

UiO : **Det juridiske fakultet**

Transport av lett bederverlig, samt dypfryste næringsmidler (etter vegfraktloven)

Innenriks befordring

Kandidatnummer: 634

Leveringsfrist: **25 april 2018**

Antall ord: 13351



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Avhandlingens tema.....	1
1.2	Rettskilder og metode	2
1.3	Aktører og omfang	3
1.4	Lett bedervelig- og dypfryste næringsmidler.....	4
1.5	Den videre fremstillingen.....	5
2	FRAKTFØRERS TRANSPORTLØFTE OG TIDSMESSIGE ANGIVELSE.....	5
2.1	Transportløftet.....	5
2.1.1	Befordringsplikten.....	6
2.1.2	Utleveringsplikten	6
2.1.3	Nødvendig hurtighet.....	6
2.1.4	Omsorgsplikten	6
2.2	Råderetten over godset.....	6
2.3	Ansvarsperioden – Tidsmessig angivelse	8
2.3.1	Overtakelse.....	8
2.3.2	Utlevering.....	8
3	LASTING.....	9
3.1	Innledning	9
3.2	Avsenders plikter	10
3.2.1	Fraktbrevet	10
3.2.2	Fraktbrevets Innhold	10
3.2.3	Ansvaret for fraktbrevets innhold	11
3.2.4	Forsvarlig pakning.....	12
3.3	Fraktførers plikter	13
3.3.1	Undersøkelsesplikten	13
3.3.2	Opplysningsplikten.....	14
3.3.3	Virkninger av brudd	15
4	TRANSPORTEN	16
4.1	Innledning	16

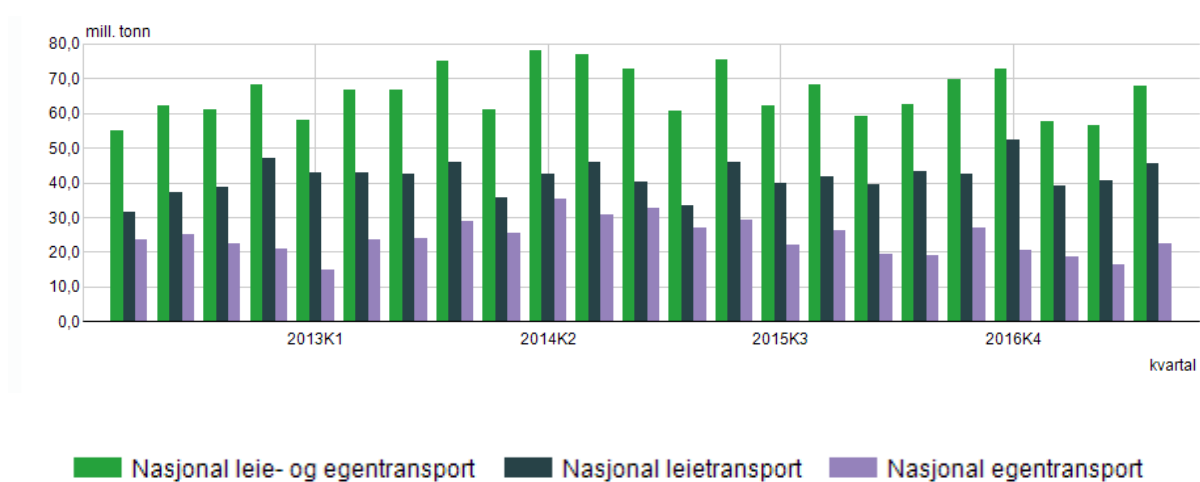
4.2	Answarets gjenstand	16
4.2.1	Skade	16
4.2.2	Ytre forringelse	16
4.2.3	Indre forringelse	17
4.2.4	Tap	17
4.2.5	Forsinkelse	18
4.3	Fraktførerens ansvar.....	18
4.3.1	Grunnlag.....	18
4.3.2	De generelle ansvarsfritak (§ 28)	19
4.3.3	De øvrige unntak	19
4.3.4	«... forhold som ikke kunne unngås eller forebygge følgende av ...»	21
4.3.5	De spesielle ansvarsfritak (§29)	23
4.3.6	De ansvarsfritagende presumpsjonene	23
4.4	Erstatningsomfang	27
4.4.1	Innledning.....	27
4.4.2	Ansvarsbegrensningen	27
4.4.3	Delvis – og totaltap	27
4.4.4	Skade	28
4.4.5	Forsinkelse	28
4.5	Avgrensning i begrensingsretten.....	29
4.5.1	Innledning.....	29
4.5.2	Grov Uaktsomhet	29
5	UNDERTRANSPORT OG KOMBINERTE TRANSPORTER	30
5.1	Innledning	30
5.2	Undertransport	30
5.2.1	Gjennomgangstransport	31
5.3	Kombinerte transporter	32
6	REKLAMASJON OG FORELDELSE	33
6.1	Innledning	33
6.1.1	Reklamasjon	33
6.1.2	Foreldelse	33

LITTERATURLISTE..... 35

1 Innledning

1.1 Avhandlingens tema

Transport av gods foregår i stor skala i hele verden, også i Norge. Transport bestående i tungtransport langs vei utgjorde i 2016 263,9 millioner tonn.¹ Denne transportformen så en 8.1% øking² fra 2012 til 2016.³ Som et utgangspunkt ser vi at transport langs vei er økende og den største andelen av denne transportmengden blir utført av eksterne aktører. I tredje kvartal 2017 utgjorde nasjonal leietransport 67,23%⁴ av all transport. Noe som illustrer den utstrakte bruken av leietransportører på det nasjonale plan.⁵ Dette er aktører som i ledd i sin næring utelukkende utfører ervervsmessig transport for annen oppdragsgiver mot betaling. Det er hovedsakelig denne gruppen aktører oppgaven omhandler – fraktfører som utfører befordring på vegne av vareeier.



Oppgaven omhandler transport av mat, herunder lett bedervelig- samt dypfryste næringsmidler. Fremstillingen vil i all hovedsak ta for seg de særlige problemstillinger knyttet til befordringen av denne typen gods. Oppgaven tar således sikte på innenriks termotransport på vei. Transportretten er et fagområde der man møter et bredt spekter med aktører, noe som innebærer at alle har forskjellige interesser knyttet til godset. Spesielt på grunn av det dynamiske trepartsforhold som utspiller seg i de forskjellige etappene av transporten. Det forutsettes at det ligger en vegfraktavtale til grunn. Oppgaven tar sikte på transport som utføres mellom næringsdrivende, vennetjenester faller utenfor fremstillingen.

¹ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/transpinn>

² <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/transpinn>

³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/transpinn>

⁴ <https://www.ssb.no/lbunasj>

⁵ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/lbunasj/kvartal>

Answarets grunnlag, rekkevidde og omfang vil bli grundig behandlet, der samspillet mellom aktørenes handlinger og unnlater vil være sentralt. Answarets nærmere innhold vil således være fokuset i oppgaven, og derunder fordeling av ansvar for tap som oppstår som følge av irregulær utvikling under oppdraget.

På grunn av stoffmengden er det ikke plass til å behandle alle spørsmål som kan oppstå i transportrettslig sammenheng. Dette innebærer at fremstillingen må avgrenses mot de bestemmelser som ikke er relevante for godstypen som oppgaven omhandler.⁶ Videre vil speditørens formidleransvar unnlates.

1.2 Rettskilder og metode

De sentrale rettsregler finner vi i vegfraktavtaleloven (veifrl.) og Lov om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) med tilhørende forskrifter, forarbeid og fordringer. Vegfraktavtaleloven er en videreføring av den tidligere *lov om fraktavtaler ved internasjonal befordring av 31. januar 1969 nr 3*. Loven tar utgangspunkt i og er bygget på CMR-konvensjonen (*Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route*) av 19 mai 1956, som Norge ratifiserte i 1969. Norge valgte en transformasjonslinje slik at loven ble skrevet om til norsk lovtekst. Denne transformasjonen er ment foretatt lojalt – særlig på konvensjonens anvendelsesområde som er internasjonal befordring. Regulering vedrørende innenriks befordring ble foretatt med enkelte unntak fra de internasjonale løsningene, særlig i forhold til tapsbegrensningsreglene. Men forståelsen og tolkningen av veifrl. ses i sammenheng med forståelsen av CMR. Ettersom konvensjonen tok sikte på å skape internasjonal rettsikkerhet, vil rettspraksis fra andre konvensjonsstater vedrørende ansvar ved vegfrakt ha en betydelig rettskildemessig vekt, og vil bli brukt gjennomgående i oppgaven.

Da vegfraktretten er en del av den øvrige transportretten kan løsninger fra f.eks. sjøretten kunne brukes som argumenter for en bestemt løsning innenfor veiretten⁷. Av standarddokumenter vil NSAB nevnes.

Veifraktavtalelovens preseptivitet fremgår av § 5 annet ledd. Det fremgår av forarbeidene at det var ønsket å tilgodese transportbrukerne ved å tillate avtalevilkår som begrenser eller fraviker det strenge ansvaret de hadde etter loven.⁸ Som en følge av ordens ordlyd vil det også være anledning for fraktfører å ta på seg et strengere ansvar. Dette innebærer at det ansvar som følger av lovens anvendelsesområde i stor grad vil omfatte all innenriks godsbefordring foruten unntakene av § 2.

⁶ F.eks. litra a og f) § 29 – og problemstillinger knyttet til «farlig gods».

⁷ Bull (2000) s 30

⁸ NUT 1971:2 (Til § 4 fjerde avsnitt)

1.3 Aktører og omfang

Transport av temperaturregulert gods foregår med spesialtilvirket kjøretøy. Definisjonen etter veifrl. § 3 er relativt vid, men vil være avgrenset til å gjelde motorkjøretøy og de innretninger (tilhenger, påhengsvogn osv.) som tilhører denne.⁹ Aktørene som tilvirker og selger slikt gods vil omfatte grossister, leverandører og produsenter, mens dette gods til slutt ender opp hos detaljistene som omsetter det til sluttbruker. Alle aktørene vil være å regne som pliktsubjekt etter matloven,¹⁰ og er således underlagt de særlige krav som stilles til omsetning, bearbeidelse, og distribusjon¹¹ i hele produksjonskjeden¹². Fraktfører vil således også ha et tilsvarende ansvar for å ivareta de krav som stilles.

Innledningsvis kan det være hensiktsmessig å dele aktørene inn i tre grupper: Transportkunde, fraktfører, og speditør. Transportkunden vil i all hovedsak omfatte avsender og mottaker – eller avhengig av omstendighetene den berettigede. Begrepet har sitt utgangspunkt i veifrl. og angir rollen som pliktsubjekt og rettighetshaver i de forskjellige situasjoner som oppstår i løpet av befordringen – det er således et nøytralt begrep. Avsender er fraktførerens avtalemotpart, både den fysiske eller juridiske personen som i eget navn har truffet avtale med fraktfører om befordring av gods¹³. Mottakeren er da den parten som i henhold til fraktavtalen har rett til å kreve godset utlevert på bestemmelsesstedet. Mottaker er delt inn i tre undergrupper, herunder dagligvare (DV), servicehandel (SH) herunder bensinstasjoner, kiosker o.l., og storhusholdning (SHH).

Fraktførerbegrepet har ingen definisjon i veifrl. selv om dette er et sentralt begrep. Fra den øvrige transportretten og juridisk teori er det naturlig å se fraktføreren som ved avtale med avsenderen påtar seg å transportere godset – fraktførers transportløfte går altså ut på å sørge for at transporten blir utført, men ikke nødvendigvis utføre den selv. Dette leder oss inn i sontringene mellom utførende og kontraherende fraktfører; der den som avgir transportløftet er å regne som den kontraherende, og således den som «svarer» for transporten overfor avsenderen. Det underliggende forholdet vil være uten betydning for transportkundesiden i relasjon til eventuelle krav som måtte oppstå. Utførende fraktfører vil da naturligvis være den som faktisk utfører befordringen – med tilknytning til den kontraherende. Et naturlig utgangspunkt for å slutte hvem fraktfører er vil være hvem som i eget navn fremgår som fraktfører i fraktbrevet.

⁹ Rafen (Note 9)

¹⁰ §1

¹¹ Matloven § 2 første ledd, første punktum.

¹² Matloven § 1 tredje ledd.

¹³ Bull (2000) s.19

Speditører var tradisjonelt rene mellommenn, men i dag har vil denne aktøren i større grad gått til å være en del av selve fraktavtalen. Speditørene vil i større grad tilby logistikkjenester der de tar på seg en utvidet rolle både i relasjon til lagring, formidling og utførelse av selve transporten. Avtaler om spedisjon vil normalt bli inngått på grunnlag av Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser (NSAB), Disse bestemmelsene omtales som et «agreed document» som er fremforhandlet mellom representanter fra speditørforbundene og transportkundene¹⁴. NSAB søker på å klargjøre de situasjoner hvor speditøren er å regne som fraktfører eller formidler, men disse bestemmelsene vil neppe være avgjørende i forhold til de preseptoriske reglene i veifraktavtaleloven når det gjelder forståelsen av fraktførerbegrepet. Det vil således ikke være fritt opp til partene å definere et slikt sentralt begrep.¹⁵ I forhold til transportkunden får speditørene normalt status som kontraherende fraktfører, mens de i sammenheng til den utførende fraktføreren får status som avsender.

1.4 Lett bederelig- og dypfryste næringsmidler

Hvilket gods som faller innenfor begrepene, reguleres av matloven § 16¹⁶ med tilhørende forskrifter og forordninger. Med næringsmiddel forstås ethvert stoff eller produkt, uansett om det er bearbeidet, delvis bearbeidet eller ubearbeidet, som er bestemt til, eller med rimelighet kan forventes, å inntas av mennesker.¹⁷ Lett bederelige næringsmidler er ifølge næringsmiddelforskriften § 12¹⁸ «næringsmidler som på grunn av mikrobiologisk eller enzymatisk aktivitet kan bli helseskadelige eller få vesentlig nedsatt hygienisk kvalitet allerede ved kortvarig lagring i romtemperatur». Temperaturkravet ved denne typen gods er 4 °C eller lavere jfr. tredje ledd. Godset bør imidlertid ikke kjøles under 0 °C. Næringsmidlene omfatter alt fra meieriprodukter til ferskt kjøtt. En videre angivelse er ikke nødvendig.

Dypfryste næringsmidler er næringsmidler som har gått igjennom en nedfrysingsprosess jfr. definisjonen angitt i § 3.¹⁹ Temperaturkravet for denne godstypen er - 18°C eller kaldere i hele næringsmidlet jfr. § 5. Dette kan være alt fra frossen fisk til halvfabrikater.

Utgangspunktet for næringsmiddeltrygghet er bla. et kvalitetskrav knyttet til kjølekjede. Denne kjølekjeden skal være ubrutt i alle omsetningsleddledd, dette innebærer hele prosessen fra lasting til transporten og til slutt utlevering for at næringsmidlet skal regnes som «trygt» og egnet for konsum; dette gjelder også for fryste næringsmidler der det opereres med «frysekjede»²⁰ jfr. § 4. Frysekjeden er imidlertid enklere å ivareta – da næringsmidlet kan ha

¹⁴ I Norge: «Transportbrukerenes Fellesorganisasjon»

¹⁵ RG 1992-931

¹⁶ Lov om matproduksjon og mattrygghet mv.

¹⁷ FOR-1983-07-08-1252 § 2

¹⁸ FOR-2008-12-22-1623 Forskrift om næringsmiddelhygiene

¹⁹ FOR-2008-12-19-1618 Forskrift om dypfryste næringsmidler

²⁰ FOR-2008-12-19-1618 § 4 tredje ledd.

en vesentlig lavere temperatur ved forflytningsleddet. Som en naturlig følge av dette er vil befordringen utføres med termotransport. Termotransport tar sikte på transportmiddel med temperaturregulerte oppbevaringsrom. Det normale vil være en modulær lasteinnetning med vegger som gir mulighet for å skille mellom de godstypene som skal være med den aktuelle transporten. Alle aktører i relasjon til matloven er å regne som pliktsubjekt særlig sammenholdt med § 2 første ledd.

For å forenkle henvisningen til godstypene overfor vil lett bedervelige næringsmidler, omtales som «kjøl», og dypfrysede næringsmidler som frys. Når det er snakk om omsetningsperiode gjelder det detaljstidspunkt på godset eller «siste forbruksdag²¹».

1.5 Den videre fremstillingen

Den videre fremstillingen vil ta for seg godsets reise kronologisk – fra lasting, transport og endelig levering. Kapittel 2 vil omhandle transportløftet og ansvarsperioden, derav gi en angivelse av ansvarets tidsmessige angivelse. Kapittel 3 vil ta for seg lastingen og de særlige plikter knyttet til transportstart. Videre vil kapittel 4 ta for seg det mest sentrale i avhandlingen – herunder ansvarets gjenstand, grunnlag, omfang og rekkevidde. Deretter vil kapittel 5 ta for særlige problemstillinger knyttet til undertransport og kombinerttransport. Avslutningsvis vil reklamasjons og foreldelsesreglene bli behandlet i kapittel 6.

2 Fraktførers transportløfte og tidsmessige angivelse

2.1 Transportløftet

Fraktførers transportløfte gis ved inngåelse av fraktavtalen. Begrepet fremgår ikke uttrykkelig av veifrl. men har sitt utgangspunkt i den øvrige transportretten. Begrepet ble drøftet i bla. forarbeidene til sjøloven²² og angir hvem som har tiltrådt rollen som kontraherende fraktfører. Fraktførers transportløfte går altså ut på å sørge for at transporten blir utført. Dette løftet innebærer en rekke plikter med tilhørende sanksjoner, og det nærmere innholdet av disse pliktene vil fremgå dels uttrykkelig av selve fraktavtalen eller veifraktavtaleloven. Bulls fremstilling av transportløftet tar utgangspunkt i fem elementer for å synliggjøre omfanget generelt, dette omfatter befordringsplikten, utleveringsplikten, levering med nødvendig hurtighet, omsorgsplikten, og undersøkelsesplikten²³. Som et supplement til disse elementene følger det ytterligere krav til befordringen av kjøll og frys – særlig sett mot omsorgsplikten.

²¹ Matinformasjonsforskriften (FOR-2014-11-28-1497) sml. EU nr.1169/2011 Vedlegg X 2 litra a.

²² NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs

Utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen) S.51

²³ Bull s. 38/39

2.1.1 Befordringsplikten

Den første og den viktigste plikten er å sørge for å bringe godset frem til bestemmelsesstedet. Dette er omtalt som beordringsplikten, og inn under denne vil bla. fraktførers valg av rute, og transportmiddel omfattes. Rutevalget vil i ethvert tilfelle vurderes opp mot tidsløftet; så det er rimelig å ta utgangspunkt i at en normalt aktsom fraktfører skal følge den korteste og enkleste vei fra avsendelsessted til bestemmelsessted. Transportmidlet som benyttes vil være lukket, og da befordringen innebærer temperert gods må transportmidlet ha innretninger som legger til rette for dette, såkalt termotransport. Et neste forhold ved denne plikten er hvorvidt fraktfører har rett til å foreta omlast av godset. Retten til omlast vil kunne benyttes hvis det motsatte ikke fremgår av fraktbrevet. Men som et viktig motstykke, vil omlast være begrenset til det som kan utføres uten å forringe godsets temperatur. Det neste forhold er hvorvidt fraktfører har rett til å overlate utførelsen av transporten til andre. Normalt vil fraktfører stå fritt til å overlate hele eller deler av befordringen til andre. Overlatelsen innebærer imidlertid ingen endring for avsender hvis det skulle oppstå en irregulær utvikling av befordringen. Fraktfører svarer for deres handlinger og unnlater på lik linje som sine egne jfr. veifrl. § 6.

2.1.2 Utleveringsplikten

Det neste elementet i transportløftet innebærer en plikt å utlevere godset til riktig vedkommende. Utleveringsplikten gjør det nødvendig for fraktfører å fastlegge hvem som er legitimert til å kreve utlevering jf. veifrl. § 20, og hva som skal skje hvis den som skal ha godset ikke er tilstede, eller det er andre hindringer jfr. § 23.

2.1.3 Nødvendig hurtighet

At godset skal befordres med nødvendig hurtighet forstås som hva som er rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører jfr. § 27 annet ledd. Dette sett opp den befordringstypen man står overfor vil gi veiledning for hva som skal innrømmes denne.

2.1.4 Omsorgsplikten

Omsorgsplikten innebærer en plikt for fraktfører å ta vare på godset så det ikke blir skadet eller går tapt under transporten. En naturlig følge av denne omsorgsplikten er også de temperaturkravene som følger med de forskjellige godstypene – ivaretagelse av kjølekjeden vil sies å være innenfor den aktuelle omsorgsplikten – et umiddelbart uttrykk for denne omsorgsplikten kan utledes av § 25, 26.

2.2 Råderetten over godset

Det er viktig for partene i et transportforhold å vite hvem som kan utøve hvilke rettigheter i relasjon til hverandre. Dette illustrerer det dynamiske trepartsforholdet som utspiller seg etter fraktavtalen. Helt sentralt i denne sammenhengen er reglene om råderetten som tar for seg hvem som kan instruere fraktfører dersom det skulle oppstå en irregulær utvikling av transporten.

Disse instruksene omtales som «forholdsordrer» jfr. lovens øvrige terminologi og skal forstås som bindende pålegg. Det videre spørsmålet blir da: hvem kan benytte seg av råderetten, dens nærmere innhold og i hvilken utstrekning fraktfører er forpliktet til å etterkomme disse?

Det følger av veifrl. § 17 første ledd at avsenderen har råderetten over godset. Dette innebærer bl.a. at avsendere kan stanse godset, forandre bestemmelsessted eller utlevere godset til en annen mottaker enn tidligere angitt. Disse tre elementene av råderetten er ikke uttømmende i relasjon til innholdet²⁴ noe som også har støtte i ordlyden «særlig ved å be», som tar høyde for typetilfeller i relasjon til utøvelsen. Det fremgår imidlertid av rettspraksis at mangelfulle forholdsordrer i relasjon til enkelte transportforutsetninger vil kunne ramme avsender, se sak SH T2934-15.²⁵ Avsenders råderett opphører når mottakeren tar i bruk sin rett etter § 20 første ledd, jfr. § 17 annet ledd første setning. Mottaker har etter § 20 en rett til å kreve utlevering av godset når det er ankommet bestemmelsesstedet. Det åpnes imidlertid for at mottaker kan gis rådighet over godset på lik linje med avsender hvis dette gis i «påskrift» på fraktbrevet, jfr. § 17 tredje ledd.

Da forholdsordrene ofte vil kunne komme i konflikt med fraktførers interesser er det også gitt begrensninger i hva fraktfører plikter å etterkomme jfr. § 18 annet ledd. Dette har nær sammenheng med at fraktfører ved å unnlate å etterkomme pliktig forholdsordre handler ansvarspådragende i relasjon til potensielt voldt skade jfr. § 19. Hvis fraktfører ønsker å påberope seg pliktbegrensningen etter § 18 andre ledd må han i ethvert tilfelle «straks underrette» avsender/mottaker at han ikke kan/vil etterkomme denne. Det å forholde seg passiv overfor skadeårsak i tilknytning til forholdsordre vil kunne føre til ansvar.²⁶ Det fremgår videre av § 18 første ledd at fraktfører har krav på å få erstattet kostnader og skader ved iverksetting av nye forholdsregler – da dette er en nødvendig for å ivareta partsinteressene. Denne erstatningsplikten påhviler den som har utsendt forholdsordren.

Hvis det skulle oppstå en irregulær utvikling som hindrer gjennomføringen av befordringen plikter fraktføreren å innhente forholdsordre fra den som har råderett over godset jfr. § 22 første ledd. Hvis ikke dette kan besørges innen rimelig tid vil fraktfører innrømmes fullmakt til å «treffe tiltak» i tråd med de berettigedes interesser jfr. § 22 annet ledd. Også her vil fraktfører ha rett til de kostnader som er knyttet til gjennomføringen av forholdsordre eller de tiltak som besluttes jfr. § 24.

²⁴ Bull (2000) s.52

²⁵ Se gjennomgang side 24 (Svensk Høyesterett)

²⁶ FED 2005.320 V (saken blir omtalt på s. 24)

2.3 Ansvarsperioden – Tidsmessig angivelse

Ansvarsperioden er den tid fraktfører er ansvarlig for godset. Denne ansvarsperioden utledes av veifrl. § 27 først ledd, og vil være perioden fra overtakelse til utlevering. Slik den fremgår av bestemmelsen, vil det avgjørende statstidspunkt være når fraktføreren fysisk overtar godset, og avsluttes når det fysisk utleveres til rett mottakeren²⁷. Dette utgangspunktet tar ikke nødvendigvis høyde for laste og- lossefunksjonene, da dette er handlinger som typisk innebærer risiko for godset er denne funksjonsfordelingen ofte regulert gjennom fraktavtalen. Spørsmålet blir dermed det nærmere innholdet av disse begrepene – og en angivelse av den perioden fraktfører er ansvarlig.

2.3.1 Overtakelse

Da avhandlingen omhandler temperaturregulert gods – herunder kjøøl og frys – vil overtakelse av godset skje hos avsenders terminal. Dette ses gjerne som en forutsetning pga. godsets beskaffenhet. Avsenders vil på sin side være ansvarlig for å klargjøre det gods som skal befordres. Dette innebærer at avsender produserer alle kolli som er bestilt av mottakeren(e). Denne produksjonen består i plukking lokalt og sammenstilling av gods fra eksterne leverandører. Disse kolloene vil typisk bestå i DP²⁸ som består av et varierende antall FP.²⁹ Under lastebæreprroduksjonen vil kolloene settes sammen, plastres og merkes – ut fra den godskategori kolloene tilhører. Den konkrete lastebæreren³⁰ vil i stor utstrekning bestå av NLP³¹. Lastebærer vil således omfatte den fysiske «bæreren» med tilhørende gods eller last som settes på. Alle lastebærere blir gitt et unikt sporingsnummer med ytterligere merking knyttet til den kategori den faller under herunder kjøøl og frys. Disse lastebærere blir deretter sammenstilt til det godstov³² som skal benyttes for den konkrete befordringen. Godstovet vil være egnet for oppbevaring av kjøølte næringsmidler; mens frys mellomagres før avgangstiden.

Fraktførers overtakelse vil dermed bero på tre forhold; fraktførers fysiske oppmøte med transportmidlet, deretter må fraktfører gis tilgang til godstovet, og avslutningsvis en angivelse av det gods som skal befordres. Avsender vil under lastingen bistå med utkjøring av frys til godstovet. Fraktfører vil dermed foreta selve lasteoperasjonen selv – noe som innebærer at ansvarsperiodens starttidspunkt anses inntrådt når fraktfører gis fysisk tilgang til godset.

2.3.2 Utlevering

Utleveringen anses utført når fraktførers varetektsansvar opphøres, ved at besittelsen av godset overføres til mottaker enten ved uttrykkelig eller stilltiende aksept således at mottaker er i stand

²⁷ Bull (2000) s.65

²⁸ Distribusjonspakning

²⁹ Forbrukerpakning

³⁰ Lastebærer vil være den valgte transportinnretningen (PL, Rullekonteiner osv.) med gods.

³¹ Norsk Lastbærer Pool (Standardiserte lastebærere) <http://nlpool.no/no/oversikt-produkter>

³² Godstov er en lastestripe med godset som er bak terminalporten – også omtalt som «utgående torv».

til å utøve den faktiske rådighet over godset. Utleveringen er dermed ikke utelukkende knyttet til rådighetsoverføringen, men at denne skjer i tråd med aksepten en legitimert mottaker kan gi³³. I praksis vil utleveringen være knyttet til kvitteringstidspunktet for leveringen. Dette har sammenheng med at mottaket typisk skjer i samråd med temperaturkontroll for å sikre godsets beskaffenhet ved utlevering. Hvis fraktfører skal utføre lossefunksjonen må dette fremgå uttrykkelig av fraktavtalen, da denne plikten kan ikke utledes fra den øvrige bakgrunnsretten³⁴.

FED 2016.16 S illustrer denne grensen. Et parti friske bær ble befordret fra Holland til Norge. Ved mottak oppdaget B at bærene hadde blitt bedervet på grunn av høy temperatur. Transporten ble utført av F1 og F2. F2 utførte siste etappe, og ble således holdt ansvarlig for skaden overfor F1 og B. Det ble imidlertid anført at ansvarsperioden var avsluttet da skaden inntrådte. Utleveringen ble ansett utført ved at F2 parkerte kjøretøyet ved B's lageråpning – på dette tidspunkt var godset overgitt B's rådighet. Årsaken til skaden ble knyttet til forsinkelse hos B der mottaket tok 2-3 timer. I dette tidsrommet var kjøleanlegget avslått og lagerdørene åpnet for å gjøre klart til mottaket noe som var sedvanen. F2 ble ikke informert om driftsutfordringene hos B. F2 ble fri for ansvar.

Saken illustrerer rådighetsbegrepet – aksepten ble basert på det som var sedvanlig mellom partene. B var således overgitt rådigheten til godset, og dermed også risikoen. Hva som er sedvanen mellom partene vil være basert på en bransjestandard sammenholdt med den faktiske praksisen.

3 Lasting

3.1 Innledning

Lastings umiddelbare formål vil være den fysiske forflytningen av godset fra avsendelsesstedet til fraktførers transportmiddel. Det er imidlertid en rekke forhold som spiller inn på dette stadiet av transporten. På den ene siden vil avsender i den utstrekning som kreves besørge at godset er klart, og svarer for de krav som stilles etter hhv. fraktavtalen. Både i relasjon til det tidspunkt fraktfører skal foreta lastingen, men også det krav som stilles til godsets forsvarlige pakning.³⁵ Fraktfører på sin side vil også ha plikter ved dette stadiet – den mest sentrale vil være undersøkelsesplikten.³⁶ Det nærmere innholdet av disse vil således være fokuset i kapitlet – der samspillet mellom avsender og fraktfører, samt dens betydning for ansvars plasseringen i relasjon til godset.

³³ Fabricius s.310

³⁴ Fabricius s.315

³⁵ Se punkt.3.2.4

³⁶ Se punkt 3.3.1

3.2 Avsenders plikter

Avsenders hovedforpliktelse etter fraktavtalen er å betale det avtalte fraktbeløpet³⁷. Det følger imidlertid av veifrl. en rekke forpliktelser som påhviler avsender ved transportstart. Disse pliktene må ses i sammenheng med fraktførerens plikter da disse til en viss grad begrenser omfanget og rekkevidden ved brudd eller manglende gjennomføring.

3.2.1 Fraktbrevet

Det følger av veifrl. § 7 første ledd «at fraktavtalen skal bekreftes ved fraktbrev» - med mindre det er enighet om å unnlate det. jfr. andre setning – dette er dog unntaket og ikke hovedregelen. Det er imidlertid ikke en forutsetning for gyldigheten av fraktavtalen at denne bekreftes ved fraktbrev – også muntlige befordringer vil omfattes jfr. veifrl. §7 annet ledd. Bestemmelsen tar ikke sikte på noe formkrav, rent estetisk utover det faktiske innholdet, men det vanligste er å benytte et fraktbrev med en «box layout», veldig likt det standardiserte CMR-fraktbrevet. Partene vil i stor utstrekning stå fritt til å avtale bruken av, og innholdet av fraktbrevet,³⁸ men i profesjonelle forhold og i befordring av den typen oppgaven tar sikte på blir fraktbrev benyttet. Som et motstykke vil reglene om fraktførers undersøkelsesplikt og fraktbrevets beviskraft gjøre det praktisk mulig å feste lit til fraktbrevets opplysninger om godset.³⁹ Fraktbrevets viktige funksjon vil således være som et bevis for godsets tilstand.

3.2.2 Fraktbrevets Innhold

Da fraktbrev benyttes stilles det krav til innholdet jfr. veifrl. § 9. Bestemmelsen følger en tredeling sammenholdt med § 10 jfr. § 9 siste setning. Første ledd (litra a til g) angir det som skal være med. Dette omfatter avsenders, fraktførers og mottakers navn og adresse (a, b og d) som vil synliggjøre de forskjellige aktørene; om ikke annet gi en presumpsjon for hvem som inngår i hvilken rolle i forhold til eierskap og utførelse av befordringen. Dette vil også ha interesse hvis en speditør har påtatt seg fraktføreransvar etter fraktavtalen.

Videre følger det av litra c) at sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet skal være med. Opplysningene etter litra c har i første rekke betydning for fraktførers tidsløfte, sammenholdt med § 10 annet ledd litra f) jfr. § 10 første ledd.

Litra e) og f) angir befordringens innhold – både antall lastebærere, kolli samt godsets bruttovekt. Litra e) representerer innholdet av fraktførers transportløfte, herunder godset. Det vanlige her er å angi hvilke transportprodukt som skal befordres – type med tanke på temperaturkrav og antall angitt i pallplasser (PPL).

³⁷ Bull s. 48

³⁸ Ot.prp.nr.39 (1973-1974) s.14

³⁹ NUT 1971:2 (til § 12)

Annet ledd tar for seg opplysninger som skal være med fraktbrevet i forekommende situasjoner. Av interesse kan litra f) nevnes; som innebærer tidsløftet som vi har vært inne på tidligere. Dette har betydning både i forhold til ansvaret etter § 27 herunder reglene om forsinkelse og totaltap sammenholdt med § 31 (første ledd) og tilsvarende foreldelsesfristen jf. § 41 annet ledd litra b. Dette er forhold vi kommer tilbake til i kapittel 4. Tredje ledd tar for «frivillige opplysninger» som partene kan ta inn hvis det anses det påkrevd.

3.2.3 Ansvar for fraktbrevets innhold

Avsender er pålagt et strengt ansvar etter veifrl. § 11; umiddelbar tolkning av ordlyden tilsier et objektivt og ubegrenset ansvar overfor fraktfører for skader eller kostnader knyttet til fraktbrevets uriktige eller ufullstendige opplysninger. Vi forutsetter som nevnt at fraktbrev er utsendt. Det innrømmes imidlertid i forarbeidene at ansvaret kan lempes etter veifrl. § 39 dersom det etter forholdene i den konkrete sak er urimelig å holde avsenderen fullt ut ansvarlig. Ansvar omfatter alle opplysninger som blir gitt i sammenheng av ferdiggjøring av fraktbrevet etter veifrl. § 9 sml. § 10. Med unntak av litra b). Ansvar omfatter også situasjoner der fraktfører på avsenders begjæring har inntatt opplysninger i fraktbrevet jfr. annet ledd. Ansvar gjelder ikke hvis det er fraktføreren som utfyller feil i forhold til opplysninger gitt av avsender. Dette var tilfellet i Rt.2006-678. Fraktfører hadde ved utførelse av utenriks befordring påført feil leveringsadresse med den følge at hele forsendelsen ble utlevert til feil mottaker. Denne feilleveringen ble ansett å være et vesentlig mislighold av transportavtalen, og klart uaktsomt.⁴⁰

Det sentrale for ansvaret er hvorvidt avsender har gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger med den følge at det oppstår skade eller kostnad – det forutsettes årsakssammenheng. Skadebegrepet omfatter både tingskade og formueskade, mens kostnad vil være poster med naturlig tilknytning til feilføringen.

Det er to tenkelige situasjoner knyttet til ansvaret etter veifrl. § 11: tap knyttet til uriktige, eller ufullstendige opplysninger. Da ufullstendige opplysninger i stor grad vil kunne avdekkes av fraktfører ved transportstart er ikke sontringen særlig praktisk. For de opplysninger som er uriktige vil det imidlertid være vanskeligere for fraktfører å kontrollere alt. Det innrømmes at dette omfatter det som kan avdekkes ved rimelige midler, men dette kommer vi tilbake til. Det er avsender er nærmest til å vite og kontrollere opplysningene som gis i sammenheng med fraktbrevet – og derfor er det naturlig at risikoen tilfaller ham. Fraktfører skal kunne ha tillitt til at opplysningene gitt er riktige.

⁴⁰ Rt. 2006-678 (Premiss 35)

Da ansvaret er objektivt stilles det ikke krav til at feilføringen var uaktsom eller bar preg av subjektivitet. Det er nok at den utløser skade eller kostnad som ikke kan føres tilbake til fraktførers adferd.

Et praktisk eksempel knyttet til kostnadsbegrepet er opplysninger knyttet til godsets bruttovekt, hvis denne er uriktig, og fraktfører som følge av dette blir bøtelagt for kjøring med overlast⁴¹. Dette eksemplet ble satt litt på spissen i U 2000.1736 H. Avsender V hadde inngått avtale med spedisjonsfirma S om transport av et lass med varer fra Danmark til Russland. S engasjerte fraktfører T som skulle utføre transporten. V benyttet to proformafakturaer som grunnlag for fraktbrevet. Ved grensen til Russland ble T nektet adgang etter kontroll på grunn av uriktige opplysninger både i forhold til vekt, vareverdi, og angivelse av godset. Både S og T ble påført kostnader som en følge opplysningene gitt av V. og de ble gitt medhold for dekning av disse. Den danske Høyesterett la avgjørende vekt på CMR art. 7 tilsvarende den norske veifrl. § 11.

3.2.4 Forsvarlig pakning

Avsender er ansvarlig hvis det oppstår skade, eller kostnader på grunn av mangelfull pakning av godset jfr. veifrl. § 14. At godset skal være pakket forsvarlig utledes indirekte av § 14 der motstykket er mangelfullt⁴². Dette ansvaret er på lik linje med § 11 objektivt og tilnærmet ubegrenset; derfor vil ansvaret også omfatte skader som skyldes skjulte feil eller mangler ved emballasjen. Men avgrenses hvis mangelen var synlig eller kjent av fraktfører ved overtakelsen uten at forbehold ble tatt jfr. annet ledd sml. § 12 (annet ledd).

Pakning omfatter alle former for tilvirkninger i sammenheng med lastebærerproduksjonen, men omhandler også andre forhold ved transportstart. Dette innebærer at begrepet er ment å dekke avsenders innlastning, plassering, og sikring – av både konteiner og pall.⁴³

Avgjørende hvorvidt pakningen er forsvarlig er om den objektivt sett er egnet til å tåle påkjenningen som kan forventes av den avtalte transporten. Innpakningen vil være mangelfull hvis den ikke sikrer godset mot ytre forhold som er påregnelig å forvente av transporten. De forhold som er å forvente som påregnelig omfatter bl.a. risting, sentrifugalkraft, og bremserykninger, men også kastastrofebremning – da dette ikke nødvendigvis forekommer regelmessig er det dog ikke utenkelig at det oppstår under transport⁴⁴.

⁴¹ Vegtrafikkloven § 36a sml. FOR-1987-12-18-1101

⁴² Bull s. 48

⁴³ Bull s. 50

⁴⁴ Fabricius s. 199

3.3 Fraktførers plikter

Fraktførers plikter ses som et motstykke til avsenders biforpliktelse – på den ene siden vil bl.a. undersøkelsesplikten og opplysningsplikten i transportrettslig sammenheng ses som en bevisforenkling for fraktføreren⁴⁵ herunder kunne hjelpe ham å vise godsets tilstand før ansvarsperiodens start. På den andre siden vil fraktføreren fungere som mottagers representant ved overtakelsen; ved å f.eks. anmerke mangler eller skader ved godset før levering.

En interessant tolkning av denne plikten er at det reelt sett ikke er en plikt; det er ingen konkrete sanksjoner knyttet til brudd på å ikke foreta de nødvendige undersøkelsene. Bestemmelsen legger opp til en handlemåte som er i samsvar med en forventet adferd. Denne adferden er myntet på å ivareta partsdynamikken, men avsender kan ikke sanksjonere fraktfører for bruddet isolert sett. Unnlatelse av undersøkelsesplikten vil i utgangspunktet representere en forringelse av egen rettsstilling, forutsatt at man står overfor en irregulær utvikling⁴⁶. Da vil veifrl. § 13 og presumpsjonen bak andre ledd sette fraktfører i en ugunstig, bevismessig situasjon.

3.3.1 Undersøkelsesplikten

Fraktførers undersøkelsesplikt følger av veifrl. § 12. Plikten omfatter fraktbrevet (første ledd), deretter godsets og pakningens «synlige tilstand» (annet ledd). Plikten etter annet ledd gjelder uavhengig om det er utskrevet fraktbrev. Som vi ser oppstiller bestemmelsen en avgrensning både i relasjon til det som kan utføres «med rimelige midler» (første ledd) og som nevnt synlig tilstand etter annet ledd. Spørsmålet videre blir da, hvor omfattende denne plikten er, og det nærmere innholdet av denne.

I relasjon til første ledd skal fraktfører, ved overtakelse av godset kontrollere fraktbrevet for å påse riktigheten av opplysninger knyttet til stykketall, merker og nummer. Dette innebærer at opplysninger skal kontrolleres mot befordringens reelle innhold. Umiddelbart kan dette virke omfattende, men omfanget av plikten er avhengig av arten av godset og den tid som står til fraktførers rådighet⁴⁷.

For å gjøre rede for omfanget er det hensiktsmessig å foreta en språklig avklaring. Loven inneholder ingen nærmere avklaring av «stykketall», og det ble heller ikke gitt noen indikasjon i forarbeidene hvordan begrepet skal forstås – det er antatt og det finnes støtte for dette i dansk teori⁴⁸ og transportretten forøvrig⁴⁹. Hvilken transportinnretning som benyttes sammenholdt med enhetsangivelsen på fraktbrevet vil gi en indikasjon. Da avsender f.eks. benytter paller, rullekteinere osv. som transportinnretning og plastres sammen som enheter vil disse være å

⁴⁵ Bull s.43

⁴⁶ Fabricius s. 172

⁴⁷ Rafen Note 34

⁴⁸ Fabricius s. 178

⁴⁹ Sjørett s. 303 sml. sjøloven § 296

regne som stykketall etter bestemmelsen. Det avgjørende vil uansett være hvordan det angis i fraktbrevet. Merker vil i utgangspunktet angi temperaturkravet på angitt lastebærer, og nummeret angir lastebærerid. Det vil være sedvanlige når man beforder kjølte og fryste næringsmidler at merkingen på disse lastebærerene faller innenfor undersøkelsesplikten.

Videre følger det som nevnt av annet ledd at godsets pakning og synlige tilstand er gjenstand for undersøkelsesplikten. Første del ses mot avsenders forsvarlige pakning, og andre del er selvstendig begrunnet i godsets tilstand ved overtakelse. De ses imidlertid sammen; pakkingen vil kun vil være et uttrykk for å forklare et fenomen – der avsender tilvirker. Plikten omfatter ikke en vurdering av pakningens kvalitet, eller hvor egnet den er. Undersøkelsesplikten er ikke begrenset til det som kan oppdages ved en flyktig, visuell undersøkelse av godset og vil heller ikke være begrenset til å kun se etter åpenbare mangler⁵⁰. Rent språklig vil den synlige tilstanden på godset innebære den ytre besiktelsen⁵¹ eller det som er «udvendig kendelig».⁵² Bull oppstiller en standard basert på sansene for forståelsen av omfanget. Synet er ikke det eneste relevante redskapet for undersøkelse. Både bruken av hørsel og lukt vil kunne gi føringer for hvordan godsets synlige tilstand er f.eks. lyden av knust glass, eller lukten av bedervet kjøtt⁵³. Med dette som utgangspunkt må undersøkelsen være av en slik karakter at det er mulig å avdekke avvik av en slik natur. Angående temperatur er det bred enighet både i teori og rettspraksis at fraktfører plikter å undersøke temperatur ved befordring av slikt næringsmiddel. Som et eksempel kan LB-2015-67497 nevnes. På bakgrunn av inntransportavtale⁵⁴ mellom grossist G, leverandør R og fraktfører F1 skulle F1 foreta transport av et parti fryst pinnekjøtt fra R til G. F1 engasjerte F2 til å utføre befordringen. Det avtalte lastetidspunkt hos R var 12:00 – men grunnet vær- og føreforhold ble F2 forsinket. F1 orienterte R om dette. F2 møtte opp hos R klokken 18:30 samme dag. Kjøttet hadde således stått i et rom uten frysefunksjon siden det opprinnelige avtalte tidspunktet. F2 foretok lastingen, men målte ikke temperaturen på kjøttet. Da kjøttet ankom G ble det foretatt temperaturmålinger som viste et varierende temperaturintervall mellom minus 12,9-16,5 °C. G avviste dermed kjøttet. Dommen tar for seg regressrunde mellom utførende og kontraherende fraktfører pga. brudd på undersøkelsesplikten, herunder temperaturkontroll av frys. F2 ble holdt ansvarlig for skaden da de ikke hadde gjennomført kontraktsfestet undersøkelsesplikt.

3.3.2 Opplysningsplikten

Opplysningsplikten er i korte trekk en forbeholdsrett mot godsets tilstand. Enten på grunn av at det ikke er mulig å gjøre de nødvendige undersøkelsene med rimelige midler, eller som et resultat av de undersøkelsene som er foretatt. Forbeholdene skal påføres fraktbrevet, og

⁵⁰ Rafen (Note 35)

⁵¹ Bull s.44

⁵² Fabricius s.179

⁵³ Bull s.45

⁵⁴ Løpende transportavtale for å ivareta inngående varepåfyll ved grossistvirksomhet.

godkjennes av avsender for å være gyldige. Forbeholdene vil gi en avklaring for godsets tilstand ved overtakelsen. Det stilles imidlertid krav om at disse skal begrunnet, da de ikke skal være generelle eller uspesifiserte. Dette innebærer at det må foretas en konkret beskrivelse av det aktuelle forholdet for at det skal gis vekt. Fraktfører skal ikke innrømmes en bedre bevismessig stilling ved generelle forbehold. I U 1988.914 H hadde fraktfører merket fraktbrevet med følgende forbehold: «Læsset af afsender med forbehold of kolliantal, vægt og godsets beskaffenhed».⁵⁵ Skaden gjaldt delvis bedervet kjøtt. Dette ble ikke tillagt vekt, men fraktfører ble frikjent av andre grunner. På samme måte ser vi i FED 2009.32 S som gjaldt transport av kopimaskiner. Fraktfører hadde gjort forbehold om sikringen ved lastingen uten godkjennelse fra avsenderen. Under transport ble 100 kopimaskiner ødelagt som en følge av sikringen. Da forbeholdet ikke var godkjent var det heller ikke bindende overfor avsenderen.

3.3.3 Virkninger av brudd

Virkningene for brudd av pliktene under lastingen er i ytterste konsekvens en ansvars plassering, hvis ikke annet, en presumpsjon for ansvar jfr. veifrl. § 13 annet ledd. Som vi var inne på i punkt. 3.3 vil unnlatelse av pliktene i utgangspunktet representere en ugunstig *bevismessig* situasjon. Men fraktfører vil i ethvert tilfelle kunne føre motbevis for det som fremgår av presumpsjonen etter § 13. Fraktbrevet er således å regne som et *prima facie* bevis for at godset er mottatt som beskrevet i fraktbrevet. Det vil dermed stilles strenge krav til slikt motbevis, i hvert fall hvor manglene kunne vært oppdaget ved oppfyllelsen av undersøkelsesplikten⁵⁶. Et fremtredende forhold i LB-2015-67497⁵⁷ var at Ringdal hadde satt frem frysen rundt det avtalte hentetidspunktet 12:00. Dette lagringsrommet hadde ikke frysefunksjon; da fraktfører utførte lastingen 18:30 hadde han unnlatt å undersøke temperaturen på godset. Riktignok vil fryste næringsmidler ved uttak fra fryselager holde en lavere temperatur enn -18 for å bevare frysekjede ved overgangen til transportmidlet, men disse lasteoperasjonene er ikke ment å vare over 6 timer. Isolert sett ville undersøkelsen avdekket temperaturavviket på godset, men da dette uteble ble også utførende fraktfører ansvarlig.

Tilsvarende resultat fremgikk av FED 1998.116 V: Saken gjaldt befording av parti kjøtt. Ved ankomst hos mottaker i Polen viste det seg at kjøttet hadde blitt bedervet. Av landrettens premisser fremgår det at: «Det kan vel ikke afvises, at kødet ved indlastningen ikke var tilstrækkeligt nedkølet, men under hensyntagen til at chaufføren ikke tog forbehold for godsets temperatur, da han modtog kødet, jf. CMR-lovens § 11, stk, 2⁵⁸, og i øvrigt af de grunde, der er anført, af byretten, findes appellanterne ikke at have bevist, at de er fri for ansvar, jfr. lovens § 24 stk. 2⁵⁹.»

⁵⁵ Fabricius s.186 (fjerde avsnitt)

⁵⁶ Rafen (Note 39)

⁵⁷ Se gjennomgang på side 16.

⁵⁸ Tilsvarende veifrl. § 12 (annet ledd)

⁵⁹ Tilsvarende veifrl. § 28

Undersøkelsesplikten vil i praksis være en bevisregel, og hvor undersøkelsesplikten svikter vil fraktfører være svært sårbart rent bevismessig selv for mangler han ikke i utgangspunktet kan holdes ansvarlig for.

4 Transporten

4.1 Innledning

For det som angår transporten vil dette være utførelsen av befordringen, men kan også i stor utstrekning dekke typetilfeller som kan ledes tilbake til forhold ved lastingen. Det sentrale ved den videre redegjørelse vil være ansvarets nærmere innhold.

4.2 Ansvarets gjenstand

Gjenstanden for fraktførers transportansvar er det gods som skal befordres jfr. veifrl. § 27 første ledd. Hva godset utsettes for, og hvordan transportretten kvalifiserer avvikene har betydning for omfanget. Behovet for å utdype innholdet av begrepene har sammenheng med reglene knyttet til erstatning.

4.2.1 Skade

Skade kan karakteriseres som en ytre eller indre forringelse av godset substans, som har til følge at godsets verdi reduseres⁶⁰. Det vil imidlertid ikke være snakk om skade hvis godset under utførelsen av befordringen reduseres i verdi pga. f.eks. et prisfall – det stilles krav til en skadeårsak der verdifallet har en årsakssammenheng med denne. Disse skadeformene har egne karakteristikk sett mot de fenomen som har forårsaket skaden. Sondringen er uproblematisk, men illustrer skadebegrepet sett mot det nærmere innholdet.

4.2.2 Ytre forringelse

En ytre forringelse av godset vil være alle ytre fysiske omstendigheter som forårsaker et tap av godset verdi. Dette kan omfatte at. deler brytes av, godset får buler, skrammer, risper, vannskade, forurensing enten med fremmede stoffer utenfra eller fordi kjøretøyet med tilhørende lasterom ikke er tilstrekkelig rengjort.⁶¹. Typiske støtskader på emballasje kan i enkelte situasjoner være tilstrekkelig, særlig hvis dette representerer en handelsmessig forringelse av varens verdi. Dette kan tenkes for produkter som typisk selges i emballasjen og skaden innebærer at mottaker må foreta ompakking eller rengjøring som en følge av skaden.⁶² Hvis emballasjebruddet utgjør brudd på beskyttelsesatmosfæren rundt f.eks. kjøll vil dette produktet i utgangspunktet ikke være egnet for konsum.

⁶⁰ Fabricus s.324

⁶¹ Fabricus s.324

⁶² Bull (2000) s.100

4.2.3 Indre forringelse

En indre forringelse innebærer at ideoende karakteristikkene ved godset tapes. Dette kan være at godset mister sin aroma, får en bismak eller taper karakteristikkene som knyttes til godsets egenhet. Disse karakteristikkene kan være godsets friskhet, eller en bedervelse og i ytterste konsekvens forråtnelse⁶³. Som et eksempel kan FED 2014.62 S nevnes. Et parti økologisk oksekjøtt hadde ankommet mottaker med utpreget lukt av vaskemidlet «Limonen»; dette hadde oppstått da fraktføreren hadde rengjort transportmidlet med vaskemidlet før overtakelsen av godset. Det avgjørende for skadeårsaken ble at luktskaden utgjorde en «handelsmessig verdiforringelse» særlig pga. dokumentasjonskravene som stilles til omsetning av økologiske varer til fullpris. Dette til tross for at kjøttet ble «friskmeldt» av offentlig instans som et resultat av det relativt beskjedne innholdet av vaskemidlet.

En annen form for en slik skade, kan tenkes der kjølegods utsettes for en lavere temperatur enn angitt. Dette kan f.eks. oppstå under selve transporten der temperaturlekkasje fra fryserommet «fryser» kjølegods. Dette fenomenet kan oppstå ved dårlig vedlikehold eller manglende sikring av de skillevegger som benyttes. Rent objektivt vil dette innebære at kjølekjeden ikke er ivaretatt med de følgene dette har. Kjøøl som blir utsatt for lavere temperatur særlig kjøtt kan utsettes for et fenomen som heter «frysebrenning» hvis temperaturforandringen utgjør brudd på emballasjen. Dette vil misfarge kjøttet og utgjøre en vesentlig kvalitetsforringelse. I tillegg vil kjøøl som fryses i utgangspunktet endre tekstur som en følge av temperaturendringen som gjør det mer utsatt for bakterier.

At næringsmidlet er bedervet vil være den klareste indikasjonen for at godset ikke har overholdt temperturkravet og således være uegnet for konsum jfr. matloven § 16. Som en nedre grense for forståelsen av skadebegrepet er U-1987-761 H illustrerende: Fraktfører ble holdt ansvarlig da kjølevognen som ble benyttet kunne ikke bringes ned til den avtalte temperatur på +1°. På grunn av den noe høyere temperaturen kom havarikommisjonæren frem til at skaden utgjorde 6% av fakturaverdien pga. nedsatt holdbarhet.

4.2.4 Tap

Begrepet tap dekker både total og delvis tap av godset. Umiddelbart kan det tenkes at tap omfatter manko⁶⁴ - herunder at godset forsvinner under befordringen. Dette kan være som følge av f.eks. tyveri, svinn, eller feilleveringer ved samlast. I dette henseende er tapet av godset knyttet til en reell manko. Dette kan innebære manko på en hel lastebærer, eller deler av denne. Delvis tap i vil kunne være en følge av at fraktfører endrer lastebærersammensetning ved lastingen, eller under transport.

⁶³ Fabricus s.324

⁶⁴ Mangel, manglende mengde

Det er antatt i nordisk teori at totaltap kan også omfatte situasjoner der godset er totalskadd – da det er avgjørende for skadebegrepet at skaden representerte en verdiforringelse – og da det er dette handelsmessige avviket som skal korrigeres jfr. § 34 første ledd. Men hvis godset som en følge av temperaturavvik har brutt kjølekjede vil dette innebære et totaltap – hvis godset er uegnet for konsum vil ikke næringsmidlet ha noen reell omsetningsverdi. Forståelsen synes å kunne utledes fra tysk⁶⁵ og engelsk⁶⁶ rett, men noen videre interesse i relasjon til det norske tapsbegrepet har det imidlertid ikke.

4.2.5 Forsinkelse

Forsinkelse vil i korte trekk innebære at godset ikke blir utlevert til avtalt tid – forutsatt at dette ikke overstiger det som etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører jfr. veifrl. § 27 annet ledd. For at fraktføreren skal bli ansvarlig for forsinkelsen, må denne ha oppstått etter at fraktføreren overtok godset. Da vi står overfor transport med tidsløfte vil ethvert avvik fra det avtalte leveringstidspunktet representere en forsinkelse⁶⁷. Dette har nær sammenheng med risikoen knyttet til befordringen av kjøll – ferskvarer har på den ene siden iboende svakhet der temperaturkravene skal overholdes i alle ledd – og på den andre siden vil omsetningsperioden fort beramme avsender og de krav mottaker har til denne.

I ytterste konsekvens vil en forsinkelse bli konvertert til et totaltap hvis det ikke er utlevert innen 30 dager etter utløpet av avtalt leveringsfrist, eller hvis slik frist ikke er avtalt 60 dager etter at fraktføreren overtok godset jfr. § 31.

4.3 Fraktførerens ansvar

4.3.1 Grunnlag

Hovedregelen om fraktførers ansvar fremgår av veifrl. § 27 første ledd. Det følger av ordlyden at fraktfører har et ubetinget objektivt ansvar, dvs. ansvar uten hensyn til skyld for tap, skader og forsinkelser som rammer godset i ansvarsperioden. Dette absolutte ansvaret begrenses imidlertid av ansvarsfritakene etter hhv. § 28 og § 29. Funksjonen og det nærmere innholdet av disse ansvarsfritakene representerer en forflytning av risikoen fra fraktfører til den berettigede.

⁶⁵ Thume s.410

⁶⁶ Clarke s.187

⁶⁷ Bull (2000) s.69

Det karakteristiske ved ansvaret er at det er objektivt med unntak av force majeure, forhold på skadelidtes side og noen spesielle typesituasjoner⁶⁸. Hvis det oppstår skade på godset er det dermed transportøren som vil ha bevisbyrden for at noen av unntakene kommer til anvendelse. I periferien vil fraktførers aktsomme adferd i ethvert tilfelle være et vilkår som gjennomsyrrer alle vurderinger i relasjon til ansvar⁶⁹.

Bull karakteriserer ansvarssystemet som et komponert ansvar og begrunner det i at ansvarsreguleringen preges av mange elementer som er underlagte særregler eller oppdelte reguleringer som samtidig er samstemt med hverandre for å utgjøre et samlet system⁷⁰. Utgangspunktet hans er basert i at bestemmelsene ikke er å regne som rene ansvarsregler, men tapsfordelingsregler. Bak dette følger det et komplisert, men balansert ansvarssystem som fordeler risiko mellom partene. Grunnlaget er et absolutt ansvar, men igjennom §§ 28 og 29 slår bevisbyrdereglerne inn og forskyver presumpsjonen mellom partene. Hvem som bærer risikoen vil være avhengig av hvilken eventuelle irregulær utvikling vi står overfor.

4.3.2 De generelle ansvarsfritak (§ 28)

Som et utgangspunkt følger det av veifrl. § 28 at fraktføreren er fri for det ansvar som fremgår av veifrl. § 27 dersom han godtgjør at tapet, skaden, eller forsinkelsen har sin årsak i et av de fire alternativene gjengitt i første ledd. De tre første alternativene omfatter feil og forsømmelser knyttet til den berettigede, forholdsordre gitt av denne og godsets mangelfulle beskaffenhet. I sin alminnelighet er dette en naturlig konsekvens av det ansvar fraktfører som hovedregel svarer for – disse ansvarsfritakene forskyver risikoen for godset til de som er nærmest til å bære følgene av dette. Av disse ansvarsfritakene er det synlig at dette er forhold som fraktfører i utgangspunktet ikke burde svare for – de er utenfor hans kontrollsfære. Av det siste alternativ fremgår det at fraktfører ikke svarer for de forhold som han «ikke kunne unngå eller var i stand å forbygge følgene av» jfr. § 28 første ledd siste setning. Det er dette ansvarsfritaket som hyppigst blir påberopt, og som sammen med utgangspunktet i § 27 første ledd gir grunnlag for den mer generelle karakteristikk av godsansvaret. Felles for alle alternativene er at fraktføreren har bevisbyrden.

4.3.3 De øvrige unntak

De øvrige unntakene tar sikte på de tre første alternativ etter første ledd. Dette omfatter som nevnt feil og forsømmelser knyttet til den berettigede – dette innebærer at hvorvidt feilen kan utledes fra den berettigede er avhengig av en identifikasjon. Fraktfører må således «godtgjøre» at feilen eller forsømmelsen er begått av den berettigede og at denne har hatt som følge at godset har blitt utsatt for tap, skade eller forsinkelse. Da noen av disse generelle unntakene kan synes

⁶⁸ Bull (2000) s.92

⁶⁹ Se. Punkt 4.5 (Avgrensning i begrensingsretten)

⁷⁰ Bull s.62

overflødige sammenholdt med de spesielle unntakene etter § 29 vil det forsøkes å foreta noen grensedragninger for hva som omfattes etter de generelle ansvarsfritak etter § 28.

Av det første alternativ omfatter dette feil og forsømmelser på den berettigede. Situasjoner som kan trekkes frem her er SH H-7/1980 Saken omhandlet transport av et parti blomkål. Godset ble lastet i to omganger – den ene lastet fra avsenders kjølerom, mens den andre fra lastevogn dekket med presenning. Avsenders folk foretok lasteoperasjonen. Fraktføreren stilte kjøleaggregatet til +2°. Fraktfører tok ikke forbehold. Under transport ble fraktføreren oppmerksom på innstilt temperatur ikke ble oppnådd – ingenting ble foretatt. Godset ankom mottaker og målte +34°. Havarirapporten viste til to forhold; godsets høye temperatur ved lasting, og at stuing av varene i blokkerte luftsirkulasjonen fra kjøleanlegget. Fraktfører ble imidlertid ansvarlig for halvparten da han ikke foretok noe da han oppdaget at kjøleinnretningen ikke holdt den angitte temperaturen.

Det neste ansvarsfritaket omfatter situasjoner der tapet mv. kan føres tilbake til en forholdsordre fra den berettigede, som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side. Disse vil omfatte instruksjoner knyttet til råderetten over godset – der f.eks. avsender gir fraktfører ny informasjon knyttet til utførelsen av befordringen. Dette kan bla. innebære et nytt leveringssted, eller endret tidspunkt knyttet til mottakers tilgjengelighet. Ansvarsfritaket vil imidlertid også omfatte konkrete forhold ved befordringen – altså manglende forholdsordre knyttet til spesielle omstendigheter ved befordringen kan føre til ansvarsfritak. Se sak SH T2934-15⁷¹. Fraktfører F hadde inngått transportavtale med spritprodusent A. F skulle befordre etanol til fremstilling av en eksklusiv spritserie. Ved ankomst konstaterte A at etanolen ble kontaminert av fettpartikler under transport – og kunne følgelig ikke benyttes i produksjonen. Isolert sett representerte ikke skaden at godset var totalskadd – men det «avsedda ändamål» uteble. F hadde levert etanol til A ved en tidligere anledning under samme omstendigheter uten at kontamineringen hadde blitt ansett som skade. Av den Högsta domstolen fremgikk det av premiss 48 at «Den aktuella etanolens speciella karaktär ställde krav på särskilda transportförutsättningar» - disse transportforutsetningene hadde ikke A formidlet til F – F nådde således frem med at kontamineringen var en følge av manglende forholdsordre fra A. Et viktig poeng i dommen var disse særskilte transportforutsetningene og rollen denne hadde i relasjon til den påståtte skadeårsaken. Avsender var den som var nærmest til å bære risikoen for de underliggende forholdene knyttet til bruken av etanolen.

Ved utøvelsen av råderetten vil det være en medvirkningsplikt fra fraktføreren; noe som innebærer at fraktfører må ta stilling til gitt forholdsordre. se **FED 2005.320 V**. Saken gjaldt befordring av fryste fiskeprodukter fra Danmark til Moskva – via Litauen. Avsender A hadde

⁷¹ HÖGSTA DOMSTOLENS dom, 14 juni 2016

gitt fraktfører F forholdsordre om å ikke foreta videretransporten via havnen i Litauen før A hadde mottatt betaling fra mottakeren. Godset ankom Moskva etter 11 dagers opphold i Litauen. I denne perioden hadde F ikke sikret riktig temperatur på de fryserom transportmidlet benyttet. F anførte ansvarsfritak da forholdsordren hadde forårsaket skaden pga. oppholdet. Det ble imidlertid lagt til grunn at han hadde valgt å akseptere forholdsordren til tross for at han kunne avvist denne med henvisning at varene ikke ville «overlevd» oppholdet jfr. § 19 – stansningsretten benyttet av A var derimot i samsvar med instruksretten jfr. § 17. F hadde således ikke godtgjort at forholdsordren var skadeårsaken, og ble ansvarlig for avviket.

For det som angår godsets mangelfulle beskaffenhet etter veifrl. § 28 omfatter dette godsets beskaffenhet isolert sett - eller nærmere presisert godsets kvalitet ved overtakelse. Som et utgangspunkt vil dette omfatte situasjoner der godset f.eks. har for høy temperatur ved lastingen.

U 2012.2415 S mottaker A engasjerte fraktfører F til å utføre transport av ost fra Frankrike til Danmark. Da osten ankom ble det konstatert at partiet har blitt utsatt for høy temperatur og således skadet. Gjennom bevisføringen ble det fastslått at kjøleaggregatet hadde holdt riktig temperatur gjennom hele transporten. Antagelsen var da at osten hadde avvikende temperatur ved lastingen. Fraktfører ble imidlertid frikjent på annet grunnlag, men retten la til grunn at fraktfører hadde godtgjort godsets mangelfulle beskaffenhet til tross for flere forhold. Et av forholdene som tillagt vekt i SØHa H-7/1980⁷² var den delen av godset som ble lastet fra lastevogn som var dekket med presenning som ble antatt godtgjort av fraktfører.

Det er antatt at de øvrige unntakene etter veifrl. § 28 synes overflødige pga. de mer spesielle unntak etter § 29. Dette har sammenheng med bestemmelsen retsteknisk representerer en bevisforenkling for fraktføreren. Det er imidlertid nyanser i det innhold som fritakene tar sikte på å forflytte risikoen for.

4.3.4 «... forhold som ikke kunne unngås eller forebygge følgende av ...»

Det fjerde ansvarsfritaket etter veifrl. § 28 omhandler forhold som fraktføreren ikke kunne unngå eller, forebygge følgende av jfr. første ledd siste setning. Ansvarsfritaket har sitt utgangspunkt i force-majeure synspunkter. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at ansvarsfriheten kan sies å objektivt ligge utenfor fraktførerens «kontrollsfære» men må også fremtre som «uunngåelig» selv om mulige forholdsregler var tatt⁷³. F.eks. vil et steinras som blokkerer veien i utgangspunktet være et forhold fraktføreren ikke kunne unngå, men hvis raset var forespeilet

⁷² Se gjennomgang av dommen på side 20 (Upublisert)

⁷³ ND 2009-2014 (Erling Selvig)

forut for transporten og således kunne vært unngått gjennom alternativt valg av rute vil ikke raset isolert sett innebære ansvarsfritak, da dette kunne vært forebygget.

I nordisk rettspraksis har ansvarsfritaket etter denne bestemmelsen konsekvent blitt tolket strengt, men bestemmelsen kan likevel ikke praktiseres så strengt at ansvarsfrihet bare kan tenkes i rent teoretiske tilfeller⁷⁴. Illustrerende for denne tolkningstradisjonen følger det av bla. Rt.-1998-1815 der Høyesterett uttalte at «Det avgjørende er om tapet skyldes forhold fraktføreren ikke "kunne" unngå. Det må også godtgjøres at fraktføreren ikke ved forholdsregler "var i stand til" å avverge tapet.»⁷⁵ Saken gjaldt tyveri der fraktfører ble frikjent (2 mot 3).

I relasjon til ulykke ND-1985-212 Vogntog kjører av veien for å unngå sammenstøt med elg som uventet krysser veibanen. Retten antar at fraktføreren er ansvarlig for skaden på godset. Når sjåføren kunne ha unngått skaden ved alternative reaksjonsmåter som ikke kan sies å fremstå utelukkende som teoretisk etterpåklokskap, kan ikke skaden antas å være forårsaket av forhold utenfor fraktførerens kontroll som nevnt i veifrl. § 28.»⁷⁶

Da ansvarsfritaket ikke nødvendigvis omfatter særlige skadetilfeller i relasjon til godset avhandlingen tar sikte på vil behandlingen også bli deretter.

4.3.4.1 Mangler ved kjøretøyet

Mens første ledd angir hvilke innsigelser fraktføreren kan gjøre gjeldende som et forsvar mot det objektive ansvaret etter § 27, gjør annet ledd det motsatte – herunder begrenser det. Etter veifrl. § 28 annet ledd, kan fraktfører ikke unngå ansvar etter første ledd hvis skaden har sin årsak til mangler ved kjøretøyet som benyttes i befordringen. Dette gjelder enten han selv eier kjøretøyet eller har leid det av andre. Begrunnelsen her er at fraktføreren er nærmest til å bære risikoen for valg av kjøretøy og dennes egenskaper for utførelsen av befordringen⁷⁷. Bestemmelsen reiser imidlertid en rekke tolknings spørsmål i forhold til hva som ligger i forståelsen av både kjøretøy og mangler ved denne. «Kjøretøy» må ses i sammenheng med veifrl. § 3 – dette leder oss inn i et alminnelig begrep herunder motorkjøretøy. Videre blir spørsmålet om det tilhørende utstyret kan innfortolkes som en del av motorkjøretøyet – herunder mangler ved dette. Fraktfører vil i utgangspunktet som en den profesjonelle part ut fra erfaring og kjennskap til kjøretøyet, transportforholdene, og godsets art best være i stand til å vurdere hvor egnet transportmidlet er for den aktuelle befordringen. Fraktfører bør derfor som hovedregel ha ansvaret for skader som har sin årsak til kjøretøyet ikke var egnet for det godset transportoppdraget gjelder⁷⁸. En klar forutsetning for å transportere kjøll og frys vil jo være

⁷⁴ Rt.1998 1815 (side 1821)

⁷⁵ Side 1820 andre avsnitt.

⁷⁶ «Dommen sammendrag»

⁷⁷ Rt.1995 486 (s 493 andre avsnitt)

⁷⁸ ND 2009-2014 (Erling Selvig)

transportmidlets evne til å temperatur regulere godset iht. de krav som stilles. Det vil imidlertid være vanskelig å forsvare dette utgangspunktet da § 29 litra d) tredje ledd konkret omfatter slikt utstyr. og som en følge *lex specialis* vil utelukke en eventuell utvidet tolkning av begrepet.

4.3.5 De spesielle ansvarsfritak (§29)

Det sentrale ved ansvarsfritakene etter § 29 er plasseringen av bevisbyrden. Bestemmelsen forutsetter at fraktfører kun trenger å sannsynliggjøre muligheten for at skaden kan ha oppstått som en følge av en av de farene som fremgår av første ledd. Fraktfører kan altså snu bevisbyrden ved å vise til en sannsynlig skadeårsak herunder «den særlige fare» knyttet til ett eller flere forhold jfr. første ledd. Dermed er det opp til den berettigede å motbevise presumpsjonen for det forhold som anføres, jfr. andre ledd herunder «skal legge til grunn». Det er viktig å merke seg at fritak etter bestemmelsen kun omfatter tap og skader – forsinkelse dekkes ikke jfr. ordlyden i først ledd.

4.3.6 De ansvarsfritagende presumpsjonene

De forhold som fremgår av § 29 omtales som ansvarsfritagende presumpsjoner – dette ses i sammenheng med bestemmelsens retts tekniske utforming. Da fraktfører kun trenger å godtgjøre at en av disse forholde «kan» være årsak til det påståtte forhold vil de i utgangspunktet være presumpsjoner for å forklare det inntrådte forhold.

Litra b) regulerer fraktførers ansvar for skade på avsenderen gods, når skaden er forårsaket av manglende eller mangelfull innpakning. Dette omfatter emballasjens evne til å motarbeide svinn eller skade – dermed må fraktfører godtgjøre at godset etter sin egen beskaffenhet er utsatt for svinn eller skade hvis den ikke er beskyttet tilstrekkelig av den innpakning som er nødvendig⁷⁹. Ansvarsfritaket kan ikke påberopes dersom godset ville blitt skadet til tross for at det hadde vært fullt forsvarlig emballert⁸⁰. Et praktisk eksempel her f.eks. kjøttprodukter som utelukkende er vakuumpakket i plastikk og deretter sammenstilt i en «bakke»⁸¹. Isolert sett vil kolloidene ligge løst, og være særlige utsatt for ytre skadepåvirkninger.

Av de forhold som fremgår av litra c) omfatter dette både laste og losseoperasjoner foretatt av den berettigede, eller noen som handler på vegne av dem. Det er antatt at regelen ikke er begrenset til å omfatte skader som oppstår under selve operasjonen, men også skal omfatte tilfeller der godset skades under transport som en følge av avsenders mangelfulle sikring⁸².

⁷⁹ Fabricus s.390

⁸⁰ Rafen (Note 80)

⁸¹ Bakke er en hvit åpen plastkasse.

⁸² Rafen (Note 81)

FED 2012.65 S Illustrerer et slikt tilfelle godt. Avsender A engasjerte Fraktfører F1 for å foreta transport av både kjøll og frys. F1 engasjerte F2 til å foreta transporten. As folk foretok lastingen, mens sjåføren fra F2 satte opp skilleveggene mellom de rom som skulle benyttes til kjøll og frys. Da varene ankom mottaker var det frostskafer på kjølleverene og fryseverene var opptint. A rettet krav mot F1 og gjorde gjeldende at skaden hadde oppstått under F1s besittelse. F1 gjorde på sin side gjeldende ansvarsfritak etter § 29 litra c og viste til at transporten hadde blitt utført uten uforventede omstendigheter. Retten ga medhold til F1 og la vekt på at det umiddelbart etter lastingen, som ble foretatt av A kunne ses en temperaturstigning i fryseverene og ytterligere nedkjøling av kjølleverene. Det ble dermed lagt til grunn at varene hadde blitt feillastet av A og skaden som oppstod som en følge av dette. F1, og F2 ble ansvarsfri etter bestemmelsen.

Selv om disse operasjonene utføres av den berettigede er ikke fraktfører fritatt fra en viss kontrollplikt av godset – det vil selvfølgelig foreligge et trafikkmessig ansvar for kjøretøyets sikkerhet herunder sikringen av det gods som er om bord. Det er også antatt en viss overordnet kontrollplikt, og at brudd på denne kan medføre at fraktfører er avskåret å påberope seg ansvarsfritaket som en følge⁸³. Hovedsynspunktet etter nordisk rettspraksis er at dette omfatter typetilfeller der fraktfører ikke gjør innsigelser i tilknytning til sikringen. Dette omfatter det trafikkmessige ansvar, særlig «sagskunska» i forhold til avsender, eller fordi det oppstod som klart, at det var betydelig fare for skade på grunn av lastingen.⁸⁴ For det som angår «sagskunska» vil dette innebære et slags profesjonsansvar som må ses opp mot avsenders kompetanse. I U 1981.488 H ble kontrollplikten satt på spisses. Saken omhandlet skade på opphengt okse og kalvekjøtt som hadde falt ned under transport – avsender hadde utført lastingen. Avsender som var et slakteri måtte betraktes som sakkyndig i forhold til lastingen og opphengningen av kjøttet, da det i tillegg ikke forelå særlig instruksjoner overfor fraktfører fra avsender til å foreta noen form for kontroll ble dette ansett tilstrekkelig. Fraktfører ble frikjent med henvisning til § 29 litra c). Det forelå ikke således ikke en kontrollplikt overfor fraktføreren i dette tilfellet.

For de forhold som angår trafiksikkerhet vil dette i større grad avskjære fraktfører i relasjon til kontrollplikten. I FED 2001.2686 S hadde avsender i England lastet i alt 20 tonn ferskt flesk med den følge at vogntogets akseltrykk oversteg det tillatte nivå. Dette var 20% mer enn den tillatte vekten på vogntoget – fraktfører ble stanset pga. overlast ved grensen til Tyskland. Hele partiet ble som en følge bedervet. Fraktfører ble holdt ansvarlig for skaden og ble avskåret fra å påberope seg § 29 litra c) da han hadde unnlatt å foreta noen som helst form for undersøkelser

⁸³ Rafen (Note 81)

⁸⁴ Fabricus s.409

i relasjon til lastingen. Dette har nær sammenheng med at det er fraktfører som ansvarlig for at kjøretøyet oppfyller de krav som stilles til trafiksikkerhet, og stansingen var en følge av dette.

Situasjoner som nevnt i litra d) omfatter beskaftenhet ved enkelte godsslag. Som et utgangspunkt vil dette avhenge av egenskaper som er karakteristiske for alt gods av samme slag⁸⁵. Dette vil bla. omfatte tap og skade herunder inntørking, lekkasje, normalt svinn osv. Som et eksempel vil egg være en godstype som er spesielt utsatt, både pga. skjørhet knyttet til fysiske skader, men også temperaturkrav. Veifrl. §29 tredje ledd inneholder imidlertid en forutsetning som presiserer innholdet av ansvarsfritaket. Dersom befordringen utføres med kjøretøy er utstyrt for å beskytte mot varme, kulde, temperatursvinger eller luftfuktighet vil fraktføreren være avskåret å påberope seg skadeårsaken etter vedkommende bestemmelse hvis han ikke kan godtgjøre å ha gjort alt som etter forholdene påla ham med hensyn til valg, bruk og vedlikehold av slikt utstyr og at han har fulgt alle særlig påbud som er gitt han. Som en presisering i relasjon til veifrl. § 28 annet ledd – omfatter ansvarsfritakets presisering etter § 29 tredje ledd kun det spesielle utstyret som benyttes for å utføre befordringen.

Av de forhold som fremgår av tredje ledd må fraktfører godtgjøre å ha foretatt alle forholdsregler som kan utledes av de omstendigheter i tilknytning til den godstype som skal befordres⁸⁶. En sak om illustrerer disse forholdene godt er ND-2000-471 saken gjaldt befordring av druer fra Italia til Norge, der skaden først oppstod dagen etter utleveringen. Innledningsvis blir druene kategorisert under litra d) særlig i hensyn til å være en «følsom vare»⁸⁷ i relasjon til bestemmelsens ordlyd. Deretter blir forholdene etter tredje ledd vurdert – først blir valget av slikt utstyr «*det ikke er bestrid at den kjølevognen som ble benyttet til transporten, hadde den beste typen kjøleaggregat som var å få på det aktuelle tidspunkt*»⁸⁸ deretter blir vedlikehold og bruken av dette utstyret vurdert ut fra hendelsesforløpet knyttet til lastningen der «*at nedkjølingen av den store lasten med høy innlastingstemperatur hadde foregått helt optimalt.*»⁸⁹ og videre «*Han startet nedkjølingen av lasterommet allerede mens han ventet på innlastingen i Tollo, slik at druene kom inn i et kjølig lasterom som holdt 4-5 grader.*» Deretter forholdene ved selve transporten «*Aggregatet ble aviset med jevne mellomrom, og Sanne kjørte hele tiden med åpne lufteventiler, slik at det ikke dannet seg kondens i lasten. Det var heller ikke tegn til fuktighet på druene da de kom frem til Bergen. Under overfarten med fergen fra Padborg til Egersund var aggregatet koblet til fergens strømforsyning.*»⁹⁰ Retten konkluderte med at fraktfører hadde godtgjort de forhold som følger av § 29 tredje ledd. Dommen illustrerer hva som anses påkrevd av aktsomhet i relasjon til

⁸⁵ Fabricus s.416

⁸⁶ Fabricus s.420

⁸⁷ Side 7 siste avsnitt.

⁸⁸ Side 8 tredje avsnitt.

⁸⁹ Side 8 fjerde avsnitt.

⁹⁰ Side 8 femte avsnitt.

påberopelse av ansvarsfritaket etter litra d – både sett i sammenheng med hva som kreves for at presumpsjonen skal tilfalle vareeieren og hvordan en aktsom fraktfører må opptre for å unngå ansvar.

I motsatt retning ser vi to typetilfeller der fraktfører ikke har oppfylt pliktene knytte til tredje ledd. U 1988.1074 S saken omhandlet et parti frys som ble bedervet da fraktfører hadde benyttet kjølevogn for befordringen. Transporten tok 6 dager. Det ble lagt til grunn at godset var uskadet ved overtakelse hos fraktfører, da det ikke ble tatt forbehold for godsets tilstand. Fraktfører på sin side krevde ansvarsfritak etter litra d) og viste til at skaden oppstod som en følge av hummerens beskaffenhet. Dette ble ikke tatt til følge. Retten uttalte at fraktfører burde ha forstått at godset måtte transporteres med frysevogn, og har således ikke godtgjort og truffet alle forholdsreglene som kreves etter tredje ledd.

I FED 2005.320 V⁹¹ ble ansvarsfritaket etter litra d) forgjeves påberopt da fraktfører hadde etterfulgt særlig anvisning fra avsender i relasjon til særlig påbud jfr. § 29 tredje ledd – som skadeårsak. Da han ikke kunne godtgjøre å ha tatt de nødvendige forholdsregler i relasjon til den skaden som oppstod var han også avskåret fra å påberope seg godsets beskaffenhet som en årsak til skaden.

For å oppnå ansvarsfrihet etter Litra e) må fraktfører godtgjøre at lastebærerene har vært ufullstendig eller uriktig merket. Dette ansvarsfritaket vil i ethvert tilfelle ses mot fraktførers undersøkelsesplikt etter § 12, men da fraktbrevet bare er å regne som et prima facie-bevis og vil da ikke dette bli utslagsgivende i relasjon til påberopelsen. Den praktiske anvendelsen ses gjerne ved feilleveringer pga. dobbeltmerking⁹² – men i så fall vil fraktføreren i utgangspunktet ikke kunne bli holdt ansvarlig for den skade dette potensielt utgjør. Dette har gjerne sammenheng med den risikoen som er knyttet til feilmerkingen og det skadepotensialet dette kan medføre.

Et fellestrekk i gjennomgangen av ansvarsfritakene er de krav som stilles til fraktførers aktsomhet i relasjon til befordring av kjøll og frys. Dette ses både i sammenheng med kontroll - og aktsomhetsplikten som må være oppfylt før fraktfører kan sies og godtgjort de forhold knyttet til skadeårsaken. Denne balansegangen er gjennomgående i de dommene som er gjennomgått der det stilles strenge krav for godtgjørelsen. Den største utfordringen kan sies å være godsets svakhet og det objektive ansvarsgrunnlag. Dette var også særlig synlig i ND-2000-471 der skaden på druene som et utgangspunkt ble lagt til grunn som en følge av transporten.

⁹¹ Se gjennomgang s.19/20

⁹² En lastebærer påføres to leveringsadresser på hver side.

4.4 Erstatningsomfang

4.4.1 Innledning

Forutsatt at fraktføreren er ansvarlig, oppstår spørsmålet om ansvarets nærmere omfang. Veifrl. inneholder egne omfangsregler som i prinsippet standardiserer hvordan beregningen av det økonomiske tapet foregår. Denne standardiseringen innebærer i utgangspunktet at transportkunden ikke nødvendigvis vil oppnå full dekning for det økonomiske tapet som er lidt – da det er uten betydning hva den berettigede har lidt av tap.

Dette vurderingstemaet ble satt på spissen i U 1987.761 H⁹³ skadeomfanget ble satt til 6% av fakturaverdien som en følge av havarikommisjonens rapport. SØ-Ha frifant imidlertid fraktfører med henvisning til at det ikke fremgikk av mottakers opplysninger «*om, at kødets modtager faktisk som følge af kødets nedsatte holdbarhed havde lidt et tab, særlig ved videresalg af kødet til en ringere pris*». Højesteret kritiserte underrettens lovforståelse da hvorvidt mottakeren hadde lidt et konkret tap eller ikke, var uten betydning. Mottaker ble gitt medhold.

Felles for reglene er at de knytter seg til godsets verdi ved overtakelsestidspunktet jfr. § 32 første ledd første punktum⁹⁴. Verdien bestemmes ut fra enten børspris – eller mangel av slik pris – markedsprisen, eller hvis slik pris ikke fins skal beregningen ta utgangspunkt i vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet jfr. første ledd (annet og siste punktum). Loven forutsetter med andre ord at man skal finne frem til en objektiv verdi, knyttet til det tidspunkt da transporten startet⁹⁵. I praksis vil vareverdien bestemmes ut fra den faktura som benyttes overfor mottaker, men i prinsippet er ikke denne avgjørende⁹⁶.

4.4.2 Ansvarsbegrensningen

Sentralt for beregningen er fraktførerens rett til beløpsmessig ansvarsbegrensning – denne baserer seg på godsets vekt. Noe som representerer et «tak» for erstatningens størrelse forutsatt at vilkårene er oppfylt. Ansvarsbegrensningen for erstatning er 17SDR⁹⁷ som i skrivende stund tilsvarer 192.68 NOK pr kilo. Dette omfatter både situasjoner knyttet til delvis - og totaltap, og skade etter § 33 jfr. henvisningen i annet ledd. For den vekt som skaper grunnlaget kravet vil det etter både § 33 og § 32 omfatte avvikets vekt.

4.4.3 Delvis – og totaltap

Som vi har vært inne på overfor vil erstatningsberegningen for delvis – og totaltap følge av § 32 første ledd.

⁹³ Se tidligere gjennomgang av dommen på side x

⁹⁴ Sammenholdt med henvisningen i §34 første ledd.

⁹⁵ Bull (2000) s.99

⁹⁶ Rafen (Note 96)

⁹⁷ Special Drawing Rights (XDR) pr. 17.04.18.

4.4.4 Skade

Som nevnt innledningsvis vil grunnlaget for godset verdi fremgå av § 32 første ledd – men det avgjørende for skadebegrepet er at fraktfører skal erstatte verdiforringelsen godset har hatt som en følge av skaden. Rent praktisk betyr dette at man må finne frem til en skadeprosent ved å sammenligne verdien av godset i uskadet og skadet tilstand på avsendelsesstedet⁹⁸.

Ved fastsettelsen av verdiforringelsen vil dette omfatte skader som fremgår av punkt 4.2.1. I tilfeller der godset enten pga. brudd på temperaturkjede eller fysisk skade ikke oppfyller kravene etter matloven § 16 vil skadeprosenten i prinsippet være 100%; da forutsetningen for å omsette gods til sluttbruker er næringstrygghet vil da næringsmiddel som ikke oppfyller disse kravene følgelig ikke kunne omsettes. Hvis skaden omfatter ytre forringelser vil en praktisk tilnærming til objektiv verdi være hvor mange FP som er ødelagt i DP.

4.4.4.1 Følgeskader

Som et utgangspunkt er veifrl. uttømmende i relasjon til skadebegrepet – det eneste tilfellet hvor følgeskader vil kunne påberopes vil være tilfeller det det er snakk om ansvarsgjennombrudd jf. § 37 og 38.⁹⁹

4.4.5 Forsinkelse

I relasjon til forsinkelse av godset møter vi en mer tradisjonell erstatningsregel¹⁰⁰. Dette innebærer at den berettigede må bevise sitt faktiske tap. Dette tapet må utledes fra forsinkelsen, men kan ikke overstige fraktkostet jfr. § 35 første ledd. Beløpet vil imidlertid omfatte hele fraktkostet, selv om bare en del av forsendelsen er forsinket.¹⁰¹ Praktiske eksempler på slikt formuestap kan omfatte sesongvarer som må selges til nedsatt pris, eller at den berettigede mister inntekter ved tapt fortjeneste¹⁰². Hvis godset er forsinket og som en følge av forsinkelsen har blitt skadet vil beregningen ta utgangspunkt i regelen i § 33.

En problemstilling er imidlertid om skade som oppstår som en følge av forsinkelsen også skal omfatte nedsatt holdbarhet i tilknytning til omsetningsperioden? Dette utgangspunktet er imidlertid ikke klart. På den ene siden ser vi at rettspraksis helt klart trekker i retning at nedsatt holdbarhet er å regne som en skade, isolert sett. Se U-1987-761 H s 17. Skaden ble imidlertid sett i sammenheng med det temperaturavvik som godset ble utsatt for og ikke en forsinkelse. Kjøøl har en kort omsetningsperiode pga. den bedervelse som oppstår innenfor den angitte tidsperioden. Temperaturen er som nevnt kun et middel for å minske effekten på bedervelsen. Fersk kjøttdeig vil f.eks. som en nedre grense ha en omsetningsperiode på 7 dager. Hvis

⁹⁸ Rafen (Note 102)

⁹⁹ ND-2009-288

¹⁰⁰ Rafen (Note 104)

¹⁰¹ Rafen (Note 105)

¹⁰² Bull (2000) s. 101

fraktfører er 1-2 døgn forsinket vil dette være utslagsgivende hvis mottaker har krav på 7 salgsdager, men mottar 5 dager. Det underliggende forholdet vil være basert på rettsstillingen mellom avsender og mottaker der detaljistdatoen ikke holder mål pga. forsinkelsen. Som et utgangspunkt vil nok forsinkelsen isolert sett være den konkrete følgen og således vil nedsatt holdbarhet dekkes av det beløp som er satt for denne etter § 35.

4.5 Avgrensning i begrensingsretten

4.5.1 Innledning

Fraktførers rett til å unngå eller begrense ansvaret under gitte omstendigheter vil ikke kunne påberopes hvis skaden er voldt forsettlig eller grovt uaktsomt jfr. veifrl. § 38 første ledd. Tilsvarende gjelder for de som fraktfører svarer for i tjenesten jfr. veifrl. § 6 se annet ledd. Dette avskjærer fraktførers begrensingsrett; i relasjon til både ansvarsfritakene etter §§ 28, 29 og beløpsbegrensningen etter § 32. Til tross for ordlyden i første ledd skal «skade» ikke forstås bokstavelig¹⁰³ det nærmere innholdet av begrepet vil også dekke totaltap og forsinkelser – herunder alle ansvarsfritak knyttet til disse. Dette synspunktet har også vært fulgt i rettspraksis¹⁰⁴, men begrepsbruken synes å sprike fra den øvrige systematikken etter både veifrl. og konvensjonsteksten.

Hva angår forsettlige handlinger etter veifrl. § 38, er dette synspunktet uproblematisk. Har fraktføreren eller noen som han svarer for handlet forsettlig i relasjon til skade, tap eller forsinkelse vil de jo følgelig ikke kunne påberope seg begrensingsretten.

4.5.2 Grov Uaktsomhet

Ved grov uaktsomhet¹⁰⁵ er avviket fra den forsvarlige handlemåten større enn ved simpel uaktsomhet – omfatter både bevisste og ubevisste handlinger. Det er ingen skarp grense mellom simpel og uaktsom, men de grove handlinger (eller unnlater) vil være kvalifisert klanderverdige og representere et markert avvik fra forsvarlig handlemåte¹⁰⁶. Høyesterett uttrykte at «*Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet*¹⁰⁷.» Er handlingen preget av likegyldighet overfor omgivelsene vil dette kunne bidra til karakteristikken. Hva som er å regne som grovt uaktsomt vil imidlertid være avhengig av de øvrige omstendigheter; godstypen, skadeårsaken mv.

¹⁰³ Bull s. 110

¹⁰⁴ ND 1991-123 DH og ND 1987-134 SØHA Hifi-dommen

¹⁰⁵ Grov uaktsomhet må forsås som i den alminnelige erstatningsretten (Rt-1995-468 (s.247-248))

¹⁰⁶ Peter Lødrup (2009) s.127

¹⁰⁷ Rt-1989 s. 1318 (s. 1322)

Den omstendighet at godset som skal transporteres er temperaturregulert, skjerper kravet overfor fraktfører¹⁰⁸. Utgangspunktet er opp mot den risikoen som godstypen representerer og dette harmoniserer med rettspraksis. Se LB-2010-94926¹⁰⁹ der det ble ansett grovt uaktsomt av fraktfører å ikke forsikre seg at innstillingene var riktig ved å vente 10-12 sekunder på bekreftelsesmelding på displayet. Det ble bla. uttalt av lagmannsretten at *«Sjåføren må enten ha glemt å innstille riktig temperatur fullstendig, eller ikke ha trykket på =tasten. Under enhver omstendighet må dette bebreides ham som grovt uaktsomt siden riktig temperatur er helt vesentlig ved transport av legemidler.»*¹¹⁰

Fraktførers adferd i relasjon til fart; I ND-1995-238 ble det ansett grovt uaktsomt av fraktfører å holde høy hastighet. *«Til tross for at sjåføren merket sterk risting og ujevnheter i veibanen holdt han meget høy hastighet over lengre strekninger, og han hadde således ikke tilpasset farten «etter stivheten i tilhengerens fjæring og veien, slik han burde ha gjort av hensyn til godset.»*¹¹¹

Hvis det foreligger bevisst brudd på en uttrykkelig og konkrete forholdsordre, og det er liten eller ingen grunn til å tro at skaden ville oppstått uten bruddet, bør forholdet normalt oppfattes som grov uaktsomhet¹¹² Videre vil godsets verdi gis betydning og hvorvidt det forelå tidsnød.

5 Undertransport og kombinerte transporter

5.1 Innledning

Som vi har vært inne på tidligere vil fraktfører dersom fraktavtalen ikke setter forbud mot det, kunne sette deler av transporten bort til en underfraktfører. Da transportbildet kan være variert og komplisert vil det oppstå situasjoner der det vil være behov for å klargjøre ansvarsbildet i relasjon til oppstått tap, skade eller forsinkelse. Vil den berettigedes krav utlukkende måtte rettes mot den kontraherende fraktførere eller kan slikt ansvar stilles direkte overfor aktører som ikke direkte har tilknytning til fraktavtalen? Det sistnevnte kan ha særlig interesse f.eks. hvis den kontraherende fraktfører er insolvent eller vanskelig å få tak i¹¹³.

5.2 Undertransport

For de situasjoner der fraktfører overlater hele eller deler av transporten til en annen fraktfører omtales dette som undertransport. Hvis hele transporten overlates til en annen fraktfører vil

¹⁰⁸ ND 2009-2014 (Erling Selvig)

¹⁰⁹ Anke ble nektet fremmet til Høyesterett (HR-2011-1761-U)

¹¹⁰ Side 5 avsnitt 8.

¹¹¹ S. 248)

¹¹² Bull s.116 (Dreiemaskin-dommen)

¹¹³ Bull s.121

dette være en ren undertransport. Dersom fraktavtalen ikke setter forbud mot det, kan fraktfører sette deler av transporten bort til en underfraktfører – dette introduserer en utførende fraktfører som et tillegg til den kontraherende som sluttet avtalen med en berettigede. Det følger av veifrl. § 27, sml. § 6 at den kontraherende fraktfører er ansvarlig overfor den berettigede under den opprinnelige veifraktavtalen for tap, skade og forsinkelse som oppstår under transporten. Dette innebærer at den berettigede vil kunne gjøre ansvar gjeldende overfor den kontraherende fraktføreren. Dette utgangspunktet vil også gjelde hvis den kontraherende engasjerer mellomkommende fraktførere i tillegg til den utførende fraktføreren. Mellomkommende fraktfører vil således svare overfor sin medkontrahent på samme grunnlag¹¹⁴.

Hvorvidt den berettigede kan rette krav direkte er ikke regulert i veifraktloven. Problemstillingen antas løst i Nordland-dommen¹¹⁵. Dommen slo *«fast at en mellomkommende fraktfører som overfor en kontraherende fraktfører har påtatt seg å utføre en veitransport, vil bli direkte ansvarlig overfor den berettigede under den opprinnelige fraktavtalen for skaden»*¹¹⁶. Tilnærmingen synes å være basert dels basert på veifraktloven, og dels de alminnelige reglene om tredjemannsløfter¹¹⁷.

5.2.1 Gjennomgangstransport

Det finnes imidlertid flere variasjoner av undertransport som kan komplisere ansvarsforholdet herunder gjennomgangstransport eller suksessive transporter. Dette innebærer at en transport utføres av flere fraktførere etter hverandre der samtlige utføres som vegfrakt. Som vi har sett igjennom flere av dommen overfor er dette en transportform som også benyttes ved befordringen av kjøll og frys. Dette kan f.eks. innebære at kontraherende fraktfører overlater en del av transporten til en annen fraktfører som igjen overlater en del av sitt befordringsavsnitt til en annen mellomkommende fraktfører. Den kontraherende fraktfører kan i dette tilfellet være en av de utførende fraktførerne, mens hele transportrekken utføres på bakgrunn av fraktavtale sluttet av den kontraherende med avsender.

Spørsmålet om ansvars plasseringen kan søkes løst i veifrl. Kap. VII som omfatter «befordring som utføres av flere fraktførere i rekkefølge». Etter regelsettet vil en utførende fraktfører som ikke selv har inngått fraktavtalen med avsender bli ansvarlig overfor den berettigede for den samlede transporten under den opprinnelige fraktavtalen¹¹⁸. Anvendelsen av regelsettet er imidlertid avhengig av en rekke bestemte og stramme vilkår som innebærer at regelsettet har liten praktisk betydning.

¹¹⁴ Veifrl. § 27 sammenholdt med § 6.

¹¹⁵ Rt. 1995 486

¹¹⁶ Bull (2000) s.122 – Bulls slutning.

¹¹⁷ Bull (2000) s.128

¹¹⁸ Bull (2000) s.122

5.3 Kombinerte transporter

Kombinert transport innebærer situasjoner der det delvis blir benyttet «fremmede transportmidler» for å utføre en veifraktavtale. Disse transportmidlene kan bla. være skip, jernbane, eller fly. Denne transportformen forekommer ofte – særlig da det pga. infrastruktur gjør det nødvendig for å oppfylle fraktavtalen. For de tilfeller som omfattes av veifrl. vil dette ikke omfatte «rene» kombinerte transporter, da dette tvilsomt kan harmoniseres med lovens anvendelsesområde jfr. veifrl. § 1. Derfor vil det være avgjørende for anvendelsen av veifrl. hvorvidt denne transportformen omfattes av veifrl. § 4 første ledd. Dermed vil situasjoner der kjøretøyet med pålastet gods, under en del av reisen befordres med et annet transportmiddel (f.eks. ferge) og godset ikke blir losset av kjøretøyet kan denne etappen omfattes av loven jfr. første ledd siste punktum. Dette innebærer at så lenge godset ikke mister sin tilknytning til kjøretøyet vil transportetappen kunne omfattes av veifrl. Det er imidlertid ikke tilstrekkelige at vi har en lastebil på ei ferge – transportetappen må som et utgangspunkt ikke utgjøre det «dominerende befordringsavsnitt»¹¹⁹. Videre vil valget av fraktedokument gi veiledning - herunder konnossement¹²⁰, eller fraktbrev. Bruken av det førstnevnte vil kunne svekke transportens karakteristikk som vegfrakt og således ikke omfattes av reguleringen i veifrl. Det eneste unntaket fra hovedprinsippet etter § 4 første ledd er hvor lossing skjer i medhold av § 22.¹²¹

Fra utgangspunktet i § 4 første ledd følger unntaket av annet ledd i samme bestemmelse. Noe som innebærer at veifraktførers ansvar for tap, skade eller forsinkelse vil i enkelte tilfeller omfattes av de regler som gjelder vedkommende transportmiddel¹²². En forutsetning vil i ethvert tilfelle være at reglene som kommer til anvendelse, er preseptorisk i favør av avsenderen¹²³. Dette innebærer at situasjoner der jernbane er benyttet for å oppfylle en veifraktavtale vil veifrl. komme til anvendelse, da vi ikke har preseptorisk lovgivning for innenriks jernbanebefordring. Hensynet bak bestemmelsen er veifraktførers regressrett¹²⁴. Det er oppstilt tre kumulative vilkår for disse situasjonene, som innebærer at alle må være oppfylt.

Da det ikke eksisterer «konkurrerende» lovgivning vil unntakstilfellene omfatte befordring med båt. For det første må skaden ha inntrådt under befordringen med et annet befordringsmiddel, for det andre, ikke skyldes veifraktfører, og for det tredje, skyldes en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med det fremmede befordringsmiddel jfr. § 4 annet ledd.

¹¹⁹ NUT 1971:2 Innstilling II (Side 12 siste avsnitt)

¹²⁰ Negotiabelt dokument tilknyttet gods i sjøretten.

¹²¹ Bull (2000) s.136

¹²² Bull (2000) s.137

¹²³ Bull (2000) s.137

¹²⁴ Rafen (Note 11)

I relasjon til det andre vilkåret vil de forhold som skyldes veifraktføreren ikke omfatte den personkrets som bokstavelig fremgår av veifrl. § 6 i den perioden hvor den fremmede transportmidlets preseptoriske regler gjelder.¹²⁵ Illustrerende for dette ND 1992-148 (SøHa) Der en lastebil om bord på ei ferge hadde veltet og godset ble skadet pga. av kraftig sjø. Det var kapteinens feil at lastebilen ikke vare bedre sikret under transporten. Veifraktføreren ble ansvarlig etter den relevante bestemmelsen i sjøloven. For de hendinger som bare kunne inntreffe på det fremmede befordringsmidlet vil dette omfatte fenomen som er særegne for disse. Dette innebærer at de situasjoner som utelukkende kan oppstå som en følge av befordring på sjø vil omfattes av unntaket.

6 Reklamasjon og foreldelse

6.1 Innledning

Hvis den berettigede har et krav overfor fraktfører som følger av reglene i kap. IV etter veifrl. risikerer han å miste retten til å forfølge det hvis han ikke gjør dette innenfor visse frister. Dels er det snakk om rene reklamasjonsfrister hvor melding e.l. vil være tilstrekkelig for å avbryte fristen, dels foreldelsesregler, der kravet må gjøres gjeldende på mer formelle måter¹²⁶.

6.1.1 Reklamasjon

Kravshaver må reklamere overfor fraktfører «uten ugrunnet opphold» jfr. § 40 første ledd. Det er ikke et krav om skriftlighet – og underrettelse muntlig vil være tilstrekkelig. Da fristen er «uten ubegrunnet opphold» vil vurderingen være skjønnsmessig i relasjon til den enkelte sak og de nærmere omstendigheter, men også i relasjon til andre punktum som innebærer at kravshaver avskjæres fra å fremsette kravet. Er denne fristen oversittet, mister kravshaver ethvert krav mot fraktfører jfr. annet punktum.

Reklamasjonsfristen gjelder imidlertid ikke for alle typer krav. Hvis anførselen omfatter totaltap av hele godspartiet gjelder det ingen særskilt reklamasjonsfrist. Berettigede kan da fremme erstatningskrav for totaltap i medhold av § 31 uten særskilt reklamasjon. Det er kun ved delvis tap skade, og forsinkelse reklamasjonsfristene etter § 40 omfatter. I tråd med de øvrige prinsippene i veifrl. vil krav der fraktfører har utvist forsett eller grov uaktsomhet kunne fremmes etter fristens utløp jfr. siste punktum.

6.1.2 Foreldelse

Foreldelsesfristen er i samsvar med den øvrige transportretten vesentlig kortere enn det som følger av foreldelseslovens regler. I vegfraktretten vil alle krav som utspringer fra befordringen

¹²⁵ Bull (2000) s. 138

¹²⁶ Bull (2000) s.117

omfattes av lovens foreldelsesfrist, forutsatt at det inntrådte forhold har basis i lovens regler¹²⁷. Fristens varighet er etter veifrl. §41 annet punktum, et år – men forlenges til tre år hvis kravet grunnes forsett eller grov uaktsomhet hos fraktfører. I relasjon til reglene vedrørende avbrytelse og forlengelse av fristen vil dette reguleres av den øvrige foreldelsesloven jfr. fjerde ledd.

Foreldelsesfristens utgangspunkt følger av annet ledd. Av litra a) vil det ved delvis tap, skade eller forsinket utlevering være den dag da godset ble utlevert. Utleveringen må ses i sammenheng med de øvrige forhold – og hva som disse omstendighetene utgjør utlevering. I ND-1997-166 H ble utleveringen satt til det tidspunktet fraktfører returnerte totalskadd gods til avsender.

Situasjoner som omfatter totaltap tar utgangspunkt i 30 dagers fristen ved konverteringstilfellene etter § 31 jfr. litra b). Dette innebærer at fristen starter på den trettiende dagen etter utløpet av avtalt leveringsfrist, eller hvis en slik frist ikke er avtalt – den sekstiende dag etter at fraktføreren overtok godset.

¹²⁷ Bull (2000) s.118

Litteraturliste

Forkortelser

Felles koder for danks rettspraksis – Både ND/FED/U:

S/SøHa	Sø- og Handelsretten, København
V	Vestre Landsret
Ø	Østre Landsret
H/ DH	Højesteret
FED	Forsikrings- & Erstatningsretlig Domssamling
SH	Högsta Domstolen i Svergie
DH	Danmarks Højesret
U	Ugeskrift for Retsvæsen

Lover

2003	Lov om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) av 19. des 2003 nr. 125
1994	Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24 Juni 1994 nr. 39
1974	Lov om vegfraktavtaler (vegfraktloven) av 18 Juli 1965 nr. 4

Bøker

Fabricius:	Lov om fragtafalter ved international veitransport (CMR) 4. utgave (2017). Ulla Fabricius.
Bull:	Innføring i veifraktrett 2.utgave (2000) Hans Jakob Bull
Peter Lødrøp:	Lærebok i erstatningsrett 6. utgave (2009) (Petter Lødrup)
Falkanger/Bull:	Sjørett 7. Utgave (2010) Thor Falkanger, og Hans Jakob Bull

Dommer:

FED:

FED 2016.16 S
FED 2009.32 S
FED 1998.116 V
FED 2014.62 S
FED 2005.320 V
FED 2012.2415 S
FED 2012.65 S
FED 2001.2686 S
FED 2005.320 V

Rettens gang:

Rt.2006-678
Rt.1998-1815
Rt.1995-486
Rt.2006-678

LB:

LB-2010-94926
LB-2015-67497

U

U-1987-761 H
U 1998.914 H
U 1988.1074 S
U 2000.1736 H
U 2012.2415 S

ND:

ND 1987-134 SØHa
ND 1991-123 DH
ND 1992-148 SØHa
ND-1997-166 H

Forarbeid:

Ot.prp.nr 39 (1973-1974) Om lov om vegfraktavtaler

NUT 1971:2 Innstilling II om lovgivning vedr. fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg. (Orkanger 1971)

Forskrift

FOR-1983-07-08-1252 § 2

FOR-2008-12-22-1623 Forskrift om næringsmiddelhygiene

FOR-2008-12-19-1618 Forskrift om dypfryste næringsmidler

Annet:

ND Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender 1991-

Rafen Norsk Lovkommentar (Karnov) Gyllendal Rettsdata Jan Fredrik Rafen