. 1907 s. 771	

## **Utenlandske lover**

Sjölager	Sjölager (1994:1009) [Sverige].
Köplager	Köplager (1990:931) [Sverige].
Sale of Goods Act	Sale of Goods Act 1979 Chapter 54 [England].
Købeloven	Lov nr. 102 af 6. april 1906 om Køb, med de ændringer, der følger af § 1 i lov nr. 523 af 6. juni 2007, § 7 i lov nr. 718 af 25. juni 2010 og § 1 i lov nr. 1460 af 17. december 2013. [Danmark].
Köplager 1905	Lager (1905:38 s.1) om köp och byte av lös egendom [Sverige] (Opphevd).
Sjölager 1891	Sjölager (1891:35 s. 1) [Sverige] (Opphevd).

## **Utenlandsk rettspraksis**

NJA 1985 s. 879 [Sverige]	<i>(Tedderfallet)</i>
UfR 1972 s. 628 [Danmark]	
UfR 1961 s. 977 [Danmark]	

## **Internasjonale konvensjoner**

CISG	Konvensjon om kontrakter for internasjonale løøsrekjøp, av 11. april 1980.
CIM	Uniform Rules concerning the Contracts for International Carriage by Rail, av 9. mai 1980 som endret ved protokoll 3. juni 1999.
CMR	Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg, av 19. mai 1956.
Rotterdam-reglene	De forente nasjoners konvensjon om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs, av 12. november 2008.

## **Juridisk litteratur**

Andenæs (2009)	Andenæs, Mads Henry. <i>Konkurs</i> , 3. utg., Oslo: eget forlag, 2009.
Bergem (2008)	Bergem, John Egil, Berte-Elen R. Konow og Stein Rognlien. <i>Kjøpsloven 1988 og FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løøsrekjøp: med kommentarer</i> , 3. utg., Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 2008.
Brækhus (1964)	Brækhus, Sjur, Axel Herrem. <i>Norsk tingsrett</i> , Oslo: Universitetsforlaget, 1964.
Brækhus (1971)	Brækhus, Sjur. <i>Materiell konkurs og eksekusjonsrett i utdrag</i> , 4. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 1971.
Bull (2000)	Bull, Hans Jacob. <i>Innføring i veifraktrett</i> , 2. utg., Tano Aschehoug, 2000.
Eckhoff (2001)	Eckhoff, Torstein. <i>Rettskildelære</i> , 5. utg. ved Jan E. Helgesen, Oslo: Universitetsforlaget, 2001.

- Falkanger (2010) Falkanger, Thor, Hans Jacob Bull. *Sjørett*, 7. utg., Oslo: Sjørettsfondet, 2010.
- Falkanger (2013) Falkanger, Thor, Aage Thor Falkanger. *Tingsrett*, 7. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2013.
- Falkanger (2016) Falkanger, Thor. *Lufttransport av gods*, Oslo: Universitetsforlaget, 2016.
- Grönfors (1982) Grönfors, Kurt. *Sjölagens bestämmelser om godbefordran*, Stockholm: Norstedts Juridik, 1982.
- Hagstrøm (2011) Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*, 3. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2011.
- Holvik (2007) Holvik, Jan E. (red.). *Sjølovene*, 27. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2007.
- Johansson (2001) Johansson, Svante O.. *Stopningsrätt under godstransport*, Stockholm: Nordstedts Juridik, 2001.
- Krüger (1999) Krüger, Kai. *Norsk kjøpsrett*, 4. utg., Bergen: Alma Mater Forlag, 1999.
- Lødrup (1997) Lødrup, Peter. ”Luftretten II”, i *Luftretten anno 1975*, Oslo, 1997.
- Nygaard (2004) Nygaard, Viggo. *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utg., Bergen: Universitetsforlaget, 2004.
- Nørager-Nilsen (2008) Nørager-Nilsen, Jacob, Søren Theilgaard, Michael Bjerg-Hansen, Martin Hørmann Pallesen. *Købeloven med kommentarer*, 3. utg., København: Forlaget Thomson, 2008.
- Pedersen (2007) Pedersen, Per Vestgaard. *Transportret - introduktion til reglerne om transport af gods*, København: Forlaget Thomson, 2007.

- Ramberg (1995) Ramberg, Jan. *Köplagen*, Stockholm: Norstedts Juridik, 1995.
- Ramberg (1983) Ramberg, Jan. *Spedition och fraktavtal*, Stockholm: P A Norstedts & Söners förlag, 1983.
- Selvig (1975) Selvig, Erling. *Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland*, 2. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 1975.
- Tiberg (1993) Tiberg, Hugo. «Stoppningsrätt», *Svensk Juristtidning*, 1993, s. 548–558.
- Truyen (1990) Truyen, Filip. «Overgivelseskriteriet ved selgerens stansningsrett», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1990, s. 342–389.
- Tørum (2002) Tørum, Amund Bjøranger. «Konsekvens i formueretten», *Jussens Venner*, 2002, s. 314–339.