

TRANSPORTRETT

Speditørskolen 2024

Veileder

Advokat Runar Hansen

Bull & Co Advokatfirma AS

E-post: rh@bull.no

Telefon: 908 95 006

Sist revidert: 2024

© NHO Logistikk og Transport

Innhold

1.	INNLEDNING.....	4
1.1	Lover og avtaler.....	4
1.1.1	Lovene og CargoNets vilkår.....	5
1.1.2	NSAB.....	5
1.1.3	Standardvilkår.....	6
1.1.4	NSAB som «agreed document».....	6
1.2	Læringsmål.....	7
1.2.1	God kunnskap.....	7
1.2.2	Kjennskap.....	7
1.3	Studieveiledning.....	8
2.	SKILLET MELLOM TRANSPORTANSVAR OG FORMIDLERANSVAR.....	9
2.1	Kort om formidleransvaret.....	10
3.	TRANSPORTANSVARET.....	11
3.1	Overordnet om bevisbyrde.....	11
3.2	Ansvarsgrunnlaget: Uaktsomhetsansvar og objektivt ansvar.....	12
3.3	Ansvarsperioden.....	13
3.4	Ansvarskretsen: Arbeidsgiveransvaret og «Husbondansvaret».....	14
3.5	Ansvarsfritak.....	14
3.6	Ansvarsbegrensninger.....	16
3.7	Bortfall av ansvarsbegrensninger ved grov uaktsomhet eller forsett.....	18
4.	REKLAMASJON («CLAIMS») OG FORELDELSE.....	20
4.1	Reklamasjon («Claims»).....	20
4.1.1	Oppdragsgivers reklamasjon.....	20
4.1.2	Speditørens reklamasjon.....	22
4.1.3	Bevissikring i forbindelse med reklamasjon.....	23
4.2	Foreldelse.....	24
4.2.1	Foreldelse av oppdragsgivers krav.....	24
4.2.2	Foreldelse av speditørens krav.....	25
5.	TVIST.....	26
6.	ØVRIG TRANSPORTRETTSLIG REGELVERK.....	27
6.1	Kabotasje.....	27
6.2	Kjøre- og hviletid, samt øvrige arbeidsvilkår.....	27

1. INNLEDNING

Bare i EU økte godstransporten med 40 % målt fra 1995 til 2018 målt i tonnkilometer (SSB 2021). Av dette utgjorde lastebiltransport cirka halvparten av godstransporten. Deretter, etter utbruddet av koronapandemien våren 2020, eksploderte netthandelen med en tilsvarende arbeidsbelastning i logistikkbransjen (SSB 2021). Det sier seg derfor selv at transportsektoren er en viktig industri både i Norge og i verden. Det kan også fremstå som et komplisert rettsområde.

Formålet med Speditørskolen 2024 er å gi deltakerne en grunnleggende forståelse av logistikk- og transportbransjen. I dette ligger det også at man må kunne de grunnleggende rettsreglene som danner rammen for speditørens forretningsvirksomhet. Forretningsvirksomheten til en speditør kan omfatte både transport, lager- og formidlingstjenester. Dette danner grunnlaget for undervisningen i reglene og avtalene som gjelder for transport på land (vei og bane), på sjøen og i luften.

1.1 Lover og avtaler

Transportretten omfatter avtaler mellom mange forskjellige parter, vi har flere forskjellige lover å forholde oss til, og vi må i tillegg være kjent med innholdet i bransjens standardkontrakter og internasjonale konvensjoner. For deltakerne på Speditørskolen 2024 er det viktigste å ha grunnleggende kunnskap om følgende:

I. Avtalen mellom speditøren og oppdragsgiver

Speditøren kan, som nevnt, levere både transport-, lager- og formidlingstjenester (formidlingstjenester behandles i pkt. 2.1). Oppdragsgiver er den som betaler for speditørens tjenester. Ofte er oppdragsgiver selger av godset som skal fraktes eller lagres. Da er mottaker av godset den som har kjøpt godset som skal fraktes eller lagres.

Hvem som er vareeier (selger eller kjøper) avhenger av hva INCOTERMS selger og kjøper har avtalt seg imellom – dette er ikke relevant for avtalen mellom speditør og oppdragsgiver. I tillegg regulerer INCOTERMS hvem av kjøper og selger som skal inngå avtalen med speditøren, hvem av kjøper og selger som er ansvarlig for å forsikre godset, og *hvem av kjøper og selger* som bærer risikoen hvis godset blir skadet under frakten. INCOTERMS blir ikke behandlet i dette pensumheftet. I stedet skal vi blant annet se på *hvem av oppdragsgiver og speditør* som bærer risikoen hvis godset blir skadet, som er et annet spørsmål enn *hvem av kjøper og selger* som bærer risikoen.

II. Avtalen mellom speditøren og en side- eller undertransportør som skal ta deler av transporten

Hvis speditøren inngår en avtale med en annen speditør for deler av oppdraget (for eksempel en del av transportstrekningen), er kalles speditøren som har inngått avtale med oppdragsgiver for «kontraherende transportør» eller «hovedtransportør». Speditøren som skal ta deler av oppdraget, kalles da «utførende transportør» for den strekningen han skal ta, eller «undertransportør».

III. Transportlovene

Transportlovene er vegfraktloven, sjøloven og luftfartsloven.

IV. De viktigste standardvilkårene

De viktigste standardvilkårene er NSAB og CargoNets standardvilkår.

Formålet med dette delkapittelet er å gi en oversikt over de mest sentrale regelsettene innen transportretten – både på nasjonalt og internasjonalt nivå. Vi går mer i dybden i enkeltregler i senere kapitler.

1.1.1 Lovene og CargoNets vilkår

Alle transportlovene i Norge gjelder for både innenriks og internasjonal transport. Det står i den enkelte bestemmelsen dersom enkeltregler skiller mellom innenriks og internasjonal transport. Står det ingenting om det, gjelder samme regel både for transport som kun skjer i Norge og for transport som krysser landegrensene.

De fleste transportformene har sin egen lov:

- Veitransport reguleres av vegfraktloven
- Sjøtransport reguleres av sjøloven
- Lufttransport reguleres av luftfartsloven

Når det gjelder internasjonal lufttransport, gjelder enten den oppdaterte luftfartsloven fra 2004 eller den tidligere utgaven av samme lov. Dette skyldes at luftfartsloven ble endret i 2004 etter vedtakelsen av den såkalte Montreal-konvensjonen. Flytransporter mellom Norge og land som ikke er en del av Montreal-konvensjonen, følger den gamle utgaven av luftfartsloven. For den daglige driften av et spedisjonsselskap har ikke forskjellen mellom den gamle og den nye loven stor betydning. Vi kommer derfor ikke til å fokusere på det i det videre.

Banetransport (både innenriks og internasjonal) står også i en særstilling. Innenriks banetransport har ikke sin egen lov. I stedet er det vanlig at banetransportører bruker CargoNet AS (tidligere NSB Gods) sine standard avtalevilkår. Disse vil omtales som «CargoNets vilkår».

Internasjonal banetransport har sin egen lov kalt «COTIF-loven». Denne loven har bare ni paragrafer. Hovedinnholdet i disse paragraferne er at den internasjonale COTIF CIM-konvensjonen gjelder for norske speditører som utfører internasjonale banetransportoppdrag som om den var norsk lovtekst.

COTIF CIM-konvensjonen er nokså uoversiktlig utformet. Det enkleste å basere seg på CargoNets vilkår for jernbanetransport fordi disse er i tråd med den nevnte COTIF CIM-konvensjonen.

1.1.2 NSAB

Et transportoppdrag omfatter ikke nødvendigvis bare ett transportmiddel. Godset kan gjerne fraktes med bil, båt og bane under én og samme transportavtale. Hvor oppdraget omfatter flere transportmidler, sier man at det foreligger en transportkjede og at transportoppdraget er en såkalt «kombinert transport» eller en «multimodal transport».

Kombinerte transporter har blitt stadig mer vanlige etter at containere gjorde sitt inntog i transportbransjen fordi disse kan fraktes med flere forskjellige transportmidler.

Det finnes ingen generelle konvensjoner eller lover, verken nasjonalt eller internasjonalt, som gir regler for kombinerte transporter. Derfor er det selve avtalen mellom speditør og oppdragsgiver som er avgjørende for partenes rettigheter og plikter overfor hverandre.

Normalt benyttes ett av disse to avtaleverkene for kombinerte transporter:

1. Konnossement eller fraktbrev for kombinerte transporter utarbeidet av den internasjonale speditørorganisasjonen FIATA
2. Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser av 2015 («NSAB»)

Konnossementet og fraktbrevet utarbeidet av FIATA kommer ikke til å bli behandlet her, fordi NSAB er det klart vanligste avtaleverket for kombinerte transporter i Norden.

Det er viktig at speditøren sørger for at enten FIATA-dokumentene eller NSAB benyttes ved kombinerte transporter slik at avtalenes regler om ansvarsbegrensning kommer til anvendelse hvis godset for

eksempel blir skadet (nærmere behandlet i pkt. 3.6).

Det står i NSAB § 2 at dersom man vet hvilket transportmiddel som ble brukt, er det den aktuelle lovgivningen for dette transportmiddelet som gjelder. Det samme står i vegfraktloven § 4 annet ledd. Det betyr at selv om speditøren viser til NSAB når transportavtalen med oppdragsgiver blir inngått, så kan det være at det er vegfraktloven som gjelder hvis for eksempel skaden oppstod under veitransport. Hvis man ikke vet hvilket transportmiddel som ble brukt, følger det videre av NSAB § 2 at det er de øvrige bestemmelsene i NSAB som gjelder. NSAB gjelder altså kun hvis man ikke vet at skaden skjedde under en veitransport og det er vegfraktloven som gjelder.

Uansett skal man huske på at innholdet i NSAB, vegfraktloven, sjøloven, luftfartsloven og CargoNets vilkår er veldig likt. Selv om man trodde at det var NSAB som gjaldt, men i stedet var det luftfartsloven, er det derfor lite sannsynlig at reglene sier noe forskjellig.

1.1.3 Standardvilkår

Både NSAB og CargoNets vilkår er eksempler på standard avtalevilkår (også kalt «standardvilkår»). Som sagt gjelder NSAB for kombinerte transporter hvor man ikke vet hvilken lov som skal brukes, mens CargoNet gjelder for innenriks og internasjonale banetransporter.

En rekke spedisjonsselskaper har utarbeidet sine egne standardvilkår for formidlings- eller spedisjonsoppdragene de påtar seg. Da bruker man disse i stedet for NSAB eller CargoNets vilkår.

Fordi de fleste lovbestemmelsene i transportlovene er ufravikelige (det vil si at man ikke kan avtale en dårligere løsning enn den som følger av loven), er standardvilkårene til norske speditører i stor grad bare en gjengivelse av transportlovene. Selv om det kan være mange gjentakelser, kan det være praktisk med egne standardvilkår fordi da slipper partene å lese kompliserte lovttekster for å få oversikt over sine rettigheter og plikter.

I tillegg til å gi en oversikt over de relevante, ufravikelige rettsreglene, kan standardvilkårene inneholde mer utfyllende bestemmelser enn hva som fremgår av loven. For eksempel kan det være gitt bestemmelser om at frakten som skal betales for en veitransport er eksklusive losseutgifter, hvilket vegfraktloven ikke har noen klar regel om. Likevel, dersom en bestemmelse i en standardkontrakt er i strid med en ufravikelig lovbestemmelse, vil likevel lovbestemmelsen gå foran. Da er det som om standardbestemmelsen aldri eksisterte.

En speditør (eller oppdragsgiver) som vil benytte sine standardvilkår i et transportoppdrag, er forpliktet til å sørge for at kontraktsparten har kunnet gjøre seg kjent med innholdet i vilkårene. Hvis ikke, kan man ikke uten videre regne med at reglene kommer til anvendelse hvis godset for eksempel blir skadet. Dette gjelder særlig dersom det dreier seg om en profesjonell speditør som inngår en transportavtale med en forbrukerkunde, men også hvis standardvilkårene er vanskelig tilgjengelig eller ikke tilgjengelige for kontraktsparten i det hele tatt.

Det er flere eksempler i rettspraksis på at standardvilkår som har vært vanskelig tilgjengelige ikke har blitt ansett som gjeldende mellom partene. Slike problemstillinger kan unngås ved at man, ved bruk av egne standardvilkår, rutinemessig sørger for at nye kunder leser gjennom og returnerer et signert eksemplar av vilkårene ved inngåelse av transportavtalen eller at kunden bekrefter per e-post å ha lest vilkårene.

1.1.4 NSAB som «agreed document»

Noen typer standardvilkår har en slags forhøyet stilling som kalles «Agreed Documents». Standardvilkår regnes som Agreed Documents dersom de er så vanlige i en bransje at de regnes som uttrykk for sedvane. Når en bestemmelse anses som sedvane, betyr det at den gjelder mellom partene selv om man ikke har tatt bestemmelsen med i avtalen man har inngått.

Som sagt er NSAB et eksempel på standardvilkår. Høyesterett har tidligere uttalt at NSAB som standardvilkår også er sedvanerett. Det betyr at NSAB gjelder for transportavtalen mellom speditøren og oppdragsgiver selv om speditøren ikke har vist til NSAB da han inngikk avtale med oppdragsgiver. Imidlertid har Høyesterett i nyere tid lagt til grunn at kun enkeltbestemmelser i NSAB har stilling som sedvanerett – ikke NSAB som helhet.

I stedet for å ta sjansen på om hele eller deler av NSAB automatisk får anvendelse for transportavtalen, bør speditøren derfor alltid sørge for å skriftlig henvide til NSAB når transportavtale inngås med oppdragsgiver – på samme måte som man viser til eventuelle andre standardvilkår man ønsker at skal være en del av avtalen.

1.2 Læringsmål

Overordnet læringsmål: Deltakerne på Speditørskolen 2024 skal ha en grunnleggende forståelse av rettsreglene i transportlovene, NSAB og CargoNets vilkår og skal være kjent med innholdet i reglene om kabotasje og kjøre- og hviletid.

1.2.1 God kunnskap

Deltakerne på Speditørskolen 2024 skal ha god kunnskap om hvilke regelsett som kommer til anvendelse på hvilke type spedisjonsoppdrag:

- Veitransport: vegfraktloven
- Banetransport: CargoNets standardvilkår
- Sjøtransport: sjøloven
- Flytransport: luftfartsloven
- Kombinerte transporter: NSAB
- Lager- og formidlingsoppdrag: NSAB

Deltakerne på Speditørskolen 2024 skal ha god kunnskap om hvilke regelsett som gjelder mellom kontraherende og utførende speditør.

Deltakerne på Speditørskolen 2024 skal ha god kunnskap om følgende konkrete rettslige tema:

- Forskjellen på transportoppdrag og formidlingsoppdrag
- Transportoppdrag med og uten tidsløfte
- Speditørens omsorgsplikt for godset
- Speditørens ansvarsfritak
- Speditørens bevisbyrde ved krav mot eller fra oppdragsgiver
- Kontraherende speditørs husbondansvar for utførende speditører
- Oppdragsgivers ansvar for å holde speditøren skadesløs
- Oppdragsgivers reklamasjonsfrister

1.2.2 Kjennskap

Deltakerne på Speditørskolen 2024 skal kjenne til følgende konkrete rettslige tema:

- Speditørens tilbakeholdsrett i oppdragsgivers gods
- Beregning av speditørens erstatningsansvar ved tap, manko, skade og forsinkelse
- Speditørens ansvarsbegrensninger
- Speditørens plikt til å reklamere overfor tredjepart på vegne av oppdragsgiver
- Oppdragsgivers plikt til å betale fraktbeløpet
- Oppdragsgivers foreldelsesfrister
- Beregning av speditørens erstatningsansvar i formidlingsoppdrag
- Beregning av speditørens erstatningsansvar i lagringsoppdrag
- Reglene for kabotasje

- Kjøre- og hviletidsbestemmelser

1.3 Studieveiledning

Første transportrettslige tema er landbasert transport. Det betyr transport på vei og på bane. Veitransport reguleres av vegfraktloven. Banetransport er ikke lovregulert, så reglene for banetransport følger i stedet av CargoNets generelle vilkår (nærmere behandlet i pkt. 1.1.1). I tillegg kan NSAB («NSAB») komme til anvendelse på landtransport.

Når du leser dette pensumheftet før du skal lære om landbasert tradisjon, er det derfor lurt å legge særlig merke til reglene som fremgår av vegfraktloven, CargoNets standardvilkår og NSAB.

Andre transportsrettslige tema er sjø- og lufttransport. Sjøtransport reguleres av sjøloven og lufttransport reguleres av luftfartsloven. I tillegg kan NSAB komme til anvendelse også på sjø- og lufttransport.

Før du skal lære om sjø- og lufttransport kan det derfor være lurt å lese dette heftet raskt på nytt, og da legge særlig merke til reglene som fremgår av sjøloven, luftfartsloven og NSAB.

2. SKILLET MELLOM TRANSPORTANSVAR OG FORMIDLERANSVAR

Som nevnt kan speditøren levere transport-, lagrings- og formidlingstjenester. Dette står i NSAB § 3 A. «Speditør» er derfor et paraplybegrep.

Hva som ligger i transport- og lagringstjenester sier seg selv: Godset enten transporteres eller lagres.

I NSAB § 3 B om «Speditøren som kontraktspart» behandles speditørens transporttjenester. Det er kun når speditøren er kontraktspart, at han har transportansvar. Transportansvaret innebærer at speditøren har ansvar for at transportoppdraget gjennomføres uten at det oppstår skade, tap eller forsinkelse ved utførelse av oppdraget.

Er speditøren derimot kun en «formidler» av et transportoppdrag, inngår han ikke en avtale om transport av gods med oppdragsgiver. Han setter kun oppdragsgiver i kontakt med en transportør som oppdragsgiver kan inngå en avtale med og så krever han betaling for denne videreformidlingstjenesten. Er speditøren kun formidler, er han kun ansvarlig for at han på en forsvarlig måte har formidlet transporttjenester til oppdragsgiver, jf. NSAB § 3 C. Hvis formidleren har videreformidlet en transportør som han hadde grunn til å tro at var dyktig i jobben sin, er ikke formidleren ansvarlig dersom transportøren skulle vise seg å for eksempel ikke ha sikret lasten tilstrekkelig slik at det oppstod skade.

Det er viktig å ikke blande rollen som kontraherende transportør (også kalt hovedtransportør) og formidler. En hovedtransportør som engasjerer en eller flere undertransportører er like fullt den parten som oppdragsgiver har inngått transportavtalen med. Formidler er kun en mellommann som ikke inngår transportavtale med oppdragsgiver.

Fordi speditøren har et langt mer begrenset ansvar overfor oppdragsgiver som formidler enn som transportør, stilles det i NSAB § 3 C krav om at speditøren må gjøre det klart overfor oppdragsgiver at han kun er en formidler. Det gjøres ved at speditøren

- ikke har avgitt transportløfte; og
- spesifiserer eksplisitt overfor oppdragsgiver at han kun opptrer som formidler.

Dersom ett eller flere av de ovennevnte vilkårene ikke er oppfylt, kan speditøren i stedet anses som transportør med det vidtgående transportansvaret.

Hvis kommunikasjonen mellom partene skjer skriftlig, vil det normalt ikke by på problemer å avgjøre om ovennevnte vilkår er oppfylt eller ei.

Ting skjer imidlertid raskt i transportbransjen. Man har ikke nødvendigvis all kommunikasjon skriftlig, kommunikasjonen kan foregå på flere språk og misforståelser kan oppstå. Både en formidler og en transportør vil gjerne svare «Ja, det fikser vi» hvis en potensiell oppdragsgiver ringer og spør om speditøren kan fikse en transport. I en slik situasjon må man tolke alle utsagnene og adferden mellom speditøren og oppdragsgiveren for å avgjøre om speditøren har opptrådt som formidler eller transportør.

Sentralt er derfor om transportøren har avgitt et transportløfte. Et transportløfte foreligger dersom speditøren har påtatt seg å sørge for at godset blir transportert – ikke bare påtatt seg å videreformidle en transportør som oppdragsgiver kan benytte. Hvorvidt speditøren har påtatt seg et transportløfte, avhenger av om han har opptrådt i eget navn eller for egen regning.

Dersom speditøren opptrer for egen regning, tar han betalt sin egen fraktpris uten å spesifisere hvor mye av frakten som oppdragsgiver betaler som går til en undertransportør for deler av oppdraget.

Dersom speditøren derimot opptrer for fremmed regning, skal han redegjøre overfor oppdragsgiver for hvilke priser transportøren tar for transportoppdraget og hva oppdragsgiver skal betale til formidler som et formidlingshonorar. Ved å særskilt redegjøre for transportørens transportpris og sitt eget

formidlingshonorar, anses speditøren også for eksplisitt å ha spesifisert at han kun opptrer som formidler.

2.1 Kort om formidleransvaret

Som nevnt er speditørens ansvar som formidler langt mer begrenset enn transportansvaret (behandles i pkt. 3). Ansvaret som formidler er begrenset til at speditøren på en forsvarlig måte har videreformidlet en transportør til oppdragsgiver for utføring av transportoppdraget.

At man på transportrettens område har opptrådt forsvarlig, henviser til den såkalte alminnelige aktsomhetsnormen innenfor kontraktsretten. Aktsomhetsnormen innebærer at hvis man har opptrådt aktsomt – altså forsvarlig – så har man ikke utvist skyld og kan følgelig ikke ilegges ansvar. I motsatt fall, dersom man har opptrådt uaktsomt – uforsvarlig – så har man utvist skyld og da er man erstatningsansvarlig for det økonomiske tapet som har oppstått på grunn av ens uaktsomme adferd. Et annet ord for å ha utvist uaktsomhet, er at man kan bebreides. Aktsomhetsvurderingen formuleres gjerne som et spørsmål om man burde ha handlet annerledes, om man burde ha visst bedre?

Hvis transportøren som speditøren har formidlet til oppdragsgiver viste seg å ikke utføre transportoppdraget på en god måte, slik at oppdragsgivers gods for eksempel ble skadet, er spørsmålet om formidleren burde ha formidlet en annen transportør.

Om formidleren burde ha formidlet en annen transportør, avhenger av hva formidleren visste eller burde ha visst om transportøren på formidlingstidspunktet. Dersom formidleren vet at transportøren har et dårlig rykte i bransjen på grunn av mange skadetilfeller, vil det være et moment som taler sterkt for at formidlerens valg av transportør var uaktsomt og følgelig at han er ansvarlig overfor oppdragsgiver.

Hvis transportøren derimot ikke hadde et dårlig rykte i bransjen, og skaden som oppstod var første gang transportøren skadet en oppdragsgivers gods, tilsier det at formidleren ikke har opptrådt uaktsomt. Selv om nesten alt godset til oppdragsgiver ble skadet, vil formidleren gå fri for alt ansvar i en slik situasjon. Da må oppdragsgiver fremme krav mot transportøren i stedet.

Formidleren kan ha påtatt seg mer ansvar enn bare å på en forsvarlig måte finne sette oppdragsgiver i kontakt med en transportør, men da må det være særlig avtalt mellom formidlerspeditøren og oppdragsgiver. Slik avtale kan fremgå av for eksempel et transportdokument som kalles «FIATA FCT» som behandles i pensumheftet «Transportdokumenter».

3. TRANSPORTANSVARET

Transportansvaret innebærer at man er økonomisk ansvarlig dersom det oppstår skade, tap eller forsinkelse ved utførelsen av et transportoppdrag slik at oppdragsgiver har et erstatningskrav.

3.1 Overordnet om bevisbyrde

Hvem som må bevise at oppdragsgiver har et krav ved at skaden, tapet, manko eller forsinkelsen er omfattet av speditørens transportansvar, er et spørsmål om hvem av speditøren og oppdragsgiver som har bevisbyrden.

Bevisbyrden innenfor transportretten innebærer at man må sannsynliggjøre noe. Noe anses som sannsynliggjort dersom det er mer sannsynlig at noe skjedde enn at det ikke skjedde. Det er altså ikke krav om at noe er bevist uten noen form for tvil – slik som i strafferetten –, bare at det foreligger sannsynlighetsovervekt. Kort og upresist kan man si at det foreligger sannsynlighetsovervekt hvis noe er mer enn 50 % sannsynlig.

Det er gjennomgående i NSAB at bevisbyrden for at oppdragsgiver *ikke* har et krav hviler på speditøren. Det er altså speditøren som må vise at det er mindre enn 50 % sannsynlig at skaden er hans feil. Det gjelder for eksempel bevisbyrden for at speditøren har overholdt sin omsorgsplikt for oppdragsgivers gods, jf. NSAB § 6, om det har oppstått tap, skade eller manko av godset under transporten, jf. NSAB § 15 eller for at en forsinkelse av transport med tidsløfte ikke skyldes forhold som speditøren kunne kontrollere, jf. NSAB § 19 B. Unntak finnes blant annet for transportløfter uten tidsløfte, hvor bevisbyrden for at det foreligger en forsinkelse ligger hos oppdragsgiver, jf. NSAB § 19 A, og for skade, tap eller manko under et lagringsoppdrag, jf. NSAB § 25.

Tilsvarende er speditøren, som hovedregel, pålagt bevisbyrden i lovgivningen. Som eksempler vises det til vegfraktloven §§ 27 til 29 og sjøloven § 275, hvor ansvaret for å bevise at han ikke er skyld i skade, tap eller manko er lagt hos speditøren. Det fremgår også av luftfartsloven §§ 10-19 til 10-20, og i § 10-21 er fraktføreren også pålagt å bevise dersom oppdragsgiver i stedet er skyld i hendelsen som oppstod. Speditørens har ikke eksplisitt blitt pålagt bevisbyrden i CargoNet pkt. 9, men det er nærliggende at speditøren også har bevisbyrden her på samme måte som i øvrige regler.

Bakgrunnen for at speditøren har bevisbyrden, er at det er speditøren som rent faktisk har kontroll på godset, og derfor er nærmest å bevise eller motbevise hva som har skjedd med godset under transporten. Det er enklere for speditøren å kunne bevise sin uskyld enn det er for oppdragsgiver å kunne bevise transportørens skyld. Dette er en stor fordel for oppdragsgiverne. Det er ikke alltid det som virkelig har hendt som bestemmer hvem som har ansvaret, men hva som kan bevises.

At speditøren må bevise at skaden ikke er hans feil, betyr at han må bevise at det finnes en ansvarsfritaksgrunn, jf. NSAB § 16, vegfraktloven § 29 og luftfartsloven § 10-19. Hvis speditøren sannsynliggjør at det foreligger ansvarsfritak, snus bevisbyrden til at oppdragsgiver må sannsynliggjøre at det likevel ikke gjør det.

Bevisbyrden snus også fra speditør til oppdragsgiver dersom oppdragsgiver reklamerer for sent, jf. NSAB § 27 (som behandles i pkt. 4.1 nedenfor). Begrunnelsen for denne regelen er at hvis oppdragsgiver gir beskjed for sent, «straffes» han med å måtte bevise at det er speditøren som gjorde feil.

Snudd bevisbyrde til oppdragsgivers ulempe følger kun av NSAB – ikke av reklamasjonsreglene i vegfraktloven, luftfartsloven og sjøloven. Reklameres det for sent og man befinner seg innenfor disse lovene, har oppdragsgiver simpelthen tapt sitt krav. Da nytter det ikke at oppdragsgiver klarer å bevise at speditøren har gjort feil – speditøren går fri.

Selv om den klare hovedregelen i NSAB er at speditøren må sannsynliggjøre at det ikke har oppstått

skade, tap eller manko under transporten, så er det oppdragsgiver som må sannsynliggjøre hvor stort et eventuelt erstatningsberettiget tap er (dette kommer på spissen i forbindelse med ansvarsbegrensningsreglene, se pkt. 3.6 nedenfor). Tilsvarende følger av transportlovgivningen. Begrunnelsen er den generelle regelen i norsk rett om at den som fremmer et krav, må bevise det.

Bevisbyrdereglene kan fremstå som forvirrende. Det viktigste for speditøren å huske, er derfor at han, i nesten alle tilfeller, har bevisbyrden. Det betyr at man som speditør må være nøye med å sikre skriftlig kommunikasjon og andre skriftlige bevis selv om det ser ut til at transportoppdraget skal kunne gjennomføres uten problemer. Hvis godset for eksempel viser seg å være skadet ved utlevering til mottaker, og man ikke kan finne ut når og hvordan skaden er skjedd, så vil nemlig speditøren være ansvarlig.

3.2 Ansvarsgrunnlaget: Uaktsomhetsansvar og objektivt ansvar

Speditøren kan bli ansvarlig for oppdragsgivers tap dersom speditøren burde ha handlet annerledes eller bare automatisk fordi godset for eksempel ble skadet selv om speditøren ikke burde ha gjort noe annerledes.

Speditørens ansvar når han burde ha handlet annerledes kalles uaktsomhetsansvaret. Uaktsomhetsansvaret innebærer at hvis speditøren burde ha gjort A, men i stedet gjorde B, så er speditøren ansvarlig for at godset ble skadet (eller forsinket osv.) og oppdragsgiver led et tap.

Hvis speditøren er automatisk ansvarlig for skaden på godset selv om han ikke burde ha handlet annerledes, kalles det objektivt ansvar.

En sjøspeditør er i utgangspunktet bare ansvarlig hvis han burde ha visst bedre enn å gjøre det han gjorde, jf. sjøloven § 275 første ledd.

En vei-, bane- og flyspeditør er imidlertid som hovedregel ansvarlig på objektivt grunnlag, jf. hhv. vegfraktloven § 27 første ledd, CargoNets vilkår pkt. 9.2 og luftfartsloven § 10-19 første ledd, første punktum.

I. Oversikt over de ulike ansvarsgrunnlagene for de ulike transporttypene:

Type transport:	Type hendelse:	Ansvarsgrunnlag:	Hjemmel:
Veitransport, innenriks og internasjonal	Skade, tap og forsinkelse	Objektivt	Vegfraktiloven § 27 første ledd
Jernbanetransport, innenriks og internasjonal	Skade, tap og forsinkelse	Objektivt	CargoNets vilkår pkt. 9.2
Flytransport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	Objektivt	Luftfartsloven § 10-19 første ledd, første punktum
Flytransport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	Uaktsomhet	Luftfartsloven § 10-20
Sjøtransport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	Uaktsomhet	Sjøloven § 275 første ledd
Sjøtransport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	Uaktsomhet	Sjøloven § 275 første ledd, jf. § 278 første ledd
Kombinert transport, innenriks og internasjonal	Skade, tap og forsinkelse	Objektivt	NSAB § 15 første ledd

Det objektive ansvaret kan ved første øyekast fremstå som urimelig: Speditøren er erstatningsansvarlig for oppdragsgivers tap selv om han ikke burde ha gjort noe annerledes?

Nettopp fordi et unntaksfritt objektivt ansvar innen vei-, bane og flytransporten ville kunne lede til urimelige resultater, oppstilles det såkalte ansvarsfritaksgrunner (se pkt. 3.5).

I tillegg er erstatningsansvaret også beløpsmessig begrenset, slik at selv om fritaksgrunnene ikke kommer til anvendelse, skal ikke speditøren risikere konkurs selv om han kommer i ansvar (se pkt. 3.6).

3.3 Ansvarsperioden

Transportøren er kun ansvarlig for skader, tap og forsinkelser som har oppstått i den perioden han har hatt godset i sin varetekt. Varetektperioden er definert litt forskjellig for de ulike transporttypene, men resultatet er stort sett det samme: Transportøren er ansvarlig for skader, tap og forsinkelser som inntrer i perioden fra han overtok godset og frem til det er overlevert til mottaker.

Varetektperioden for en veifraktfører er fra han overtok godset og til godset er utlevert, jf. vegfraktavtaleloven § 27 første ledd. Tilsvarende følger av CargoNets vilkår pkt. 9.2 for jernbanetransportører.

For sjøtransport og lufttransport er definisjonen av fraktførerens varetekt bundet til bestemte steder: Enten i lossehavnen eller innenfor flyplassen.

Sjøfraktføreren er ansvarlig så lenge godset er i hans varetekt på land i lossehavnen og, naturligvis, om bord på skipet, jf. sjøloven § 274. Tidligere kunne sjøtransportøren fraskrive seg ansvar for godset for perioden før lasting og etter lossing («tackle-to-tackle-prinsippet»), men etter innarbeidelsen av Hamburg-reglene i sjøloven er ikke det lenger mulig.

Tilsvarende ansvarsregler gjelder for luftfraktføreren. Han er ansvarlig for tap, skade eller forsinkelse som inntreffer mens godset er i hans varetekt innenfor flyplassen og i luften, samt når godset blir lastet inn, utlevert eller lastet opp på grunn av transportavtalens innhold utenfor en flyplass, jf. luftfartsloven § 10-19.

3.4 Ansvarskretsen: Arbeidsgiveransvaret og «Husbondansvaret»

Speditøren er ansvarlig for sine ansattes handlinger, unnlater og forsømmelser når de utfører arbeid for ham i arbeidstiden. Dette kalles arbeidsgiveransvaret. Dette følger uttrykkelig av vegfraktloven § 6, luftfartsloven § 10-25, CargoNet pkt. 9.3 og NSAB § 6. Det er ikke tvilsomt at det også gjelder for sjøtransport selv om det ikke står i sjøloven, fordi arbeidsgiveransvaret også er tatt inn som en alminnelig regel i skadeerstatningsloven § 2-1. Arbeidsgiveransvaret Det innebærer at hvis sjåføren av vogntoget opptrer uaktsomt under transporten av oppdragsgivers gods, blir spedisjonsselskapet hvor sjåføren er ansatt erstatningsansvarlig for det tap som oppdragsgiver ble påført på grunn av uaktsomheten.

Det er ikke uvanlig at en speditør engasjerer undertransportører for å gjennomføre hele eller deler av transportoppdraget. Som nevnt kalles en speditør som engasjerer «undertransportører» for «kontraherende transportør» eller «hovedtransportør». «Undertransportørene» kalles også «utførende transportør». Hovedtransportøren er i slike tilfeller ansvarlig overfor oppdragsgiver for de handlinger, unnlater og forsømmelser som undertransportøren og dennes ansatte når de utfører transporttjenester for hovedtransportøren. Altså har hovedtransportøren samme ansvar for undertransportører som han har for sine egne ansatte. Dette kalles «husbondansvaret».

Husbondansvaret innebærer at hovedtransportøren ikke kan fri seg for ansvar overfor oppdragsgiver ved å vise til at det var et annet firma som faktisk gjorde feilen som førte til tapet.

Hvis hovedtransportøren blir ilagt erstatningsansvar overfor oppdragsgiver for uaktsomhet fra undertransportørens side, kan hovedtransportøren (eller dennes forsikringselskap) likevel fremme regresskrav mot undertransportøren. Å fremme regresskrav betyr at man krever et økonomisk utlegg gjort til en tredjepart dekket av den parten som egentlig skulle ha innfridd overfor tredjeparten.

Husbondansvaret følger av vegfraktloven § 6, sjøloven § 285, og kan utledes av NSAB § 15 første ledd. I tillegg kan NSAB anses som transportsrettslig sedvane, slik at den gjelder for alle typer transportoppdrag.

3.5 Ansvarsfritak

Som nevnt kan oppdragsgiver unngå ansvar dersom det foreligger ansvarsfritaksgrunner.

Etter modell fra vegfraktloven §§ 28 og 29, oppstiller NSAB § 16 en rekke grunner som fritar speditøren for ansvar. Tilsvarende følger av de øvrige transportlovene også.

I. Oversikt over hjemler for ansvarsfritak for de ulike transportformene

Type transport:	Hjemmel:
Veitransport, innenriks og internasjonal	Vegfraktloven §§ 28 og 29
Jernbanetransport, innenriks og internasjonal	CargoNets vilkår pkt. 9.4, 9.5 og 9.6
Flytransport, innenriks og internasjonal	Luftfartsloven §§ 10-19 til 10-22
Sjøtransport, innenriks og internasjonal	Sjøloven §§ 275, 276 og 277
Kombinert transport, innenriks og internasjonal	NSAB § 16

Som nevnt, er det opp til speditøren å godtgjøre at ansvarsfritaksgrunnene kommer til anvendelse. Har han godtgjort dette, er bevisbyrden snudd slik at oppdragsgiver må godtgjøre at det likevel ikke foreligger ansvarsfritak.

NSAB § 16 oppstiller åtte ansvarsfritak. De samme følger av vegfraktloven §§ 28 og 29, sjøloven §§ 275, 276 og 277, luftfartsloven § 10-19 og CargoNets vilkår pkt. 9.4. Disse deles gjerne inn i tre hovedgrupper som gjennomgås heretter med henvisning til NSAB.

1. Feil som kan føres tilbake til oppdragsgiveren (NSAB § 16 bokstav a, b, d, e, f og g)

Disse fritaksgrunnene innebærer at speditøren er ansvarsfri dersom tap, manko, skade eller forsinkelse skyldes oppdragsgiverens feil eller forsømmelse. Typisk kan oppdragsgiver ha kjøpt esker til å frakte godset i som ikke hadde sterk nok bunn, slik at godset falt ut og ble skadet. Hvis oppdragsgiver kjøpte eskene av speditøren, antar man gjerne at speditøren hadde større ekspertise enn oppdragsgiver, slik at svikten i eskebunnen ikke var en feil som kunne føres tilbake til oppdragsgiver.

Videre er ikke speditøren ansvarlig hvis han kan bevise at tapet oppstod i forbindelse med «*håndtering, lasting, stuing eller lossing*» som oppdragsgiver var ansvarlig for. Det er uten betydning om det er oppdragsgiver selv som står for denne delen eller om det er noen på hans vegne.

Speditøren er også fri for ansvar når skaden er forårsaket av mangelfull eller manglende emballasje, feil merking/adressering, gale eller ufullstendige opplysninger om godset. Disse forholdene er oppdragsgivers ansvar, jf. NSAB § 5. Speditøren vil derfor være fri for ansvar hvis han kan bevise (med mer enn 50 % sannsynlighet) at skaden skyldes at godsets emballasje ikke tålte alminnelig behandling under transporten eller hvis oppdragsgiver har gitt gale eller mangelfulle opplysninger om varen, slik at den er blitt behandlet feil og skadet.

2. Skade ved godsets egen beskaffenhet (NSAB § 16 bokstav c)

Bestemmelsen nevner brekkasje, lekkasje selvantennelse, forråtnelse, rust, gjæring, fordamping og følsomhet for kulde, varme eller fuktighet. Bestemmelsen må leses i sammenheng med NSAB § 6 om speditørens omsorgsplikt. Enhver skade på godset som følge av eksempelvis kulde, medfører ikke at speditøren blir fri for ansvar dersom han ikke har optrådt slik han burde (se pkt. 3.2 om innholdet i aktsomhetsplikten). Hvis speditøren burde ha gjort noe annerledes, er han ansvarlig for at for eksempel alle tjujehakkene fikk frostskafer.

3. Omstendigheter utenfor partenes kontroll, også kalt force majeure-unntak (NSAB § 16 bokstav h)

Fritaksgrunnen i NSAB § 16 bokstav h fungerer som en restkategori for tilfeller som ikke faller inn under de øvrige. Unntaket er et såkalt force majeure-unntak. Ved fastsettelsen av force majeure sier man gjerne at det er tale om ekstraordinære begivenheter som rammer plutselig. Det vanlige er typisk naturkatastrofer, streik, brann etc. Begrepet avgrenses mot forhold som speditøren selv er skyld i, samt overraskende forhold som likevel ikke er ekstraordinære eller om speditøren klarer å unngå. Formuleringen er ganske lik vegfraktloven § 28 første ledd siste unntak som fritar fraktfører fra «forhold som fraktfører ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgende av».

Om ansvarsunntaket får anvendelse, må vurderes konkret i det enkelte skadetilfelle. Det skal en del til før det får anvendelse. For eksempel kan man se for seg et gods klar for videretransport. Som følge av ekstremvær er det ikke lenger forsvarlig å frakte det videre. Konsekvensen blir at godset leveres for sent, og transportøren kommer i forsinkelsesansvar. Fraktfører som påberoper seg force majeure-unntaket blir ansvarsfri som følge av at det er tale om forhold transportøren «*ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgende av*».

Spørsmålet om anvendelse av force majeure-unntaket har vært særlig aktuelt ved tyveri og ran i forbindelse med en transport. Utgangspunktet har vært at fraktfører er ansvarlig for tyveri av gods, men ikke ran.

Videre har spørsmålet om koronapandemien utgjør en force majeure-hendelse vært særlig aktuelt de siste årene. Fordi det trolig er mulig for speditørene å skaffe flere folk på arbeid selv om korona har ført til høyt sykefravær, var trolig ikke koronapandemien en force majeure-hendelse som gir ansvarsfritak etter at de første månedene hadde passert.

4. Bruk av transportutstyr (NSAB § 16 bokstav g)

I tillegg er det unntak i NSAB § 16 bokstav g som gjelder «*bruk av åpent transportutstyr, hvor dette er vanlig eller avtalt*».

3.6 Ansvarsbegrensninger

Hvis man kommer til at speditøren er erstatningsansvarlig overfor oppdragsgiver og at ingen av de nevnte ansvarsfritaksgrunnene kommer til anvendelse, er speditøren likevel ikke som hovedregel ansvarlig for oppdragsgivers økonomiske tap fullt ut. Speditøren er kun ansvarlig opp til et visst økonomisk nivå. Tap som overstiger dette nivået, må normalt bæres av oppdragsgiver selv. I praksis baker speditøren forsikringen for dette ansvaret inn i fraktkostnadene som faktureres oppdragsgiver, og så må oppdragsgiver kjøpe tilleggsforsikring dersom godset er verdt mer enn speditørens forsikring dekker.

Beløpsgrensene for speditørens økonomiske ansvar i tilfelle skade, tap, manko eller forsinkelse er oppgitt i den internasjonale verdimåleren som brukes ved beregning av erstatningsansvar i transportretten kalt Special Drawing Rights («SDR»). 1 SDR tilsvarer cirka 10 norske kroner.

I. Oversikt over de ulike ansvarsbegrensningene for de ulike transportformene

Merk: Begrensningene for vei-, fly og sjøtransport gjelder kun hvis ikke fakturaverdien på forsendelsen er lavere.

Type transport:	Type hendelse:	Begrensning:	Hjemmel:
Veitransport, innenriks	Skade og tap	17,00 SDR pr. kg. bruttovekt	Vegfraktloven § 32 annet ledd
Veitransport, innenriks	Forsinkelse	Fraktbeløpet	Vegfraktloven § 35 første ledd
Veitransport, internasjonal	Skade og tap	8,33 SDR pr. kg. bruttovekt	Vegfraktloven § 32 tredje ledd
Veitransport, internasjonal	Forsinkelse	Fraktbeløpet	Vegfraktloven § 35 første ledd
Jernbanetransport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	17,00 SDR pr. kg. bruttovekt	CargoNets vilkår pkt. 9.8 første ledd
Jernbanetransport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	1,2 ganger fraktbeløpet	CargoNets vilkår pkt. 9.8 tredje ledd
Flytransport, innenriks og internasjonal	Skade, tap og forsinkelse	19,00 SDR pr. kg. bruttovekt	Forskrift om fraktførerens skadeansvar § 1 fjerde ledd, jf. luftfartsloven § 10-22 fjerde ledd
Sjøtransport, innenriks	Skade og tap	17,00 SDR pr. kg. bruttovekt	Sjøloven § 280 annet ledd
Sjøtransport, innenriks	Forsinkelse	Fraktbeløpet	Sjøloven § 280 annet ledd
Sjøtransport, internasjonal	Skade, tap og forsinkelse	667,00 SDR pr. kollo eller 2,00 SDR pr. kg. bruttovekt (høyeste beløp gjelder)	Sjøloven § 280 første ledd
Kombinert transport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	8,33 SDR pr. kg. bruttovekt	NSAB § 21 A
Kombinert transport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	Fraktbeløpet	NSAB § 21 B

Det minnes om at NSAB kun kommer til anvendelse for kombinerte transporter dersom man ikke kan fastslå ved bruk av hvilket transportmiddel for eksempel skaden oppstod, jf. NSAB § 2. Som det følger av § 2, vil vegfraktlovens bestemmelser komme til anvendelse dersom man vet at det for eksempel ble benyttet biltransport da skaden oppstod.

Det påpekes også at oppdragsgiver kan omgå de nevnte ansvarsbegrensningene ved å inngå en avtale om såkalt «særlig utleveringsinteresse» med speditør. For internasjonal veitransport må dette angis i fraktbrevet, jf. vegfraktloven § 10 annet ledd, bokstav d. I så tilfelle vil oppdragsgiver betale et frakttillegg og partene blir enige om en ansvarsbegrensning som gjelder i stedet for lovens grenser. Slike ordninger er imidlertid lite brukt i praksis – trolig fordi speditøren må kreve et betydelig frakttillegg for å dekke sin økte risiko.

II. Eksempler på bruk av ansvarsbegrensningsreglene

Eksempel 1:

Et vareparti på 1 000 kg. brutto er skadet under en internasjonal veitransport eller flytransport. Skaden omfatter hele partiet, men representerer kun en verdiforringelse på 50 %. Regnestykket blir da slik:

$$8,33 \text{ SDR (vei) eller } 19,00 \text{ SDR (fly)} \times 1\,000 \text{ kg.} = 8\,330 \text{ SDR} / 19\,000 \text{ SDR}$$

Hvis derimot kun 50 % av varepartiet er skadd, mens resten er uskadd, blir regnestykket slik:

$$8,33 \text{ SDR (vei) eller } 19,00 \text{ SDR (fly)} \times 500 \text{ kg.} = 4\,165 \text{ SDR} / 9\,500 \text{ SDR}$$

Eksempel 2:

Ved sjøtransport er begrensningsreglene noe mer kompliserte. Man har både 667,00 SDR pr. kollo og 2,00 SDR pr. kg. bruttovekt, hvor den høyeste beløpsgrensen gjelder.

Hvis varepartiet på 1 000 kg. består av ti kolli à 100 kg. og samtlige kolli er skadet helt eller delvis, blir regnestykket:

$$\begin{array}{rclclcl} 667,00 & \text{SDR} & \times & 10 & \text{kolli} & = & 6\,670 & \text{SDR} \\ 2,00 \text{ SDR} \times 1\,000 \text{ kg.} & & & & & & = & 2\,000 \text{ SDR} \end{array}$$

Hvis derimot bare fem kolli er skadet, og resten er uskadd, blir regnestykket slik:

$$\begin{array}{rclclcl} 667,00 & \text{SDR} & \times & 5 & \text{kolli} & = & 3\,335 & \text{SDR} \\ 2,00 \text{ SDR} \times 500 \text{ kg.} & & & & & & = & 1\,000 \text{ SDR} \end{array}$$

Hvis derimot lasten er pakket i forseglet container (INCOTERMS FCL/FCL) og fraktbrevet inneholder formuleringen «*1 container s.t.c. 200 ks a 100 kg = 20.000 kg, pluss containervekt 500 kg*», så består forsendelsen bare av ett kollo. Da blir regnestykket slik:

$$\begin{array}{rclclcl} 667,00 & \text{SDR} & \times & 1 & \text{kollo} & = & 667 & \text{SDR} \\ 2,00 \text{ SDR} \times 20\,500 \text{ kg.} & & & & & & = & 41\,000 \text{ SDR} \end{array}$$

Hvilke INCOTERMS transportavtalen er inngått på og hva som står i fraktbrevet, kan altså påvirke omfanget av speditørens ansvar.

3.7 Bortfall av ansvarsbegrensninger ved grov uaktsomhet eller forsett

Begrensningene i speditørens erstatningsansvar gjelder ikke dersom speditøren eller noen han har ansvar for (arbeidsgiveransvaret og husbondansvaret) har opptrådt grovt aktsomt eller forsettlig, og det er årsaken til at oppdragsgivers tap har oppstått. Det følger av de ulike transportlovene og NSAB § 6, samt vegfraktloven § 38, sjøloven § 283, luftfartsloven §§ 10-22 og 10-25 og CargoNets vilkår pkt. 9.13.

Grov uaktsomhet er mer graverende enn vanlig uaktsomhet. Vanlig uaktsomhet er, som nevnt, at man har gjort noe når man burde ha visst bedre. Man har opptrådt klanderverdig. Grov uaktsomhet er at man har opptrådt sterkt klanderverdig: I stedet for at man burde ha opptrådt annerledes, må det kunne

konstateres at man ikke har hatt noen rimelig grunn for å ha opptrådt slik man gjorde. Handlemåten må fremstå som uforståelig.

Forsett er strengere enn grov uaktsomhet. I stedet for at handlingen var uforståelig, må man med viten og vilje har opptrådt slik man gjorde. Fordi det ofte er vanskelig å bevise hva noen har tenkt, lander man som regel på at det har blitt utvist grov uaktsomhet i stedet for forsett.

Det nevnes for ordens skyld at enkelte ansvarsbegrensninger likevel kan gjelde ved grov uaktsomhet eller forsett, uten at det behandles videre her.

4. REKLAMASJON («CLAIMS») OG FORELDELSE

Reklamasjons- og foreldelsesreglene kan være avgjørende for speditørens ansvar overfor oppdragsgiver. Dersom oppdragsgiver reklamerer for sent eller kravet foreldes, kan oppdragsgiver tape kravet sitt og speditøren går fri selv om oppdragsgiver kan ha lidt et stort tap.

Speditørens håndtering av reklamasjoner fra oppdragsgiver kalles gjerne «claims» eller «claims handling».

4.1 Reklamasjon («Claims»)

En reklamasjon todelt. Den innebærer at man

1. påpeker noe man anser å være et kontraktsbrudd; og
2. at man kommer til å fremme et krav mot kontraktsparten sin på grunn av det.

Reklamasjoner avgrenses mot det Høyesterett har kalt «generelle mishagsytringer» - altså at man påpeker at man ikke er særlig fornøyd, men uten å si at dette kan danne grunnlag for for eksempel et erstatningskrav.

Uavhengig av om det er speditøren selv eller hans undertransportør som hadde godset i sin besittelse da skade, tap, manko eller forsinkelse trolig oppstod, er det speditøren som foretar utleveringen som har det viktigste bevisansvaret.

4.1.1 Oppdragsgivers reklamasjon

Reklamasjonsfristene for skade, tap, manko og forsinkelse er formulert noe forskjellig i de respektive transportlovene og NSAB. Felles er likevel at det skal reklameres når utlevering eller mottak av godset skjer dersom det er tale om synlig skade, tap eller manko. For skjulte skader eller ved forsinkelse, skal det reklameres enten innen «ugrunnet opphold» (så snart som overhodet mulig) eller innen særskilte frister.

I. Oversikt over de ulike reklamasjonsfristene for de ulike transportformene

Type transport:	Type hendelse:	Reklamasjonsfrist:	Hjemmel:
Veitransport, innenriks	Skade, tap og forsinkelse	Uten ugrunnet opphold (dvs. straks)	Vegfraktloven § 40 første ledd
Veitransport, internasjonal	Skade og tap	Syv dager fra levering/undersøkelse	Vegfraktloven § 40 annet ledd
Veitransport, internasjonal	Forsinkelse	21 dager fra stilt til mottakers rådighet	Vegfraktloven § 40 tredje ledd
Jernbanetransport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	Ved levering for synlig skade og syv dager fra levering for ikke synlig skade	CargoNets vilkår pkt. 10
Jernbanetransport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	21 dager fra stilt til mottakers rådighet	CargoNets vilkår pkt. 10
Flytransport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	14 dager fra levering	Luftfartsloven § 10-26 annet ledd
Flytransport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	21 dager fra stilt til mottakers rådighet	Luftfartsloven § 10-26 annet ledd
Sjøtransport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	Ved levering for synlig skade og tre dager fra levering for ikke synlig skade	Sjøloven § 288 første ledd
Sjøtransport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	60 dager fra levering	Sjøloven § 288 tredje ledd
Kombinert transport, innenriks og internasjonal	Skade og tap	Ved levering for synlig skade og syv dager fra levering for ikke synlig skade	NSAB § 27 annet ledd
Kombinert transport, innenriks og internasjonal	Forsinkelse	14 dager fra levering	NSAB § 27 tredje ledd
Kombinert transport, internasjonal	Skade og tap	Ved levering for synlig skade og seks dager fra levering for ikke synlig skade	FIATA FBL og FIATA FWB

NSAB opererer ikke med et skriftlighetskrav for oppdragsgivers reklamasjoner. Det innebærer at dersom oppdragsgiver, når han tar imot godset, muntlig sier til fraktfører at godset er skadet og at han kommer til å kreve erstatning for dette, så er reklamasjon fremsatt i tråd med kravene i NSAB § 27 annet ledd.

Det er imidlertid flere grunner til at man bør kreve skriftlig reklamasjon. For det første følger det av

flere av transportlovene at reklamasjoner må fremsettes skriftlig. Det vises til vegfraktloven § 40 annet og fjerde ledd for internasjonale fraktoppdrag, luftfartsloven § 10-26 og sjøloven § 288 for både innenriks og internasjonale fraktoppdrag, samt CargoNets vilkår pkt. 10.2 og 10.4 for skade og tap av gods. Også reklamasjoner etter FIATA FBL og FIATA FWB må fremsettes skriftlig.

Fremsettes ikke skriftlig reklamasjon innen fristen i disse tilfellene, regnes ikke reklamasjonen som gitt selv om oppdragsgiver reklamerte muntlig. Det er derfor viktig å sjekke hjemlene ovenfor for om det oppstilles et skriftlighetskrav eller ikke.

For det andre er det bevismessig vanskelig å håndtere en muntlig reklamasjon. Man havner i en «ord mot ord-situasjon». For oppdragsgiver er det derfor en fordel å reklamere skriftlig ved for eksempel påtegning på fraktbrevet slik at han kan vise at han reklamerte i tide. For speditøren er det viktig å ha reklamasjonen skriftlig slik at han kan kontrollere om oppdragsgiver faktisk påpekte den synlige skaden som han etter hvert krever erstatning for, eller om oppdragsgiver glemte å reklamere over dette og kravet derfor er tapt.

Hvis oppdragsgiver reklamerer for sent, inntreer én av følgende konsekvenser:

1. Oppdragsgiver taper kravet sitt

Reguleres transporten av transportlovene eller CargoNets vilkår, mister oppdragsgiver hele kravet sitt ved forsinket reklamasjon. Det vises til vegfraktloven § 40 første ledd, luftfartsloven 10-27, sjøloven § 288 og CargoNet pkt. 10.1. For ordens skyld nevnes det at oppdragsgiver likevel ikke taper kravet sitt i henhold til disse reglene hvis skaden, manko, tapet eller forsinkelsen skyldes forsett eller grov uaktsomhet fra speditørens side.

2. Bevisbyrden snus slik at det er oppdragsgiver som må sannsynliggjøre at han *har* et krav – ikke speditør som må sannsynliggjøre at oppdragsgiver *ikke* har et krav (se pkt. 3.1 om bevisbyrde).

Reguleres transporten av NSAB, inntreer virkningen om at bevisbyrden snus til oppdragsgivers ulempe ved forsinket reklamasjon, jf. NSAB § 27.

Speditørens innsigelser både når det gjelder om det har skjedd skade, tap, manko eller forsinkelse, og om oppdragsgiver har reklamert i tide, kan gå tapt dersom speditøren inngår i noe som heter realitetsdrøftelser (også kalt realitetsdiskusjoner). Dette følger ikke av transportlovgivningen, NSAB eller CargoNets vilkår, men er alminnelig kontraktsrett.

Realitetsdrøftelser er at man ikke diskuterer formalitetene rundt et erstatningskrav (for eksempel om det er reklamert i tide), men i stedet begynner å diskutere en praktisk løsning, for eksempel hvor mye erstatning oppdragsgiver har krav på. Da har man beveget seg bort fra formalinnsigelsene og begynt å diskutere sakens praktikaliteter.

Å unngå realitetsdiskusjoner, men samtidig yte god kundeservice, kan være vanskelig. Det er derfor lurt å hele tiden ta forbehold om at oppdragsgiver for eksempel har reklamert for sent, men at man likevel kan diskutere løsning i saken dersom det skulle vise seg at oppdragsgiver likevel har reklamert i tide. Man kan for eksempel skrive følgende i en e-post til en oppdragsgiver: «*Vi mener at dere har reklamert for sent og tar derfor forbehold om dette. Likevel er vi opptatt av god service, og kan derfor tilby en minnelig løsning*». Her tar man forbehold om at oppdragsgiver har reklamert for sent og derfor tapt kravet sitt, samtidig som man yter god kundeservice.

4.1.2 Speditørens reklamasjon

I tillegg til at oppdragsgiver må reklamere overfor speditøren med transportansvaret i henhold til transportkontrakten, må speditøren reklamere mot den undertransportøren som eventuelt fraktet godset da skaden, tapet, manko eller forsinkelsen oppstod.

Til forskjell fra oppdragsgivers reklamasjon overfor speditør, er ikke speditørs reklamasjon overfor undertransportør underlagt særlig lovregulering. Derfor kommer de alminnelige kontraktsreglene til anvendelse: Reklamasjonen må være noe mer enn en «generell mishagsytring», den bør, men må ikke være skriftlig, og – viktigst – den må fremsettes innen rimelig tid.

At reklamasjonen må fremsettes innen rimelig tid, betyr at den må fremsettes så snart som mulig etter at speditøren enten fikk kunnskap, eller burde ha fått kunnskap, om skaden, tapet, manko eller forsinkelsen.

4.1.3 Bevissikring i forbindelse med reklamasjon

Reklamasjonsreglene er sentrale både for oppdragsgiver som vil fremme krav mot speditøren, men også for speditøren som vil fremme krav mot undertransportøren som hadde godset i sin besittelse da hendelsen oppstod. På samme måte som oppdragsgiver, kan speditøren tape sitt krav mot undertransportøren dersom speditøren reklamerer for sent.

Tilsvarende som speditøren sikrer bevis ved å gjøre anmerkning i fraktbrevet om eventuell skade på gods og lignende når han overtar godset, vil også sluttkunde være opptatt av å sikre bevis for transportskade og lignende ved påtegning på fraktbrevet ved utleveringen. Bevissikringen ved anmerkning på fraktbrev og eller besiktigelsesrapporter er derfor meget viktige bevismidler i senere claims-behandlinger både mellom speditør og oppdragsgiver og mellom speditør og undertransportør

I. Anmerkning på fraktbrev eller konnossement

Hvis mottaker oppdager manko eller skade på gods eller emballasje ved utleveringen, må han sikre bevis ved å gjøre anmerkning om skaden eller mankoen på fraktbrevet eller konnossementet (behandlet i pensumheftet «Transportdokumenter»). Det samme gjelder der en speditør overtar gods fra en annen speditør, enten den mottakende speditør er transportør eller formidler.

Hvis det for eksempel oppdages at en kasse eller en kartong er skadet eller åpnet på en eller annen måte, bør innholdet øyeblikkelig undersøkes sammen med en representant for transportøren.

Formålet er å bringe på det rene i hvilken tilstand innholdet er i, og foreta en opptelling. På denne måten kan mottaker senere komme tilbake med et krav når han har funnet nærmere ut hva vedkommende kollo skulle inneholde. Ved manko må mottaker sørge for bare å kvittere for det antall kolli han mottar.

Hvis mottaker gjør anmerkning på fraktbrevet eller konnossementet, er det den utførende transportøren som må føre bevis for at de anmerkede mangler ikke er forhold han er ansvarlig for. Hvis godset imidlertid er utlevert mot «ren kvittering», går bevisbyrden over fra transportøren til mottakeren. Mottakeren må da kunne godtgjøre skaden eller mankoen ikke har oppstått etter at han overtok godset, og det kan ofte by på problemer.

II. Besiktigelsesrapport

Hvis det oppdages skade på godset, bør ikke en mottaker akseptere godset før skadens omfang er fastslått, og hvis det er tale om skade av et visst omfang bør det vurderes om det skal utarbeides en skaderapport på stedet. Dette spørsmålet må avgjøres i hvert enkelt tilfelle av den enkelte vareeier eller speditør, eventuelt i konferanse med forsikringsselskapet.

En slik besiktigelse foretas da på selve terminalen eller et annet hensiktsmessig sted, etter avtale. Tilstede på en slik besiktigelse vil man ha en representant for vareeier, (eventuelt mottaker eller speditør), en representant for utførende transportør, en representant for forsikringsselskapet (hvis varen er forsikret) og eventuelt en uhildet fagmann. Det utarbeides deretter en besiktigelsesrapport.

Besiktigelsesrapporten vil tjene samme formål som anmerkningen på fraktbrevet eller konnossementet:

et bevis i en eventuell erstatningssak mot speditøren eller undertransportøren.

III. Bilder og video

Bilder eller video tatt med mobiltelefonen kan bli viktige bevis i en claimssak. Bilder og videoer dateres automatisk og kan sendes til både arbeidsgiver, oppdragsgiver og undertransportør med ett par tastetrykk. Slike digitale bevis er derfor en enkel måte å sikre bevis både på korrekt håndtering av godset, men også dersom godset for eksempel er skadet eller i manko.

4.2 Foreldelse

I tillegg til reglene om reklamasjonsfrister, gjelder det egne regler om foreldelsesfrister. Dersom et krav er foreldet, mister oppdragsgiver retten til å fremme kravet. Det betyr at oppdragsgiver kan miste sitt krav via to spor: Enten via reklamasjonsreglene eller via foreldelsesreglene.

Foreldelse er ikke noe som bare rammer kunder som ikke har orientert seg tilstrekkelig. Foreldelse kan også ramme speditøren. Det er ikke uvanlig at regresskrav mellom speditører foreldes mens speditørene diskuterer ansvarsspørsmål mv. seg imellom. Det er riktignok enkelte særregler for visse transportformer, som forlenger foreldelsesfristen noe i regressomgangen, men det skjer stadig i praksis at fristene oversittes. Den speditøren som på denne måten mister sitt regresskrav, vil neppe ha noen mulighet til å få tapet dekket av sitt forsikringsselskap, fordi forsikringsselskapene normalt ikke dekker denne typen feil.

Heretter behandles først reglene knyttet til foreldelse av oppdragsgivers krav, før reglene knyttet til speditørens krav behandles til slutt.

4.2.1 Foreldelse av oppdragsgivers krav

Foreldelsesfristene i transportretten er normalt ett år, jf. vegfraktloven § 41 (tre år hvis speditøren har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt), sjøloven § 501 og CargoNet pkt. 10.7, med unntak av for flytransport hvor fristen er to år, jf. luftfartsloven § 10-29. Foreldelsesfristene begynner å løpe fra godset ble overlevert.

Merk likevel at dersom man bruker transportdokumentene FIATA FBL eller FIATA FWB, har disse dokumentene en foreldelsesfrist på ni måneder.

Husk for øvrig at foreldelsesfristene i FIATA FBL eller FIATA FWB ikke kan gjøres gjeldende overfor en oppdragsgiver hvis dokumentet er benyttet på en transport som bare involverer ett transportmiddel, eller hvis det er tale om en kombinert transport som skal avgjøres etter for eksempel veifraktlovens regler. Det er først der det er tale om en kombinert transport, at vi ikke har noen bestemmelser om at dokumentets egen regel kommer til anvendelse. Anvendelsen av FIATA FBL og FIATA FWB er behandlet i pensumheftet Transportdokumenter.

For at foreldelse av et krav skal avbrytes, må kravet enten erkjennes av speditør eller så må oppdragsgiver ta rettslige skritt. Dette følger av foreldelsesloven, som supplerer NSAB og transportlovene i foreldesspørsmål.

Speditørens erkjennelse kan skje muntlig eller skriftlig, men sistnevnte er klart lettest å bevise.

Rettslige skritt fra oppdragsgivers side innebærer at han enten må ta ut forliksklage eller ta ut søksmål for domstolene. Et skriftlig brev, tilsvarende det kanskje har benyttet for å reklamere, er ikke tilstrekkelig. Et unntak oppstilles likevel for internasjonal veifrakt, hvor et brev vil være tilstrekkelig for å avbryte foreldelsen, jf. vegfraktloven § 41 annet ledd.

4.2.2 Foreldelse av speditørens krav

På samme måte som at speditøren kan risikere å tape kravet sitt mot undertransportøren kravet ved for sen reklamasjon, kan han også tapet kravet sitt ved foreldelse.

For veitransport, gjelder de samme foreldelsesreglene for speditørens krav mot undertransportør som for oppdragsgivers krav mot speditør: Ett år, jf. vegfraktloven § 41.

For luft-, sjø- og banetransport, gjelder derimot den alminnelige foreldelsesloven. Ifølge foreldelsesloven §§ 2 og 3 nr. 2, foreldes speditørens krav mot undertransportøren tre år etter at skaden, tapet, manko eller forsinkelsen oppstod.

Det vises til pkt. 4.2 ovenfor om hvordan foreldelsesfrister avbrytes. De samme reglene gjelder både for oppdragsgivers og speditørens krav: Kravet må enten erkjennes av den som er ansvarlig, eller så må den som har kravet ta såkalte rettslige skritt.

5. TVIST

Både under de ulike transportlovene og under NSAB, er regelen at alle rettsvister løses for de ordinære domstolene i Norge. Dette gjør det mulig for bransjens aktører å gjøre seg kjent med hvordan domstolene tolker de transportrettslige reglene, fordi rettsavgjørelser er offentlige.

Det bemerkes for ordens skyld at dersom ikke begge partene i en tvist er representert av en advokat, eller dersom kravet er under kr 200 000, skal saken først bringes inn for forlikrådet før den eventuelt tas videre til tingretten.

6. ØVRIG TRANSPORTRETTLIG REGELVERK

Heretter gis en kort oversikt over andre regler med en side til transportretten som det kan være nyttig for en speditør å være kjent med.

6.1 Kabotasje

Kabotasje er definert som nasjonal transport mot vederlag som utføres i et annet land enn der transportøren er hjemmehørende. For godstransport kan kabotasje utføres i forbindelse med en internasjonal transport. Dette betyr at transportøren må foreta en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre transport i Norge.

Kabotasjevirkosomhet er i utgangspunktet forbudt, jf. yrkestransportlova § 10 (3), men er likevel tillatt hvis følgende vilkår er oppfylt:

1. En transportør som utfører kabotasje må ha en fellesskapstillatelse. Det vil si at virksomheten må være hjemmehørende i et annet EØS-land, og at de må oppfylle kravene for yrkes adgang.
2. Er en sjåfør ikke fra et EØS-land må også førerattest legges frem.
3. Kun tre kabotasjeturer kan utføres.
4. Kabotasjeturen må være i tilslutning til en internasjonal transport.
5. Kabotasjeturen må foretas med samme kjøretøy.
6. Kabotasjen må foretas innenfor en periode på syv dager etter at den innkommende lasten fra det internasjonale oppdraget er losset.
7. Det skal kunne vises frem dokumentasjon på den innkommende internasjonale transporten, samt bevis for hver av de etterfølgende kabotasjeturene.
8. Det må gå fire dager mellom avsluttet og ny kabotasjekjøring.
9. Spedisjonsfirmaet må legge til rette for at sjåføren kan returnere til hjemlandet sitt hver åttende uke

Det er altså ikke adgang for en transportør til å komme til Norge uten last, for så å drive innenlands transport (kabotasje) i landet.

Kabotasje kan ikke utgjøre en permanent eller løpende aktivitet.

6.2 Kjøre- og hviletid, samt øvrige arbeidsvilkår

Den som fører tunge kjøretøy, må ta nødvendige pauser og ikke kjøre for lenge. Dette reguleres gjennom pålagt døgnhvil og ukehvil i et felles europeisk regelverk og registreres ved hjelp av fartsskrivere i kjøretøyet. Regelverket er inntatt som en del av norsk rett gjennom forskrift om kjøre- og hviletid fra 2006, som er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Regelverket gjelder innenfor EØS-området i tillegg til Sveits. Hvis man kjører til, fra, innad i eller mellom land som ligger utenfor EØS-området, gjelder AETR-avtalen. Reglene er i det store og hele like de reglene som gjelder innenfor EU/ EØS.

Man er omfattet av kjøre- og hviletidsregelverket dersom man

- kjører godstransport på veg der største tillatte masse, medregnet tilhenger eller semitrailer, overstiger 3,5 tonn; eller
- kjører persontransport på veg med kjøretøy som er bygget for, eller permanent tilpasset transport av, mer enn ni personer medregnet føreren. Kjøretøyet må være beregnet brukt til å transportere mer enn ni personer. Er man omfattet av kjøre- og hviletidsregelverket skal man ha fartsskriver i kjøretøyet. Fartsskriveren er ment å registrere at man overholder kjøre- og hviletidskravene som beskrevet ovenfor.

Kjøretøy som er registrert etter 9. desember 2006 skal ha digital fartsskriver. For kjøretøy som er registrert før den datoen kan sjåføren velge mellom analog eller digital fartsskriver. Dersom en analog fartsskriver blir ødelagt må den erstattes med en digital.

Har kjøretøyet digital fartsskriver må man ha et sjåførkort. Sjåførkortet må bestilles på trafikkstasjonen. Har kjøretøyet analog fartsskriver må man ha diagramskriver som skiftes ut når den daglige kjøreperioden er over.

Hensikten med regelverket er å ivareta trafikksikkerheten og sikre like konkurransevilkår, samt ivareta sjåførens arbeidsforhold.

Transportforetaket skal gi føreren tilstrekkelig informasjon og foreta regelmessige kontroller for å sikre at det gjeldende transportførerregelverket overholdes. Transportforetaket er ansvarlig for overtredelser begått av foretakets førere, også i de tilfeller der overtredelsen begås i et annet land enn Norge. Foretak, samt avsendere, speditører, førerformidlingsbyråer mv. skal sikre at avtalte transporttidplaner er i samsvar med der til enhver tid gjeldende regelverket.

Kjøre- og hviletidsreglene kan oppsummeres som følger:

I. Daglig kjøreperiode

Etter maksimalt fire og en halv times kjøring skal sjåføren ta 45 minutters pause. Pausen får ikke benyttes til annet arbeid.

II. Døgnhvile

Hovedregelen er døgnhvile på elleve sammenhengende timer eller minst tre + ni timer hvert døgn.

Døgnhvilen kan reduseres til ni timer maksimalt tre ganger mellom to ukehviler.

III. Ukentlig kjøreperiode

Total kjøretid per uke er maksimalt 56 timer (forutsatt avtale etter reglene om arbeidstid for sjåfører).

Kjører man to uker på rad kan total kjøretid ikke overstige 90 timer (forutsatt avtale etter reglene om arbeidstid for sjåfører).

IV. Ukehvil

Senest etter seks døgn (etter 144 timer) skal sjåføren gjennomføre en ukehvil på minst 45 timer.

Ukehvilen kan reduseres til 24 timer annenhver uke (reduksjonen skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode).