



NOREGS HØGSTERETT

Den 6. februar 2019 sa Høgsterett samansett av dommarne Bull, Kallerud, Bergsjø og Høgetveit Berg og kst. dommar Sæbø dom i

HR-2019-231-A, (sak nr. 18-051892SIV-HRET), sivil sak, anke over dom:

Genfoot Inc.

(advokat Tage Brigt Andreassen Skoghøy –
til prøve)

mot

SCHENKERocean Ltd

(advokat Hans Peder Bjerke – til prøve)

R Ø Y S T I N G :

- (1) Dommar **Høgetveit Berg**: Saka gjeld krav om skadebot etter at ein fraktførar utleverte varer til kjøparen trass i at seljaren hadde instruert om stansing.
- (2) Genfoot Inc. – Genfoot – er eit kanadisk selskap som mellom anna leverer sko under merkenamnet Kamik. Skoa blir selde på den europeiske marknaden gjennom nasjonale distributørar.
- (3) SCHENKERocean Ltd. – Schenker ocean – er eit transport- og logistikkelskap registrert i Hong Kong. Selskapet har agentar i ei rekkje land, herunder Schenker China Ltd. Xiamen Branch i Kina, Schenker du Canada i Canada og Schenker AS i Noreg – heretter omtalt som høvesvis Schenker Kina, Schenker Canada og Schenker AS.
- (4) I desember 2011 inngjekk Genfoot ei distribusjonsavtale med det norske selskapet Portland Norge AS – Portland – for distribusjon av Kamik-sko til norske forhandlarar. Avtala er regulert av "the laws of Quebec". Etter avtala skulle Portland betale kjøpesum før transport av varene. Imidlertid hadde det etter kvart utvikla seg ein praksis mellom partane der Portland i relativt stor grad fekk kjøpe på kreditt.

- (5) Portland inngjekk 14. mai 2014 ei rammeavtale om "transport av gods og/eller tjenester tilknyttet godstransport" med Schenker AS.
- (6) I juni 2014 kjøpte Genfoot sko frå to fabrikkar i Kina. Skoa vart selde vidare til Portland. Genfoot aksepterte at varene vart leverte på kreditt. Skoa vart selde FOB – fritt om bord – slik at Portland skulle syte for transporten. Varene skulle sendast frå Xiamen i Kina, via Hamburg i Tyskland, til Portlands forretningsstad, Oslo.
- (7) Skoa vart sende i fire konteinarar med identifikasjonsnumra #993, #994, #995 og #049. Handsaminga av desse var noko ulik. Saka for Høgsterett er knytt til utlevering av konteinarane #994 og #995 – og det er berre lagnaden til desse som vil bli omtalt her. For mellom anna desse konteinarane utferda Schenker Kina, som agent for fraktføraren Schenker Ocean, konnossement 18. juni 2014 med mottakarstad Oslo. Det vart utferda tre originaleksemplar og to kopiar.
- (8) I dei aktuelle konnossementa stod den kinesiske produsenten som utskipar. Genfoot var oppført som mottakar, medan Portland var notifiseringspart. Schenker AS var oppført som kontaktpunkt for leveringa av godset.
- (9) Etter at Genfoot hadde betalt produsenten for varene, sende produsenten konnossementa til Genfoot. Den 18. juli 2014 blankoendosserte Genfoot konnossementa. Deretter vart konnossementa sende til Schenker Canada.
- (10) For konteinarane #993 og #994 bad Genfoot 26. august 2014 Schenker Canada om å sende konnossement direkte til den endelege mottakaren av lasta, Portland. Portland gav det konnossementet selskapet hadde motteke, vidare til Schenker AS. Schenker AS har i dag eitt originalt konnossement for dei aktuelle konteinarane, medan Genfoot har dei to andre.
- (11) Konteinarane kom til Oslo hamn seinast 22. september 2014. På dette tidspunktet hadde altså Schenker AS eitt originalt konnossement for konteinarane motteke frå Portland. Partane er usamde om Schenker AS etter lossinga av konteinarane hadde varene i varetekt i eigenskap av agent for Schenker Ocean eller som representant for Portland.
- (12) Den 22. september 2014 spurte Genfoot om Schenker Canada hadde motteke dei originale konnossementa, og opplyste at dei no kunne frigjevast. Seinare den same dagen stadfesta Genfoot at selskapet hadde frigjeve konteinarane for utlevering til Portland. Dagen etter opplyste Schenker AS at leveringsdato ville vera avhengig av når Portland kunne ta i mot konteinarane.
- (13) Portlands bank – DNB – sa opp engasjementet 22. september 2014. Banken hadde krav på om lag 50 millionar kroner, med pant i Portlands varelager. Portland ga straks Genfoot beskjed om oppseiinga.
- (14) Den 23. september 2014 instruerte Genfoot Schenker Canada om å stanse konteinarane inntil vidare. Schenker Canada formidla denne meldinga vidare til Schenker AS den same dagen.
- (15) Den 24. september 2014 svarte Schenker AS at Portland alt hadde vore der med originalt konnossement for konteinarane, slik at desse no tilhørte Portland og ikkje kunne haldast attende på instruks frå Genfoot. Genfoot svarte at dette var uakseptabelt og viste til at

Schenker Canada var gjevne klar instruks om å halde på konteinarane i Oslo. Genfoot bad på ny om at Schenker AS i det minste heldt konteinarane attende i 24 timar – "The least you could do is to hold for 24 hours to cross check with us." Samstundes spurte Genfoot om dei aktuelle konteinarane allereie var leverte til Portlands lager.

- (16) Til dette repliserte Schenker AS at konteinarane førebels ikkje var leverte til Portland, slik at Genfoot hadde tid til å sjekke. Schenker AS presiserte igjen at Portland var eigar av konteinarane sidan Portland hadde motteke originalt konnossement og overlevert dette til Schenker AS. Selskapet viste vidare til at det gjentekne gonger hadde fått instruks om å utlevere godset til Portland. Schenker AS opplyste avslutningsvis at Genfoot uansett hadde tid til å sjekke dette ettersom konteinarane ikkje ville bli utlevert denne dagen.
- (17) Genfoot skreiv deretter: "Good. Make sure they do not get delivered." Genfoot skreiv vidare at dersom Portland skulle be om utlevering, skulle Schenker AS ringe Genfoot, som då skulle finne ei løysing. Genfoot bad om at konnossementa for varene i transitt frå Hamburg til Oslo skulle sendast Genfoot slik at Genfoot hadde kontroll på lasta, og viste til at Schenker Canada gjentekne gonger hadde bede Schenker AS om å sende over desse.
- (18) Schenker Canada skreiv så, framleis 24. september 2014, igjen til Genfoot og Schenker AS at Portland alt hadde utløyyst lasta, slik at Schenker ikkje lovleg var i posisjon til å halde lasta. Det vart gjenteke at Genfoot hadde tid til å sjekke, og Genfoot vart oppmoda om å opplyse når stansinga skulle opphøyre og å kome med ein plan.
- (19) Den 25. september 2014 skreiv også Schenker AS til Genfoot og Schenker Canada at konteinarane var frigjevne til mottakaren i Noreg, slik at Schenker AS ikkje kunne stanse dei. Schenker AS skreiv at ein kunne informere Genfoot om konteinarane var leverte eller ikkje, men når Portland var klar til å få konteinarane, ville Schenker AS utlevere til Portland. Schenker AS beklaga, men gjentok at når mottakaren hadde fått det originale konnossementet og levert det til Schenker AS, vart Portland eigar av konteinarane.
- (20) Den 25. september 2014 melde Schenker AS til Portland at utlevering av konteinarane fyrst ville skje når selskapets krav for mellom anna toll, frakt, meirverdiavgift, hamneleige og lagerleige, inkludert for tidlegare ubetalte leveransar, var betalt av Portland. Om naudsynt ville Schenker AS selja godset, jf. Nordisk speditørforbunds alminnelige bestemmelser – NSAB – 2000 § 14. På spørsmål frå Portland stadfesta Schenker AS at ved innbetaling av 2 millionar kroner ville Schenker AS utlevere fem valfrie konteinrar til Portland. Etter noko akkedering vart partane samde om at alle konteinarane kunne frigjevast mot at Schenker AS fekk den nemnde summen, sjølv om eit beløp framleis stod til rest. Motorcompaniet AS – som var DNBs medhjelpar i det oppsagte engasjementet overfor Portland – betalte deretter 2 millionar kroner direkte til Schenker AS.
- (21) Laurdag 27. september 2014 vart dei aktuelle konteinarane utleverte til Portland.
- (22) Portland vart teke under konkurshandsaming 6. oktober 2014.
- (23) Etter fånytted dialog mellom partane tok Genfoot ut stemning mot SchenkerOcean 24. september 2015. Oslo tingrett sa 8. juli 2016 dom med slik domsslutning:

"1. SCHENKEROcean Ltd. dømmes til innen 2 -to- uker fra dommens forkynnelse å betale Genfoot Inc. USD 400.000, - firehundretusen - med tillegg av forsinkelsesrenter fra 18. mars 2015 og til betaling skjer.

2. **SCHENKERocean Ltd. dømmes til å betale Genfoot sakskostnader med kr 579.459 – femhundreogsyttitusenfirehundreogfemtini -, med tillegg av kostnader til tolk og rettsgebyr for behandlingen av saken i tingretten."**

- (24) Tingretten kom til at konteinarane #994 og #995 vart utleverte i strid med Genfoots instruks, og at konteinar #049 vart utlevert utan framvising av konnossement. Skadebot vart tilkjent på dette grunnlaget.
- (25) Schenkerocéan anka dommen til Borgarting lagmannsrett. Lagmannsretten sa 16. januar 2018 dom med slik domsslutning, retta 27. april 2018:
- "1. **SCHENKERocean Ltd. dømmes til innen to uker fra dommens forkynnelse å betale Genfoot Inc. USD 49 952 – førtinitusennihundreogfemtito – med tillegg av forsinkelsesrenter fra 18. mars 2015 og til betaling skjer.**
2. **Sakskostnader tilkjennes ikke, verken for tingretten eller lagmannsretten."**
- (26) Lagmannsretten kom til at Schenkerocéan berre var ansvarleg for at den eine konteinaren vart utlevert utan framvising av konnossement, og tilkjente skadebot berre på grunnlag av dette.
- (27) Genfoot anka over lovbruken. Anken vart sendt lagmannsretten i posten og ikkje gjennom Aktørportalen. Schenkerocéan innga avleidd anke over lovbruken og sakshandsaminga. Høgsteretts ankeutval tillét 17. april 2018 anken frå Genfoot og den avleidde anken frå Schenkerocéan, avgrensa til spørsmålet om sakshandsamingsfeil. Schenkerocéan hadde dagen før kravd lagmannsrettens dom retta på det same grunnlaget som anken over sakshandsaminga. Lagmannsretten retta dommen 27. april 2018 i tråd med kravet frå Schenkerocéan. Ved dette fall den rettslege interessa i den avleidde anken bort. Ankeutvalet heva ankesaka for den avleidde anken i orskurd 11. oktober 2018.
- (28) Den ankande parten – *Genfoot Inc.* – har i grove trekk gjort gjeldande:
- (29) Anken er postlagt i rett tid på vanleg måte, og anken kan ikkje avvisast. Det er ikkje eit krav at anken blir inngitt i Aktørportalen. Under alle omstende må det i dette tilfellet vera grunnlag for oppfrisking.
- (30) Vilkåra for seljaren Genfoots stansingsrett overfor kjøparen Portland var oppfylte, jf. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods – CISG – artikkel 71, som er gjort til kanadisk rett. Varene var selde på kreditt og var ikkje betalte. Då Portlands bank sa opp engasjementet, kom Portland i ein forverra økonomisk situasjon som gav Genfoot stansingsrett. Varene var ikkje overgjevne til Portland då stansingsinstruksjonen vart gjeven. Manglande varsel til kjøparen om utøvd stansingsrett kan ikkje ha tyding når seljaren ikkje lukkast med å stanse leveringa. Rettsverknaden av manglande varsel er uansett ikkje bortfall av stansingsretten. Endeleg ville eit mogleg bortfall av stansingsretten uansett fyrst ha inntreft etter at Schenkerocéan ikkje etterkom stansingsinstruksjonen, og kan såleis ikkje vera relevant ved vurderinga av Schenkerocéans handlemåte.
- (31) Schenkerocéan hadde som fraktførar plikt til å etterkoma stansingsinstruksjonen frå Genfoot, sjølv om Genfoot ikkje var oppdragsgjevjar i transportavtala. Schenkerocéan hadde god

kunnskap om Portlands svake økonomi. Det var aktaust ikkje å etterleve instruksen, slik at det er grunnlag for skadebot.

- (32) Skadebotansvaret er ikkje falle bort. Det er utan tyding at stansingsretten var fråskriven i transportavtala mellom Portland og SchenkerOcean, og at Genfoot overleverte konnossementet til Portland. Vilråa i skadebotlova § 5-1 er av den same grunnen ikkje oppfylte. SchenkerOcean må bera fullt ansvar for eiga rettsvillfaring. Det ligg endeleg ikkje føre noko gjeldsettergjeving som kan ha nokon effekt på kravet mot SchenkerOcean.
- (33) Genfoot Inc. har sett fram slik påstand:
- "1. Anken fra Genfoot Inc. fremmes.
 2. SCHENKEROcean Ltd. dømmes til å betale til Genfoot Inc. USD 350 048,-, med tillegg av forsinkelsesrenter fra 18. mars 2015 og til betaling skjer.
 3. SCHENKEROcean Ltd. dømmes til å betale sakskostnadene for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett."
- (34) Ankemotparten – *SCHENKEROcean Ltd.* – har i grove trekk gjort gjeldande:
- (35) Anken er sett fram for seint og må avvisast. Anken var korkje lasta opp i Aktørportalen eller postlagt innan ankefristen. Vilråa for oppfrisking er ikkje oppfylte.
- (36) Genfoot hadde som seljar ikkje stansingsrett overfor kjøparen Portland. Vilråa for stansingsrett var ikkje oppfylte, jf. CISG artikkel 71 andre ledd. For det fyrste var varene allereie betalte då stansingsinstruksen vart gjeven. For det andre var Genfoot, før varene vart sende frå Kina, kjent med at Portland hadde alvorleg sviktande økonomisk evne til å betale ved forfall, og at selskapets kredittverdighet lei av ein alvorleg svikt. Når Genfoot valde å selja varene på kreditt i ein slik situasjon, kan selskapet ikkje gjera gjeldande stansingsrett. For det tredje var varene alt leverte til Portland, ved selskapets speditør, då stansingsinstruksen vart gjeven. For det fjerde fall stansingsretten uansett bort då det ikkje vart gjeve skriftleg varsel til Portland om bruk av retten, jf. CISG artikkel 71 tredje ledd og avtala mellom Genfoot og Portland.
- (37) Når Genfoot ikkje hadde stansingsrett overfor Portland, kan ikkje SchenkerOcean vera ansvarleg for ikkje å etterkoma ein instruks om stansing.
- (38) Under alle omstende plikta ikkje SchenkerOcean å etterkoma ein ugrunna stansingsinstruks frå Genfoot. Genfoot gjorde ingen freistnad på å sannsynleggjera stansingsretten overfor SchenkerOcean.
- (39) Uansett om det i utgangspunktet låg føre ei plikt til å vurdere og eventuelt etterkoma instruksen om stansingsrett, kan det her ikkje bli tale om ansvar for SchenkerOcean.
- (40) For det fyrste var stansingsretten fråskriven i transportavtala og konnossementet. Dette var kjent for Genfoot. Trass i dette blankoendosserte Genfoot konossementet og overleverte det til Portland. Genfoot gav på den måten opp kontrollen over godset.
- (41) For det andre har Genfoot medverka til at godset vart utlevert til Portland ved å overlata eit blankoendossert eksemplar av konnossementet til Portland, ved ikkje å leggje fram

originale konnossement sjølv og på den måten stanse utleveringa, og ved å unnlate å sannsynleggjera stansingsretten, jf. skadebotlova § 5-1.

(42) For det tredje har Genfoot ettergjeve krav mot det nye selskapet Portland AS og selskapets eigar A, som begge hadde påteke seg ansvar for Genfoots krav mot Portland. Ettergjevinga gjer at kravet fell bort overfor SchenkerOcean i det same omfanget som dette selskapet ville ha hatt eit regresskrav mot dei tidlegare solidaraskuldnarane.

(43) SCHENKEROcean Ltd. har sett fram slik påstand:

"Prinsipalt:

1. **Anken avvises.**
2. **Genfoot Inc. dømmes til å betale sakskostnadene for Høyesterett med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.**

Subsidiært:

1. **Anken forkastes.**
2. **Genfoot Inc. dømmes til å betale sakskostnadene for tingretten, lagmannsretten og for Høyesterett med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer."**

(44) *Eg er komen til at anken fører fram.*

(45) Eg ser fyrst på spørsmålet om anken er sett fram i tide.

(46) Lagmannsrettens dom vart forkynt for den ankande parten 17. januar 2018. Fordi 17. februar 2018 fall på ein laurdag, var ankefristen måndag 19. februar 2018. Det er dokumentert, mellom anna med bilete, at anken vart postlagt på kvelden måndag 19. februar 2018. Anken er med dette rettidig etter domstollova § 146 andre ledd fyrste punktum.

(47) Spørsmålet er om anken likevel ikkje er rettidig sidan han ikkje vart inngjeven i Aktørportalen. I Aktørportalen utvekslar domstolar og partar dokument og saksinformasjon.

(48) Ankemotparten har gjort gjeldande at anke utelukkande kan skje til Aktørportalen, fordi postlegging etter domstollova § 146 andre ledd fyrste punktum berre avbryt fristen "når ikke annet er bestemt" – og at det nettopp er bestemt noko anna i domstollova § 146 andre ledd tredje punktum. Her heiter det at ved bruk av elektronisk kommunikasjon blir fristen avbroten ved å sende dokumentet til rett elektronisk adresse, jf. også forskrift om elektronisk kommunikasjon med domstolane 28. oktober 2016 nr. 1258 § 8.

(49) Prosessfullmektigar som i februar 2018 var registrerte som brukarar av Aktørportalen, hadde plikt – "så langt mulig" – til å nytte portalen, jf. forskrifta § 3. I februar 2018 var registreringa friviljug. Den ankande partens prosessfullmektig var registrert på anketidspunktet. I dag er registrering i og bruk av portalen obligatorisk for advokatar, jf. forskrifta § 3a. Spørsmålet er om registreringa avskjer bruk av vanleg post for å avbryte prosessfristar.

- (50) Domstollova § 146 andre ledd tredje punktum kom til ved ei endringslov i 2003, saman med domstollova § 197a om at det ved forskrift kunne bestemast "at kommunikasjon med domstolene som etter loven skal skje skriftlig, også kan skje elektronisk." Denne forskriftsheimelen er omtalt slik i førearbeida, Ot.prp. nr. 8 (2002–2003) side 19:

"Domstolene vil ikke i medhold av denne bestemmelsen kunne kreve at innkommende skriv kun skal være elektroniske. Lovgivningen som regulerer kommunikasjon med domstolene bygger på at denne skal være papirbasert, og avsenderen vil ha et valg mellom å sende det aktuelle skrivet ved vanlig brev eller i elektronisk form. Dette er imidlertid ikke til hinder for at det i den ordinære prosesslovgivning fastsettes regler som foreskriver at skriftlig kommunikasjon skal skje elektronisk og ikke på papir."

- (51) I Ot.prp. nr. 8 (2002–2003) side 26 står det vidare om den nye heimelen:

"Bestemmelsen fjerner de rettslige hindringene for elektronisk kommunikasjon med domstolene, men vil ikke i seg selv gi noen en rett eller plikt til å kommunisere elektronisk."

- (52) Forskriftsheimelen i domstollova § 197a vart noko utvida med verknad frå 1. september 2018. Men i drøftinga av om Aktørportalen skal vera obligatorisk for advokatar – Prop. 62 L (2017–2018) side 17–19 – er det ikkje sagt noko om at hovudregelen i domstollova § 146 andre ledd fyrste punktum ikkje lenger skal gjelde for advokatar. Det er etter dette ikkje grunnlag for å forstå domstollova § 146 andre ledd tredje punktum og forskrifta § 8 som anna enn ein regel om korleis fristen blir avbroten dersom det blir nytta elektronisk kommunikasjon.

- (53) Det er for meg klart at det ikkje har vore meininga å fråvike den grunnleggande hovudregelen i domstollova § 146 andre ledd fyrste punktum. Fristavbrot kan framleis skje ved postlegging på vanleg måte. Påstanden om at anken blir avvist, kan såleis ikkje føre fram.

- (54) Eg går så over til spørsmålet om stansingsretten mellom seljaren og kjøparen. For at Genfoots krav på skadebot frå fraktføraren Schenkerocéan for unnlatinga av å etterkoma Genfoots stansingsinstruks skal føre fram, er det ein føresetnad at Genfoot som seljar hadde stansingsrett overfor Portland som kjøpar.

- (55) Sjølv om kravet om skadebot er regulert av norsk rett fordi skaden inntreffe her, er det semje mellom partane om at kjøpsavtala er regulert av "the laws of Quebec", jf. også lov om mellomfolkeleg-privatrettslege reglar for lausøyrekjøp § 3. Dette omfattar også stansingsretten.

- (56) CISG gjeld som lov både på delstatsnivå i Quebec og på føderalt nivå i Canada. CISG artikkel 71 regulerer stansingsretten:

"(1) A party may suspend the performance of his obligations if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of:

- (a) a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness;**
or
(b) his conduct in preparing to perform or in performing the contract.

(2) If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of

the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them. The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.

- (3) **A party suspending performance, whether before or after dispatch of the goods, must immediately give notice of the suspension to the other party and must continue with performance if the other party provides adequate assurance of his performance."**

- (57) I CISG artikkel 7 heiter det at ein ved tolkinga av konvensjonen skal ta omsyn til den internasjonale karakteren til konvensjonen, og til behovet for einsarta rettsbruk og god tru i internasjonal handel. Den norske kjøpslova § 61 svarar i utgangspunktet til CISG artikkel 71, jf. Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) side 111.
- (58) Schenkerocean har ei rekkje innvendingar mot Genfoots påståtte stansingsrett overfor kjøparen Portland.
- (59) Schenkerocean har for det fyrste gjort gjeldande at Genfoot alt før transporten hadde fått betalt for varene, og at stansingsretten av den grunnen var avskoren. Våren og sommaren 2014 vart det gjennomført i alt ni betalningar – alle i runde summer – frå Portland til Genfoot. Spørsmålet er om desse var betaling for eldre gjeld eller også betaling for varene i saka her.
- (60) Lagmannsretten kom – etter direkte provføring – til at det var tale om betalningar for eldre gjeld. Det har for Høgsterett ikkje kome fram noko som gjer at eg kan fråvike denne provvurderinga. Det eine omstendet som er særleg framheva av ankemotparten – at Genfoot overfor Portlands konkursbu i oktober 2015 gav uttrykk for at det ikkje var tale om betaling av eldre gjeld – endrar ikkje på dette. Konkursbuet reiste likevel søksmål med krav om omstøyting overfor Genfoot, men dette vart avvist av prosessuelle grunnar. Det andre omstendet som er framheva av ankemotparten – at Portland skulle ha stadfesta overfor Schenkerocean at konteinar #994 og #995 var betalte ved å framheve i ein epost at konteinar #993 ikkje var det, og at Portland difor ikkje ville krevja utlevering av den konteinaren – er heller ikkje eigna til å rokke ved vurderinga. Etter mitt syn må det leggjast til grunn at dei nemnde betalningane var for eldre gjeld, og at dei aktuelle varene ikkje var betalte då stansingsretten vart utøvd.
- (61) Schenkerocean har for det andre gjort gjeldande at Genfoot var kjent med, allereie før varene vart sende frå Kina, at Portland hadde alvorleg sviktande økonomi.
- (62) Spørsmålet er om det, etter at varene var sende frå Kina, gjekk fram at Portland ikkje ville kunne betale for varene "as a result of [...] a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness", jf. CISG artikkel 71 andre ledd, jf. fyrste ledd bokstav a. Det avgjerande er altså om det fyrst etter at varene var sende frå Kina, gjekk fram ein "alvorleg svikt" i Portlands "kredittverdighet eller evne til å oppfylle" – slik den tilsvarande formuleringa er i den norske kjøpslova § 61 første ledd. Dersom svikten låg føre alt før varene vart sende, er ikkje vilkåra i CISG artikkel 71 andre ledd oppfylte.
- (63) Det er tvillaust at Genfoot kjente til at Portland hadde utfordringar med likviditeten. Partane hadde fortløpande kontakt, og det vart avtalt ulike nedbetalingsplanar i løpet av 2014. Pengar vart betalte både før og under transporten frå Kina til Noreg. Det er etter mitt syn likevel ikkje særleg tvilsamt at situasjonen forverra seg monaleg då DNB terminerte Portlands låneengasjement 22. september 2014. Ein kan gjerne seie det slik at termineringa

utgjorde ein brestande føresetnad for Genfoots leveranse på kreditt. Dette er etter mitt syn i kjernen for bruken av CISG artikkel 71 første ledd bokstav a. Schenkerocéan kan såleis ikkje høyrast med denne motsegna.

- (64) Schenkerocéan har for det tredje gjort gjeldande at varene alt var leverte til Portland då stansingsinstruksen vart gjeven, sidan Schenker AS frå tidspunktet varene var lossa i Oslo opptredde som speditør og representant for Portland.
- (65) Stansingsretten gjeld fram til varene er overgjevne, slik at det ikkje lenger er mogleg for seljaren å hindre fysisk overlevering til kjøparen, jf. CISG artikkel 71 andre ledd – "prevent the handing over". Ein kan generelt ikkje sjå bort frå at ein agent på eit gjeve tidspunkt går over til å bli ein representant for kjøparen. Men sidan dette i så fall vil ha verknad mellom anna nettopp for stansingsretten, talar notoritetsomsyn sterkt for at ein slik overgang blir klart avtalt, markert og dokumentert. Det ligg ikkje føre dokumentasjon – eller omstende elles – som tilseier at det har vore avtalt slik representasjon i saka her. Det er altså ikkje grunnlag for å sonde mellom sjøtransporten og lagringa i Oslo hamn før overlevering frå Schenker AS til Portland. Eg nemner også at Schenkerocéan sjølv må ha meint at Portland ikkje hadde fått overgjeve godset før Motorcompaniet AS – som bankens medhjelpar – betalte uteståande frakt og vederlag, og godset vart levert til Portlands lager 27. september 2014. Fram til dette tidspunktet utøvde Schenkerocéan tilbakehaldsrett etter NSAB 2000 § 14 – noko som føresett at Schenkerocéan sjølv hadde lovleg råddvelde over varene. Etter mitt syn er det såleis klart at Schenkerocéans lossing av varene i Oslo ikkje var ei overgjeving til Portlands representant som førte til at stansingsretten gjekk tapt.
- (66) Schenkerocéan har for det fjerde gjort gjeldande at stansingsretten uansett fall bort då det ikkje var gjeve skriftleg varsel om bruk av retten, jf. CISG artikkel 71 tredje ledd og avtala mellom Genfoot og Portland.
- (67) CISG artikkel 71 tredje ledd seier ikkje eksplisitt kva som er verknaden av manglande varsel. Bruken av orda "immediately give notice" peikar i retning av at det ikkje er eit krav om at det er naudsynt å varsle før eller samstundes med at seljaren utøver stansingsretten – men fyrst straks etter at stansing er gjennomført. Dette talar mot at varsling er eit vilkår for å bruke stansingsretten. Også oppbygginga av artikkel 71 – der varslingsplikta er plassert i tredje ledd – talar etter mitt syn for at varsling ikkje er eit vilkår for bruk av stansingsretten.
- (68) CISG artikkel 7 første ledd slår som nemnd fast at konvensjonen bør tolkast uniformt. Internasjonal praksis blir såleis særleg relevant ved tolkinga. Ankemotparten har vist til rettspraksis nemnd i UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 2016, side 321. Eg kan ikkje sjå at det ut frå dei tre dommane det er vist til – og som ikkje er frå nasjonale høgsterettar – kan konkluderast med at sjølve stansingsretten fell bort dersom kjøparen ikkje er varsla. Eg nemner at det i rettslitteraturen er ei viss usemje om dette spørsmålet.
- (69) Føremålet med varslingsplikta er at kjøparen får høve til å innrette seg etter stansinga, typisk stille sikkerheit for å få levert, eventuelt avbestille vidare transport og varsle neste salsledd om forseinkinga. Om varsel ikkje blir gjeve, kan moglege skadeverknader reparerast ved å halde seljaren ansvarleg for tap kjøparen har som følgje av dette, jf. til dømes den norske kjøpslova § 61 tredje ledd. Etter norsk rett er det klart at manglande

varsel ikkje er eit vilkår for utøving av stansingsretten, jf. Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) side 112.

- (70) Eg konkluderer etter dette med at varsel til kjøparen etter CISG artikkel 71 tredje ledd ikkje er eit vilkår for bruk av stansingsretten etter CISG artikkel 71 andre ledd.
- (71) Av den same grunnen er det utan tyding at det i distribusjonsavtala mellom Genfoot og Portland frå 2011 var avtalt at notifikasjonar skulle skje skriftleg.
- (72) I tillegg er det i saka her slik at det moglege skadebotansvaret til fraktføraren Schenkerocéan oppstod fordi selskapet utleverte varene trass i at Genfoot hadde instruert om stansing. Schenkerocéans standpunkt var at stansing var uaktuelt fordi Portland hadde overlevert konnossement. Då varene likevel vart haldne attende i nokre dagar, var dette av omsyn til Schenkerocéans eige krav. Etter at Schenkerocéan hadde fått betalt, vart varene utleverte til Portland. Manglande varsel om stansing frå seljaren Genfoot til kjøparen Portland kan under desse omstenda ikkje ha tyding for fraktførarens skadebotansvar.
- (73) Spørsmålet er etter dette om Schenkerocéan som fraktførar hadde plikt til å etterkome stansingsinstruksen frå Genfoot.
- (74) Dette er eit spørsmål om handleplikter og skadebotansvar utanfor kontrakt – og som difor er regulert av norsk rett sidan skaden oppstod i Noreg. Det er semje mellom partane om at kjøpslova § 61 berre gjeld i forholdet mellom avtalepartane – og ikkje overfor fraktføraren. Det er eg samd i, jf. også CISG artikkel 71 andre ledd andre punktum.
- (75) Partane er vidare samde om at ein sjølvstendig fraktførar etter omstenda kan ha plikt til å etterkoma ein stansingsinstruks frå ein seljar som ikkje er part i transportavtala. Dette er ei avtaleliknande plikt; fraktføraren har ei lojalitetsplikt overfor begge partane i det underliggende kjøpsforholdet. I og med at transporten strekkjer seg over tid, vil det kunne oppstå uføresette situasjonar medan varene er under transport. Dette kan få tyding i avtaleforholdet mellom seljaren og kjøparen. I sin tur vil dette kunne føre til at ein sjølvstendig fraktførar etter oppmoding må respektere det underliggende rettsforholdet, utan omsyn til kven av partane som har inngått transportavtala. Stansingsretten ved kredittkjøp er vel nettopp det typiske dømet på dette. Partane i saka her er derimot usamde om dei nærare vilkåra for når fraktføraren skal ha plikt til å etterkoma ein slik stansingsinstruks.
- (76) Ved transport der det blir brukt konnossement, er det naturleg å ta utgangspunkt i sjølova § 302 fyrste ledd:
- "Den som foreviser et konnossement og ved dets tekst, eller, for ordrekonnossement, ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco, fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert som mottaker av godset."**
- (77) Normalsituasjonen er altså at den som legitimerer seg ved bruk av konnossement, overfor fraktføraren vil ha krav på å få varene utlevert.
- (78) Samstundes slår sjølova § 307 fyrste ledd fast at seljarens stansingsrett overfor kjøparen ikkje går tapt ved overlevering av konnossement til kjøparen. Seljaren har stansingsrett sjølv om han har gjeve frå seg samtlege konnossement til kjøparen.

- (79) Fraktføreren kan på denne måten koma i eit dilemma dersom han blir konfrontert med kolliderande krav om stansing og krav om utlevering av varene til ein innehavar av konnossementet. Om denne situasjonen skriv Erling Selvig, Fra kjøpsretten og transportrettens grenseland, 1975 side 49:
- "Det kan imidlertid da by på vansker for selgeren å få håndhevet sin rett, men godtgjør han overfor transportøren at utøvelsen av stansingsrett er berettiget, kan ikke transportøren, ved å henvise til kjøperens legitimasjon, med befriende virkning utlevere varen til ham."**
- (80) Eg er samd i dette utgangspunktet. Når ein fraktførar mottok instruks om stansing frå seljaren, inntre ei handleplikt: Fraktføreren må ta stilling til om det er grunn til å etterleva instruksen eller ikkje. Det er ikkje tilstrekkeleg å vise til at kjøparen har presentert eit konnossement, jf. sjølova § 307 fyrste ledd.
- (81) Dersom fraktføreren ikkje har tilstrekkeleg kunnskap til å ta stilling til om instruksen er rettmessig, må han gje uttrykk for dette overfor seljaren, slik at seljaren får høve til å dokumentere retten. Dette gjeld særleg dersom kjøparen gjer gjeldande at vilkåra for stansing ikkje er til stades. Basert på den kunnskapen fraktføreren får etter dette, må han ta ei avgjerd om å stanse eller utlevere.
- (82) Dersom fraktføreren mottok dokumentasjon eller på annan måte har eller får kunnskap om at kjøpesummen ikkje vil bli betalt, og det såleis ligg føre stansingsrett, må han etterleve stansingsinstruksen. Eg skyt inn at det ikkje kan vera avgjerande korleis fraktføreren har fått kunnskap om dei omstenda som gjev seljaren stansingsrett. Normalt vil seljaren gje ei grunnngjeving for stansingsinstruksen fordi fraktføreren ikkje har nærare kjennskap til situasjonen. Men det kan ikkje vera eit vilkår at det er seljaren som gjev fraktføreren kunnskapen. Spørsmålet er under alle omstende om det er aktsamt å utlevere godset basert på den kunnskapen fraktføreren har hatt, har fått eller etter omstenda burde ha skaffa seg.
- (83) Fraktførarens val mellom dei ulike handlingsalternativa må i utgangspunktet vurderast etter ein tradisjonell målestokk; var det forsvarleg – ut frå fraktførarens kunnskap – å stanse eller overgje varene? Dette gjeld både der det er utferda konnossement og elles.
- (84) I denne vurderinga vil mellom anna tidsmomentet og særleg fraktførarens behov for å kvitte seg med varene kunne ha tyding. Vidare vil skadeevna ved utlevering kontra stansing kunne vera ulik ut frå kva slags varer det er tale om.
- (85) Når det er utferda konnossement for transporten, vil også dette ha tyding i aktløysevurderinga. Som påpeikt av Svante Johansson, Stoppningsrett under godstransport, 2001 side 377–382, talar eksistensen av legitimasjonsreglane i sjølova – og bruken av konnossement – for at fraktføreren må ha sikrere kunnskap enn elles for å måtte etterkoma ein stansingsinstruks.
- (86) Eg skyt her inn: Stilt overfor spørsmålet om ein stansingsinstruks skal etterkomast, er det eit alternativ for fraktføreren å be seljaren om å framvise konnossement – dersom seljaren er innehavar av slikt – og deretter leggje opp varene etter prinsippet i sjølova § 303. Då kjem ikkje spørsmålet om stansingsrett på spissen.
- (87) Eg går så over til den konkrete vurderinga av saka vår.

- (88) Schenkerocéan gjer gjeldande at selskapet må vera fri for ansvar fordi stansingsretten var fråskriven i transportavtala med Portland, dette var kjent for Genfoot gjennom konnossementet, og Genfoot blankoendosserte konnossementet og overleverte det til Portland.
- (89) Genfoot har ikkje vedteke fraktavtala eller konnossementsvilkåra. Selskapet er såleis ikkje bunde av ein klausul i Schenkerocéans transportavtale med Portland – der stansingsinstruks overfor fraktføraren er fråskriven. Genfoot blir heller ikkje bunde av konnossementsklausulen aleine ved å motta konnossementet.
- (90) Etter mitt syn er Genfoot heller ikkje bunde av sin handlemåte. Kombinasjonen av at stansingsretten var fråskriven i transportavtala mellom Portland og Schenkerocéan, og at Genfoot med mogleg kjennskap til dette blankoendosserte konnossementet og overleverte dette til Portland, kan ikkje medføre at retten til å instruere Schenkerocéan om stansing er fråfallen – eller at Schenkerocéans skadebotansvar fell bort utan vidare.
- (91) Rett nok følgjer det av sjølova § 292 tredje ledd fyrste punktum at konnossementet bestemmer vilkåra for transporten og utleveringa av godset i forholdet mellom fraktføraren og ein annan innehavar av konnossementet enn sendaren, det vil seie den som har inngått fraktavtala med fraktføraren, jf. sjølova § 251. Den som tek imot last på grunnlag av konnossement, trer såleis inn i eit kontraktsforhold med fraktføraren. Dersom Genfoot hadde gjort konnossementet gjeldande, altså kravd varene utlevert på grunnlag av dette, måtte selskapet akseptere vilkåra i konnossementet. Men det er ikkje tilfellet i saka her.
- (92) Genfoots krav på skadebot er ikkje tufta på eit krav om utlevering til Genfoot legitimert ved konnossement. Selskapets krav er derimot tufta på fraktføraren Schenkerocéans lojalitetsplikt overfor partane i det underliggende kjøpsforholdet som gjev Genfoot stansingsrett overfor Portland.
- (93) Det vil rett nok generelt vera synbart for seljaren at ein fraktførars fråskrivning av plikta til å etterkoma ein stansingsinstruks kan ha gode grunnar føre seg, sidan fraktføraren har behov for å gjennomføre transporten uhindra og å bli av med varene når desse er komne fram. Det same gjeld utfordringa for fraktføraren knytt til avgjerda om stansing kontra utlevering. Slike omstende er etter mitt syn likevel ikkje avgjerande i saka her.
- (94) I vår sak hadde Schenkerocéan – eller i alle fall Schenker AS som Schenkerocéan her må identifiserast med – kunnskap om Portlands svake økonomi. Schenker AS hadde uteståande større beløp og heldt sjølv det aktuelle varepartiet attende overfor Portland med heimel i NSAB 2000 § 14. Varene vart utleverte fyrst etter ein del akkedering og etter at den utanforståande tredjemannen Motorcompaniet AS hadde betalt delar av det uteståande. Når det i ein slik situasjon kom ein stansingsinstruks frå seljaren Genfoot, og det vart ein omfattande dialog om utlevering eller stansing, kan ikkje Schenkerocéan ansvarsfritt avvise stansingsinstruksen ved å vise til at selskapet har motteke konnossementet.
- (95) Schenkerocéan gjer gjeldande at Genfoot ikkje på noko tidspunkt dokumenterte stansingsretten sin. Ut frå det eg har sagt, kan dette ikkje vera avgjerande. Schenkerocéan bad ikkje Genfoot om dokumentasjon då Genfoot gjentekne gonger instruerte om stansing. Schenkerocéan tok derimot det standpunktet at Portland hadde overlevert konnossementet og med det var eigar – implisitt at det underliggende rettsforholdet mellom Genfoot og

Portland var utan tyding. At Genfoot skulle korrigere Schenkerocéans feilaktige forståing av gjeldande rett, er ikkje eit spørsmål om å dokumentere vilkåra for stansingsrett. Som profesjonell aktør i transportbransjen må Schenkerocéan klart ha risikoen for eigen manglande kunnskap om sjølova § 307.

- (96) Etter mitt syn handla Schenkerocéan i denne situasjonen aktlaust overfor Genfoot ved å utlevere varene til Portland.
- (97) Schenkerocéan har vidare gjort gjeldande at ansvaret må falle bort eller setjast ned fordi Genfoot medverka til at godset vart utlevert til Portland ved å overlate eit blankoendossert konnossement til Portland, ved ikkje å leggje fram originale konnossement og ved ikkje å sannsynleggjera stansingsretten, jf. skadebotlova § 5-1.
- (98) Heller ikkje dette kan føre fram. Bruk av konnossement er ordinært. Den urettmessige utleveringa av varene skuldast Schenkerocéans feilaktige oppfatning om at selskapet hadde ubetinga plikt til å utlevere varene til den som presenterte konnossementet – i strid med den grunnleggande regelen i sjølova § 307 fyrste ledd og stansingsinstruksen. Tapet ville rett nok ha vore unngått dersom Genfoot sjølv hadde presentert eit konnossement i staden for å gjera gjeldande stansingsretten overfor Schenkerocéan. Men det er ikkje noko å seie på Genfoots bruk av stansingsretten i staden for å krevja å få varene utleverte eller lagt opp ved bruk av konnossement. Etter at Genfoot hadde instruert om stansing, og Schenkerocéans uttrykte standpunkt var at varene alt var overleverte fordi Portland hadde overlevert eit konnossement, kan det ikkje ha vore nærliggande for Genfoot å reversere den påståtte gjennomførte leveringa ved sjølv å presentere eit konnossement.
- (99) Bortfall eller nedsetjing av ansvaret tufta på at Genfoot uoppfordra skulle ha sannsynleggjort stansingsretten, kan ut frå det eg har gjort greie for, heller ikkje føre fram.
- (100) Det er difor ikkje grunnlag for å gjera Genfoot medansvarleg for Schenkerocéans aktlause framferd.
- (101) Det siste spørsmålet er om Genfoot har ettergjeve kravet. Schenkerocéan gjer gjeldande at avtaler inngått mellom Genfoot, A som tidlegare eigar av Portland og hans nyoppretta selskap Portland AS, inneber at Genfoot har ettergjeve gjeld med den verknaden at Genfoots tap ikkje kan krevjast av Schenkerocéan. Schenkerocéan meiner at Genfoots skadebotkrav er oppgjeve fordi A i så fall er solidarisk ansvarleg, og Genfoot har ettergjeve kravet overfor A.
- (102) A og hans nye selskap overtok i ei avtale frå oktober 2014 gjeld etter Portland. I ei avtale frå januar 2015 vart det presisert at det er trekt frå eit beløp som svarar til det kravet som Genfoot meiner å ha mot Schenkerocéan. Det ligg derimot ikkje føre noko dokumentasjon på at Genfoot har retta eller ettergjeve noko skadebotkrav mot A. Denne motsegna må forkastast allereie av denne grunnen.
- (103) Ingen av Schenkerocéans motsegner har ført fram. Under denne føresetnaden er partane samde om storleiken på skadebota og forfallstidspunktet for rentene; 350 048 amerikanske dollar – USD – med tillegg av forseinkingsrenter frå 18. mars 2015. Det blir såleis gjeve dom for dette.

- (104) Anken har ført fram, og den ankande parten skal då etter hovudregelen ha dekt sakskostnadene sine for alle instansar, jf. tvistelova § 20-2 fyrste ledd og § 20-9 andre ledd. Eg ser ingen grunn til å gjera unntak. For tingretten vart det kravd 613 602 kroner, herunder 559 200 kroner i advokatsalær. For lagmannsretten vart det kravd 871 021 kroner, herunder 781 050 kroner i advokatsalær. For Høgsterett er det kravd 577 726 kroner. Av dette er 535 500 kroner advokatsalær. Totalt utgjer dette 2 062 349 kroner. Saka har vore breitt lagt opp frå ankemotpartens side. Eg meiner at beløpa ikkje overstig det som er naudsynt, jf. tvistelova § 20-5 fyrste ledd, og at krava skal tilkjennast fullt ut.
- (105) Eg røystar etter dette for slik

D O M :

1. SCHENKERocean Ltd. betalar til Genfoot Inc.
350 048 – trehundreogfemtitusenogførtiåtte – amerikanske dollar med tillegg av forseinkingsrenter frå 18. mars 2015 fram til betaling skjer.
 2. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høgsterett betalar SCHENKERocean Ltd. til Genfoot Inc.
2 062 349 – tomillionarseksttitotusenetrehundreogførtini – kroner innan 2 – to – veker frå forkynninga av dommen.
- (106) Kst. dommer **Sæbø**: Jeg er kommet til et annet resultat enn førstvoterende. Etter mitt syn må anken forkastes fordi fraskrivelsen av stansingsrett i konnossementet medfører at det ikke var rettsstridig av Schenkerocéan å unnlate å etterkomme Genfoots instruks om stansing.
- (107) I konnossementet heter det om stansingsrett:
- "Once the Goods have been received by the Carrier for Carriage, the Merchant shall not be entitled either to impede, delay, suspend or stop or otherwise interfere with the Carrier's intended manner of performance of the Carriage or the exercise of the liberties conferred by this Bill of Lading ..., for any reason whatsoever including but not limited to the exercise of any right of stoppage in transit conferred by the Merchant's contract or sale or otherwise."**
- (108) Definisjonen av "Merchant" omfatter blant andre "the consignee", som i vår sak er Genfoot.
- (109) Anvendt på vår sak oppfatter jeg klausulen slik at Schenkerocéan ikke plikter å etterkomme instruks fra Genfoot om ikke å overgi de transporterte varene til Portland.
- (110) Jeg er enig med førstvoterende i at det ikke er grunnlag for å anse Genfoot – som ikke er part i transportavtalen – for å ha akseptert klausulen. I motsetning til førstvoterende mener jeg imidlertid at bestemmelsen i sjøloven § 292 tredje ledd medfører at Schenkerocéan ikke plikter å etterkomme instruks fra Genfoot om stansing. Bestemmelsen lyder:
- "Konossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og en annen innehaver av konossementet enn senderen. Bestemmelser i transportavtalen som ikke er tatt inn i konossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en slik innehaver, med mindre konossementet viser til dem."**

- (111) Før jeg går nærmere inn på tolkningen av bestemmelsen i sjøloven § 292 tredje ledd bemerker jeg at jeg ut fra bevisførselen oppfatter at det ikke er uvanlig med klausuler om fraskrivelse av stansingsrett i avtaler om stykkgodstransport. Det er sannsynlig at klausulen ville vært en del av fraktavtalen også om den ble inngått mellom Genfoot og Schenkerocéan.
- (112) Jeg nevner videre at fraskrivelsen ikke får direkte betydning for selgers stansingsrett overfor kjøper. Ettersom overgivelse av varene til kjøper er betinget av at kjøper deponerer konnossement, jf. sjøloven § 304 første ledd, vil selgers stansingsrett overfor kjøper være beskyttet ved at selger beholder konnossementene inntil oppgjør er mottatt. Har selger, som i vår sak, bare beholdt ett av flere konnossementer, kan selger forhindre overgivelse av varene til kjøper ved å forevise sitt eksemplar slik at godset blir lagt opp, jf. sjøloven § 303.
- (113) Jeg bemerker også at den rett selger måtte ha til å gi transportør instruks om ikke å overgi varene til kjøper, ikke er regulert i sjøloven kapittel 13. Fraskrivelse av denne retten er dermed ikke i strid med bestemmelsen om preseptivitet i sjøloven § 254 første ledd.
- (114) Jeg går så nærmere inn på tolkningen av sjøloven § 292 tredje ledd. Etter ordlyden i første punktum er det konnossementet som bestemmer "vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og en annen innehaver av konnossementet enn senderen". Etter mitt syn faller klausulen, som blant annet går ut på at transportøren ikke plikter å etterkomme selgers instruks om stansing, direkte inn under ordlyden, "vilkårene for transporten og utleveringen av godset".
- (115) Det er riktignok så at bestemmelsen i § 292 tredje ledd er begrunnet med konnossementets negotiable karakter og innebærer at klausuler i transportavtalen som ikke er inntatt i eller vist til i konnossementet, ikke kan gjøres gjeldende overfor konnossementsinnehaver som ikke er transportørens medkontrahent, jf. NOU 1993:36 side 44 andre spalte. Men når klausulen *er* inntatt i konnossementet og den ikke strider mot preseptorisk rett, må den – så lenge den gjelder transporten og utleveringen av godset – respekteres også av konnossementsinnehaver, som om han selv hadde vært part i transportavtalen.
- (116) Selv om uttalelsen ikke direkte gjelder spørsmålet om konnossementsinnehaver er *bundet* av konnossementsvilkår om fraskrivelse av stansingsrett, oppfatter jeg at Sjølovkomitéen i NOU 2012:10 – hvor den drøfter ratifikasjon og eventuelt gjennomføring av de såkalte Rotterdam-reglene fra 2008 – generelt uttaler seg i samme retning når den på side 42 sier:
- "Transportdokumentene angir vilkårene for transporten, og definerer slik sett den forventningen som erverver av dokumentet (som ikke er avsenderen) kan legge til grunn (sjøloven § 292 tredje ledd; utkastet § 325.)"**
- (117) Jeg kan ikke se at det – som førstvoterende fremholder – har betydning om innehaveren av konnossementet gjør rett etter konnossementet gjeldende. Etter ordlyden er det konnossementet som regulerer rettsforholdet mellom – i vår sak – Genfoot og Schenkerocéan for så vidt gjelder transporten og utleveringen av godset. Dette må etter mitt syn gjelde uavhengig av om den rett Genfoot påberoper seg, har sitt grunnlag i konnossementet eller et annet rettsgrunnlag; det avgjørende er at klausulen gjelder transporten og utleveringen av godset. Ved at Genfoot mottar konnossementet blir

konnossementsklausulen om fraskrivelse av stansingsrett en del av rettsforholdet mellom Genfoot og Schenkerocéan.

- (118) Selv om tolkningsresultatet etter mitt syn er tilstrekkelig begrunnet allerede ved det som er sagt, vil jeg tilføye at hensynet til transportøren tilsier at det må være mulig å gi gyldige avtalebestemmelser om transport og utlevering av godset bindende virkning også overfor andre enn medkontrahenten, uavhengig av hvem som inngår transportavtalen med transportøren. Dette synspunktet har etter mitt syn støtte i bestemmelsen i sjøloven § 282 første ledd, som riktignok ikke gjelder problemstillingen i vår sak.
- (119) Når situasjonen, slik jeg ser det, er at fraskrivelsen av stansingsrett er virksom overfor konnossementsinnehaver Genfoot, vil Genfoot som utgangspunkt ikke ha rett til å instruere Schenkerocéan om ikke å overgi varene til kjøper selv om Genfoot har stansingsrett overfor kjøper. Jeg antar nok at transportøren, på tross av fraskrivelse av stansingsrett, i helt spesielle tilfeller likevel vil ha plikt til å etterkomme slik instruks om stansing. Jeg tenker da først og fremst på tilfeller hvor transportøren *kjenner til* at vilkårene for stansingsrett er oppfylt. Selv om klausulens ordlyd omfatter også slike tilfeller, tilsier grunnleggende lojalitetssynspunkter og alminnelige synspunkter om rekkevidde av ansvarsfraskrivelse i kontrakt at det gjøres en slik begrensning i klausulens rekkevidde. Klausulen har sitt naturlige formål i å verne transportøren mot å måtte foreta undersøkelser med sikte på å vurdere rettmessigheten av stansingsrett i tilfeller hvor det ikke uten videre er klart at selger har stansingsrett. Det er nettopp i tilfeller som i vår sak, hvor Schenkerocéan måtte foreta nærmere undersøkelser for å kunne ta stilling til om Genfoot hadde stansingsrett, at klausulen er velbegrunnet. Jeg nevner for ordens skyld at intervensjonsbetalingen fra Motorcompagniet AS av deler av Schenker AS' utestående krav overfor Portland, etter mitt syn ikke skapte en situasjon som gjorde det åpenbart for Schenkerocéan at vilkårene for stansing var oppfylt i forholdet mellom Genfoot og Portland. Genfoot kunne som nevnt uansett bevirket at varene ikke ble overgitt til kjøper ved selv å inngi et eksemplar av konnossementet til transportøren, jf. sjøloven § 303.
- (120) Når jeg er kommet til at fraskrivelsen av stansingsrett i konnossementet medførte at Schenkerocéan ikke hadde plikt til å følge instruks fra Genfoot om stansing overfor Portland, blir det ikke nødvendig for meg å uttale meg om de andre rettsspørsmålene i saken. Jeg nevner likevel at jeg er enig med førstvoterende, og kan i det vesentlige slutte meg til begrunnelsen hans, i at Genfoot hadde stansingsrett overfor Portland da instruks fra Schenkerocéan ble gitt, og at saken ikke skal avvises.
- (121) Ut fra mitt syn på betydningen av fraskrivelsen av stansingsrett i konnossementet, finner jeg ikke grunn til å uttale meg om innholdet av Schenkerocéans handleplikt i en situasjon hvor stansingsretten ikke er fraskrevet i konnossementet.
- (122) Dommer **Kallerud:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende, dommer Høgetveit Berg.
- (123) Dommer **Bergsjø:** Likeså.
- (124) Dommer **Bull:** Likeså.

(125) Etter røystringa sa Høgsterett slik

D O M :

1. SCHENKERocean Ltd. betalar til Genfoot Inc.
350 048 – trehundreogfemtitusenogførtiåtte – amerikanske dollar med tillegg av
forseinkingsrenter frå 18. mars 2015 fram til betaling skjer.
2. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høgsterett betalar
SCHENKERocean Ltd. til Genfoot Inc.
2 062 349 – tomillionarsekstitotusentrehundreogførtini – kroner innan 2 – to –
veker frå forkynninga av dommen.